



Università
Ca' Foscari
Venezia

Corso di Laurea Magistrale (LM-38)
in Lingue, Economie e Istituzioni
dell'Asia e dell'Africa Mediterranea
(ordinamento ex D.M. 270/2004)

Tesi di Laurea

La classificazione dei prestatori di servizio del car-hailing in Cina:

lavoratori subordinati o liberi professionisti?

Relatore

Ch. Prof.ssa Anna Marenzi

Correlatore

Ch. Prof. Franco Gatti

Laureanda

Marianna Coniglio

Matricola 866202

Anno Accademico

2017 / 2018

Alla mia famiglia

前言

进入 21 世纪后，随着通信信息技术发展快速，智能手机普及、LTE 移动通信网络的大规模建设，共享经济一词成为商业社会关注的热点。

共享经济（或者分享经济）是指借助互联网技术，通过分享平台，分享闲置资源，满足用户需求的一种经济模式。参与共享经济的主题有三个：第一个是用户，也就是说需求方；第二个是提供者，也就是说供给方；第三个是软件平台，作为需求方与供给方的中介方。

平台上的中介过程开始于用户订单，也就是说用户对平台要求一个服务。平台把接单转给提供者，而提供者决定接受不接受。如果接受接单的话，他就会跟用户见面而进行对方要求的服务。提供者完成服务、用户支付酬金以后，酬金会按照确定的比例分给提供者和发展平台的那家公司。

这种经济模式基于软件平台的使用。平台聚集关于参与人的大数据，如名字、手机号码、照片等的信息，而采用一个搜索引擎来提高人与人交流容易化。参与平台不难，一个人只要下载共享经济公司形成的手机应用程序（app），就用自己的信息登记而构成个人的帐号。平台的正确功能依赖于很多技术工具，如大数据与卫星定位系统，以便快速梳理信息的大数量而快速找到参与人的定位，让双方立即见面而开始作交易。

共享平台有很多种类，但都旨在作为中商而实现供需匹配。共享平台可以用在不同的范围内，让提供者作多种行为、提供多种服务。比如说，按照中国共享经济发展年度报告（2018）从各领域增速看，2017 年知识技能、生活服务、房屋住宿三个领域市场交易额增长最快。除了这些范围，增长快速很高的范围是交通运输、医疗分享、共享金融与生产能力。只要提供者有自己的闲置资源，就能跟陌生人共享人力、物力、财力与信息等各类资源来提升自己资源的价值。例如，关于交通事故范围，如果一个人想共享自己的汽车或者汽车上的一个座位的话，它能在网约车平台登记自己的信息，开始让别人上车而共享着运输费用开到双方想达到的目的地；关于房屋范围，提供者能提供的是他自己的一套房或者家里的一张床。在共享金融的范围，提供者能变成一个投资者，也就是说他可以给人借款。在该种情况下，闲置资源就是货币。

从上述的内容来看，可以了解共享经济是一种可支持、依赖利他主义的一种经济模式。一方面，共享经济降低私人资源的浪费比例：因为货物的使用时间更多、采用的人也更多，所以经常采用闲置货物会增长货物的有用性价值；另一个方面，共享经济让陌生人互相认识，互相帮忙：参与人可以形成一个很大、很开放的社会团体，用平台来交新朋友。并且共享经济能解决消费者需求的一些问题，比如说网约车能解决打车难、打车贵的问题。

然而，尽管共享经济带来了明显的利益，这种经济模式也隐藏了很多社会争议，其中的一个就是形成软件平台的那些公司与提供者之间有劳动关系与否。共享经济的支持人强调共享经济下的公司只作为发展技术的主体。按照这个看法，这些公司进行信息服务，不控制提供者的劳动，因此提供者是独立的承包商。反而，共享经济批评者认为提供者是公司的员工，而他们的服务组成公司生意的一个部分，所以公司和提供者之间存在一种劳动关系。

本论文的目标就是深刻地研究该问题而了解共享经济公司与提供者的关系基于哪种因素。具体来说，本论文针对中国市场的网约车范围与中国网约车平台提供者的活动，以便调查这种员工是劳动人，劳务人还是承揽人。这篇论文分为三章：第一章提供共享经济的释义而描述共享经济最重要的特点，第二章涉及到网约车平台与提供者的劳动关系认定，第三章研究网约车服务带来的安全问题。

关于第一章，界定共享经济意义很难，因为每个平台采用的运营方式不统一。一般来说，形成共享经济模式需要软件平台、闲置资源、信誉机制三个因素的使用，但是共享经济公司不都拥有这些方面。比如说，关于资源这个方面，很多公司采用无中心服务器的“对等网络系统”（Peer to peer 方式），而很多公司采用有中心服务器的“中央网络系统”（Business to consumer 方式）。在对等网络系统中，提供者分享自己的闲置资源，因此有关资源的所有费用都放在提供者身上，共享经济公司没有责任。在中央网络系统中，一家共享经济公司采用的工具都是公司的财产，并提供者只提供的是劳动力，所以资源的责任全面属于共享经济公司。

描述了形成共享经济模式的因素以后，本章形容共享经济的来源。共享经济的来源中有网络、双边市场、宏观经济因素。

网络的发展肯定是共享经济的基础，因为这种技术有超过地理限制的基本概念，使得世界不同地区的人沟通。除了网络以外，共享经济的一种前体就是双边市场。在

双边市场，公司采用一个平台作为供给方和需求方的中介：参与人的数量越大，对消费者的吸引力越强。关于宏观经济因素，在很多国家发生了经济危机以后，均薪资的价值越来越低，人们的储蓄不够买新财产，所以人们愿意借用别人资源。另一方面，随着失业率、工作弹性于兼任数量的增长，很多人决定共享自己的资源来赚钱而支持自己的生命。共享经济平台也受到了很多投资者的注目：他们促进了这个现象的发展过程。

第一章最后的部分的描写共享经济推广到世界很多国家而改变了很多人的生活，特别是是 18-30 岁、住在市区的人的生活。这些人所以很喜欢共享经济带来的新机会，因为这个现象支持节俭的文化并解决产能过剩行业工人再就业以及贫困地区劳动力就业多方面的问题。由此，共享经济在中国获得了很大成就。按照中国共享经济发展年度报告（2018），2017 年新进入该榜单的中国企业有 17 家：今日头条、联影中国、快手、摩拜单车、ofo 小黄车、斗鱼、拼多多、VIPKID、小红书、团贷网、网易云音乐、猿辅导、一下科技（秒拍）、iTutorGroup、沪江网、小猪短租、51 信用卡等。共享企业的成长速度尤其引人关注：滴滴出行和陆金所用了 3 年时间、美团点评和今日头条用了 5 年时间,成为估值过 100 亿美元的超级独角兽;ofo 小黄车和摩拜单车仅成立 1 年多就成长为独角兽企业。

除了中国人民，中国对共享经济也显示了支持。2017 年，国家明确了“鼓励创新、包容审慎”成为共享经济发展主基调，“放宽准入、底线思维”成为监管新要求，“多方参与、协同治理”成为监管大方向。因此政府积极促进共享经济的发展，同时也追随包容申请的原测。

关于第二章，界定网约车平台于提供者之间的关系很难。从发展平台公司来说，提供者就是独立承包人，所以有关服务的所有费用都应该由提供者负责。并且，网约车平台也为提供者不用缴纳社会保险成本。反而，从提供者而言，由于提供者进行的服务等于公司员工的活动，因此网约车公司与提供者存在了劳动关系。按照第二观点，社会保险成本应该由双方来承担。

为了分析上述的问题，第二章研究劳动关系按照中国法律的特征。为了认定劳动关系的特点先要调查从属性的标准，也就是说“人身从属性”、“经济从属性”、“组织从属性”。

所谓人身从属性是用人单位在生产过程中对劳动力进行指挥与控制。由于劳动人与他提供的劳动力不能分开，因此用人单位也控制劳动人。劳动人要履行用人单位的规定，如果违反规定的话他就会遭受用人单位的责罚。并且，劳动人也要适应用人单位决定的劳动地方于时间。

经济从属性表现劳动人要依赖于用人单位支付的收入。在生产过程中，用人单位负责饮料、工具、机器等的因素，而劳动人只负责的是自己的劳动力。

最后，组织从属性的意思就是劳动人属于用人单位组织结构。劳动人进行的活动就是用人单位生意的一个部分。这样，劳动人对用人单位的忠诚很强。

这三个原则肯定界定劳动关系，但是不完全界定网约车平台下提供者的活动。事实上，在共享经济，提供者工作方式跟传统工作方式不一样。人身从属性不强，因为提供者的工作时间与地方不稳定。并且，在进行运输活动中，提供者相当独立。经济从属性也不那么强，因为大部分提供者把平台上的活动看作兼职，而是业余劳动，所以他们生命不全面依赖于软件平台有关活动带来的薪酬。共享经济下组织从属性有点难界定。对网约车公司来说，公司的生意就是发展技术平台，不是进行运输活动。由此，平台公司强调提供者不属于公司内部。然而，很多学家认为运输活动肯定是平台公司活动的一个部分，所以提供者也是组织内部的员工。并且，无论提供者有独立的工作时间与地方，他们都要接受平台公司的控制，因为用户订单的时候，平台按照接单的细节就派遣平台的提供者。并且，如果提供者违法的话，或者反对平台的规定的规定的话，他的帐号被平台消除，也就是说提供者受到公司的责罚。

由于上述的方面，提供者与网约车公司的关系很难界定。看到司法实践，在关于这个话题的起诉中，中国不同地方的法院随着不同的原则，作出不统一的判决。在网约车平台与司机之间劳动关系的认定争议中，法院追随 2005 年劳动与社会保障部出台的《关于确定劳动关系有关事项的通知》的三个原则认定事实劳动关系的依据。在交通事故赔偿争议中，法院大部分采用了《侵权责任法》于《关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释》指定交通事故损失与赔偿的负责方。在第一种起诉中，法院一般把网约车平台与司机之间的关系没看作劳动关系、共享经济公司没看作用人单位而不用承担社会保险的费用。在第二种起诉，法院一般把交通事故责任赋予平台公司与驾驶员，所以共享经济公司看作用人单位而要承担赔偿责任。

为了明确网约车平台司机的身份，2016 年交通运输部发布了《网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法》的正式文件。通过暂行办法，中国政府合法化网约车平台

的活动而指定了这个范围公司的条件。暂行办法第十八条说：《网约车平台公司应当保证提供服务的驾驶员具有合法从业资格，按照有关法律法规规定，根据工作时长、服务频次等特点，与驾驶员签订多种形式的劳动合同或者协议，明确双方的权利和义务》。这份文件不强制互联网平台跟司机签订劳动合同，取而代之的是相对灵活的协议模式，也就是二者之间可以是劳动合同关系，也可以是其他合同关系，这对于二者之间的用工关系的定位问题则显得更加模糊。无论如何，暂行办法很重要，因为给网约车平台公司强求确定的标准。

解决共享平台公司与提供者有什么关系的问题比较难。中国政府应该先界定提供者的真正身份，然后应该采用现有法律或者出台崭新法律来保证这种劳动人的社会利益。

第三章是关于网约车平台的安全问题。最近几年，除了交通事故以外，共享经济带来的风险很多。中国的许多期刊报告滴滴顺风车司机性侵、性骚扰事件，至少有 50 起，更别说其他纠纷了。网约车非法营运、私人小客车合乘（也称顺风车、拼车）恶性刑事案件屡有发生。这些案例显示出了网约车平台保持安全的缺乏，因为这种平台采用的安全措施不够维持安全的环境。比如说，参与滴滴出行平台以前只需驾驶员的身份证、驾驶证等的至少文件。并且，为了让用户与驾驶员自控态度，网约车平台形成了一种评为、信誉的系统，让参与者互相留下评为而让别人知道对方在之前服务中的态度。但是很多学家声明了该系统的缺欠与留下评为的过度客观性，并且虽用这种系统，违法案例继续发生，所以平台与官方不得不采用崭新的措施推进合法态度与安全活动。

从平台方面来看，滴滴出行 2018 强制了平台上报警系统，使得参与者与本地安全部门的沟通发生容易化。并且，为了保护平台上的隐私权，滴滴决定隐藏头像与别的隐私信息，阻碍参与者留下不当的评论。

对官方而言，中国政府出台了两个重要的文件。第一个是《网络安全法》来指定网络公司为保护网民隐私的规定。第二个是《关于进一步加强网络预约出租汽车和私人小客车合乘安全管理的紧急通知》来要求本地官方部门对网约车驾驶员活动进行安全大检查。《通知》也要求，各地有关部门要加强网约车和顺风车平台驾驶员背景核查，以便责罚不符合法律条件的那些驾驶员。

通过上述的措施，网约车平台与政府旨在增长网约车平台与驾驶员服务的合法性，使得用户与驾驶员的安全感提高得很多。

Indice generale

Introduzione.....	11
CAPITOLO 1: La Sharing Economy.....	15
1.0 Premessa.....	15
1.1 La definizione di Sharing Economy.....	15
1.2 Le origini della Sharing Economy.....	23
1.3 Le dimensioni della Sharing Economy e i fattori che spingono gli individui a partecipare.....	26
1.4 Lo sviluppo della Sharing economy in Cina.....	34
CAPITOLO 2: La classificazione dei provider di car-hailing secondo la legge cinese.....	38
2.0 Premessa.....	38
2.1 L'industria del car-hailing in Cina.....	39
2.1.1 <i>Il mercato del lavoro.....</i>	<i>41</i>
2.2 Lo sviluppo della legislazione del lavoro in Cina.....	43
2.3 Le caratteristiche della subordinazione del lavoro.....	47
2.4 Come definire il rapporto di lavoro nel settore del car-hailing.....	49
2.4.1 <i>Il lavoro parasubordinato e il lavoro autonomo.....</i>	<i>50</i>
2.4.2 <i>I criteri della subordinazione applicati al car-hailing.....</i>	<i>51</i>
2.5 La determinazione del rapporto di lavoro tra piattaforma e prestatore di servizi nella prassi giurisprudenziale cinese.....	54
2.5.1 <i>Le dispute sul rapporto di lavoro.....</i>	<i>55</i>
2.5.2 <i>Responsabilità civile a seguito di incidenti stradali.....</i>	<i>57</i>
2.5.3 <i>Altri casi di contenzioso civile.....</i>	<i>60</i>
2.6 La regolamentazione del settore del car-hailing imposta dal governo cinese.....	61
2.7 Le tipologie di autisti nel car-hailing.....	64
CAPITOLO 3: Le problematiche di sicurezza del car-hailing.....	69
3.0 Premessa.....	69
3.1 Le problematiche di sicurezza nei servizi di car-hailing.....	70
3.2 I meccanismi di rating e la fiducia verso le piattaforme.....	73
3.2.1 <i>I fattori che influenzano la fiducia verso le piattaforme.....</i>	<i>78</i>

3.3 Il miglioramento delle misure di sicurezza delle piattaforme di car-hailing e le misure del governo.....	80
Conclusione.....	84
Bibliografia.....	87
Sitografia.....	96

Introduzione

Nel mercato del lavoro degli ultimi anni, si è assistito a una sempre maggiore precarizzazione del lavoro, con la stipulazione di un numero sempre più alto di contratti a tempo determinato. In molti casi, i lavoratori hanno visto ridurre le proprie prospettive di stabilità, a causa della diminuzione del salario orario e dalla mancata definizione di un orario di lavoro fisso. La liberalizzazione economica ha creato, quindi, una deregolamentazione del mercato che ha permesso alle aziende di ottenere sempre maggiori profitti a scapito della protezione dei lavoratori e dei loro diritti. La mancanza di regole applicate dal governo può avere effetti negativi sul tasso di occupazione di un Paese, costituendo un freno all'effettiva crescita economica, soprattutto perché la diminuzione dei salari può scoraggiare i consumi.

Inoltre, le aziende hanno iniziato a inglobare il cosiddetto "outsourcing" nel proprio processo produttivo interno. L'outsourcing è una modalità operativa che consiste nell'esternalizzare una parte delle funzioni aziendali, assegnandole ad entità che si occupano di gestire il personale dall'esterno. L'azienda in sé, quindi, non ha responsabilità nei confronti dei lavoratori assunti sotto questo modello, poiché essi rimangono fuori dall'organizzazione interna. Anche in questo caso, la mancanza di appropriata regolamentazione può portare all'aumento della precarietà del lavoro. Ad esempio, a volte è l'azienda stessa a costituire società esterne per controllare i lavoratori, per utilizzare la loro prestazione lavorativa senza però assumerli direttamente, ed evitando dunque gli obblighi derivanti dal mantenimento di un rapporto di lavoro diretto con i dipendenti.

Le suddette tendenze rappresentano alcune delle caratteristiche del modello di business della Sharing economy (Economia della condivisione). Nata con lo sviluppo delle tecnologie dell'informazione e del web 2.0, e corroborata da una spinta alla digitalizzazione, la Sharing economy comprende delle attività economiche basate sull'utilizzo di una piattaforma digitale che ha lo scopo di facilitare gli scambi comunicativi e le transazioni tra domanda e offerta. Questo sistema crea un mercato per l'utilizzo di beni sottoutilizzati, generalmente ad un costo più basso rispetto al mercato tradizionale. Il nucleo centrale del sistema è la condivisione e la ricollocazione delle risorse, elementi che creano delle forme di consumo distaccate dal concetto di proprietà.

La Sharing economy ha adottato una quasi completa esternalizzazione del processo produttivo aziendale. Le imprese di questo genere assumono, infatti, solo un numero esiguo di dipendenti con dei contratti regolari, ovvero coloro che si occupano dello sviluppo della

piattaforma e della gestione delle attività in una determinata sede aziendale. Tutti coloro che, invece, prestano servizio a seguito dell'iscrizione sulla piattaforma sono da considerarsi enti esterni, poiché vengono controllati solo in minima parte dall'azienda. Questi individui vengono identificati come prestatori di servizio (o provider) autonomi che possono gestire liberamente gli orari e i luoghi di lavoro. In questo caso, l'azienda di sharing non si identifica come datore di lavoro, ma come intermediario della transazione che avviene tra provider e cliente, il quale paga una remunerazione che sarà poi redistribuita tra azienda e prestatore di servizio secondo percentuali prestabilite. Secondo questo modello, l'azienda non è in alcun modo responsabile della prestazione del lavoratore, né si occupa di pagare i contributi per garantire diritti base come l'assistenza sanitaria. I diritti sociali si trasferiscono, quindi, sulle spalle del lavoratore stesso, il quale molto spesso non è consapevole della posizione precaria in cui si viene a trovare.

In questi casi, il compito dei legislatori sarebbe quello di identificare con certezza lo status di questa parte di lavoratori, assegnando loro il titolo di lavoratori autonomi o di dipendenti dell'azienda di sharing. Al momento, però, la rigidità del sistema normativo di molti stati ha permesso a una serie di multinazionali del settore di evadere la tassazione e sfruttare i lavoratori.

Non è quindi ben chiaro quale tipo di approccio legislativo adottare nei confronti di questa nuova forma di economia. Da un lato, il non intervento è fallimentare, perché concede eccessive libertà alle aziende e non garantisce, quindi, la protezione sociale dei lavoratori o la giusta assegnazione della responsabilità civile. Allo stesso tempo, adottare le stesse regole dell'industria *offline* potrebbe essere limitante per il progresso tecnologico e per l'innovazione apportata dalle start-up in crescita. Di conseguenza, formulare una legislazione appropriata diventa una sfida per i legislatori dei paesi come la Cina, in cui il nuovo modello ha ottenuto larga diffusione. I giuristi dovrebbero trovare un compromesso tra la flessibilità della Sharing economy e la protezione degli interessi degli individui coinvolti.

La presente tesi ha l'obiettivo di indagare sulla controversia generata dall'incertezza nella classificazione dei cosiddetti "prestatori di servizio" (provider) nel contesto del mercato del lavoro cinese. In particolare, l'elaborato si concentra sul settore del car-hailing in Cina, analizzando la posizione degli autisti delle piattaforme che, in base all'attività che svolgono, non rispecchiano completamente né la figura del lavoratore subordinato, né quella del lavoratore autonomo.

L'elaborato è diviso in tre capitoli.

Nel primo capitolo si introduce in concetto di Sharing Economy e la difficoltà nel fornire una definizione esauriente del fenomeno. L'espressione viene infatti usata nell'indicare molteplici modelli di business, ognuno dei quali è caratterizzato da elementi simili ma distribuiti in grado diverso. Viene quindi fornita una descrizione di tali caratteristiche e si espongono le differenze dei diversi settori in cui si è diffuso il fenomeno. In seguito, vengono descritti i fattori che hanno permesso l'originarsi dell'economia di condivisione, sia dal punto di vista tecnologico, che economico e sociale, continuando con una rappresentazione quantitativa dell'estensione del fenomeno e delle peculiarità dei soggetti coinvolti. Infine, il paragrafo si concentra sulla Cina, uno dei centri nevralgici per la diffusione della Sharing Economy a livello mondiale. La Repubblica Popolare ha deciso di investire ingenti risorse sullo sviluppo tecnologico, quindi il governo ha anche dichiarato il suo supporto a questi nuovi modelli economici basati sull'innovazione. Anche la popolazione cinese sembra aver dimostrato largo interesse nei confronti della Sharing Economy, dimostrata dal notevole aumento del numero degli iscritti alle piattaforme, sia come provider che come utenti.

Nel secondo capitolo è stata svolta un'analisi del mercato del lavoro del car-hailing in Cina, con l'obiettivo di comprendere la vera natura del rapporto di lavoro vigente tra aziende e provider, i quali, in questo caso, svolgono l'attività di autista tramite l'applicazione digitale dell'azienda. Si inizia descrivendo le caratteristiche del car-hailing, per comprendere in modo più approfondito le modalità di svolgimento del servizio e le singolarità del mercato cinese. Successivamente, viene riportato un excursus storico sulla legislazione del lavoro in Cina, e si creano le basi per analizzare gli elementi identificativi del rapporto di lavoro subordinato secondo le leggi cinesi e i documenti emanati dagli organi ministeriali del Governo centrale. Di conseguenza, il capitolo mira a comprendere quanto sia possibile applicare i criteri del rapporto di lavoro tradizionale al settore del car-hailing, in modo da scoprire come la legge cinese identifica questo genere di lavoratori. Grazie all'analisi della prassi giurisprudenziale, inoltre, è stato possibile rilevare una certa eterogeneità nell'applicazione della normativa nei casi che hanno coinvolto direttamente o indirettamente l'argomento. Infine, si descrivono le diverse modalità operative del settore del car-hailing cinese, al fine di fornire una possibile soluzione ai problemi della classificazione dei lavoratori e della rigidità della legge.

Nel terzo capitolo si affronta la tematica della sicurezza nel settore del car-hailing cinese. La mancanza di adeguate misure di controllo da parte delle aziende ha permesso la nascita di diversi episodi di illegalità. Durante lo svolgimento delle attività lavorative, infatti, non è stato possibile garantire efficacemente la protezione del lavoratore o dell'utente, data la

fallacia dei meccanismi di sicurezza delle piattaforme. Nonostante gli scandali mediatici, però, le aziende di car-hailing hanno continuato ad ottenere successo, soprattutto grazie alla fiducia dei consumatori e la percezione positiva sull'affidabilità delle aziende. Di conseguenza, al fine di risolvere le problematiche di sicurezza legate a tali attività, sia le aziende che gli organi amministrativi hanno deciso di varare delle misure volte a migliorare la sicurezza del settore, per disincentivare azioni illecite e per attivare un sistema di tutela e protezione della parte lesa nel caso episodi illegali.

CAPITOLO 1: La Sharing Economy

1.0 Premessa

La Sharing economy (in cinese 共享经济) è un nuovo modello economico diffusosi a partire soprattutto dall'ultimo decennio. Offrire una descrizione completa del fenomeno risulta piuttosto complesso, perché viene spinto sia dall'innovazione tecnologica, sia da fattori economici oltre che socio-ecologici.

La Cina è diventata uno dei centri nevralgici della Sharing economy, grazie al supporto del governo cinese, il quale individua nella tecnologia un meccanismo propulsore del sistema economico.

1.1 La definizione di Sharing Economy

Fornire una definizione univoca della Sharing Economy (SE) è difficoltoso, poiché questa classificazione comprende una grande varietà di micro-modelli di business difficile da inglobare in una descrizione esaustiva. Prima di tutto, l'espressione "Sharing Economy" in sé non è l'unica locuzione utilizzata per indicare il fenomeno, ma sembra essere quella più utilizzata dai media che operano sulla rete, o da organi ufficiali come la US Federal Trade Commission. Altre locuzioni utilizzate per indicare lo stesso tipo di struttura economica potrebbero essere "*collaborative consumption*" (Botsman e Rogers, 2010), "*access-based consumption*" (Bardhi e Eckhart, 2012) o "*crowd-based capitalism*" (Sundararajan, 2016). Ognuna di queste sottolinea una o più caratteristiche principali del fenomeno, senza però fornirne un quadro completo.

Il presente elaborato si baserà principalmente sulla definizione fornita dalla Commissione Europea, che già nel 2016, nel documento "Un'agenda europea per l'economia collaborativa" si è occupata di affrontare la questione dello sviluppo di quella che viene chiamata "*collaborative economy*":

“...l'espressione "economia collaborativa" si riferisce ai 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. L'economia collaborativa coinvolge tre categorie di soggetti: i) i prestatori di servizi che condividono beni, risorse, tempo e/o competenze e possono essere sia privati che offrono servizi su base occasionale ("pari") sia prestatori di servizi nell'ambito della loro capacità professionale ("prestatori di servizi professionali"); ii) gli utenti di tali servizi; e iii) gli intermediari che mettono in comunicazione — attraverso una piattaforma online — i prestatori e utenti e che agevolano le transazioni tra di essi ("piattaforme di collaborazione"). Le transazioni dell'economia collaborativa generalmente non comportano un trasferimento di proprietà e possono essere effettuate a scopo di lucro o senza scopo di lucro. ” (Commissione europea, 2016, p.3)

Esistono, quindi, delle piattaforme costruite sulla rete internet che si occupano di mettere in contatto due soggetti economici, chiamati fornitore e utente. Il primo fornisce un servizio o mette a disposizione il proprio bene a favore del secondo, il quale ne usufruisce per un certo lasso di tempo pagando o meno una certa somma di denaro. Il fornitore, o provider, può mettere a disposizione beni materiali, come la propria auto, il posto nel sedile posteriore di un veicolo, il proprio divano o l'appartamento, oppure può fornire il fattore lavoro, svolgendo delle mansioni a favore del cliente che lo richiede. Non si tratta di un accordo tra aziende od organizzazioni, ma di un incontro dialettico tra “consumatori che si scambiano (la possibilità di) accesso ad *asset* sottoutilizzati (‘capacità inutilizzata’), possibilmente per denaro” (Frenken e Schor, 2017). Si sfruttano quindi dei fattori che, altrimenti, andrebbero sprecati. Ad esempio, i tempi di sosta di un veicolo superano di gran lunga i momenti in cui viene utilizzato, quindi se il mezzo venisse usato da altre persone, i valori del mezzo e del tempo non sarebbero sprecati.

Per identificare al meglio le caratteristiche della Sharing Economy, Muñoz e Cohen (2017) hanno svolto una ricerca per individuare i modelli di business del settore. Gli studiosi hanno condotto una *review* della letteratura pubblicata tra il 2010 e il 2016, comparando diversi documenti per individuare sette elementi principali: piattaforma collaborativa, risorse sottoutilizzate, interazione Peer to Peer, amministrazione collaborativa, intento morale, finanziamenti alternativi e uso della tecnologia.

Per quanto riguarda il concetto di piattaforma collaborativa, si tratta di una struttura che facilita le transazioni e crea un mercato di rete dove utenti e provider sono connessi tramite dei dispositivi, solitamente mobili, come smartphone e tablet provvisti di geo-localizzazione (“GPS”). La piattaforma, quindi, fornisce dei motori di ricerca e dei software usati per accoppiare i due individui in modo efficace. Muñoz e Cohen suggeriscono il fatto che essa non debba necessariamente essere digitale, ma può anche essere fisica, nel caso di iniziative volte al miglioramento della produzione e del consumo sostenibili di spazi pubblici;

Le risorse sottoutilizzate sono di diversi tipi. Da un lato, si può condividere un bene di proprietà di un provider privato (es. l'uso di un veicolo privato su Uber), oppure

l'intermediario acquista dei mezzi e li diffonde nell'area urbana per raggiungere un numero di utenti più vasto (es. Zipcar o Mobike). Esistono anche piattaforme che non implicano l'uso di beni di questo genere. Ad esempio su *Instacart* si mettono a disposizione dei "personal shopper" che si recano nei supermercati per comprare dei prodotti ordinati dal cliente. In questo caso, la risorsa condivisa è quella del fattore lavoro e si può usare la denominazione di *on demand economy* (Frenken e Schor, 2017).

Nell'interazione *peer to peer* (P2P) o *consumer to consumer* (C2C), i membri della struttura appartengono ad una rete e possono comunicare con tutti gli altri. Ogni nodo è sia server che client, perché può sia fornire che ricevere una prestazione, senza il diretto controllo di un'autorità centrale. La struttura, quindi, è intenzionalmente costruita per rendere l'illusione che domanda e offerta siano in contatto diretto tra di loro, annullando quasi la presenza dell'intermediario digitale (Hou, 2018);

Nel caso dell'amministrazione collaborativa, alcuni testi citano un tipo di controllo burocratico della piattaforma basato su modelli comunitari e quindi decentralizzato, sebbene si trovino pochi esempi con questa caratteristica. Nella maggior parte dei casi, infatti, la gestione della piattaforma è attribuita all'azienda che l'ha creata, e non al pubblico;

Per quanto riguarda l'intento morale, molte iniziative di questo genere nascono con finalità sociali o ecologiche, come la riduzione delle emissioni di sostanze tossiche nel caso del *car-sharing*, o come la fornitura di finanziamenti a progetti di piccoli privati, come nel *crowdfunding*;

I finanziamenti alternativi delle start-up di sharing possono arrivare tramite capitale di rischio, o da altre piccole imprese di crowdfunding che aiutano nella formazione di nuove aziende. Nella maggior parte dei casi, però, si tratta di grandi imprenditori, come quelli della *Silicon Valley*, che decidono di investire nella tecnologia e nella fondazione di nuove tipologie di impresa;

Infine, l'uso della tecnologia indica che le piattaforme utilizzano non solo le risorse di rete, ma anche nuove tecnologie come i big data, geo-localizzazione e altre tecnologie dell'informazione (ICT) per facilitare le transazioni tra *peers*.

Utilizzando come riferimento questi sette elementi, Muñoz e Cohen hanno poi condotto un'analisi qualitativa e comparativa di 36 aziende (per lo più americane) operanti nel settore, selezionandole tra quelle elencate nel modello di Owyang del 2015, chiamato *Collaborative Economy Honeycomb 2.0*¹. Gli studiosi si sono resi conto che non esiste un modello di start-

1 Si tratta di una rappresentazione visiva di diverse aziende di sharing, divise in famiglie e classi diverse a seconda del tipo di modello che utilizzano e del mercato in cui si piazzano. Per approfondire vedi: <http://www.webstrategist.com/blog/2014/12/07/collaborative-economy-honeycomb-2-watch-it-grow/>.

up nella Sharing Economy che comprende tutte le sette caratteristiche appena elencate. Piattaforma, risorse sottoutilizzate e interazione tra pari sono quasi sempre presenti, mentre l'intento morale può venire a mancare, considerando la natura *for profit* della maggior parte di queste strutture. Si può partire dalle idee ingegnose di alcuni giovani universitari, ma il trend più comune prevede l'interessamento di imprenditori che decidono di investire grandi capitali di rischio su queste start-up, con l'intento di ottenere profitti, solitamente a prescindere dalle esternalità negative che potrebbero creare, come il monopolio sul mercato e il declino dei profitti nei settori tradizionali, o la concorrenza sleale creata dall'incertezza legislativa e i danni ai clienti creati dalla mancanza di controllo sui prestatori di servizio (Slee, 2015) (Frenken e Schor, 2017). Inoltre, questo genere di investitori non si interessa ad iniziative in cui la *governance* viene affidata al pubblico partecipante, per la complicazione dei meccanismi di redistribuzione del ricavo, quindi decade anche la caratteristica dell'amministrazione collaborativa. Un altro punto interessante riscontrato dagli studiosi è la correlazione positiva tra i fattori di amministrazione collaborativa e finanziamenti alternativi, e una correlazione negativa tra amministrazione collaborativa e la tecnologia. Ciò fa pensare al fatto che le piattaforme gestite in comunità dagli utenti siano spinte da iniziative locali finanziate dal piccolo pubblico, e che quindi non si basino sull'utilizzo di tecnologia avanzata a causa della mancanza di interesse da parte di grandi capitalisti.

Un altro elemento caratterizzante le diverse piattaforme di SE è il meccanismo di *rating*: gli utenti sono chiamati a dare una votazione del servizio ricevuto, così ogni provider crea una propria reputazione all'interno della piattaforma. Sebbene sia stato dimostrato che i punteggi ottenuti siano gonfiati e non del tutto precisi (Overgoor et al, 2012), questo sistema si è dimostrato sufficiente ad attrarre delle masse di persone a entrare in situazioni nuove, perché ha permesso la risoluzione del cosiddetto "Lemon problem"², ovvero la mancanza di fiducia tra venditore e compratore che si origina dall'asimmetria delle informazioni di una o ambo le parti (Hou, 2018). In sostanza, se un soggetto della transazione economica possiede poche informazioni sulla controparte, il primo tenderà ad essere diffidente nei confronti dell'altro. Nel mercato "offline", il problema si potrebbe risolvere grazie all'incontro faccia a faccia tra i due individui, mentre in quello online si è data la possibilità agli utenti di fornire dei feedback riguardo alla propria esperienza, così la piattaforma utilizza degli algoritmi che mettono in evidenza i provider che hanno ricevuto dei voti più alti. Oltre a ciò, per risolvere il problema della mancanza di informazioni, si utilizzano dei motori di ricerca, i quali

2 Termine usato per la prima volta da George AKERLOF, in "The Market for 'Lemons': Quality Uncertainty and the Market Mechanism", *Quarterly Journal of Economics*, Vol.4, No.3, 1970, p.488.

permettono di ottenere i dati richiesti in modo immediato e senza limiti geografici. A prescindere da dove ci si trovi, quindi, è possibile ricevere ed offrire un servizio, contribuendo alla crescita della piattaforma stessa.

La Figura 1.1 sintetizza la struttura creata dalla Sharing Economy, che viene definita da Ranjabari et al (2018) come un sistema economico in cui delle aziende fanno da intermediario utilizzando una piattaforma online per facilitare la transazione e abbassarne i costi (lower cost). Si fornisce l'accesso temporaneo (ease of access) a un bene o servizio, senza che avvenga trasferimento di proprietà, in cambio di un compenso (compensation). I beni in questione rappresentano delle risorse inutilizzate (idle resources), e lo scambio viene garantito dalla fiducia (trust) che si costruisce tra i membri della piattaforma, che possono essere sia individui che imprese.

Figura 1.1: La struttura della Sharing Economy

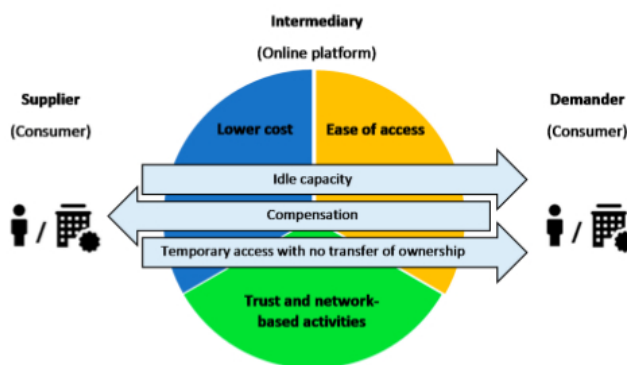
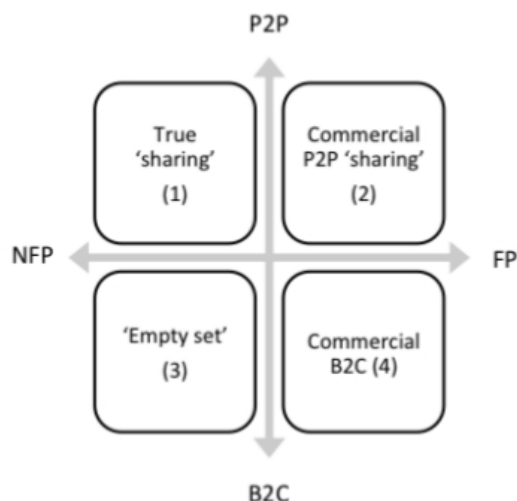


Figure 6. The proposed framework for SE.

Fonte: Ranjabari et al, 2018.

Codagnone e Martens (2016) propongono un altro schema descrittivo (Figura 1.2) che si basa invece su due dimensioni: la prima fa la differenza tra le piattaforme *for profit* e quelle *not for profit*, la seconda riporta i sistemi *Peer to Peer* (P2P) e *Business to Consumer* (B2C).

Figura 1.2: Matrice descrittiva delle piattaforme tecnologiche



Fonte: Codagnone e Martens, 2016.

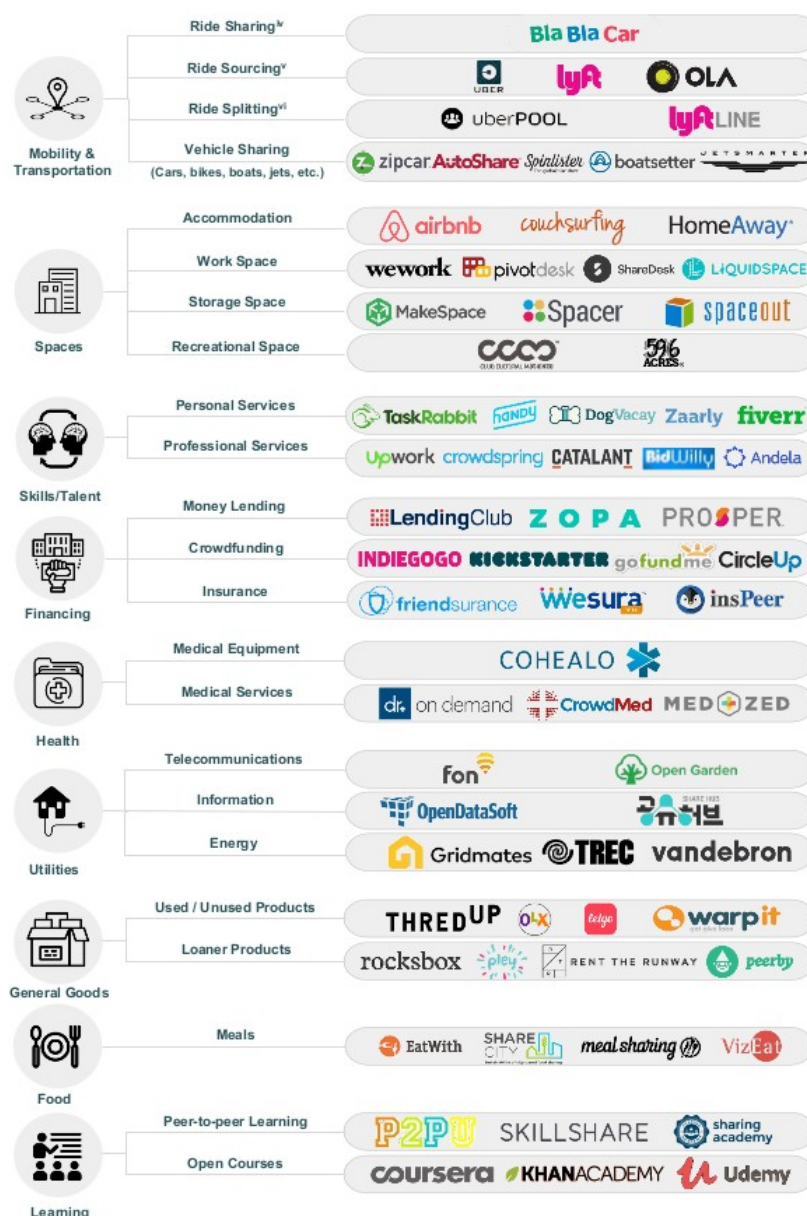
Il rapporto P2P prevede che la piattaforma tecnologica aggregi due individui (provider e utente): in questo caso, i beni o i servizi scambiati sono di proprietà del provider. Nel B2C, il fornitore del servizio e il gestore della piattaforma sono la stessa cosa, ovvero l'azienda è responsabile del canale di intermediazione e, allo stesso tempo, è provider di beni e servizi. Un esempio potrebbe essere l'azienda Ofo che fornisce biciclette e ha sviluppato l'applicazione per usarle.

Il quadrante 1 nella figura comprende quelle iniziative locali per la condivisione di beni all'interno di una comunità, senza scopo di lucro, come le iniziative per la donazione di vestiti usati. Il quadrante 4 comprende quelle aziende di Sharing le cui attività sono simili alle ordinarie transazioni B2C online. Un numero crescente di aziende tradizionali ha iniziato a utilizzare questa modalità. Esempi includono BMW, che ha sviluppato DriveNow per mettere a disposizione i propri veicoli, o Mobike, la quale fornisce invece biciclette. Il quadrante 3 non comprende alcuna azienda, poiché qualsiasi forma di business è per definizione *for profit*, sebbene si possano finanziare attività sociali o filantropiche. Perciò il quadrante 2 rappresenta la grande maggioranza delle piattaforme di Sharing, che, sebbene siano possedute e gestite da società vere e proprie (es. Uber o Airbnb), comprendono provider che non appartengono all'azienda e che non sono formalmente organizzati in una persona giuridica. Questo è il quadrante che genera perplessità a livello legislativo, soprattutto perché la complessità del modello crea dei dubbi riguardo alla vera natura della relazione tra azienda e provider, infatti non è ben chiaro se si tratti di un rapporto tra impresa e imprenditore indipendente o tra datore di lavoro e dipendente (di questo argomento si tratterà nel capitolo successivo). In generale,

secondo Martin (2016), i sostenitori della Sharing Economy definiscono gli individui che forniscono i servizi come micro-imprenditori, e questo modello economico è chiamato “dirompente”, poiché entra nel mercato improvvisamente e garantisce potere all’individuo, redistribuendo il potere commerciale che non va più dall’alto al basso, ma si appiattisce e diventa orizzontale. Infatti queste imprese tendono a pubblicizzare la partecipazione democratica o anche la redistribuzione delle risorse: le piattaforme sono accessibili a chiunque, a prescindere da reddito o status sociale, e permettono di dispensare una maggior quantità di capitale su una superficie sociale più ampia.

L’insieme di elementi citati hanno permesso una diffusione capillare della Sharing Economy, infatti i settori in cui si è espansa sono piuttosto vari (Figura 1.3), con la prevalenza di aziende in quattro campi, con le relative sotto-categorie: i trasporti (*mobility and transportation*) indicato, in generale, come *car sharing* o *car-hailing*; gli spazi (*spaces*), con prevalenza degli alloggi temporanei; i servizi professionali (*skills/talent*), che comprendono prestazioni a domicilio come le consegne, mansioni domestiche e così via; i finanziamenti, con delle piattaforme che permettono di ottenere prestiti o sovvenzioni (Money lending e crowdfunding). Tuttavia, altri settori si sono aperti a questo nuovo modello, come quello medico, per ricevere attrezzature o aiuto sanitario; vi è anche quello dell’insegnamento, con piattaforme che permettono di seguire corsi online o di ottenere l’aiuto di un professionista; infine, si possono anche condividere le utenze come l’energia, il cibo o altri prodotti. Non è neanche da escludere che nuove categorie inizieranno a nascere nel futuro.

Figura 1.3: I settori di diffusione della Sharing Economy



Fonte: World Economic Forum, 2017.

In realtà, come ha spiegato Schor nel 2014, non sempre è facile capire quali aziende facciano parte della Sharing Economy: se *TaskRabbit*³ viene considerata parte della Sharing Economy, allora la studiosa si chiede come mai *Mechanical Turk* di *Amazon* non lo sia: si tratta infatti di un programma dove gli utenti registrati possono accedere ad una lista di compiti che non possono essere svolti da una macchina, al fine di guadagnare denaro svolgendo tali mansioni. Anche per Lyft e Uber, piattaforme di trasporto, si è creato un dibattito per capire come definirle, e quindi come classificarle in base alla legge locale.

3 Un'azienda che rende possibile l'assunzione temporanea di un individuo che svolga delle mansioni generalmente domestiche.

Inoltre, se Airbnb, azienda di alloggi temporanei, fa parte della categoria, ci si chiede perché i tradizionali *Bed and Breakfast* ne vengano esclusi, così come le biblioteche pubbliche, le quali hanno da sempre fornito un servizio di condivisione dei volumi conforme allo stesso tipo di ideologia. Alla fine, Schor conclude che la definizione risulta tautologica: si fa parte della Sharing Economy perché si afferma di esserlo, quindi è una sorta di auto-identificazione.

1.2 Le origini della Sharing Economy

La Sharing Economy nella sua forma attuale nasce grazie allo sviluppo sempre maggiore delle tecnologie di rete, che ne sono i precursori e ne condividono la matrice ideologica.

Internet, come la Sharing Economy, nasce inglobando idee come l'eliminazione dei limiti e l'inclusione. Le sue fondamenta nacquero nel contesto militare, ma poi vennero sviluppate a livello universitario con l'idea che i collegamenti all'interno della rete non dovessero essere gerarchici, quindi provenire da una singola fonte, ma distribuiti, così che ogni nodo potesse operare in modo indipendente dagli altri in una struttura orizzontale. Lo stesso codice sorgente era condiviso tra i ricercatori che facevano parte della prima comunità Internet. Il sistema era quindi decentralizzato, aperto, e non era commerciale. Agli inizi degli anni '90 venne creato il World Wide Web al CERN (Organizzazione europea per la ricerca nucleare) dall'idea di alcuni ricercatori come Tim Berners-Lee di creare un sistema che facilitasse la condivisione di informazioni tra gruppi di ricerca diversi. Tutte le innovazioni tecnologiche a seguire hanno contribuito certamente alla creazione del cosiddetto "Villaggio globale"⁴, ad indicare come il mondo si sia ridotto nelle sue dimensioni, poiché, grazie alla rete, si è trasformato in una dimensione facilmente esplorabile. In questo frangente, le modalità di comunicazione erano ancora limitate al mailing e alla pubblicità, inserendosi in un flusso che va dall'alto in basso, dal sito all'utente (Web 1.0).

A seguito, è nato il cosiddetto Web 2.0, una rete che si basa ancora sulle stesse infrastrutture del precedente Web 1.0, ma che permette al *netizen* non solo di consultare un sito Internet, ma anche di interagire con esso, creando dei contenuti condivisi con gli altri partecipanti. È l'era dei *social media*, che forniscono la possibilità di restare sempre in contatto con il mondo della rete.

4 Termine usato per la prima volta da Marshall McLuhan nel libro "Understanding media: the extensions of man", New York, McGraw-Hill, 1964.

I tre pilastri del Web 2.0 sono quindi l'interazione, la condivisione e la partecipazione: elementi fondamentali per la formazione della Sharing Economy. Il *peer produced content*, il materiale caricato sulla rete dai singoli individui, favorisce ancor di più il movimento *open source*, ovvero un software il cui codice sorgente viene condiviso tra gli informatici che possono liberamente apportare delle modifiche al programma stesso. Il concetto si applica anche alla nascita di siti come Wikipedia nel 2001, che permette agli iscritti di aggiungere e modificarne i contenuti culturali e scientifici, o altre strutture che permettono di postare musica o video sulla rete. Si potrebbe dire che siti come Wikipedia e Youtube siano delle forme embrionali di Sharing Economy, perché hanno messo al primo posto gli utenti, accomunati da un senso di potere che prima non avevano. Prima della nascita di queste due piattaforme, anche l'e-commerce aveva dato la possibilità agli utenti di intervenire attivamente alle transazioni sulla piattaforma. Ebay, nato nel 1995, aveva già creato un sistema di votazione che permetteva ai partecipanti di crearsi una buona reputazione all'interno della piattaforma. Inoltre, il suddetto sito ha contribuito al ricircolo della merce non usata, attirando l'interesse degli utenti perché permetteva degli scambi a un prezzo più basso rispetto a quello del tradizionale mercato secondario (Schor, 2014). Su Ebay, un iscritto può essere sia venditore che acquirente, così come nella Sharing Economy si può essere sia fornitore di servizio che utente.

Si potrebbe collegare la nascita della Sharing Economy anche ai cosiddetti "Mercati bilaterali" (multi-sided markets, Hou, 2018). Codagnone e Martens, in un documento del 2016 pubblicato dal *Joint Research Centre* della Commissione Europea, cercano le similarità che accomunano questi tipi di mercato con la Sharing Economy.

Prima di tutto, i mercati bilaterali vengono definiti come "situazioni in cui una piattaforma consente a due o più gruppi di persone di intrattenere rapporti commerciali o almeno di interagire, e (almeno un gruppo) solitamente tutti i gruppi beneficiano direttamente o indirettamente dal crescente numero di clienti dall'altra parte". L'aumento del numero di utenti viene definito come un'esternalità di rete: maggiore è il numero di partecipanti, maggiore sarà l'attrattiva della piattaforma per altri potenziali consumatori. Per costruire la domanda sono usate tecniche più o meno costose: bassi prezzi introduttivi, pubblicità, *viral marketing*, fidelizzazione. Altro fattore è quello della mancata fissazione dei prezzi sulla base dei normali criteri della teoria economica. Non si instaura una uguaglianza tra costo e ricavo marginale, poiché le domande da parte dei due gruppi sono diverse, e può capitare che uno riceva dei servizi sottocosto mentre uno paghi un prezzo esagerato. Un esempio di mercato multilaterale potrebbe essere Ebay, il quale diventa centro di riferimento di venditori e

compratori. I primi devono pagare una somma di denaro ogni qualvolta aggiungono un bene sulla propria lista di prodotti, mentre i secondi non devono sostenere costi del genere per visualizzare la merce messa in vendita. Codagnone e Martens quindi ritengono che alcune delle piattaforme facenti parte della Sharing Economy posseggano diverse caratteristiche dei mercati multilaterali. I due ricercatori fanno l'esempio di Airbnb: un numero crescente di padroni di casa (fornitori) attrae una quantità maggiore di ospiti (consumatori) e viceversa; i due gruppi devono pagare quote diverse sulle transazioni (3% per i primi e tra il 6% e il 12% per i secondi); il possessore del bene immobile può decidere se la casa è disponibile o meno, e decide il prezzo (Airbnb fornisce solo dei suggerimenti); entrambi i gruppi sono iscritti alla piattaforma. Tuttavia, non tutte le imprese di Sharing possono essere associate a questo modello, come le compagnie di *car sharing* che comprano e mettono in affitto i veicoli prodotti da esse stesse. Inoltre, alcune piattaforme non possono considerarsi dei mercati, in quanto non hanno scopo di lucro. Non è dunque sempre possibile applicare alla Sharing Economy le strutture analitiche e teoretiche collegate ai mercati multilaterali.

Un'altra fonte del crescente sviluppo della Sharing economy è da attribuire a fattori macro-economici. Narasimhan et al (2017) sottolineano il fatto che i mercati del lavoro negli Stati Uniti e nelle altre economie nazionali debbano ancora riprendersi completamente dalla crisi finanziaria del 2007 e dalla successiva recessione economica. In seguito alla crescita della disoccupazione e dei lavori part-time, insieme alla diminuzione del valore del salario medio, la Sharing Economy ha dato la possibilità alla gente di monetizzare il proprio tempo libero e di condividere i propri beni. In generale, si è meno disposti a comprare e più portati ad affittare, per non affrontare i costi della compravendita di un bene. Allo stesso tempo, la fascia più debole della popolazione cerca di aumentare il proprio reddito senza per forza dover comprare nuove risorse.

Nonostante ciò, il concetto di condivisione nel contesto economico non è rivoluzionario. Martin (2016) spiega come la condivisione sia stata la modalità di distribuzione base delle risorse nelle comunità primitive per migliaia di anni, e come fosse uno strumento cardine della solidarietà all'interno delle comunità. Anche le transazioni P2P su piccola scala non sono un concetto nuovo. Prima della nascita di Internet negli USA, esistevano già delle bacheche che si potevano consultare per trovare passaggi in auto o stanze vuote per un weekend, o per trovare persone per svolgere mansioni domestiche. Oltre ad esse, si consultavano per lo più gli annunci sul giornale o ci si basava semplicemente sulle relazioni interpersonali (FTC, 2016) (Frenken e Schor, 2017). La novità apportata dal nuovo business della Sharing economy sta nel cosiddetto "*stranger sharing*" (Schor, 2014), poiché si facilita

il contatto tra estranei distribuiti su una superficie molto più vasta e si riduce il rischio tramite meccanismi di *rating*, che creano fiducia tra gli individui.

Un ultimo elemento fondamentale per lo sviluppo della Sharing Economy è sicuramente l'interesse da parte della classe capitalista che intravede un'opportunità di guadagno sulle nuove start-up di tipo tecnologico e decide di investire ingenti somme nel loro sviluppo. La maggior parte delle piattaforme nasce dal basso, dall'idea di giovani ingegnosi che cercano il modo di mettere da parte piccole somme di denaro. Oppure nascono come iniziative no profit per cause sociali o ambientali, quindi per aiutare gli altri o creare uno stile di vita più sostenibile. Molte di esse, in uno stadio successivo, ricevono ingenti finanziamenti da parte di grandi imprenditori, e passano dallo stadio locale a quello globale, diffondendosi in diverse parti del mondo. Molte grandi multinazionali della Silicon Valley sono note per aver aiutato queste start-up nel loro percorso di crescita, attratte dalle novità nel campo della tecnologia e dagli alti guadagni derivanti anche dalla circumnavigazione delle regole del mercato tradizionale (Slee, 2015). Il tema della regolamentazione sarà affrontato nelle sezioni successive del presente elaborato.

In breve, molti sono i motivi per cui i modelli della Sharing Economy hanno raggiunto così grande successo a partire soprattutto dall'ultimo decennio. Al primo posto si trova sicuramente lo sviluppo tecnologico delle rete Internet e degli strumenti digitali, ma non bisogna dimenticare anche l'apporto di fattori economici e sociali che hanno spinto migliaia di persone a partecipare.

1.3 Le dimensioni della Sharing Economy e i fattori che spingono gli individui a partecipare

Raccogliere dati sulla Sharing Economy non è semplice, prima di tutto perché si ritorna al problema della definizione di quali aziende includere all'interno della categoria stessa, e, in secondo luogo, perché le aziende non divulgano informazioni circa l'ammontare dei propri ricavi o il numero di utenti o lavoratori che partecipano alla piattaforma. Nonostante ciò, si potrebbe dire che l'impatto che la Sharing Economy ha avuto sull'economia sia notevole, se si pensa alla quantità di letteratura che ha iniziato a svilupparsi soprattutto negli ultimi cinque anni (Muñoz e Cohen, 2017) (Ranjabari et al, 2018). Questo nuovo modello è riuscito a penetrare in tantissimi paesi a livello mondiale, diventando la base di diverse multinazionali

che, invece di creare o accumulare risorse, sfrutta quelle già esistenti, permettendo il riutilizzo dei beni sottoutilizzati grazie alla mediazione della rete Internet.

Gran parte di queste aziende viene denominato “unicorno”. Si tratta di start-up, generalmente basate sull’innovazione tecnologica, che nel giro di pochi anni dalla fondazione raggiungono un valore di mercato di un miliardo o più di dollari. Questa categoria include molte imprese di Sharing Economy, con Uber e Didi Chuxing che hanno il valore di mercato più alto⁵. In generale, a parte alcune start-up che non sono riuscite ad entrare nel mercato, quasi tutte le aziende di sharing hanno registrato una crescita esponenziale, soprattutto negli ultimi cinque anni.

PricewaterhouseCoopers (PWC), network internazionale che fornisce servizi di bilancio e consulenza, si è occupato di analizzare la dimensione del fenomeno.

Una prima ricerca è stata condotta nel 2014 con una revisione della letteratura che ha permesso di individuare i cinque settori in cui la Sharing Economy ha ottenuto particolare successo. Sono stati poi determinati cinque settori corrispondenti nel mercato tradizionale, per confrontare le differenze nei tassi di crescita e capire il trend delle nuove start-up. Parte delle informazioni è stata rilevata nelle pubblicazioni online di alcune aziende di sharing. I dati raccolti riguardo ai profitti generati nei diversi campi si riferiscono ai cinque anni precedenti la pubblicazione della ricerca (Figura 1.4).

5 Maggiori informazioni su <https://www.cbinsights.com/research-unicorn-companies>.

Figura 1.4: I cinque settori prominenti della SE (sinistra)
cinque settori del mercato tradizionale (destra)



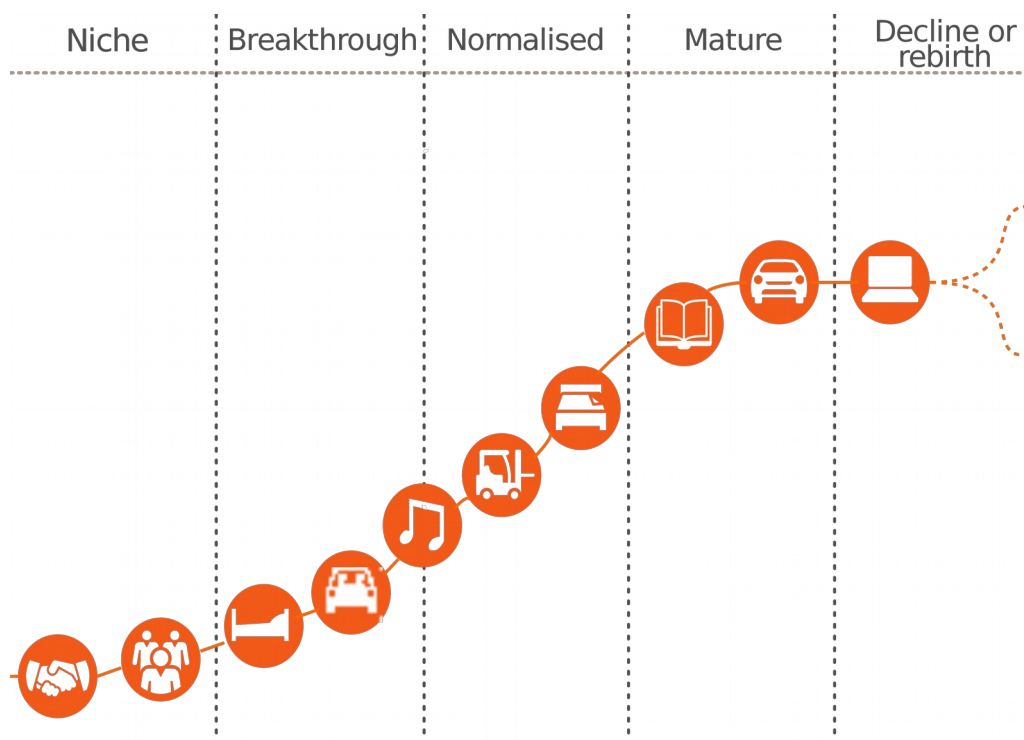
Fonte: Hawksworth et al, 2014.

I ricercatori di PWC hanno individuato un trend di sviluppo della Sharing Economy, descritto dai suddetti studiosi come una “Curva a S”. Come si può vedere dalla Figura 1.5, all’inizio del ciclo vitale delle start-up, quando entrano nel mercato, il flusso di cassa tende al negativo, perché il ricavo è basso. L’innovazione e l’aumento del numero degli utenti ne fa crescere il valore, attirando un pubblico sempre più vasto. La piattaforma ha quindi la potenzialità di diventare leader nel proprio settore (*breakthrough*). Successivamente, il tasso di crescita sul mercato rallenta, il prodotto dell’azienda non è più di nicchia ma viene domandato da un numero più vasto di persone (*normalised*). Alla fine, la penetrazione nel nuovo mercato raggiunge il picco con la maturazione del settore, e il tasso di crescita diminuisce radicalmente (*mature*). Dopo questo periodo, è probabile che l’offerta diminuisca e che venga rimpiazzata da un prodotto sostituito, così un’altra curva a S si sovrapporrà a quella precedente.

Ad esempio, il mercato dei DVD tende a declinare in favore dell’ascesa del *video streaming*. Nel 2014, PWC considerava l’industria del car sharing o degli alloggi temporanei (*P2P accommodation*) dei settori che erano entrati in modo dirompente nel mercato, creando quasi un monopolio nei rispettivi campi. Ad oggi, se si pensa alla diffusione capillare di

queste aziende in paesi come gli Stati Uniti, si potrebbe forse affermare che queste due nuove forme di mercato siano entrate nella fase di normalizzazione.

Figura 1.5: La Curva a S che rappresenta il trend dei settori di sharing



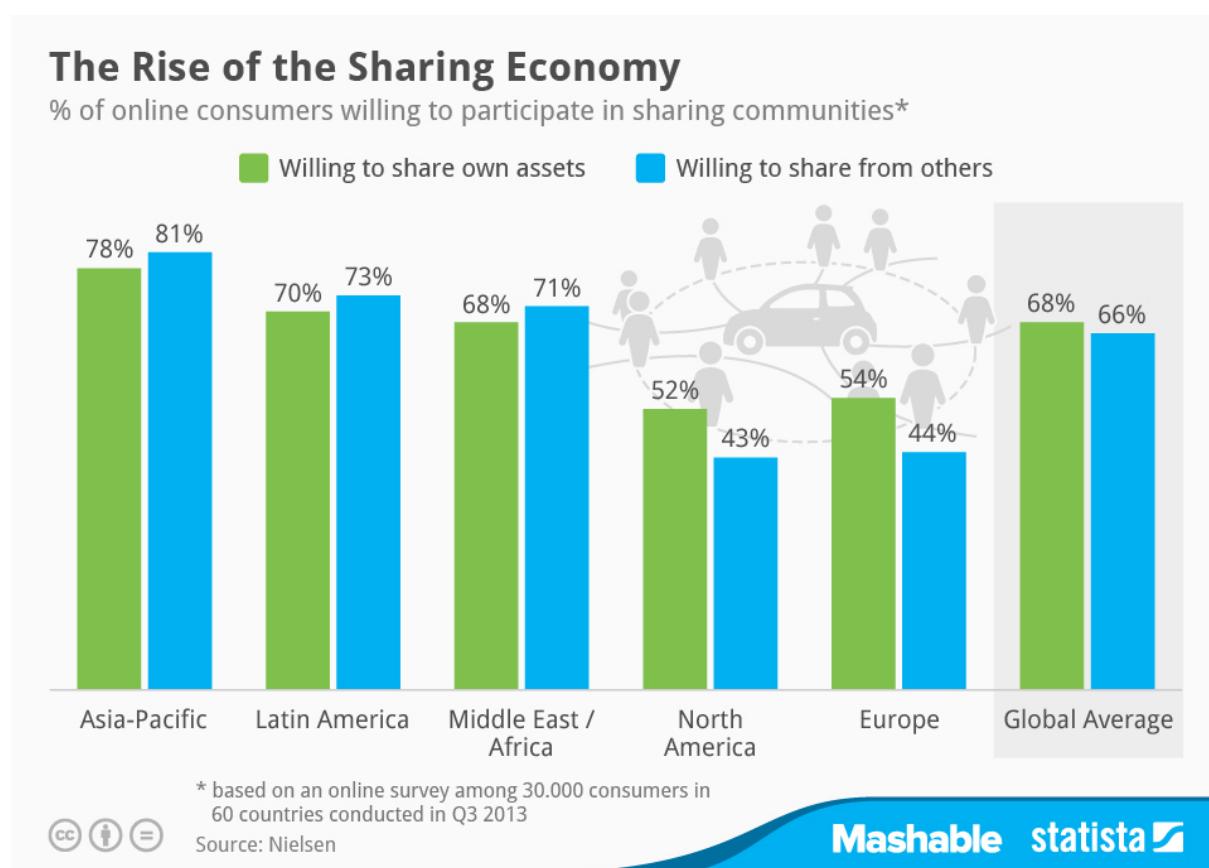
Fonte: Hawksworth et al, 2014.

Questo modello di curva ad S viene utilizzato da PWC per stimare i cambiamenti futuri dei mercati sopra citati, cercando di individuare quale sarà il tasso di crescita futuro. È stato calcolato, per esempio, che ogni settore studiato avanzerà di almeno due stadi nella curva ad S, guadagnando fette di mercato sempre più ampie. Quindi se i settori della Sharing Economy entreranno nella fase di normalizzazione, altri settori come il *car rental* o il *book rental* (affitto di auto e libri) potrebbero entrare nella fase di declino, a meno che non avvenga una ricrescita basata sull'innovazione. Sebbene le proiezioni siano soggette a grandi incertezze a causa della mancanza di dati a lungo termine, si potrebbero considerare questi dati come un esempio del grande potenziale dell'intero quadro strutturale della Sharing Economy, che si è espansa largamente dal 2014 a oggi. Nel caso di PWC, si è stimato che nel 2025 i cinque settori analizzati genereranno il 50% del reddito mondiale, contro il 5% del 2014. Il tasso di crescita sarà quindi esponenziale, soprattutto nelle industrie dei trasporti e degli alloggi, rispetto ai settori tradizionali che registreranno un aumento sempre meno rilevante del loro valore. In una ricerca del 2016 della stessa organizzazione, è stato annunciato che gli incassi

totali della Sharing Economy in Europa sono stati di un miliardo euro nel 2013 e di 3.6 miliardi nel 2016. Sebbene questo ultimo valore corrisponda soltanto allo 0,2% del Pil europeo, è innegabile che il settore sia cresciuto.

Considerando una prospettiva globale, un sondaggio online condotto dall'azienda Nielsen nel 2013 su 30.000 consumatori in 60 paesi a livello mondiale ha dimostrato che gli intervistati dell'area dell'Asia e del Pacifico sono più propensi a condividere beni e servizi (78% intervistati) ma anche più portati a usare queste piattaforme rispetto alle altre aree del globo (Figura 1.6). I più diffidenti sembrano invece gli europei, con la percentuale di 54% di intervistati disposto a mettere a disposizione le proprie risorse e il 44% aperto a usare prodotti condivisi da altri.

Figura 1.6: La percentuale di utenti disposti a condividere/ottenere beni/servizi nella SE



Fonte: Nielsen, 2013.

I dati sono riferiti al 2013, quindi è probabile che vi siano stati cambiamenti nelle percentuali, sebbene l'area asiatica sembra essere ancora la più aperta alla diffusione del fenomeno. "The Centre for Global Enterprise" (2016), che nel 2015 ha lanciato un'iniziativa per costruire un database globale sulle aziende che si basano su una piattaforma multimediale,

ha preso in considerazione 69 aziende private come Uber o Airbnb, scoprendo che 54 di esse erano state fondate in Asia (con prevalenza della Cina), 40 nel Nord America e 13 in Europa, e oggi il numero è aumentato (CBInsight, 2018). Perciò, sebbene non sia possibile tracciare un quadro completo riguardo alla dimensione di queste aziende a livello mondiale, si può comunque affermare la tendenza alla crescita e alla maggiore diffusione.

Conoscere le preferenze dei consumatori sulla Sharing Economy aiuta a capire meglio le loro scelte nel campo. Secondo quanto affermato da PWC nel 2015, sembra che questi modelli di business stiano cambiando il modo in cui una parte dei consumatori concepisce il valore di un bene, considerando maggiormente l'impatto che certi beni e servizi hanno sul loro portafoglio, il loro tempo e il pianeta: le società di Sharing Economy stanno influenzando la loro idea di proprietà. PWC aveva intervistato 1000 persone nell'anno precedente, chiedendo un parere su questo nuovo modello. I dati emersi dallo studio mostrano che quattro consumatori intervistati su cinque ritiene ci siano larghi vantaggi dall'affittare rispetto al possedere un bene, e soprattutto i giovani tra i 18 e i 24 anni ritengono che l'accesso ai bene sia una nuova forma di possessione. Vivere un'esperienza garantisce maggiore soddisfazione rispetto al comprare un oggetto materiale.

Il Pew Research Center, che ha creato "l'American trends panel", un comitato rappresentativo di un campione nazionale di cittadini statunitensi, ha svolto un altro sondaggio online. In questo caso, sono stati intervistati 4.787 individui tra il novembre e il dicembre 2015: il 72% degli intervistati ha usato almeno una volta un servizio online on-demand o di sharing, in particolare ha usufruito di siti di e-commerce o ha usato piattaforme per la consegna a domicilio. Sebbene vi sia una leggera confusione riguardo al vocabolario della nuova economia digitale (crowdfunding, Gig Economy, Sharing Economy etc), in base alle risposte degli intervistati è stato possibile tracciare un profilo dell'utente medio di queste piattaforme. Si tratta solitamente di laureati, con un reddito medio che va dai 100,000\$ in su, di età compresa tra i 18 e i 44 anni, per lo più residente nei centri urbani, senza una sostanziale differenza tra uomini e donne. Morning Consult ha condotto un sondaggio a livello nazionale negli Stati Uniti riguardo alle nuove forme di economia, coinvolgendo 2.201 adulti tra l'8 e il 12 febbraio 2018. Il 54% degli intervistati pensa che questo nuovo modello dia la possibilità di aumentare il reddito delle persone che ne hanno bisogno, rispetto al 15% che non è d'accordo con questa affermazione. Perciò il 58% ritiene che il governo debba promuovere delle politiche che agevolino l'entrata nel mercato locale di queste aziende.

Anche a livello europeo sono state condotte delle ricerche a riguardo. Per esempio nel documento chiamato "Flash Eurobarometer467", il "TNS Political and Social Network"

(2018) riporta i risultati di un'intervista a 26,544 persone appartenenti a 28 stati membri dell'Unione Europea. In base a quanto trascritto, quasi un quarto degli europei intervistati ha usufruito di servizi offerti tramite piattaforme di Sharing Economy, soprattutto nel settore dei trasporti (il 51% di intervistati) e quello degli alloggi (57%), mentre solo il 9% ha richiesto servizi professionali e l'8% la finanza collaborativa. Rispetto ai dati rilevati nella precedente ricerca del 2016 condotta con le stesse modalità, la proporzione di utenti della SE è cresciuta dal 17% al 23% (con le opportune differenze all'interno di ogni stato membro) Anche a livello europeo sono diverse differenze socio-demografiche nelle proporzioni di coloro che hanno utilizzato servizi attraverso le piattaforme collaborative. Il 37% di giovani tra i 15 e i 24 anni e il 38% di adulti tra i 25 e i 39 anni li hanno usati almeno una o due volte, rispetto all'11% di coloro che hanno dai 55 anni in su. Si tratta, per lo più, di coloro che hanno finito gli studi a 20 anni o più avanti con l'età e meno per coloro che hanno finito di studiare a 15 anni o prima. Più di un terzo di essi vive nelle aree urbane, comparato al 19% di quelli che vivono nelle aree rurali. Sono impiegati e lavoratori autonomi, e meno lavoratori manuali e disoccupati (Figura 1.7).

Figura 1.7: Caratteristiche degli intervistati europei che sono utenti della SE (in percentuale)

D8 Have you ever used a service offered via a collaborative platform?
(% - EU)

	No, never	Yes, once or a few times	Yes, occasionally (i.e. once every few months)	Yes, regularly (i.e. once a month or more often)	Total 'Yes'
EU28	76	9	10	4	23
Age					
15-24	63	15	16	6	37
25-39	61	14	16	8	38
40-54	74	10	11	5	26
55+	89	4	5	2	11
Education (End of)					
15-	94	2	2	1	5
16-19	83	6	7	3	16
20+	68	12	14	6	32
Still studying	61	16	16	7	39
Subjective urbanisation					
Rural village	81	8	8	3	19
Small/mid size town	78	9	9	4	22
Large town	66	11	15	8	34
Respondent occupation scale					
Self-employed	63	13	16	8	37
Employee	66	13	14	7	34
Manual workers	85	6	6	3	15
Not working	84	7	7	2	16

Fonte: TNS Political & Social, 2018.

Secondo Hamari et al (2015), ciò che nei consumatori crea percezione positiva su questa nuova forma di “consumo collaborativo” è la sostenibilità delle iniziative dal punto di vista ecologico e sociale, insieme al piacere personale che deriva dal divertirsi o dal conoscere persone nuove, ma ciò che li spinge a partecipare sono i benefici economici. Il servizio ha un costo generalmente più basso se comparato ai costi del mercato tradizionale. Per i provider, invece, la partecipazione ha zero costi fissi: l’asset che si mette a disposizione non viene comprato specificamente a fini commerciali, ma si tratta di un bene già posseduto. Inoltre, entrare e uscire dalla piattaforma è facile e non comporta costi aggiuntivi. Esistono, però, dei costi variabili che derivano dalla manutenzione del bene condiviso o dalla trasformazione di esso per scopi commerciali. Neanche la piattaforma sostiene costi fissi, dato che la prestazione è garantita dal provider.

In conclusione, la Sharing Economy sta gradualmente entrando nei mercati globali cambiando anche le idee di una parte dei consumatori, soprattutto i più giovani, che in genere sono più propensi a provare nuovi tipi di esperienze.

1.4 Lo sviluppo della Sharing economy in Cina

La Cina è, insieme agli Stati Uniti d'America, il maggior rappresentante dell'evoluzione della Sharing economy. Infatti il governo cinese ha deciso di investire ingenti fondi per lo sviluppo della rete digitale. Secondo il "China internet network information center", Internet è una delle forze motrici dello sviluppo nazionale che permette anche di combattere la povertà e aumentare il livello di educazione delle masse.

Nel dicembre 2017, la penetrazione delle infrastrutture del web nelle diverse aree della Cina ha raggiunto il 55.8%, registrando un aumento del 2.6% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. I cavi ottici hanno inglobato anche delle zone rurali che in precedenza erano escluse dal servizio. Inoltre, la percentuale di utenti che usano smartphone per connettersi è arrivato a coprire il 97.5% dell'intera popolazione di *netizen*. Tutto ciò è stato favorito dalla proliferazione di modelli di business basati sul web, l'integrazione di servizi *online* e *offline* e il trasferimento di servizi pubblici sulla rete. Gli utenti cinesi privilegiano l'utilizzo di applicazioni per il pagamento mobile in ogni campo della vita quotidiana, dalle bollette al conto del ristorante, ed è cresciuto anche il numero di persone che compra prodotti finanziari online. Nel 2017 sono maturati particolarmente anche i settori dell'e-commerce, dei giochi sulla rete e della pubblicità Internet, registrando un tasso di crescita di circa il 20%.

Il governo ha anche deciso di promuovere il cosiddetto "*E-government*", ovvero la fornitura di prestazioni amministrative direttamente sul web. Sono nate delle piattaforme per i servizi civili su *Alipay* o *Wechat* per coprire un totale di 30 categorie come la sicurezza pubblica, le risorse umane e la sicurezza sociale, i fondi di previdenza per la casa⁶, i trasporti, la tassazione, la giustizia, l'educazione e gli affari civili. Specificamente, quelle che hanno raggiunto un maggior numero di utilizzatori sono state quelle per gestire le infrazioni del codice stradale o quelle meteorologiche. Tutto ciò si inserisce nel grande progetto cinese del "Made in China 2025", che si rivolge all'innovazione radicale dell'industria cinese, la quale sta subendo un'integrazione sempre più profonda con Internet, i Big data e le intelligenze artificiali. Il digitale diventa quindi nuovo promotore dello sviluppo economico generale della nazione.

Questo contesto è strettamente collegato allo sviluppo della Sharing Economy, modello seguito da una parte delle start-up di matrice tecnologica su cui il governo vuole investire particolarmente. In Cina, la SE si è sviluppata particolarmente nell'ultimo decennio. Le prime

⁶ Fondi che il governo fornisce alla popolazione di fascia medio-bassa per comprare o mantenere una casa in mancanza di pagamento del salario da parte dei datori di lavoro.

piattaforme sono nate intorno al 2010, con Yidao Yongche 易到用车 tra le prime a fornire servizi di trasporto, affittando veicoli e mettendoli a disposizione di chiunque volesse diventare un'autista nel suo tempo libero. In quel periodo nacquero anche Tujia 途家, rivale diretto di Airbnb nel settore degli alloggi temporanei, insieme a Xiaozhu 小猪. Tuttavia, è stato solo intorno al 2014 che queste aziende sono riuscite a guadagnare popolarità, in quanto hanno riformato il loro sistema basandosi sulle società occidentali già piuttosto famose soprattutto negli Stati Uniti. Da allora, questo modello economico ha ricevuto sempre maggiori consensi dagli utenti e dal governo cinese. In base a quanto riportato nel 2018 dallo "State information center" (SIC) nel suo "Resoconto annuale sullo sviluppo della Sharing economy in Cina", nel 2017 il governo cinese ha promulgato delle linee guida per lo sviluppo delle aziende facenti parte di tale categoria. Si dovrà seguire il principio di "incoraggiare l'innovazione in un'ottica di cauta accettazione", secondo cui bisogna supportare le industrie emergenti facilitando il loro accesso al mercato, ma allo stesso tempo bisogna sviluppare delle politiche di controllo e supervisione adatte a queste nuove forme di business.

Questa ideologia è stata anche menzionata dal primo ministro Li Keqiang il 27 giugno 2017, durante il suo discorso al Forum economico mondiale di Davos, in cui ha affermato: "Noi adotteremo un modello di supervisione basato sulla cauta accettazione delle nuove industrie, dei nuovi schemi commerciali, dei nuovi modelli (economici) come l'e-commerce, il pagamento mobile e il *bike sharing*, promuovendo il loro sano sviluppo". La SE è dunque il risultato dell'innovazione tecnologica, ma, allo stesso tempo, ne costituisce la forza motrice. Il resoconto continua spiegando che negli ultimi cinque anni, la SE in Cina si sia infiltrata in settori diversi che comprendono i trasporti, gli alloggi, il cibo, la cultura, l'insegnamento, la medicina e il settore manifatturiero, creando prodotti nuovi e sistemi diversi. Ad esempio, il bike sharing ha aggregato il pagamento mobile, la localizzazione GPS e un'applicazione con codice QR, creando un modello commerciale completamente nuovo.

Secondo i report del SIC, il volume delle transazioni commerciali basate sulle piattaforme di Sharing in Cina è stato di 4920.5 miliardi di RMB: ha registrato una crescita del 47.2% nel 2017, soprattutto nei settori delle conoscenze intellettuali (126.6%), dei professional services (82.7%) e degli alloggi temporanei (70,6%). Nel 2017, dunque, il volume delle transazioni della Sharing Economy ha occupato il 6% dell'intero PIL cinese (82271.2 miliardi RMB⁷). Il SIC prevede che nel 2020 tale percentuale salirà al 10%. Dal punto di vista finanziario, il valore totale della Sharing Economy cinese ha raggiunto i 216 miliardi di RMB nel 2017, crescendo del 25.7%. Il tasso di crescita è rallentato rispetto al

7 Maggiori informazioni su http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/201801/t20180118_1574943.html.

biennio 2015-2016, in cui era stato del 103%, segno del boom di investimenti che il settore aveva registrato in quel biennio. I settori che hanno ricevuto maggiori finanziamenti sono stati quello dei trasporti, i professional services e dell'insegnamento.

Molte delle piattaforme di Sharing famose in Cina sono state stabilite dalle cosiddette "aziende unicorno". Alla fine del 2017, si contavano 224 unicorni a livello mondiale, di cui 60 erano cinesi (26.8%) (CBInsight, 2018). Tra queste ultime, 31 seguono il modello della Sharing Economy, ovvero il 51.7% degli unicorni cinesi.

Figura 1.8 - Le imprese di Sharing economy della Cina inserite nel 2017 tra gli unicorni a livello mondiale



Fonte: State Information Center, 2018.

Come si vede dalla Figura 1.8, tra le imprese di maggior valore compaiono *Didi Chuxing* 滴滴出行, piattaforma di servizi di trasporto, insieme a *Meituan* 美团, che invece si occupa di consegne a domicilio, *Lufax* 陆金所 (marketplace online di prestiti peer-to-peer) e *Toutiao* 头条 (sito di notizie). Anche i servizi di *bike-sharing* si piazzano in una buona posizione, insieme a quelli di video broadcast. In generale, questa tipologia di imprese registra una crescita esponenziale molto rapida, se si considera che entro pochi anni riescono a raggiungere cifre di mercato così elevate. Molte aziende si sono anche espanse all'estero, attraverso investimenti e collaborazioni internazionali, aumentando la loro competitività. Nei prossimi cinque anni ci si aspetta che la Sharing economy riesca a raggiungere campi come

l'industria agricola, o il sistema pensionistico. Si prevede che la crescita dell'intero settore mantenga una costante del 30%. Il governo cinese, quindi, si impegnerà nella promozione dell'innovazione tecnologica, promulgando delle leggi che meglio permettano l'adattamento del nuovo modello economico con il contesto cinese. Si sta già pensando di utilizzare il nuovo sistema di credito sociale⁸ per coadiuvare la raccolta dei dati nelle applicazioni di condivisione, il che potrebbe aumentarne la sicurezza. Infatti si potrebbe vietare l'accesso agli individui che hanno raggiunto un punteggio basso, o favorire chi ha più punti fornendo delle agevolazioni come l'esenzione dal pagamento della caparra per l'utilizzo delle bici condivise. Sarà creato un sistema di premi e punizioni che servirà ad incoraggiare la popolazione a comportarsi secondo le regole, escludendo invece chi farà parte delle "liste rosse e nere" per "la formazione di un sistema di sviluppo regolamentare della Sharing economy che abbia come nucleo il credito (sociale)" (SIC, 2018).

Per quanto riguarda i consumatori cinesi, la Sharing Economy sembra aver avuto larga diffusione, infatti il SIC calcola che nel 2017 il numero di utenti di queste piattaforme abbia superato i 700.000 milioni, crescendo di 100.000 milioni rispetto all'anno precedente, arrivando circa alla metà dell'intera popolazione cinese (1.409 miliardi⁹ circa nel 2017). Un elemento scoperto da un sondaggio di Lloyd's of London (Yiu, 2018) dimostra che gli intervistati cinesi hanno maggiore probabilità di utilizzare servizi di car sharing o di alloggi temporanei rispetto a quelli inglesi o statunitensi. Lo studio è stato condotto tramite un'intervista a 5000 consumatori, tra cui 2000 cinesi, 2000 statunitensi e 1000 inglesi. È stato trovato che, sebbene le piattaforme presentino dei rischi, soprattutto per la sicurezza dell'utente, la parte cinese è più propensa a tralasciare questo elemento e ad usare comunque le piattaforme (68% dei cinesi intervistati). Infatti è meno probabile che essi comprino l'assicurazione quando usano tali piattaforme, a differenza degli inglesi che considerano maggiormente l'importanza dell'assicurazione.

La Cina, quindi, è ormai forte promotore della Sharing Economy, e ciò si può constatare dal particolare interesse dimostrato dal governo centrale verso la tecnologia e le nuove piattaforme di rete, insieme alla crescente collaborazione della popolazione cinese attirata dai potenziali risparmi che le nuove piattaforme sembrano garantire.

8 Il credito sociale (*social credit*) è un sistema di classificazione dei cittadini cinesi che si basa sull'assegnazione di un punteggio. Questo può salire o scendere in base alle azioni compiute dall'individuo o in base alla sua rete di conoscenze. Se il punteggio scende oltre a una certa soglia, la persona verrà esclusa da tutta una serie di servizi come la prenotazione di un biglietto aereo. (per approfondire, vedi www.creditchina.gov.cn).

9 <http://www.worldometers.info/world-population/china-population/>.

CAPITOLO 2: La classificazione dei provider di car-hailing secondo la legge cinese

2.0 Premessa

Analizzare il mercato del lavoro della Sharing economy crea generalmente dei problemi definitivi, poiché bisogna inquadrare in modo preciso cosa si intende esattamente per azienda e per lavoratore.

Nel presente elaborato, quando si menzionerà l'azienda o l'impresa di Sharing economy, si indicherà la start-up, o la multinazionale, che ha creato una piattaforma digitale per lo scambio di informazioni tra domanda e offerta. Scaricando un'applicazione sul proprio dispositivo smartphone o tablet, gli individui hanno la possibilità di usufruire di tale piattaforma per entrare nella struttura virtuale e per richiedere o fornire beni e servizi.

Come specificato nel capitolo precedente, i personaggi coinvolti sono l'utente/consumatore/cliente, ovvero colui che ottiene il servizio, e il provider (detto anche prestatore/fornitore di servizio), cioè il soggetto che svolge fisicamente l'attività richiesta o condivide con terzi una proprietà.

Se un soggetto si impegna a prestare la propria forza, fisica o intellettuale, nella produzione di un bene e servizio, ricevendone in cambio un compenso, tale individuo viene indicato con il termine "lavoratore".

Nel modello di sharing, la start-up dovrà assumere secondo le modalità tradizionali solo un numero esiguo di lavoratori, come gli sviluppatori dell'applicazione e di software informatici, e alcuni impiegati che gestiranno le piattaforme in ambito locale. Queste assunzioni sono controllate e sono filtrate da regolari colloqui, in modo da gestire da vicino il personale, il quale viene protetto dalla previdenza sociale e quindi riceve i benefici che spettano ai dipendenti aziendali secondo la Legge sul lavoro (Ye, 2015).

Dall'altro lato, i partecipanti alla struttura non sono scelti attraverso processi tradizionali di assunzione gestiti dal settore delle risorse umane, ma saranno loro stessi a scaricare l'applicazione ed effettuare l'accesso sulla piattaforma. Solitamente non viene svolto alcun colloquio, e non sarà posta alcuna condizione riguardo alle capacità del candidato. L'azienda non controlla la transazione in sé, ma diventa l'intermediario dell'ordine che arriva dal cliente e che può essere accettato o meno dal provider. Inoltre, la start-up non si occupa di

formazione, poiché il prestatore del servizio sa già usare il proprio bene (ad esempio, la propria auto), oppure deve svolgere una mansione semplice, che non richiede alcuna conoscenza specializzata (Ye, 2015). Bisogna solo imparare come usare la piattaforma. A seguito della prestazione lavorativa, il cliente pagherà una certa somma, che sarà poi divisa in percentuali tra azienda e provider. Infine, l'azienda non ha necessità di adottare strategie per fidelizzare il prestatore di servizio: quest'ultimo decide volontariamente se rimanere o meno all'interno del sistema, da cui può uscire eliminando il proprio account.

Considerate le attività svolte da molti prestatori di servizio della Sharing economy, il presente elaborato considererà i provider come dei lavoratori, sebbene non sia ancora univocamente definito se siano autonomi, o alle dipendenze dell'azienda, piuttosto che del cliente. Non tutti i modelli di business della Sharing economy implicano lo svolgimento di un'attività fisica da parte di un soggetto, quindi il testo si concentrerà sulla categoria dei guidatori/tassisti del car-hailing, termine che, per semplicità, verrà adottato per indicare i multipli settori che implicano l'utilizzo di un'automobile per il trasporto di passeggeri¹⁰. Si analizzerà il contesto cinese e la legislazione impiegata dal governo e dai tribunali del popolo per la classificazione del rapporto di lavoro che intercorre tra soggetto e azienda, concentrandosi su alcuni casi giudiziari correlati a tale tematica. L'ultima parte del capitolo tratterà degli sviluppi legislativi più recenti e delle influenze che questi potrebbero avere sul mercato del lavoro in Cina.

2.1 L'industria del car-hailing in Cina

L'espressione car-hailing (o ride-hailing) indica l'azione di "chiamare un'auto/richiedere un passaggio" selezionando delle funzioni sulla struttura digitale. Esistono diverse tipologie di piattaforme di trasporto nella Sharing Economy, come il *car-pooling*, che implica la condivisione di un veicolo di un privato tra persone che devono percorrere il medesimo percorso dell'autista; in altre modalità è invece possibile richiedere il servizio di uno chauffeur privato per guidare l'auto del cliente. Tuttavia, le piattaforme più diffuse si basano sul cosiddetto *car-sharing*, servizio che permette agli utenti di richiedere un taxi/veicolo che li porti alla destinazione desiderata. Quest'ultimo sarà l'oggetto di discussione principale del presente elaborato, poiché crea maggiori perplessità riguardo alla vera natura del rapporto di

¹⁰ Si veda la Figura 1.3: Mobility and Transportation del capitolo precedente.

lavoro tra autista e azienda. È necessario, dunque, iniziare presentando la situazione di tale settore nel contesto cinese.

L'industria del car-hailing in Cina non è nata dalla condivisione di veicoli di privati. Per esempio, *Didi Chuxing* (滴滴出行), attualmente la più famosa azienda di car-hailing presente in Cina, nacque nel 2012 come una tradizionale azienda di trasporto a pagamento, ma creò una piattaforma digitale che permetteva ai clienti di trovare i tassisti più velocemente e in modo efficace. Nel 2014, il nuovo modello di car-sharing venne introdotto in Cina grazie ad *Uber*, ed è stato poi adottato dalle altre imprese cinesi come Didi, dato il successo riscosso con il pubblico cinese (Zhen, 2018). Didi e Uber hanno quindi iniziato a competere per conquistare il maggior numero di clienti e quindi ottenere maggiori quote di mercato.

All'inizio, Uber non aveva ottenuto alcuna autorizzazione del governo per operare in Cina. Le sue attività erano tecnicamente illegali, perché prima del 2016 le auto di privati non potevano fornire servizi di trasporto a scopo commerciale. Eppure Uber non era stato ostacolato all'inizio della sua diffusione. Nel luglio 2016, il Ministero dell'industria e della tecnologia dell'informazione pubblicò delle Misure ad Interim (trattate nel dettaglio nei paragrafi successivi) per imporre alle aziende di car-hailing di fornire al governo le informazioni interne dell'impresa per scopi quali la censura e il monitoraggio delle attività degli autisti, i quali dovevano registrarsi nelle sedi amministrative locali e raggiungere degli standard per ottenere la regolare qualificazione. I veicoli di privati potevano essere utilizzati a scopo commerciale a seguito dell'installazione del sistema GPS e dell'allarme di sicurezza. Inoltre, alle aziende era richiesto di versare i contributi al governo locale e di acquistare l'assicurazione per i dipendenti. Tutto questo ha creato problemi per Uber, che si è sempre definita azienda di informazioni e non di trasporto (Zhen, 2018). Di conseguenza, sebbene il governo cinese avesse annunciato la legalizzazione dei servizi di car-hailing, Uber uscì poco dopo dal mercato cinese, in seguito all'acquisto sul mercato da parte di Didi Chuxing.

A differenza di quanto successo con Uber, le Misure ad Interim non hanno escluso dal mercato altre aziende cinesi. Il Ministero dei trasporti ha infatti dichiarato che, dal 2016 all'agosto 2018, più di ottanta aziende di car-hailing hanno ottenuto le autorizzazioni operative dal governo, rilasciando più di 340.000 autorizzazioni ad autisti di questo settore¹¹.

Nonostante ciò, non tutte le aziende di car-hailing si sono conformate completamente alle imposizioni della legge. Secondo Chen Julie Yujie (2018), Didi ha quasi ottenuto il monopolio del mercato mantenendo una parte di operazioni illegali. Nel giugno del 2018, infatti, solo gli autisti di 51 città cinesi avevano ottenuto regolare licenza operativa, a

11 Per maggiori informazioni, consultare la pagina: <http://www.mot.gov.cn/2018wangshangzhibo/2018eighth/>.

confronto con più di 400 municipalità in cui l'azienda svolgeva costantemente le sue attività. Questa situazione non solo permette a Didi di continuare ad accumulare una grande quantità di dati attraverso la sua rete digitale, ma lascia i guidatori in una posizione vulnerabile di fronte alla legge. I lavoratori rimangono in una condizione di precarietà, e devono confrontarsi con regolamentazioni locali spesso molto più rigide di quelle nazionali. A Pechino, per esempio, un autista che viola la legge può essere costretto a pagare fino a 30.000 RMB di multa, e subisce il sequestro della patente (innoinsights 2018).

Oltre a *Didi Chuxing*, le aziende più famose del settore sono *Bang Bang Xing* (帮邦行), *Shenzhou zuche* (神州租车), e *eDajia* (e代驾). Ognuna di esse adotta un sistema diverso per la gestione dei provider, adottando strategie di mercato differenti e stipulando accordi a sé stanti con gli autisti iscritti alle proprie piattaforme.

2.1.1 Il mercato del lavoro

Il mercato del lavoro della Sharing economy comprende lavoratori associati a diversi modelli di business, i quali svolgono le più svariate attività occasionali o a tempo pieno. Il governo cinese supporta pienamente questi settori: lo State Information Center (SIC) sottolinea infatti l'importanza dell'inclusione delle fasce più basse della società in tali attività. Il SIC, nel "Resoconto annuale sullo sviluppo della Sharing economy in Cina" del 2017, riporta quindi una visione positiva delle nuove forme di lavoro:

"La rapida crescita della Sharing Economy ha cambiato le modalità tradizionali di impiego, creando enormi opportunità di lavoro flessibile. Le persone partecipano alla Sharing economy facendo leva sui propri interessi, abilità, tempo e risorse [...]" (State Information Center, 2017, p. 8)

Nell'omonimo rapporto del 2018, si riporta che il numero dei fornitori di servizio delle piattaforme nel 2016 è stato di 60 milioni di unità, registrando un tasso di crescita del 20% rispetto all'anno precedente. Nel 2017 sono stati registrati 70 milioni provider, con l'abbassamento del tasso di crescita fino al 16%¹².

Per quanto riguarda il car-hailing, il numero degli autisti registrati dal SIC nel 2018 ammontava a più di 21 milioni, quindi circa il 30% del totale dei fornitori di servizio della Sharing Economy. Secondo Quyun e Zhu (2018) la maggior parte delle persone che si sono

¹² Non è stato possibile rilevare informazioni riguardo agli anni precedenti, bisognerà quindi fare un confronto con i dati futuri per poter capire se esista un effettivo calo della percentuale di iscrizione a queste piattaforme.

unite alle piattaforme di car-hailing considerano queste attività come impieghi del tempo libero, apprezzando la flessibilità della modalità lavorativa e la relativa libertà nell'accettazione dei lavori. In più, nel primo periodo di servizio, molte aziende come Didi Chuxing hanno attuato una politica di bonus piuttosto alti (quale, ad esempio, una remunerazione proficua per i primi servizi) per attrarre un gran numero di provider, conquistando così grandi quote di mercato (An, 2017). Dall'altro lato, i due studiosi sottolineano che la remunerazione mediocre sia la causa principale dell'uscita dalle piattaforme: il salario orario non supera solitamente i 20 RMB (più basso di quello degli operai, che nel 2016 ricevevano un salario orario medio di quasi 25 RMB¹³). Nel caso in cui gli autisti utilizzino i propri veicoli, le spese legate alla manutenzione e alla benzina sono a loro carico, abbassando ulteriormente il reddito netto percepito dai lavoratori. Inoltre, manca il giusto supporto delle aziende alle attività di trasporto, che potrebbe coniugarsi nella realizzazione di parcheggi speciali o nella creazione di canali di *customer service* (i contatti telefonici forniti dalle aziende risultano, a volte, irraggiungibili). Infine, poiché in molti casi le aziende si definiscono semplicemente intermediarie, e non imprese di trasporto, esse non si ritengono responsabili di versare i contributi per la previdenza sociale o per l'assicurazione del veicolo e del lavoratore, e ciò pone i provider in una condizione precaria a fronte di eventuali incidenti stradali.

Altre ricerche condotte in settori diversi dipingono un quadro simile sulla soddisfazione dei lavoratori nei riguardi della Sharing Economy. Poiché gli individui che si iscrivono alle piattaforme si conformano per lo più alle stesse caratteristiche sociali, è utile riportare anche i risultati della ricerca di He et al (2017) sul settore dei lavori domestici. Gli studiosi hanno preso in considerazione le indagini compiute dall'Istituto di ricerca scientifica per la protezione del lavoro (*Zhongguo laodong baozhang kexue yanjiuyuan* 中国劳动保障科学研究院), che nel 2016 ha condotto delle interviste per investigare le condizioni e le opinioni dei provider di servizi associati alla piattaforma *Weigongwang* (微工网), la quale permette di trovare delle mansioni per lo più domestiche in una zona di interesse. Il sondaggio ha riguardato un campione di 4.762 individui, ma informazioni più dettagliate hanno tuttavia riguardato solo il 27,78% degli individui, ovvero coloro che svolgono servizi part-time sulla piattaforma come attività extra-lavorative, oltre all'11,86% di coloro che hanno dichiarato di svolgere unicamente lavori part-time occasionali. Tra di essi, il 76,26% appartiene alla fascia di età compresa tra i diciotto e i trent'anni, informazione che indica chiaramente la maggiore

13 Per maggiori informazioni, consultare: <http://www.marx21.it/index.php/internazionale/cina/29331-i-salari-cinesi-stanno-superando-quelli-europei>.

partecipazione dei giovani a meccanismi digitali di questo genere. Questi giovani preferiscono usare il proprio tempo libero per guadagnare (più) denaro, attirati dagli orari di lavoro flessibili: il 60,4% dei fornitori di servizio lavora infatti dalle due alle quattro ore giornaliere, ma il 72,8% impiega meno di quattordici ore settimanali per offrire servizi. Molte persone, per esempio, si connettono sulle applicazioni di car-hailing nel tempo libero, quindi dopo aver terminato le ore di lavoro giornaliere, per supplire al fabbisogno di taxi durante gli orari di picco (Liu, 2018). Altro fattore che ha attirato i prestatori ad iscriversi è la facilità di accesso. Per associarsi, basta semplicemente iscriversi, mentre, per uscire, basta chiamare il servizio clienti o eliminare il proprio account dall'applicazione su dispositivo digitale.

Agli intervistati è stato anche chiesto quale fosse il loro grado di soddisfazione nei confronti dei lavori part-time trovati sulla piattaforma: il 45,98% si è dichiarato mediamente soddisfatto, mentre il 10% ha asserito la propria insoddisfazione. Tra i fattori che sono stati ritenuti fonte maggiore di malcontento vi sono i ricavi bassi, la mancanza di coperture di previdenza sociale e la scarsa protezione dei dati personali. Al contrario, la flessibilità degli orari di lavoro e il miglioramento dell'ambiente lavorativo sono stati indicati come elementi vantaggiosi.

Le condizioni sopra elencate descrivono una modalità lavorativa precaria, caratterizzata dall'incertezza dello status giuridico dei provider. Al fine di analizzare il problema in maniera più dettagliata, bisogna considerare le leggi cinesi sul lavoro, partendo da un'introduzione storica e descrivendo le caratteristiche specifiche che contraddistinguono il rapporto di lavoro dagli altri tipi di rapporti civili.

2.2 Lo sviluppo della legislazione del lavoro in Cina

Sebbene l'apertura economica in Cina iniziò solo nel 1978, lo sviluppo dei rapporti di lavoro tra datore di lavoro e lavoratore ha attraversato lo stesso processo che i paesi anglosassoni e le altre nazioni europee hanno vissuto in diverse centinaia di anni (Zhu e Hu, 2018). Questi cambiamenti non sono soltanto collegati a un graduale sviluppo economico, ma sono il risultato del passaggio da un'economia pianificata, in cui "la forza lavoro apparteneva al popolo", a un'economia di mercato in cui l'individuo decide di essere il dipendente di un'organizzazione (Chang e Brown, 2013).

Sebbene le leggi sul lavoro designate per proteggere gli interessi dei lavoratori sono presenti nell'ordinamento giuridico cinese a partire dal 1949, è con la pubblicazione della Legge sul lavoro nel 1994 e, soprattutto, con la Legge sul contratto di lavoro del 2007 che i lavoratori hanno ottenuto il riconoscimento formale dei propri diritti.

Durante il periodo maoista, tutti i lavoratori erano "arruolati" dalle unità di lavoro dello stato, che stabilivano i salari, garantivano l'assistenza sanitaria e l'educazione scolastica e, infine, distribuivano gli alloggi.

Con le riforme del presidente Deng Xiaoping iniziate intorno al 1980, i rapporti di lavoro hanno perso lo "stile maoista" per avvicinarsi a una visione più capitalista (Wang et al, 2009). In questo contesto, sono state create le imprese a gestione statale (*State owned enterprises*) e sono nati i primi contratti di lavoro tra dipendente e azienda.

Dal 1990 in poi, la trasformazione del sistema economico è stata ulteriormente implementata, e i lavoratori non hanno più avuto un ruolo dominante nella pianificazione statale, ma sono diventati semplici dipendenti in un'economia di mercato. Nel frattempo, anche centinaia di migliaia di contadini si sono spostati nelle città, diventando lavoratori migranti.

Nel 1994 viene promulgata la Legge sul lavoro (*Zhonghua renmin gongheguo laodongfa* 中华人民共和国劳动法). La legge attribuiva al contratto di lavoro la valenza giuridica per la gestione dei rapporti tra i soggetti implicati, e richiedeva quindi la stesura di accordi formalizzati con i lavoratori a tempo pieno (Zou, 2017). Secondo Wang et al (2009), la formula legislativa era molto ambigua. I lavoratori ne erano poco informati, e ciò permetteva ai datori di lavoro di interpretarla a proprio piacimento. Le classi lavoratrici non avevano consapevolezza della propria coscienza collettiva e del proprio diritto di contrattare sulle condizioni di lavoro, elemento fondamentale dell'aggravarsi delle relazioni tra i salariati e i dirigenti, specialmente nelle zone costiere. La Cina si stava avviando sulla strada di uno sviluppo senza precedenti, sfruttando la manodopera a basso costo dei contadini che si spostavano dalle zone rurali alle città (Zou, 2017). Questi ultimi rappresentavano la classe più povera e, soprattutto, più svantaggiata delle zone urbane, perché non avevano il certificato di residenza¹⁴ che avrebbe garantito loro i vantaggi della previdenza sociale. Molti di essi erano ingaggiati senza firmare un regolare contratto, e ciò rendeva impossibile anche intentare cause contro chi sfruttava la loro forza lavoro.

14 In Cina vige un sistema di registrazione familiare (户口) che divide la popolazione in rurale e urbana. Ogni individuo può accedere ai servizi pubblici, come sanità, educazione e social welfare solo nel luogo in cui è registrato (Liu, 2005).

Il rapporto tra dipendente e datore di lavoro, dunque, non veniva sempre stabilito tramite documenti formali, o, se lo era, il testo elencava i diritti di base del lavoratore in modo piuttosto vago: non erano specificate informazioni base sul salario, sugli orari di lavoro o sul pagamento dei contributi per la previdenza sociale. Molti contratti erano di natura temporanea, e spesso prevedevano un periodo lavorativo inferiore a un anno (Wang et al, 2009). Al fine di evitare gli obblighi legali, infatti, molti datori di lavoro non erano disposti a stipulare contratti a lungo termine, quindi licenziavano i dipendenti dopo il primo periodo di prova, sfruttando poi l'ampia offerta delle fasce più deboli. Altri contratti contenevano soltanto i doveri del lavoratore e i diritti del datore di lavoro, e molti documenti venivano stilati senza ottenere il consenso del dipendente, o costringendo quest'ultimo a firmare fogli in bianco (Chang e Brown, 2013).

Una delle ragioni della mancata applicazione della legge sul lavoro si trova nel decentramento della gestione statale, che affida la regolamentazione fiscale e la previdenza sociale alle autorità locali, maggiormente concentrate sulla crescita economica piuttosto che sul rafforzamento dei diritti dei lavoratori. I legislatori locali temevano che l'aumento degli obblighi relativi ai contratti di lavoro avrebbe scoraggiato gli investimenti nelle loro aree di competenza (Wang et al, 2009). Allo stesso tempo, proteste e scioperi sono stati scoraggiati dai sindacati, che rimanevano comunque sotto il controllo del governo centrale. In Cina, infatti, esiste un sindacato unico, ovvero la Federazione nazionale dei sindacati cinesi (Fnscc), la quale rimane una tradizionale organizzazione di massa per mediare tra Partito e lavoratori.

Questo contesto ha creato malcontento tra i lavoratori, soprattutto per l'inefficienza delle istituzioni formali nel far rispettare la legge (Zou, 2017); pertanto, temendo delle potenziali rivolte popolari, nel 2007 il governo ha deciso di implementare la regolamentazione con la promulgazione di tre leggi:

- la “Legge sui contratti di lavoro” (LCL) (*Zhonghua renmin gongheguo hetong fa* 中华人民共和国合同法)
- la “Legge sulla Mediazione e l'arbitraggio delle dispute sul lavoro” (*Zhonghua renmin gongheguo laodong zhengyi tiaojie zhongcai fa* 中华人民共和国劳动争议调节仲裁法)
- la “Legge sulla promozione del lavoro” (*Zhonghua renmin gongheguo jiuye cujin fa* 中华人民共和国就业促进法).

Queste leggi hanno permesso di calmare le dispute su alcuni punti chiave del rapporto tra dipendente e unità di lavoro, come l'obbligo di stipulare un contratto scritto con ogni lavoratore, la limitazione degli straordinari, e un potere maggiore dei sindacati.

Con particolare riferimento alla Legge sui contratti di lavoro, l'Articolo 1 recita: "Questa legge è promulgata e formulata al fine di migliorare il sistema contrattuale del lavoro, specificare i diritti e i doveri dei due soggetti del contratto, proteggere i legittimi interessi e diritti dei lavoratori e costruire e sviluppare un rapporto di lavoro armonioso e stabile". L'obiettivo è stato, dunque, quello di perfezionare il sistema contrattuale, esplicitando i diritti e i doveri sia del datore di lavoro che del lavoratore. Ancora, l'Articolo 14 riporta l'obbligo di stipulare un contratto a tempo indeterminato nel caso in cui l'accordo formale non venga firmato entro un anno; l'Articolo 82 stabilisce, inoltre, che l'unità di lavoro sia obbligata a raddoppiare lo stipendio del lavoratore nel caso in cui non venga firmato il contratto entro un mese dall'inizio della prestazione lavorativa.

Nel testo della Legge sui contratti si definisce "unità di lavoro" il soggetto che gestisce le attività del subordinato. Il termine, secondo l'Articolo 2, può riferirsi a un'azienda, un'impresa individuale o un'altra organizzazione non commerciale e privata. Inoltre, anche gli organi di stato, le istituzioni pubbliche e altre organizzazioni creano un rapporto di lavoro con il lavoratore. Non vengono citate, però, le singole persone giuridiche o i nuclei familiari e, quindi, non vengono incluse alcune tipologie di lavoratori, quali, ad esempio, i lavoratori assunti direttamente dalle famiglie per svolgere mansioni domestiche o i contadini che coltivano un appezzamento di terreno su cui hanno diritti di proprietà, oltre ai tirocinanti e agli apprendisti, o il personale militare (Zou, 2017).

Mentre la nuova legge venne accolta con favore dalle organizzazioni non governative e dai sostenitori dei diritti dei lavoratori, venne invece criticata da altri gruppi che temevano delle ripercussioni negative sulla competitività delle aziende cinesi (Becker e Elfstrom, 2010). Nel periodo precedente tale pubblicazione, molti datori di lavoro hanno cercato dei modi per ovviarne gli obblighi legislativi, per esempio, licenziando dei lavoratori per poi riassumerli con un nuovo contratto: la nuova legge, infatti, prevede che i lavoratori con dieci anni di esperienza all'interno di un'azienda vengano trasformati in dipendenti a tempo indeterminato (Cheng et al, 2013).

Nonostante i dubbi iniziali, però, il numero dei contratti di lavoro è aumentato sostanzialmente. Cheng et al (2013) hanno svolto un'indagine sulle famiglie nel contesto urbano di nove grandi province cinesi¹⁵, usando dei dati raccolti nel 2008. Il campione è rappresentato da 4.576 lavoratori immigrati nelle città dal contesto rurale e 6.239 residenti urbani di età compresa tra i 16 e i 64 anni. I risultati dimostrano che, sebbene la Legge sui contratti abbia avuto effetti differenti in base alle capacità e professionalità dei lavoratori, i

15 Shanghai, Jiangsu, Zhejiang, Hubei, Henan, Anhui, Chongqing, Sichuan e Guangdong.

lavoratori migranti hanno ottenuto un miglioramento nel loro status. Per esempio, è aumentato il numero dei contratti stipulati nel rispetto della legge, i salari hanno subito un rialzo, e gli orari di lavoro dei migranti sono stati ridotti.

Oltre a migliorare le condizioni di lavoro, secondo Chang e Brown (2013) le nuove norme hanno rafforzato la consapevolezza dei lavoratori riguardo ai propri diritti e ai propri interessi collettivi. Tuttavia, i due studiosi ritengono che la legislazione sul lavoro in Cina necessiti ancora di implementazione, poiché continua ad essere vaga e soggetta a interpretazione erranea dando spazio alle aziende per continuare ad aggirare la regolamentazione tramite l'uso di agenzie interinali o di contratti di lavoro parasubordinato, oppure con la stipulazione di accordi informali (Chang e Brown, 2013). Questo porta molti lavoratori a considerare l'azione collettiva al fine di far rispettare i propri diritti, soprattutto dove la supervisione governativa è debole e l'azione dei sindacati (che restano informalmente soggetti al controllo del governo centrale o dei capi d'azienda) risulta inefficiente. Sebbene la maggiore consapevolezza dei propri diritti ha accresciuto la quantità di contese in tribunale, tuttavia gli operai e i lavoratori della fasce più basse continuano a subire trattamenti ingiusti, soprattutto a causa del salario basso o delle pessime condizioni di lavoro in luoghi che non rispettano gli standard legislativi (China Labour Bulletin, 2018).

2.3 Le caratteristiche della subordinazione del lavoro

Il presente paragrafo si occupa di descrivere le tre caratteristiche principali che contraddistinguono il rapporto di lavoro subordinato, in modo tale da stabilire se il rapporto di lavoro nel car-sharing appartenga o meno a tale categoria.

La legislazione cinese ammette diverse forme di impiego, da quello parasubordinato a quello autonomo, e il progresso tecnologico ha portato alla nascita di nuove tipologie di lavoro che si basano su una sempre maggiore flessibilità e sui collegamenti remoti permessi dall'utilizzo delle risorse digitali. La definizione del rapporto di lavoro tende quindi a subire cambiamenti, a causa dell'indebolimento dei legami di subordinazione tra lavoratore e unità di lavoro.

Per quanto riguarda la definizione di lavoro subordinato, secondo Chang Kai (2011), attualmente a capo dell'istituto di ricerca sui rapporti di lavoro della Renmin University of China, esso si coniuga nell'integrazione che si crea tra forza lavoro e mezzi di produzione

all'interno del processo produttivo. Una volta creatosi un legame contrattuale tra dipendente e datore di lavoro, il loro rapporto non si baserà più sulla parità delle parti, ma sulla subordinazione di una di esse.

Secondo Meng (2018), la legge cinese comprende 215 documenti legislativi in cui viene menzionata l'espressione "rapporto di lavoro", ma alcuni di essi non definiscono chiaramente i criteri usati per identificarlo. Le più importanti sono la Legge sul lavoro e la Legge sui contratti di lavoro.

Tuttavia, la prassi giurisprudenziale prende maggiormente come riferimento la "Circolare sui criteri usati per la determinazione del rapporto di lavoro"¹⁶ (*Guanyu queding laodong guanxi you guan shixiang de tongzhi* 关于确定劳动关系有关事项的通知) (da qui in poi indicata come Circolare) emanata dal Ministero delle risorse umane e della sicurezza sociale nel 2005.

L'Articolo 1 di questo documento stabilisce che, a prescindere dalla stipulazione di un contratto formale, si crea comunque un rapporto di lavoro nei casi in cui sussistano le seguenti situazioni: l'unità di lavoro e il dipendente si conformano agli standard imposti dalla legge; l'unità di lavoro impone al lavoratore delle regole formulate secondo la legge, esercitando il controllo sull'operato del dipendente, in quale riceve una remunerazione salariale; il fattore lavoro fa parte della struttura organizzativa dell'unità di lavoro. La subordinazione rimane quindi il criterio principale usato dai giuristi nella definizione del rapporto di lavoro (Meng, 2018).

Questa concezione si esplicita nel controllo amministrativo del processo produttivo, e comprende tre indici principali: la "subordinazione della persona", la "subordinazione economica" e la "subordinazione organizzativa".

Il primo indice, la subordinazione della persona, è essenziale nella distinzione del rapporto di lavoro dagli altri rapporti civili, e ha un ruolo fondamentale nei processi giuridici che si occupano della questione. In base a questo concetto, se la forza lavoro viene gestita dal datore di lavoro, allora quest'ultimo, avrà un certo potere sul dipendente, perché il fattore lavoro non può essere separato dall'identità stessa del lavoratore. Il subordinato, per contratto, decide non solo di accettare le regole e le direttive imposte dal dirigente durante il processo produttivo, ma anche di conformarsi ai luoghi e ai tempi di lavoro. Inoltre, nel momento in cui il subordinato non si attiene alle regole del contratto, ne subisce le sanzioni disciplinari. Il lavoratore si adatta quindi alle specificità dell'attività in questione, per cui riceve un certo salario. A prescindere dalla struttura aziendale, e dal diverso grado di controllo esercitato sui

16 Qui il testo completo: http://www.mohrss.gov.cn/ldgxs/LDGXzhengcefaui/LDGXzyzc/201107/t20110728_86296.htm.

diversi livelli professionali, la subordinazione della persona rimane ancora la condizione più importante nella definizione del rapporto di lavoro (An, 2017).

La subordinazione economica si esplicita nel fatto che il datore di lavoro sia proprietario dei mezzi e del sistema di produzione, mentre il lavoratore ne fa soltanto uso durante gli orari di lavoro. I due soggetti si occupano insieme di svolgere le operazioni aziendali, ma i rischi e le responsabilità vengono assunte dall'unità di lavoro (Huang, 2003). Il lavoratore, quindi, non offre alcun mezzo produttivo e non ha influenza sulla gestione amministrativa. La subordinazione economica si crea quindi perché il lavoratore dipende dall'unità di lavoro dal punto di vista della percezione del reddito. Egli si sottopone ai rischi legati al lavoro, quindi il dirigente deve garantire al subordinato i diritti come la sicurezza sul lavoro, l'assicurazione e la previdenza sociale.

Infine, la subordinazione organizzativa è l'estensione della dipendenza della persona. Infatti quando un lavoratore viene assunto, diventa parte della struttura logistica aziendale, accettando le direttive del datore di lavoro durante lo svolgimento delle attività. I prodotti finali creati da questo processo sono frutto della collaborazione del dipendente con gli altri membri del sistema. Inoltre, il dipendente può integrarsi maggiormente seguendo dei corsi di formazione aziendali, e può assimilarne la cultura e i valori, diventando immagine stessa dell'azienda di fronte al pubblico. Ad esempio, la divisa aziendale o l'utilizzo di un linguaggio che si conforma alla cultura dell'impresa sono segni distintivi di questo tipo di subordinazione.

Questi concetti si applicano al rapporto di lavoro tradizionale definito dalla Circolare, quindi le attuali definizioni potrebbero non essere sufficienti a identificare il rapporto di lavoro vigente tra autisti e piattaforme di car-hailing.

2.4 Come definire il rapporto di lavoro nel settore del car-hailing

Dopo aver definito le caratteristiche che individuano il lavoro subordinato, il presente paragrafo analizza il concetto di lavoro parasubordinato e autonomo. Considerate le modalità di impiego del settore del car-hailing, non è facile stabilire in quale categoria di rapporto di lavoro si possa classificare l'attività svolta dagli autisti: lavoro subordinato tradizionale, lavoro parasubordinato o lavoro autonomo?

2.4.1 Il lavoro parasubordinato e il lavoro autonomo

Nei vari documenti selezionati per l'elaborazione della tesi si è riscontrata una mancanza di chiarezza nella distinzione dei rapporti giuridici esistenti nel lavoro parasubordinato e nel lavoro autonomo, i quali, molto spesso, vengono entrambi indicati con il termine *laowu guanxi* 劳务关系. Ciò è dovuto anche al fatto che la legge cinese non ha formulato una definizione univoca di tale concetto.

La parola “*laowu*” si può tradurre solitamente come “professione”, o, a volte anche come “servizio”, parola che indica un lavoro svolto alle dipendenze di altri, per cui si riceve compenso. Questo significato esclude quindi il lavoro autonomo, che generalmente non implica alcun tipo di subordinazione nei confronti del committente. Di conseguenza, *laowu guanxi* potrebbe corrispondere al “rapporto di lavoro parasubordinato”, o all'appalto, sebbene non esista una definizione univoca del termine nel contesto cinese.

L'analisi di un caso giudiziario del dicembre 2017, pubblicata nel marzo del 2018 sul sito www.chinacourt.org, potrebbe aiutare a chiarire meglio il concetto. Il sito è stato autorizzato dalla Suprema corte del popolo e dal Consiglio di stato a pubblicare notizie relative alla giustizia cinese, per cui l'interpretazione di *laowu guanxi* risulta attendibile.

Nello studio di questo caso, l'autore, Tang (2018), evidenzia che il concetto di *laowu guanxi* non appare nel testo della Legge sul lavoro del 1994, ma è presente nella pubblicazione della Corte suprema del popolo, “Interpretazione sull'applicazione della legge nei casi di rimborso per danni alla persona” (关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释) del 2004 (da qui in poi chiamata “Interpretazione”), in cui lo stesso rapporto giuridico appariva inizialmente con il termine di *guyong guanxi* 雇佣关系, che sottolineava la dipendenza di una delle parti ad un'altra. *Laowu guanxi*, invece, venne introdotto dalla Legge sulla responsabilità civile (*Zhonghua renmin gongheguo qinfan zeren fa* 中华人民共和国侵权责任法) del 2010 e dall'emendamento dello stesso anno della suddetta Interpretazione.

Dall'altro lato, il rapporto giuridico definito dal lavoro autonomo viene indicato con il termine *chenglan guanxi* 承揽关系 che, invece, viene stabilito dalla Legge sui contratti di lavoro.

Nel definire le differenze tra le due forme di lavoro sopra citate, nel caso in cui non si verifichi contenzioso civile, le corti si basano principalmente sul grado di controllo e di subordinazione, che è del tutto assente nel lavoro autonomo ma è presente nel caso del lavoro parasubordinato. Inoltre, nel primo caso il committente non controlla i luoghi, gli orari e i mezzi di produzione, mentre nel secondo caso, al dipendente vengono fornite indicazioni

precise sulle modalità di svolgimento della sua attività. Altro fattore da considerare è la continuità con cui si riceve il compenso: il lavoratore autonomo riceverà un pagamento unico per il servizio singolo fornito al committente, mentre il lavoratore parasubordinato può lavorare per periodi di tempo più o meno lunghi, ricevendo la remunerazione in base ai giorni di lavoro. Infine il lavoratore autonomo non viene considerato parte dell'organizzazione aziendale, mentre quello parasubordinato si inserisce in qualche modo nel processo produttivo interno.

Nei casi giudiziari citati nelle sezioni successive, però, sembrerebbe esserci confusione nella distinzione tra i due termini. I rapporti civili con i lavoratori autonomi vengono infatti indicati anch'essi con l'espressione "*laowu guanxi*".

Nel caso in cui nasca un contenzioso sulla responsabilità civile di un danno a terzi, invece, si provvederà a determinare il colpevole del torto usando l'Interpretazione e analizzando le prove fornite dalle parti. Di questo tema si tratterà in modo più specifico nel paragrafo 2.5.2.

2.4.2 I criteri della subordinazione applicati al car-hailing

I criteri di subordinazione usati per contraddistinguere il rapporto di lavoro si possono applicare solo in parte ai rapporti di lavoro tra guidatore e azienda, poiché, prima di tutto, questi sono caratterizzati dall'outsourcing e dalla precarietà.

L'outsourcing indica l'assegnazione di determinate funzioni o servizi aziendali a un ente esterno, che può essere una società a sé stante. Il personale, quindi, appartiene all'organizzazione interna solo in minima parte, ma i costi degli eventuali pagamenti di bonus e benefici sociali vengono trasferiti sull'ente che svolge le attività per conto dell'azienda. Nei settori tradizionali, questa modalità è usata per lo più nei business secondari dell'azienda, come la logistica amministrativa, o la gestione delle spedizioni (Zhu e Hu, 2018).

Il concetto di lavoro precario è molto più vago, e ingloba caratteristiche diverse a seconda dello Stato, del sistema politico o del mercato del lavoro di riferimento.

A tale proposito, l'Organizzazione internazionale del lavoro (ILO), nel documento "*Policies and Regulations to Combat Precarious Work*" del 2011, definisce il lavoro precario, prima di tutto, come "un mezzo con cui un datore di lavoro sposta i rischi e le responsabilità sul lavoratore". È una tipologia di lavoro caratterizzata da diversi gradi di incertezza, per l'instabilità di fattori come la durata della prestazione lavorativa, la presenza potenziale di più

datori di lavoro o di rapporti di lavoro ambigui o a nero. Queste situazioni possono impedire l'accesso alla previdenza sociale e creare difficoltà di unirsi a sindacati per negoziare collettivamente. Inoltre, i contratti sono a breve termine, il che impedisce all'individuo di pianificare il proprio futuro.

In questo caso, l'identità del lavoratore è vaga, perché si è frammentato il concetto di impresa integrata verticalmente, per dar spazio a una struttura più orizzontale che comprende subappaltatori, sistemi di franchising o agenzie interinali. I lavoratori assunti tramite agenzie interinali sono in una situazione precaria quando non è chiaro quale delle due parti sia responsabile dei loro diritti e benefici. Esiste quindi il rischio di creare dei vuoti legislativi in cui i dipendenti in un rapporto di lavoro triangolare non hanno la possibilità di proteggere i propri privilegi, perdendo la possibilità di negoziare con l'unità di lavoro per il salario o altre condizioni lavorative.

Quindi, nel documento dell'ILO sopra citato si trovano due caratteristiche dell'accordo contrattuale precario: la durata limitata (contratti a tempo determinato, a breve termine, temporanei, stagionali, giornalieri, di prestazione occasionale) e la flessibilità del rapporto di lavoro (a nero, finto lavoro autonomo, subappalto e contratti con le agenzie interinali). Questi contratti sono caratterizzati da quattro condizioni precarie: il salario basso; definizione incerta degli indennizzi a seguito della cessazione del contratto; mancanza di copertura del welfare e quindi dei benefici associati solitamente all'occupazione standard a tempo pieno; limitazioni nell'esercizio dei propri diritti sul lavoro.

Considerati l'outsourcing e la precarietà come elementi intrinseci della Sharing economy, nel car-hailing le modalità di lavoro sono cambiate rispetto alle forme tradizionali di lavoro subordinato (An, 2017). Nei settori tradizionali, un datore di lavoro assume uno o più dipendenti sotto le sue direttive in conformità con la legge, quindi il soggetto che gestisce la forza lavoro è unico e ben definito. Nella Sharing economy, questo concetto viene a mancare, poiché un lavoratore può entrare a far parte di più sistemi e quindi essere gestito da più unità di lavoro. La fedeltà a una singola azienda o organizzazione non esiste. Per esempio, nel settore del car-hailing, la piattaforma non esercita il controllo sui suoi iscritti, i quali possono anche appartenere ad altre strutture per accettare altri tipi di commissione.

In più, la remunerazione non è fissa. Nel lavoro tradizionale, lo stipendio viene stabilito tramite una negoziazione tra i soggetti coinvolti, e corrisponde alla retribuzione che il dipendente riceve per aver svolto un'attività all'interno della struttura organizzativa aziendale: l'ammontare della paga viene dichiarato nel contratto e funge da riferimento nel calcolo del reddito medio annuo e del compenso in caso di infortunio sul lavoro. Oltre allo stipendio, il

datore di lavoro garantisce l'assicurazione sociale e si fa carico delle responsabilità relative ai rischi sul lavoro. Nella Sharing economy, le caratteristiche del salario appena esposte non valgono, poiché tra la piattaforma e il prestatore di servizi si instaura un rapporto di collaborazione, per cui entrambi ottengono una percentuale dalla "retribuzione" pagata dal cliente. Questo rende ulteriormente difficile stabilire i diritti del lavoratore e la relativa protezione a livello legislativo.

Infine, l'orario e il luogo di lavoro sono variabili. Uno dei cambiamenti apportati dalla Prima rivoluzione industriale era stata la concentrazione del luogo di lavoro in un'unica fabbrica, per meglio controllare la forza produttiva. Questo elemento ha accresciuto le responsabilità del proprietario e ha permesso all'operaio di ottenere il diritto di far parte di sindacati e di scioperare. Nella Sharing economy, l'attività lavorativa può svolgersi secondo tempistiche variabili e in luoghi diversi. Questa tendenza alla flessibilità ha cambiato il ruolo dei sindacati, indebolendo il ricorso a trattative collettive.

In base ai cambiamenti citati, dunque, è necessario capire se la legge sul lavoro debba essere riformata inglobando le nuove caratteristiche di flessibilità e di incertezza legate a queste nuove tipologie di lavoro, o se queste ultime debbano invece essere regolate adottando i concetti tradizionali di lavoro dipendente.

Come trattato nel paragrafo 2.3, il rapporto di lavoro è strettamente connesso al concetto di subordinazione. Nell'analisi della Sharing economy, sembra complicato applicare gli stessi criteri usati per definire la dipendenza nel lavoro tradizionale.

In prima istanza, la subordinazione della persona si indebolisce. Nel rapporto di lavoro tradizionale, l'unità di lavoro controlla il lavoratore, che di fatto non prende alcuna decisione riguardo all'attività da svolgere. Nella Sharing Economy, con la flessibilità temporale e il cambiamento continuo del luogo in cui si svolge il servizio, il legame di appartenenza a una singola organizzazione scema notevolmente. Infatti le comunicazioni tra provider e piattaforma sono digitali e quindi a lunga distanza, e chi presta il servizio ha maggiore autonomia, tanto da poter essere iscritto a più piattaforme. Manca quindi il rapporto di fedeltà a una singola azienda. Sebbene abbia maggiori libertà nello svolgimento della sua attività, il lavoratore si fa carico di rischi maggiori (Quyun e Zhu, 2018). Tuttavia, il lavoratore si attiene comunque a una serie di regole imposte dall'azienda, che se venissero violate, comporterebbero un certo tipo di sanzione disciplinare. In base a queste considerazioni, il rapporto di lavoro del car-hailing si conforma solo in parte al criterio di subordinazione della persona.

Per quanto riguarda la subordinazione economica, se nel contesto tradizionale il salario è fisso e può essere calcolato in base a criteri di sussistenza minima, nella Sharing economy la remunerazione è soggetta a variazioni e viene ripartita tra prestatore di servizio e azienda su percentuali prestabilite, come se si trattasse di una cooperazione tra pari. La dipendenza di tipo economico, dunque, si indebolisce, poiché spetta al lavoratore decidere se accettare un'ordinazione dal cliente o meno.

La subordinazione organizzativa è altrettanto difficile da definire, in quanto nella Sharing economy l'individuo non è membro di una struttura specifica, a cui si associa per comunanza di obiettivi. Infatti, molti iscritti alle piattaforme svolgono un'attività che non fa parte delle funzioni aziendali: ciò succede perché le aziende di Sharing, il più delle volte, si definiscono sviluppatori di software informatici piuttosto che produttori di beni e servizi. Inoltre, secondo Quyun e Zhu (2018), a causa delle peculiarità di questa modalità gestionale, viene a mancare nel lavoratore il senso di appartenenza a un meccanismo superiore, e ciò non facilita l'assimilazione dei valori aziendali come avviene con le modalità tradizionali.

A causa dell'assenza di chiarezza nella definizione dei criteri sopra citati, è anche complesso stabilire chiaramente i ruoli dei soggetti coinvolti nella Sharing Economy nel caso di contenzioso. Se la legge non può applicare standard oggettivi, allora l'intervento legislativo risulta complesso e talvolta inefficace.

2.5 La determinazione del rapporto di lavoro tra piattaforma e prestatore di servizi nella prassi giurisprudenziale cinese

La questione della definizione del rapporto di lavoro tra autisti di car-hailing e piattaforme digitali viene affrontata in particolar modo nel momento in cui si presenta un contenzioso civile. In queste situazioni, i giudici sono chiamati a elaborare una sentenza, e per farlo devono applicare al caso specifico i criteri stabiliti dalle norme nazionali o locali.

Un documento importante usato nelle controversie sul rapporto di lavoro è la Circolare del 2005 (citata nel paragrafo 2.3) del Ministero delle risorse umane e della sicurezza sociale. Nel documento si esplicita che un rapporto di lavoro si crea quando tre condizioni vengono soddisfatte: l'unità di lavoro si conforma agli standard imposti dalle norme legislative; il dipendente diventa membro della struttura organizzativa aziendale, di cui subisce il controllo;

le attività del lavoratore sono parte integrante dei servizi forniti dall'unità di lavoro. Questi concetti non sono altro che l'espressione dei criteri di subordinazione del lavoro tradizionale.

La Circolare viene presa in considerazione nelle dispute che si creano quando non è stato firmato un contratto standard, o quando viene stipulato un accordo con un soggetto economico che in realtà dichiara di essere un dipendente (Zou, 2017). In questi casi, al ricorrente viene richiesto di dimostrare il de facto rapporto di lavoro, fornendo delle prove a suo carico, come documenti che comprovano la ricezione di un salario o il pagamento dell'assicurazione sociale, tessere aziendali con numero identificativo del lavoratore, moduli di registrazione, prove scritte che riportano gli orari e i luoghi di lavoro, o le testimonianze dei colleghi. Secondo Zou (2017), le Corti cinesi hanno considerato con maggiore rilevanza le prove presentate dal soggetto ricorrente, adottando, invece, un approccio flessibile nei riguardi dei criteri stabiliti dalla suddetta Circolare.

Al fine di analizzare come le corti cinesi concepiscano il rapporto di lavoro nel car-sharing, sia Zou (2017) che An (2017) hanno svolto delle ricerche qualitative su dei casi giudiziari riguardanti prestatori di servizio e piattaforme digitali. I due ricercatori prendono in considerazione per lo più gli stessi casi, a parte alcune eccezioni. I processi studiati si sono svolti in quattro città (Pechino, Shanghai, Guangzhou, Hangzhou) tra il 2013 e il 2016, e si possono dividere in quattro tipologie: i casi riguardanti il rapporto di lavoro, quelli sulla responsabilità civile per incidente stradale, quelli su richieste di risarcimento assicurativo e un caso sulla richiesta di aumento del salario.

Questi casi verranno descritti nel dettaglio nei paragrafi a seguire.

2.5.1 Le dispute sul rapporto di lavoro

Nella categoria delle dispute sul rapporto di lavoro vengono classificati i processi in cui l'autista di car-hailing ha richiesto direttamente al tribunale di chiarire la natura del rapporto di lavoro con l'azienda.

L'analisi delle sentenze lascia trasparire una certa riluttanza da parte delle corti a riconoscere l'accordo tra aziende e provider come un rapporto di lavoro, non essendo stato firmato un contratto standard. Il Tribunale si è basato, dunque, sui i criteri stabiliti dalla sopra citata Circolare del Ministero delle risorse umane e della sicurezza sociale del 2005.

Sia Zou (2017) che An (2017) hanno selezionato tre casi trattati da tribunali della municipalità di Pechino¹⁷, in cui i lavoratori hanno ricorso perché l'azienda *eDaijia* (e 代驾) si facesse carico della copertura assicurativa o di altri loro diritti come il salario fisso, chiedendo ai giudici di confermare l'esistenza di un rapporto di lavoro subordinato che giustificasse l'obbligo dell'azienda di fornire certi benefici. Nel tentativo di comprovare l'esistenza di un rapporto di lavoro, i soggetti ricorrenti hanno presentato prove scritte come gli estratti bancari su cui erano riportati i pagamenti mensili ricevuti dall'azienda, il badge di riconoscimento con il nome della compagnia, la quale aveva fornito anche l'uniforme e il cellulare per il servizio, e una lettera ricevuta a seguito dell'iscrizione alla piattaforma. Inoltre, i ricorrenti affermavano di essere stati assunti tramite dei regolari colloqui e di aver partecipato a corsi di formazione, accettando le imposizioni dell'azienda riguardo al servizio di car-hailing e alle eventuali misure disciplinari che li avrebbero disconnessi dalla piattaforma.

L'imputato, ovvero il rappresentante dell'azienda in questione, si è difeso spiegando che il ruolo della loro piattaforma era semplicemente quello di intermediario tra prestatori di servizio e clienti. La compagnia si limitava a dedurre una piccola percentuale dal guadagno degli autisti, come commissione per l'utilizzo dell'applicazione digitale. Gli iscritti erano liberi di accettare o meno le prenotazioni ricevute, e di lavorare con orari flessibili. Per quanto riguarda l'uniforme e il badge, questi venivano forniti solo per migliorare l'immagine aziendale e promuovere il proprio servizio con altri potenziali utenti.

Nessuna delle tre denunce è stata accolta. Le corti di Pechino hanno ritenuto assente un rapporto di lavoro subordinato, in quanto i querelanti avevano il controllo sugli orari e i luoghi di svolgimento delle attività, oltre che ad avere potere decisionale sull'accettazione dell'ordine. L'azienda è stata identificata come sviluppatrice di software informatici per la condivisione di informazioni: essa si delimitava a detenere una percentuale per il servizio svolto dall'applicazione digitale, ma non garantiva mensilmente un salario fisso agli autisti. Il badge e l'uniforme non sono stati ritenuti sufficienti a provare l'esistenza di un rapporto di lavoro.

Un altro caso si è svolto, invece, ad Hangzhou¹⁸, ma la questione del rapporto di lavoro è stata solo affrontata implicitamente. In questa circostanza, un autista ha denunciato un'azienda di accessori per veicoli (non un'azienda di car-hailing) per licenziamento illegittimo. La difesa si è giustificata adducendo al fatto che l'ex dipendente era stato cacciato

17 1.孙有良与北京亿心宜行汽车技术开发服务有限公司劳动争议上诉案, (2014)一中民终字第 176 号;
2.庄燕生与北京亿心宜行汽车技术开发服务有限公司劳动争议上诉案, (2014)一中民终字第 6355 号;
3.王哲控与北京亿心宜行汽车技术开发服务有限公司劳动争议上诉案, (2014)一中民终字第 01359 号.

18 Zhejiang Start Car Accessories Co. Ltd, v. Wang Tiwei Regarding a Labour Dispute: First Instance Civil Judgment, Zhejiang Province Hangzhou City People's Court of Jianggan District (2015) Hang Jiang Min Chu No. 1929.

perché aveva fornito servizi di car-hailing mentre lavorava per loro, violando le regole del contratto. La causa si è conclusa a favore della difesa, poiché la corte ha confermato una violazione delle regole aziendali dovuta all'inizio di “un esercizio commerciale” in proprio. La fornitura di servizi di car-hailing è stata quindi indirettamente considerata un'attività imprenditoriale, piuttosto che un accordo con un datore di lavoro.

In generale, dunque, se le corti popolari utilizzano i criteri stabiliti dal Ministero del lavoro, non sarà identificata l'esistenza di un rapporto di lavoro, perché si darà maggiore rilievo alla libertà dei lavoratori nello svolgimento delle loro mansioni. Tuttavia, Zou (2017) sottolinea la tendenza dei tribunali a sottovalutare altri criteri, come l'accettazione e quindi la sottomissione alle regole e alle sanzioni disciplinari imposte dalla start-up di car-hailing, o i processi di assunzione del personale: elementi che denotano maggiore subordinazione dei provider di servizi alla struttura organizzativa aziendale.

2.5.2 Responsabilità civile a seguito di incidenti stradali

A differenza delle cause sul rapporto di lavoro, in occasione di incidenti stradali le corti locali sono state maggiormente propense ad attribuire parte della responsabilità alle aziende di car-hailing. In questa categoria di casi, le norme applicate sono state principalmente l'Interpretazione della Corte suprema del popolo, “Interpretazione sull'applicazione della legge nei casi di rimborso per danni alla persona”¹⁹ (*Guanyu shenli rensheng sunhai peichang anjian shiyong falü ruo gan wenti de jieshi* 关于审理人身损害赔偿案件适用法律若干问题的解释) e la “Legge sulla Responsabilità civile” (*Qinfan zeren fa* 侵权责任法).

L'articolo 9 dell'Interpretazione stabilisce che il datore di lavoro debba essere ritenuto responsabile per i danni causati dal dipendente durante l'attività lavorativa, perché gli incarichi aziendali vengono distribuiti seguendo l'autorizzazione e le istruzioni del datore di lavoro. Inoltre, se il dipendente ha commesso il torto intenzionalmente o a causa di una grave negligenza, egli deve essere ritenuto responsabile insieme al datore di lavoro. Anche se la mansione non rientra tra quelle segnalate dall'unità di lavoro, può essere comunque considerata attività lavorativa se rientra nell'esercizio delle funzioni dell'azienda²⁰.

¹⁹ Testo completo qui: <http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=3416&CGid=>.

²⁰ Si ricordi che nell'Interpretazione, la Corte suprema del popolo utilizza una terminologia differente rispetto alla Legge sul lavoro. Se nella prima, il rapporto di lavoro viene indicato come *guyuan guanxi* 雇员关系, che sottolinea il ruolo di “dipendente” del lavoratore, nella seconda, invece, il rapporto di lavoro viene indicato con l'espressione *laodong guanxi* 劳动关系, che demarca l'accezione di “forza lavoro”. Secondo Zou (2017) la terminologia della Legge sul lavoro riflette maggiormente la vicinanza ideologica del marxismo-leninismo.

Per di più, la Legge sulla responsabilità civile del 2009 indica le condizioni in cui il dipendente viene considerato colpevole per i danni provocati a terzi. Prima di tutto, l'Articolo 34 stabilisce che l'unità di lavoro sia responsabile del torto commesso dal lavoratore mentre svolge la sua attività. Se il dipendente è stato assunto tramite agenzia interinale, sarà il committente finale ad assumersi la responsabilità per gli illeciti civili di chi è stato assunto, mentre l'agenzia interinale, se ritenuta nel torto, si fa carico solo di una parte della responsabilità. Nell'Articolo 35, invece, ci si riferisce al *laowu guanxi*, che sembra indicare, in questo caso, un lavoratore autonomo esterno alla struttura organizzativa. La legge stabilisce che la responsabilità civile nel caso di danni a terzi del lavoratore sia comunque assunta dal datore di lavoro che usufruisce del servizio, mentre la responsabilità è congiunta se il lavoratore stesso costituisce parte lesa della propria attività. Per esempio, questa condizione si crea quando individui e famiglie ingaggiano dei collaboratori domestici, che sono esclusi dalle classificazioni stabilite nella Legge sul lavoro.

Anche la questione della responsabilità civile nei casi di incidente stradale ha portato le corti locali ad analizzare la questione del rapporto di lavoro tra aziende di sharing e fornitori di servizi.

In un caso esaminato a Shanghai nei 2015²¹, la difesa, quindi l'azienda, ha dichiarato l'esistenza di un mero accordo di collaborazione tra le due parti, secondo cui l'azienda deteneva solamente una percentuale per il servizio di informazione. Tuttavia, il tribunale ha ritenuto che quest'ultima fosse responsabile dei danni a terzi causati dal guidatore nell'incidente stradale in questione. La corte si è basata sul fatto che era proprio l'azienda a stabilire l'ammontare pagato dal cliente, mentre al guidatore non era permesso ricevere ulteriori guadagni al di fuori di quella remunerazione imposta dalla piattaforma. Il controllo delle attività è stato quindi assegnato all'azienda.

In un altro caso trattato nella municipalità di Shanghai nel 2014²², sono stati prima stabiliti i criteri del *guyuan guanxi* (雇员关系) come un rapporto giuridico in cui un soggetto fornisce servizi lavorativi in un periodo stabilito o in periodi occasionali, lavorando sotto le direttive di un altro soggetto e ricevendone una remunerazione (in questo caso la definizione potrebbe includere sia il lavoratore autonomo che quello parasubordinato). La corte, nella risoluzione della disputa, ha considerato le seguenti informazioni: il guidatore era indirizzato nelle sue attività dalle disposizioni dell'azienda, per cui doveva completare un'attività nei tempi prestabiliti; il provider veniva valutato dall'azienda prima di diventare parte della

21 章俊诉董全群等公司机动车交通事故责任纠纷案,(2015)长民一(民)初字第 455 号.

22 陶新国诉赵鹏等机动车交通事故责任纠纷案,(2014)浦民一(民)初字第 37776 号.

struttura; egli doveva ottemperare alle regole aziendali e indossare l'uniforme e il badge forniti dalla stessa; la remunerazione era fissata dall'azienda senza possibilità di contrattazione da parte del guidatore. Sebbene, anche in questo caso, l'azienda avesse asserito l'esistenza di un rapporto di collaborazione con l'autista, la corte ha decretato che il lavoratore fosse un dipendente, sottolineando il fatto che l'incidente fosse avvenuto durante l'orario di lavoro. Di conseguenza, l'azienda avrebbe dovuto farsi carico delle responsabilità indirette per l'illecito del guidatore. La successiva richiesta d'appello dell'azienda non è stata accettata.

In seguito a quest'ultimo processo, il giudice di prima istanza ha pubblicato un commentario sul caso, in cui sottolineava la vaghezza della legge civile riguardo al *laowu guanxi*. Nel documento si spiegava che fattori come la subordinazione della persona, il controllo esercitato dal datore di lavoro e l'obbligo di pagare le tasse per la previdenza sociale del lavoratore erano presenti in misura maggiore nel rapporto di lavoro subordinato piuttosto che nel *laowu guanxi* (Zou, 2017).

Le corti della municipalità di Pechino hanno considerato fattori analoghi per giudicare altri casi del genere. In un processo²³, la Corte intermedia del popolo ha considerato colpevole l'azienda perché l'ordine ricevuto dal cliente è stato considerato come un'attività assegnata al lavoratore dall'impresa. In questo caso, però, non è stato trattato il tema del rapporto di lavoro. In un'altra udienza²⁴, l'organo giudiziario ha deliberato che il lavoratore e l'azienda avessero responsabilità congiunta per i danni a terzi. L'impresa è stata considerata come il centro di controllo delle operazioni dell'autista, le quali fungevano da attività promozionali per la start-up.

I processi menzionati rivelano delle difficoltà nell'attribuzione della responsabilità civile nel caso di incidenti stradali che coinvolgono dei provider della Sharing economy. In generale, il criterio del "controllo", quindi l'assoggettamento del lavoratore alle direttive dell'azienda, ha un ruolo importante, perché di fatto le ordinazioni del cliente sono prima spostate sulla piattaforma e poi inviate al lavoratore, il quale svolge il servizio seguendo le indicazioni ricevute. Malgrado le sentenze dei giudici, resta ancora qualche dubbio riguardo all'identità vera e propria dei provider delle piattaforme. Il rapporto civile creatosi non viene definito né come rapporto di lavoro subordinato, né esplicitamente come lavoro autonomo, rendendo complicato utilizzare la Legge sul lavoro per meglio tutelare queste figure.

23 北京亿心宜行汽车技术开发服务有限公司与赵宝春等机动车交通事故责任纠纷上诉案,(2014)二中民终字第07157号.

24 Xu Xiaoyin Appealed Beijing Yixin Yixing Automobile Technology Development Service Co., Ltd. and Other Motor Vehicle Traffic Accident Liability Disputes, Beijing No.3 Intermediate People's Court, Civil judgment (2015) San Zhong Min Zhong Zi No. 04810.

2.5.3 Altri casi di contenzioso civile

Tra i casi studiati da Zou (2017), ne appaiono alcuni che riguardano altri tipi di contenzioso civile, ma che indirettamente hanno affrontato la classificazione dei lavoratori dell'industria del car-hailing.

In alcune istanze si è trattato di richieste di risarcimento assicurativo per danni al veicolo. I mezzi appartenevano a dei clienti delle piattaforme, i quali si affidavano a questi servizi per ottenere uno *chauffeur* che guidasse le proprie auto. In uno dei casi²⁵, la corte ha preso come riferimento il “contratto di cooperazione” con l'azienda firmato dall'autista. Un documento annesso chiariva il fatto che l'autista dovesse farsi carico di una parte dei costi di riparazione se avesse provocato danni al mezzo dell'utente. Il contenzioso è stata considerato come una disputa tra il cliente e l'autista su un contratto di servizio, in cui l'azienda rappresentava la parte terza. La corte ha dunque imposto al guidatore il risarcimento di parte del danno come franchigia della somma corrisposta dall'agenzia assicurativa del cliente.

In un altro caso²⁶, l'utente che ha ingaggiato l'autista tramite piattaforma online era il proprietario sia del veicolo affidato al lavoratore che di quello danneggiato durante il servizio. Il tribunale ha nuovamente utilizzato gli accordi stipulati tra autista e azienda nell'elaborazione della sentenza: nei documenti si sanciva che la piattaforma avrebbe dovuto pagare per i danni non coperti dall'assicurazione dell'auto. In base a questa condizione, quindi, l'azienda è stata ritenuta responsabile per la negligenza dell'autista.

La questione è stata affrontata indirettamente anche nei casi in cui i querelanti erano proprio gli autisti. In uno di essi²⁷, un guidatore del car-hailing ha citato in giudizio una compagnia che gestiva beni del governo per un incidente avvenuto durante lo svolgimento dell'attività di trasporto. Il fatto era avvenuto, infatti, su una strada danneggiata in cui l'impresa stava svolgendo dei lavori. Il denunciante si è lamentato del fatto che, sulla via in questione, non fosse stata affissa alcuna segnaletica di pericolo, e quindi richiedeva il risarcimento del reddito perso a causa dell'incidente. La difesa ha affermato che non era necessario considerare il reddito instabile percepito dall'azienda di car-hailing come parte del risarcimento danni, poiché il lavoratore non aveva un formale contratto di lavoro. Tuttavia, la Corte ha sentenziato di includere la remunerazione persa a causa dell'incidente nel totale della

25 Li Yongzhong v. Beijing Yixin Yixing Automotive Technology Development Services Ltd Service Contract Dispute, Guangzhou City, Guangdong Province, Haizhu District People's Court Case (2014) Sui Haifa Min Er Chu Zi No. 1082.

26 Liu Yexun v. Beijing Yixin Yixing Automotive Technology Development Services Ltd Contract Dispute, First Instance Civil Judgment, People's Court of Shijingshan District, Beijing (2014) Shi Min Chu Zi di No. 17.

27 Lang Jia Ning v. Beijing Municipal Road and Bridge Management Group Ltd Regarding a Dispute over Liability and Damages Arising from Ground and Underground Construction Work, First Instance Civil Judgment, People's Court of Chaoyang District, Beijing (2014) Chao Min Chu Zi No. 41514.

cifra rimborsata, pur non esplicitando la natura del rapporto di lavoro tra guidatore e piattaforma.

Il numero dei casi sopra citati mostra come in Cina, tra il 2013 e il 2016, i tribunali cinesi abbiano esaminato, direttamente o indirettamente, il tema della classificazione degli autisti di car-hailing. Non sembra esserci un approccio unitario alla questione, nonostante l'esistenza dei criteri della Circolare del Ministero delle risorse umane e della sicurezza sociale del 2005. L'esistenza di forme ibride, come la sopra citata *laowu guanxi* nella Legge sulla responsabilità civile, non ha fatto altro che aggiungere confusione allo status degli autisti. Secondo An (2017), le ideologie alla base dei criteri che definiscono il rapporto di lavoro tradizionale sono difficilmente applicabili alle nuove modalità lavorative flessibili apportate dalla Sharing economy. Se questa nuova forma di impiego flessibile non rientrerà nei parametri stabiliti dalla legge sul lavoro, sarà difficile proteggere i diritti dei lavoratori.

2.6 La regolamentazione del settore del car-hailing imposta dal governo cinese

Alla luce dei numerosi contenziosi civili tra imprese di car-hailing e autisti, il governo decide di intraprendere un processo di regolamentazione per definire con maggior chiarezza le responsabilità civili di questi soggetti.

Il primo documento di regolamentazione, seppur come bozza, viene pubblicato dal Ministero dell'Industria e della tecnologia dell'informazione nel 2015. Le cosiddette "Misure ad interim per l'amministrazione delle operazioni nel settore del taxi-hailing online"²⁸ (*Wangluo yuyue chuzuqiche jingying fuwu guanli zanxing banfa – zhengqiu yijian gao* 网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法 – 征求意见稿) obbligavano le compagnie di car-hailing a firmare dei formali contratti di lavoro standard con gli autisti secondo i criteri riportati nella Legge sul lavoro.

Secondo An (2017), l'obiettivo del governo era quello di prevenire la nascita di azioni collettive da parte dei provider, garantendo loro gli stessi diritti dei lavoratori tradizionali, sebbene fosse sacrificata parte della flessibilità delle "collaborazione lavorative" per mantenere la stabilità nel settore. È probabile che l'amministrazione pubblica si sia ispirata alle misure adottate in California, dove già nel 2015, il *California Labor Commissioner* aveva

28 Testo su: http://www.mot.gov.cn/2015wangshangzhibo/2015zhuanti6/zhibozhaiyao/201512/t20151222_1955509.html.

attribuito lo status di “dipendente” a una donna guidatrice che aveva fatto causa a Uber, obbligando l’azienda a rimborsare le spese dell’attività. Le cause collettive contro Uber del 2016 otterranno esito simile²⁹.

A seguito della pubblicazione della bozza delle Misure ad Interim, i sostenitori della Sharing Economy hanno sottolineato che l’obbligo di stipulare contratti di lavoro avrebbe bloccato lo sviluppo delle nuove start-up; dall’altra parte, i critici verso il car-sharing si sono schierati dalla parte dei lavoratori, sostenendo la protezione dei loro diritti base, come il salario fisso e il versamento dei contributi sociali da parte delle aziende (An, 2017).

Inoltre, in base a quanto riportato dal *China Labour Bulletin* nel gennaio del 2016, anche i tassisti tradizionali avevano organizzato numerose proteste contro la competizione sleale della nuova forma di business. In Cina, la tassazione per i tassisti è particolarmente alta, soprattutto per l’assicurazione e per l’ottenimento della licenza operativa (Zhen, 2018), quindi è quasi impossibile per loro competere con i prezzi molto bassi offerti dagli autisti delle piattaforme online.

Alla fine, il documento ufficiale delle “Misure ad interim per l’amministrazione delle operazioni nel settore del taxi-hailing online”³⁰ (*Wangluo yuyue chuzuqiche jingying fuwu guanli zanxing banfa* 网络预约出租汽车经营服务管理暂行办法) (da qui in poi Misure) è entrato in vigore nel novembre 2016, dopo aver subito delle modifiche. In base a quanto riportato nell’Articolo 18, le aziende di car-hailing possono firmare “varie tipologie” di contratto con i collaboratori, specificando i diritti e i doveri delle parti in base agli orari di lavoro, alla frequenza del servizio e ad altre peculiarità dell’attività lavorativa specifica. I due soggetti, dunque, non stipuleranno necessariamente un contratto seguendo le indicazioni della Legge sul lavoro, ma potranno scegliere un qualsiasi tipo di accordo, purché vengano poste per iscritto tutte le condizioni dell’impiego. Ciò lascia ulteriormente spazio alla confusione relativa alla natura del rapporto di lavoro tra autisti e aziende di sharing, in quanto viene concessa grande flessibilità nella stesura del contratto.

Ciononostante, le Misure introducono regole precise per le start-up di car-hailing. Per esempio, l’Articolo 17 impone alle aziende di garantire che le autovetture usate ottengano le licenze operative imposte dalla legge, e che siano quindi in buone condizioni tecniche per garantire la sicurezza del servizio, oltre ad avere l’assicurazione obbligatoria. L’Articolo 18 impone alle piattaforme di mantenere e proteggere i diritti degli autisti, e di occuparsi della loro formazione in base agli standard di legalità, di etica professionale e di sicurezza stabiliti

29 Per approfondire, vedi <https://www.uberlawsuit.com/>.

30 Il testo completo sul sito: <http://www.miit.gov.cn/n1146295/n1146557/n1146624/c5218603/content.html>.

dalla legge. Inoltre, l'azienda deve assicurarsi che l'identità del lavoratore che offre effettivamente il servizio sia uguale a quella dell'individuo registrato sulla piattaforma, inviando le informazioni relative al dipartimento locale che si occupa dell'amministrazione del trasporto taxi. L'articolo 19 prevede anche la creazione di un sistema di valutazione del servizio e di lamentela per il cliente, creando in proposito un relativo database. L'articolo 20 prevede che si debbano fissare i prezzi "ragionevolmente", implementare la quotazione dei prezzi e fornire la relativa fattura al cliente.

Le Misure impongono un alto grado di controllo sui lavoratori, ma partono dal presupposto che le start-up dichiarino ufficialmente che il servizio di trasporto sia parte integrante del proprio business. Se le aziende continueranno a dichiararsi semplici sviluppatrici di software informatici, i tribunali potrebbero comunque trovare difficoltà nell'applicazione delle nuove imposizioni. Inoltre, la flessibilità nella creazione degli accordi di lavoro potrebbe creare ulteriore confusione nell'applicare la legge in caso di contenzioso. Le misure non definiscono le caratteristiche di una categoria di dipendenti ibridi o intermedi, quindi non risolvono totalmente il problema della classificazione dei lavoratori. Anche se si dovesse creare una categoria nuova, esiste comunque il rischio di declassare l'importanza del dipendente stesso, i cui diritti sarebbero meno tutelati rispetto a quelli dei lavoratori tradizionali (Zou, 2017). Se venisse formulata una legislazione più precisa a livello nazionale, i giudici avrebbero meno libertà di interpretazione quando si tratta di stabilire l'esistenza di rapporti di lavoro non standard. Un nuovo gruppo di leggi permetterebbe di sostenere i lavoratori senza bloccare l'innovazione apportata dalle nuove start-up, avvantaggiando, quindi, le aziende che propongono nuovi modelli di business e che si pongono su livelli di competizione equa, ma penalizzando quelle che approfittano della confusione legislativa per evadere le proprie responsabilità come datori di lavoro.

Tuttavia, secondo Zou (2017), l'implementazione di regole a livello locale potrebbe porre degli ostacoli all'applicazione delle Misure sopra citate. I governi locali si occupano dell'amministrazione dell'industria dei trasporti e del rilascio dei permessi operativi, e hanno la libertà di imporre condizioni particolari sui servizi in questione. In molte città, come Pechino e Shanghai, si richiede che gli autisti siano residenti nelle città in cui svolgono il servizio di car-hailing³¹. Queste regolamentazioni potrebbero compromettere la partecipazione alle piattaforme di quella parte di migranti provenienti dalle zone rurali. Eppure, la

31 Shanghai Municipal Government, Shanghai Provisions on the Management of Platform Ride-Hailing Services, issued 21 Dec. 2016 (No. 48 of 2016) Art. 9;
Beijing Municipal Government (various departments), Detailed Rules for the Administration of Platform Ride-Hailing Services in Beijing, issued 21 Dec. 2016 (No. 216 of 2016), Art. 8.

Employment Promotion Law (*Zhonghua renmin gongheguo jiuye cujinfa* 中华人民共和国就业促进法) del 2007 ha proibito misure discriminatorie contro i migranti dalle zone rurali che cercano impiego nelle zone urbane, richiedendo alle amministrazioni locali di migliorare le condizioni di coloro che si trasferiscono nelle città. Si può creare, così, un conflitto tra legge nazionale e regolamentazione locale.

Se, da un lato, il governo centrale ha espresso l'appoggio alla Sharing economy per la creazione di nuovi posti di lavoro, oltre all'eliminazione delle limitazioni alla mobilità dei lavoratori migranti, dall'altra i governi locali aumentano il controllo sull'accesso alle opportunità di lavoro, al welfare e alla protezione sociale, escludendo parte dei lavoratori dal settore del trasporto taxi. Non è stato possibile trovare ricerche sull'effetto di queste contraddizioni sul numero degli autisti di car-hailing a livello locale, ma è possibile che possa nascere un gruppo di lavoratori che ricade al di fuori dei limiti stabiliti dalla legge.

2.7 Le tipologie di autisti nel car-hailing

Nello sviluppo di un'eventuale nuova legislazione, si dovrebbe considerare il fatto che ciascuna piattaforma di car-hailing adotta modalità operative a sé stanti, sviluppando dei servizi diversi da diffondere sul mercato. Di conseguenza, ogni azienda si presenta con un ruolo diverso: in base al servizio, si può essere semplici intermediari tra domanda e offerta, impresa di trasporto o unità di lavoro in generale. Per capirlo, bisogna analizzare nel dettaglio le differenze nelle modalità di gestione dei servizi. Nell'attuale settore del car-hailing, esistono tre principali modalità operative.

Nella prima modalità, l'azienda che sviluppa la piattaforma digitale è anche la proprietaria degli "heavy assets", quindi dei veicoli usati per il servizio (*ziyou cheliang – zhijie guyong moshi* 自有车辆 - 直接雇佣模式). Gli autisti sono assunti tramite regolare colloquio e svolgono un servizio a tempo pieno, rispettando le otto ore giornaliere stabilite dalla legge. In questo caso, il dipendente fornisce solo il fattore lavoro, mentre l'azienda possiede la tecnologia e i fattori di produzione, oltre a gestire gli ordini ricevuti dal cliente. Il processo è amministrato interamente dalla piattaforma, quindi il tassista non può rifiutare un'ordinazione. Questa modalità non contrassegna l'azienda come intermediario, poiché l'impresa segue un sistema di gestione tradizionale, in cui il dipendente diventa parte integrante dell'organizzazione: quest'ultima non solo gestisce interamente le ordinazioni dei

clienti, ma si fa carico anche dei costi del veicolo e dei mezzi di pagamento, oltre che al sistema di rating del lavoratore e alla distribuzione dei salari. Vengono quindi rispettate le condizioni stabilite nella Circolare citata nei paragrafi precedenti (An, 2017). Questa tipologia rientra nella Sharing economy perché si basa su una piattaforma digitale per le procedure che mettono in contatto cliente e guidatore, usando tecnologie come i Big Data, ma ha generato poche dispute a causa della conformazione con la Legge sul lavoro. Le aziende che si uniformano a questo standard sono poche, poiché bisogna affrontare dei costi rilevanti per la gestione dei veicoli, e quindi il servizio non può essere sviluppato su larga scala. La più famosa azienda di questo genere è CAR (*Shenzhou zhuanche* 神州专车).

La seconda modalità (*zulin cheliang – daijia siji moshi* 租赁车辆-代驾司机模式) prevede invece un rapporto tra quattro soggetti: l'azienda di car-hailing, un'azienda di noleggio di veicoli, un'agenzia interinale e il lavoratore. L'organizzazione che sviluppa la piattaforma ottiene i mezzi di trasporto tramite l'azienda di noleggio, e l'agenzia interinale invia i lavoratori che offrono il servizio usando i suddetti mezzi. Il contratto viene stipulato quindi tra autista e agenzia interinale, che provvede al “*dispatching*”, quindi all'invio del personale. La piattaforma di car-hailing si occupa della supervisione del servizio e del pagamento della remunerazione. Il lavoratore può sottoscrivere accordi con più agenzie o può iscriversi a più piattaforme, creando così dei rapporti di lavoro non standard e piuttosto complessi. In base alle disposizioni della Legge sui contratti, infatti, l'unità di lavoro è l'agenzia interinale, con la quale si stipula l'effettivo rapporto di lavoro. Tuttavia, l'azienda di sharing dovrebbe farsi carico di responsabilità civile nel caso di incidente stradale, in qualità di soggetto che controlla le transazioni con il cliente. Secondo quanto riportato dall'Articolo 34 della Legge sulla responsabilità civile, l'azienda committente si dovrà far carico della responsabilità in caso di danni a terzi da parte del lavoratore, mentre l'agenzia interinale può farsi carico solo di una parte del torto. Di conseguenza, An (2017) ritiene che, nel caso di illecito civile, sia la piattaforma che l'agenzia interinale abbiano responsabilità congiunta.

Nella realtà, le suddette due modalità operative si avvicinano molto alla struttura delle aziende di taxi tradizionali. La differenza sostanziale si trova nello spostamento del servizio da *offline* a *online*, su una piattaforma di rete che permette di velocizzare il servizio e di controllare l'intero processo di connessione tra il cliente e il lavoratore. Poiché queste modalità di impiego sono ufficialmente riconosciute dalla legge, è dunque possibile garantire i diritti del lavoratore e determinare facilmente il rapporto tra datore di lavoro e dipendente.

Le problematiche regolamentari si originano, per lo più, a causa della terza modalità operativa, la quale implica l'iscrizione alle piattaforme di individui che utilizzano il proprio

veicolo (*shehui cheliang jiameng moshi* 社会车辆加盟模式). In questo caso, l'azienda di car-hailing gestisce principalmente la piattaforma, che diventa fulcro centrale per lo scambio di informazioni tra cliente e lavoratore, quindi si definisce un intermediario digitale che permette agli individui di condividere le proprie risorse sottoutilizzate. Di conseguenza, le spese per la manutenzione del veicolo, per la benzina o per l'assicurazione rimangono tutte a carico dell'autista, lasciando spazio ai dubbi riguardo a chi debba farsi carico dei contributi per la previdenza sociale. Questa tipologia comprende la maggior parte delle start-up di car-hailing come *Uber* e *Didi Chuxing*, ed è quella che pone maggiori problemi a livello legislativo, in quanto rende difficile capire la natura del rapporto di lavoro tra autista e azienda. In questo frangente, possono crearsi diverse situazioni.

In un primo caso, il provider svolge servizi per la piattaforma secondo le proprie tempistiche, quindi si tratta di una sorta di lavoro part-time svolto al di fuori degli orari del primo impiego a tempo pieno. L'azienda, quindi, è costruita quasi interamente sull'outsourcing del fattore lavoro, diventando intermediario della transazione. Il rapporto creato con il prestatore di servizi è una collaborazione, che prevede la divisione della remunerazione pagata dal cliente secondo delle proporzioni prestabilite.

In un secondo caso, gli autisti svolgono il servizio a tempo pieno, per cui la remunerazione ottenuta costituisce la loro principale fonte di reddito. Ciò non significa, però, che si instauri un rapporto di lavoro nel senso tradizionale. Generalmente, questa parte di individui viene attratta dagli incentivi molto alti concessi da aziende come *Didi* durante il primo periodo di svolgimento del servizio. Con l'iscrizione di un grande numero di autisti ed utenti, la piattaforma conquista una grande quota di mercato locale. Successivamente, i bonus concessi diminuiscono drasticamente, così che il lavoratore debba svolgere più ore di servizio per ottenere lo stesso guadagno del primo periodo (An, 2017). Una parte di guidatori è quindi costretta a lavorare più delle otto ore al giorno stabilite dalla Legge sul lavoro.

Per capire se tra la piattaforma e questo genere di autista intercorra un rapporto di lavoro, bisogna considerare diversi fattori.

Prima di tutto, un elemento analizzato superficialmente in alcuni casi giuridici precedentemente citati è il grado di controllo che l'azienda ha sull'autista. Dal momento in cui viene ricevuto l'ordine a quello in cui termina il servizio, il guidatore è soggetto a una serie di regole che stabiliscono come accettare un ordine, come interagire con il cliente, come ricevere la relativa remunerazione, fino a come risolvere le controversie con gli utenti. Queste direttive, però, sono informali, nel senso che derivano dall'accordo di collaborazione e non da

un vero e proprio contratto di lavoro tradizionale, che viene invece stipulato con gli effettivi dipendenti dell'azienda come gli sviluppatori informatici.

In secondo luogo, l'autista ha solo parziale libertà di scelta sulle ordinazioni dei clienti, perché molte piattaforme impongono di accettare un numero minimo di ordini, pena l'eliminazione dall'applicazione. Inoltre, se non si arriva a un certo numero di transazioni, non si possono ricevere i bonus monetari della piattaforma. Di conseguenza, sebbene la gestione dell'azienda sul lavoratore non sia così solida come nel contratto tradizionale, esiste comunque un certo grado di controllo sulle attività lavorative. In base a queste considerazioni, si potrebbe affermare che la terza modalità operativa implichi alcune caratteristiche della subordinazione della persona. Allo stesso tempo, però, l'instabilità degli orari e dei luoghi di lavoro potrebbe indebolire questo tipo di ipotesi.

In terzo luogo, An (2017) ritiene che la remunerazione non sia distribuita dalla piattaforma come farebbe un regolare datore di lavoro, ma viene pagata dal cliente e poi divisa in percentuali tra azienda e guidatore. In questo senso, quindi, non si crea completa subordinazione economica.

Per quanto riguarda l'appartenenza alla struttura organizzativa dell'azienda, non è ben chiaro quali siano le delimitazioni da considerare. Per esempio, il centro operativo della piattaforma è la start-up che ha sede in una determinata città, mentre gli affari veri e propri sono decentrati. Molte aziende hanno dichiarato di occuparsi soltanto di sviluppo tecnologico, quindi di software che permettono lo scambio immediato di informazioni, conformandosi quindi alle attività del settore terziario. Eppure nelle Misure ad interim, l'Articolo 16 esplica chiaramente che l'azienda di car-hailing è la responsabile del servizio di trasporto, quindi per la legge non è una semplice sviluppatrice di tecnologia, ma anche un'impresa di trasporti: servizi che costituiscono, quindi, parte del suo business e della sua struttura organizzativa. In base a questo concetto, quindi, si creerebbe la subordinazione organizzativa.

Infine, poiché l'attività di trasporto è fisicamente svolta dall'autista, potrebbe sembrare che i due soggetti della transazione siano quest'ultimo e il cliente. Tuttavia, secondo An (2017), nella concezione del cliente è proprio l'azienda a essere la controparte della transazione. Per ottenere il servizio, l'utente contatta la piattaforma, e non ha necessità di conoscere il nome del guidatore in sé. In più, nel caso in cui si presentasse un problema, reclamerà contro la piattaforma, non contro il guidatore. Questo concetto corrobora la concezione per cui le aziende siano responsabili del torto civile perpetrato dall'autista, come succede per le imprese tradizionali.

In base alle suddette riflessioni, la terza categoria si conforma solo in parte ai criteri di subordinazione che caratterizzano il rapporto di lavoro tradizionale. Di conseguenza, secondo la legge attuale, i guidatori appena citati non si possono classificare del tutto come lavoratori subordinati. Le norme a livello locale, forniscono ulteriori criteri per la chiarificazione dell'argomento. Ad esempio la legge provinciale del Jiangsu, affrontando il problema del rapporto di lavoro nelle piattaforme di sharing, richiede la verifica composita di fattori quali le modalità di gestione della piattaforma, le condizioni del lavoro, il grado di controllo della piattaforma sul lavoratore, le modalità di distribuzione del reddito e l'esplicitazione del soggetto che si assume i rischi legati all'attività lavorativa. Tuttavia, le leggi locali in genere non forniscono classificazioni esterne alla cornice definita dalla Circolare (Meng, 2018).

Studiosi come Zhang Hongxiao (2018) ritengono che la piattaforma abbia il semplice ruolo di intermediario nei confronti dell'autista e del passeggero, perché essa si occupa di accoppiare i due soggetti, ma ha ristretto controllo sull'itinerario, sulla remunerazione e sulle capacità del guidatore, quindi fornisce semplicemente delle possibilità di transazione. Dall'altro lato, altri ricercatori come An (2017) sottolineano la necessità delle aziende di car-hailing di fornire maggiore protezione ai lavoratori, conformandosi maggiormente al ruolo di datore di lavoro tradizionale.

All'interno di questo limbo definitorio, una possibile soluzione al problema potrebbe essere quella di includere la nuova categoria di provider nella classificazione di lavoratore subordinato, formulando dei criteri più flessibili per la determinazione dell'esistenza del rapporto di lavoro. I tribunali potrebbero, quindi, adottare degli approcci meno rigidi nella valutazione del rapporto civile tra azienda e prestatore di servizio. In alternativa, i provider si potrebbero considerare come lavoratori autonomi, ma in quel caso la legge dovrebbe occuparsi di tutelare i diritti dell'individuo stesso, permettendogli di decidere il prezzo di ogni singola transazione in base ai costi a cui intercorre per il mantenimento del veicolo. Con la tutela di un guadagno di base, sarebbe quindi possibile sostenere le spese assicurative e quelle per i benefici sociali. Inoltre, bisognerebbe imporre delle regole sugli orari di lavoro o sulla sicurezza.

In conclusione, davanti alla nascita di nuove forme di lavoro del car-hailing, i legislatori dovrebbero riformare la regolamentazione a livello nazionale: il governo dovrebbe formulare dei limiti definitivi, così da trovare un compromesso tra la protezione delle esigenze dei lavoratori dei nuovi settori e lo sviluppo tecnologico apportato dalle start-up innovative.

CAPITOLO 3: Le problematiche di sicurezza del car-hailing

3.0 Premessa

Sebbene il car-hailing abbia reso il trasporto più efficiente e poco costoso, i problemi relativi alla sicurezza che sono nati negli ultimi anni dimostrano che il processo di sviluppo delle piattaforme necessita di particolare attenzione. Secondo Luo (2018), dal 2014 al maggio 2018, gli organi amministrativi locali hanno esaminato più di cinquanta casi di molestia o violenza sessuale commessi da autisti di *Didi Chuxing* in varie parti della Cina. Notizie del genere hanno contribuito a sollevare domande su come le piattaforme di car-hailing possano davvero garantire la sicurezza senza l'utilizzo di adeguati sistemi di controllo e di supervisione.

Considerata l'alta domanda di iscrizioni alle piattaforme, infatti, le aziende non hanno avuto incentivi a migliorare i sistemi di controllo, poiché la facilità di inserimento nel sistema ha sin da subito ricevuto larghi consensi tra i provider (Li, 2017). Sebbene ogni piattaforma debba formalmente attenersi alla regolamentazione locale, nella realtà le aziende hanno preferito mantenere bassi gli standard al fine di aumentare il numero di iscrizioni alle piattaforme.

Uno dei settori che ha provocato diverse problematiche è stato quello del car-sharing, che implica l'iscrizione di privati che utilizzano il proprio veicolo per svolgere le attività delle piattaforme. Prima della pubblicazione delle "Misure ad Interim per l'amministrazione delle operazioni nel settore del taxi-hailing online" nel novembre 2016, le attività di questi autisti non era riconosciuta dalla legge, e quindi non era richiesto alcun tipo di iscrizione ai registri locali. Le aziende non si occupavano di controllare che le identità dei prestatori di servizio registrati sulle piattaforme combaciassero con quelle degli individui che svolgevano effettivamente l'attività, oppure non verificavano se i provider avessero precedenti penali.

Di conseguenza, sebbene varie aziende puntassero sulla creazione di relazioni tra pari basate sull'altruismo e regolate da sistemi a punteggio, ciò non ha ostacolato la nascita di alterchi tra autisti e clienti, o di casi di rapina, violenza o addirittura omicidio³².

32 Per maggiori informazioni, consultare il sito: <http://www.infzm.com/content/138782>.

Il presente capitolo si occuperà brevemente della questione, che si inserisce nel tema della classificazione dei provider del car-hailing soprattutto per le lacune nella verifica dell'identità dei lavoratori e nel controllo delle attività lavorative. Se le aziende non si identificano come datori di lavoro, infatti, non è possibile garantire la protezione sociale dei lavoratori o la loro onestà durante il servizio.

Il capitolo descriverà brevemente le problematiche di sicurezza create dalle piattaforme di car-hailing in Cina, per poi analizzare le lacune del sistema di rating e il concetto di fiducia nelle piattaforme. Infine, l'ultimo paragrafo indicherà le misure adottate dalle piattaforme e dal governo al fine di contrastare eventuali episodi di illegalità legati a questo genere di servizio.

3.1 Le problematiche di sicurezza nei servizi di car-hailing

In questo paragrafo si illustreranno le problematiche relative alla sicurezza del car-hailing in Cina, la cui causa principale deriva dalla facilità di inserimento nella piattaforma. Diventare provider è semplice, poiché il processo di iscrizione richiede principalmente la registrazione di tre documenti: la carta d'identità, la patente e il certificato di circolazione del veicolo. Soltanto a partire dalla fine del 2016, le piattaforme hanno anche iniziato a collaborare con i dipartimenti per la sicurezza locali per verificare i precedenti penali dei provider. Tuttavia, questa modalità di controllo non è stata sufficiente a garantire la sicurezza dei servizi e dei soggetti coinvolti, poiché l'unico mezzo che le aziende hanno per controllare i propri prestatori di servizio è la rete Internet, tramite l'analisi dei dati provenienti dal dispositivo digitale su cui è installata l'applicazione (Zhou, 2018).

Per quanto riguarda, dunque, i fattori di rischio che si creano in questo settore, secondo Li (2017) essi derivano dal fatto che gli standard per l'iscrizione alla piattaforma da parte degli autisti rimangono a un livello insufficiente, e i controlli sul veicolo non sono approfonditi. Da un lato, infatti, molte imprese non si occupano di fornire dei corsi di formazione, quindi i lavoratori spesso non risultano qualificati alle mansioni in questione, sebbene si tratti solitamente di attività accessibili a chiunque. La maggior parte degli autisti della Sharing Economy è composta da privati, i quali, a differenza dei tassisti tradizionali, non avevano l'obbligo di raggiungere degli standard di sicurezza prima del novembre 2016. Dall'altro lato, molte aziende non si occupano del check-up del veicolo utilizzato, che quindi

potrebbe non essere conforme alla legge e causare gravi problemi durante la circolazione. La maggior parte delle aziende richiede l'attestazione del numero di anni di utilizzo del veicolo, ma non effettua una verifica approfondita degli eventuali incidenti che hanno coinvolto il mezzo in precedenza.

Di conseguenza, durante lo svolgimento del servizio, il cliente non ha sempre modo di sapere se l'autista e l'auto hanno raggiunto gli standard imposti dalle norme locali. Durante il trasporto, per esempio, il cliente non vede tessere identificative dell'identità del provider o licenze fornite dall'amministrazione locale. Allo stesso tempo, neanche il guidatore ha alcuna informazione sull'identità del cliente, a parte i commenti e le votazioni rilasciate dagli altri provider: le piattaforme non effettuano una verifica completa dei dati degli utenti, ma lasciano che questi creino la propria reputazione tramite il sistema di *rating* della piattaforma. Questa mancanza di trasparenza accresce le problematiche di sicurezza del sistema, perché non viene garantito alcun tipo di protezione sia per il cliente, sia per l'autista. Se non si effettua un'ispezione esauriente sull'identità del lavoratore, e non si controllano approfonditamente i precedenti penali, possono entrare nella struttura anche dei criminali. Ad esempio, nel marzo del 2016, una serie di dipartimenti amministrativi della città di Shenzhen ha esaminato i precedenti degli autisti di cinque piattaforme di car-hailing della città, individuando un gran numero di autisti che aveva fatto uso di droga o era stato detenuto in precedenza, oltre a un individuo malato di mente che aveva già provocato degli incidenti stradali (Li, 2017).

Un'altra fonte di rischio descritta da Ding e Shang (2017) si crea nel caso in cui i guidatori non si registrino inserendo le credenziali autentiche della propria auto. Gli studiosi, infatti, spiegano che ci sono due modi per iscriversi a piattaforme come Uber o Didi: si può entrare direttamente sull'applicazione della piattaforma o si può comprare un account da un sito terzo come *Taobao*. In quest'ultimo caso, si potranno svolgere le attività sfruttando le informazioni di un altro veicolo già registrato sulla piattaforma. Questi stratagemmi permettono di far rientrare nelle piattaforme coloro che ne erano stati eliminati per cause come il punteggio basso o l'inadeguatezza del veicolo. Comprare un account da terzi permette quindi agli individui di aggirare i minimi standard imposti dalle piattaforme. In questo modo, più autisti possono condividere un singolo account, o provider non registrati possono usare il dispositivo digitale di una persona a loro intima, dividendo con l'altro l'incasso ottenuto.

Altre problematiche di sicurezza sono legate al fatto che molti autisti usano il telefono mentre guidano per cercare di prendere altre ordinazioni, per mandare messaggi o fare telefonate, tutti comportamenti che sono vietati dal codice stradale. Sebbene le direttive della piattaforma vietino certe azioni, richiedendo ai lavoratori di utilizzare l'applicazione sul

dispositivo digitale soltanto quando il veicolo è fermo, molti prestatori di servizio adottano dei comportamenti scorretti, distraendosi dalla loro attività. Questo può portare conseguenze gravi come l'aumento esagerato della velocità di circolazione, l'uscita di strada, o il passaggio con il semaforo rosso: queste situazioni hanno provocato alterchi tra autisti e passeggeri, difficilmente risolvibili senza l'intervento delle piattaforme (Ding e Shang, 2018).

Infine, bisogna attribuire una particolare rilevanza al problema della diffusione illecita dei dati personali degli utenti, descritto nel "Resoconto annuale sullo sviluppo della Sharing economy in Cina" dello State Information Center (2018). Nel documento si afferma che, con la crescita del numero degli iscritti ai sistemi digitali, le aziende accumulano sempre più informazioni riguardo alle identità e alle attività dei clienti. Nel caso in cui questi dati dovessero essere diffusi, o venissero usati illegalmente, si violerebbero i principi della protezione del consumatore e delle sue proprietà. Quando un cliente richiede un servizio, infatti, la piattaforma fornisce al guidatore il nome, il genere, il numero di telefono e la destinazione dell'utente. Da un lato, quindi, l'autista può salvare le informazioni e perseguire telefonicamente il cliente. Dall'altro, può condividerle con altri autisti o addirittura venderle.

Oltre alle informazioni sull'identità del passeggero, su molte piattaforme si richiede anche di scegliere una modalità di pagamento che si basa sull'utilizzo di applicazioni apposite, come *Zhifubao* o *Wechat*. Alla fine del servizio, quindi, l'azienda di car-hailing preleva direttamente la somma da pagare dall'account terzo, senza alcuna richiesta di conferma o di accesso. Nel caso in cui le informazioni inserite nella piattaforma venissero scoperte, individui terzi potrebbero usare gli account di pagamento dei clienti per attività illecite, oppure potrebbero rubare le informazioni relative alle carte di credito registrate (Wang Yue, 2018).

Wang Yue (2018) ritiene che avvenimenti di questo genere, insieme ad altri episodi di rapina fisica o di alterco tra autisti e passeggeri non abbiano ricevuto abbastanza attenzione dalle autorità e dall'opinione pubblica, spingendo molti autisti a continuare a compiere azioni illecite. Anche le stesse aziende di car-hailing hanno ignorato l'impatto di certi eventi, al fine di continuare ad ottenere iscritti alle piattaforme e di allargarsi sul mercato. Infatti, secondo Hou (2018), monitorare con precisione l'attività di migliaia di persone comporterebbe dei costi che aziende del genere non sono disposte a sopportare.

Prima della pubblicazione di alcune direttive governative o dello scandalo mediatico nato a seguito di alcuni casi di violenza sessuale, le aziende non avevano rafforzato i propri sistemi di sicurezza (Li, 2017). La fiducia tra autisti e passeggeri si creava principalmente

attraverso i cosiddetti meccanismi di *rating*, ovvero dei sistemi di votazione e commento che permettono a guidatori e utenti di crearsi una reputazione sulla piattaforma, permettendo ad altri di scegliere la controparte migliore per la transazione. Questo sistema, però, contribuisce solo in parte a garantire la completa sicurezza delle transazioni, quindi si è rivelato necessario per il governo intervenire attivamente alla risoluzione delle problematiche di sicurezza legate al car-hailing.

3.2 I meccanismi di rating e la fiducia verso le piattaforme

Nonostante i potenziali pericoli derivanti dall'utilizzo delle piattaforme di car-hailing, gli utenti continuano ad utilizzare questo tipo di servizio, approfittando dei costi moderati e della maggiore disponibilità di mezzi di trasporto soprattutto durante gli orari di punta. Da ciò si evince che gli utenti ripongono fiducia nelle piattaforme.

Mittendorf (2017) sottolinea come la fiducia sia fondamentale per la creazione di un ambiente collaborativo. In particolar modo, nel caso di una transazione che avviene online tra sconosciuti, come nell'e-commerce, in cui le interazioni non possono essere completamente gestite dall'individuo, è necessaria una base adeguata di fiducia per la riuscita dello scambio. L'approccio maggiormente utilizzato per sostituire l'interazione faccia a faccia precedente alla transazione è la costituzione di sistemi di *rating*, usati dalle aziende di sharing per creare un ambiente affidabile e generare fiducia tra utenti e provider.

I meccanismi di *rating* sono dei sistemi che aggregano e distribuiscono informazioni sulla reputazione di un soggetto, ovvero delle notizie riguardanti le prestazioni precedenti, per fornire una predizione della sua affidabilità e della sua capacità di soddisfare una richiesta di servizio da parte del cliente. I dati raccolti includono anche informazioni sul genere sessuale, sull'etnia o sulle reti sociali di un individuo: tutti dati che possono essere analizzati tramite algoritmi per prevedere una futura performance. I sistemi sono diversi in base alla piattaforma, ma, in generale, hanno l'obiettivo di predire il comportamento delle parti e spingerle a non infrangere le regole. La fiducia tra i due soggetti si crea quindi sulla base di tali informazioni. Ad esempio, Uber incoraggia gli utenti a lasciare una votazione che va da uno a cinque a seguito di ogni prestazione, e richiede anche agli autisti di lasciare un *feedback* riguardo al comportamento del cliente. Quei soggetti la cui votazione scende sotto una certa soglia (sotto 4.6 nel caso di Uber) saranno eliminati dalla piattaforma (Slee, 2015).

Secondo Codagnone e Martens (2016), però, l'affidabilità di questi meccanismi di reputazione è discutibile. Se le votazioni riducono l'asimmetria informativa e costituiscono una sorta di auto-regolamentazione che non richiede intervento normativo esterno, nella pratica, tuttavia, ci sono varie ragioni per cui questi meccanismi non possono essere ritenuti affidabili.

Una dimostrazione dell'imperfezione dei meccanismi di *rating* si trova nei commenti inappropriati lasciati dagli autisti. Per esempio, Didi Chuxing utilizza un sistema di commenti reciproci tra provider e passeggeri, ma secondo Zhou (2018), questo sistema potrebbe portare dei rischi. Da un lato, infatti, all'autista si dà la possibilità di leggere i commenti scritti sul profilo di determinati clienti da altri autisti, al fine di conoscere la controparte e fornire un servizio più adatto alle sue esigenze. Dall'altro lato, però, questo sistema ha permesso la diffusione di commenti inappropriati, infatti molti autisti hanno rilasciato apprezzamenti sull'aspetto estetico dei clienti, soprattutto sulle donne, fornendo una descrizione della loro fisicità. I commenti non possono essere cancellati dagli utenti, quindi altri autisti hanno modo di leggerli ed essere influenzati nell'accettazione di un ordine del cliente. Certi provider sono più inclini a fornire il servizio alle donne che vengono apprezzate nei commenti, mostrandosi anche più disponibili nell'agevolare tali utenti, usando una funzione di Didi che permette all'autista di rifiutare la remunerazione per il servizio fornito. Quello che, però, sembrerebbe un atto di generosità, potrebbe invece influenzare l'autista a richiedere al cliente altri tipi di remunerazione, dal semplice denaro in contanti alle pretese più ardite, soprattutto verso i passeggeri donna. In un'intervistata citata da Zhou (2018), una donna riporta della sua esperienza con un autista di Didi che dichiarò di aver accettato la sua ordinazione perché i commenti sulla piattaforma la descrivevano come una donna dalla bellezza di una star dello spettacolo. Questo genere di considerazione non è professionale, e riflette le carenze di un sistema di votazione che dovrebbe comprendere solo commenti di tutt'altro genere.

A causa del gran numero di problematiche nate nonostante l'utilizzo dei meccanismi di *rating*, Stemler (2017) si è chiesta se questi sistemi siano veramente efficaci a regolare il comportamento degli individui. La ricercatrice afferma che questi meccanismi funzionano solo in parte, perché gli eventi spiacevoli possono comunque verificarsi. Nel caso di Uber, per esempio, sono stati denunciati diversi casi di molestia sessuale, di violenza o di rapimenti³³. In queste situazioni, la reputazione dell'autista della piattaforma non è stata sufficiente a prevenire i risultati negativi della transazione.

33 Per maggiori informazioni, vedi: <http://www.whosdrivingyou.org/rideshare-incidents.html>.

In base alle considerazioni dell'autrice, gli algoritmi usati per calcolare il grado di reputazione possono subire degli errori di valutazione, i quali potrebbero portare, da un lato, alla scelta di un provider inadeguato, e dall'altro, all'esclusione di un soggetto valido che ha ricevuto dei punteggi imprecisi a causa di fattori come la razza o il genere. Di conseguenza, Stemler (2017) spiega che le informazioni possono essere parziali a causa di quattro ragioni principali: errori nella valutazione della propria esperienza; paura di ritorsione; errori causati dalla reciprocità; l'effetto gregge. Anche il razzismo può provocare errori di giudizio.

Gli errori di valutazione nascono perché, nella pratica generale, gli utenti che hanno avuto un'esperienza eccessivamente negativa o positiva sono maggiormente spinti a lasciare dei commenti, mentre coloro che hanno avuto un'esperienza mediamente soddisfacente hanno meno interesse a rilasciare qualsiasi *feedback*. Una ragione potrebbe derivare dalle interazioni personali tra utenti e provider. Uno scambio comunicativo efficace potrebbe rendere il cliente maggiormente empatico verso la controparte, spingendolo a giustificare l'esperienza parzialmente negativa usando motivazioni esterne alla semplice incompetenza di chi offre il servizio.

Un altro motivo della faziosità delle votazioni si può trovare nella paura di ritorsione. Nella Sharing economy, una buona reputazione ha la potenzialità di aumentare i guadagni dei provider e i risparmi degli utenti. Di conseguenza, al fine di accumulare commenti positivi, gli utenti sono restii a rilasciare considerazioni negative riguardo a un provider, poiché, se quest'ultimo viene criticato dall'utente, potrà poi ricambiare lasciando dei commenti altrettanto negativi sul profilo del cliente. In questo modo, la reputazione di entrambi subirà delle ripercussioni negative. Questo meccanismo è stato in parte indebolito dalla creazione di sistemi di *feedback* simultanei, per fare in modo che un soggetto della transazione lasci una votazione senza prima vedere la *review* dell'altro. Tuttavia, la paura di ritorsione potrebbe ancora esistere in quei sistemi in cui uno dei soggetti conosce il numero di telefono della controparte, come succede per Didi, o addirittura l'indirizzo di casa dell'altro, come nel caso di piattaforme come Airbnb che si occupano di alloggi temporanei.

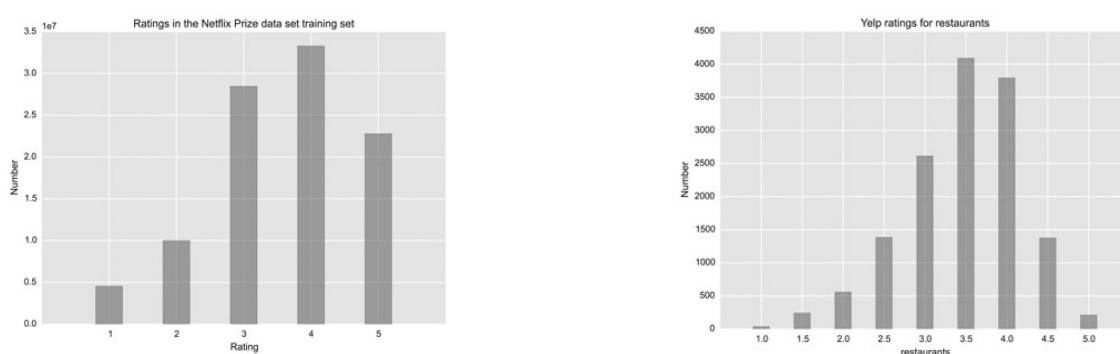
Per quanto riguarda gli errori causati dalla reciprocità, questi si creano nel momento in cui un utente viene influenzato da una piccola azione positiva da parte del provider. Ad esempio, quest'ultimo può offrire piccoli regali o servizi gratuiti, così da lasciare un'impressione positiva che prescinde dal servizio fornito. Per ottenere commenti a proprio favore, i provider possono anche richiedere a parenti e amici di riportare valutazioni positive. Questo fenomeno è molto più frequente nel momento in cui ci si iscrive alla piattaforma, quando non si ha nessun tipo di reputazione.

Infine, l'effetto gregge nasce quando un utente viene influenzato dalle votazioni precedenti. In questi casi, si verifica "l'effetto conferma", ovvero l'utente tende a usare le votazioni precedenti come unità di misura dell'esperienza vissuta, adottando una visione positiva nel caso di punteggio già alto, e negativa nel caso di punteggio già basso. Nel car-hailing, per esempio, se un passeggero ha una votazione bassa, l'autista potrebbe interpretare fattori innocui come il silenzio durante il trasporto come un segno di antipatia da parte dell'altro, portandolo a lasciare un commento negativo.

I quattro fattori appena identificati possono quindi essere origine di parzialità nel rilascio delle votazioni e dei commenti. Calcolare l'entità della distorsione, però, non è semplice, sebbene una forma di inflazione delle votazioni sia palesemente presente.

Per approfondire il concetto, Slee (2015) ha svolto, nel 2015, una comparazione tra le votazioni di siti come *Netflix* e *Yelp*³⁴ in cui tra i votanti non vige alcun rapporto personale, e quelli di *Airbnb*, che implica l'interazione personale tra soggetti coinvolti. Sebbene *Airbnb* sia una piattaforma di alloggi temporanei, l'autore ha constatato che la distribuzione dei punti per la reputazione sia molto simile a quella di piattaforme di car-hailing come *BlaBlaCar*. Slee ha notato che, nel caso di *Netflix* e *Yelp*, la distribuzione delle votazioni su un grafico creava delle curve a campana, per cui la maggior parte delle votazioni si concentrava sui valori medi, mentre le votazioni alte o basse erano in numero minore (Figura 3.1). Quando invece ha analizzato *Airbnb*, le curve formate dai voti prendevano la forma di una J (Figura 3.2).

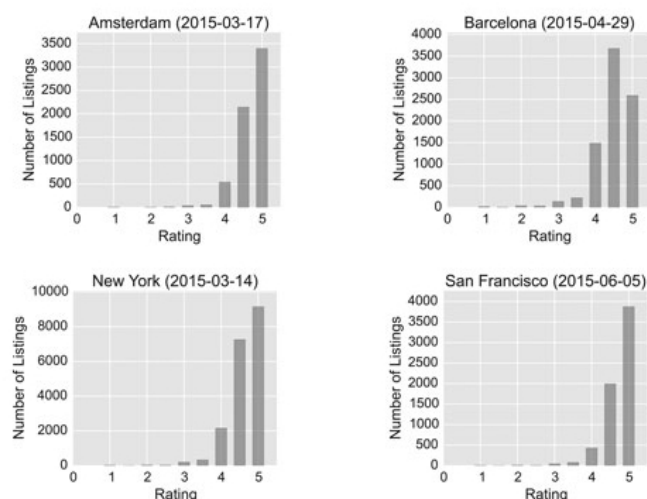
Figura 3.1: le votazioni di *Netflix* (grafico a sinistra) e quelle di *Yelp* (grafico a destra)



Fonte: Slee (2015).

34 Sito per rilasciare commenti o votazioni su attività commerciali locali, come ristoranti, parrucchieri o meccanici.

Figura 3.2: le votazioni di *Airbnb* in quattro diverse città



Fonte: Slee (2015).

Dai grafici si può dedurre quindi che, a prescindere dall'estensione dell'errore, le valutazioni nella Sharing Economy tendono maggiormente verso i punteggi più alti.

In conclusione, un'ulteriore motivazione per cui le valutazioni potrebbero non essere imparziali deriva dalle differenze di etnia e genere. Ad esempio, Hannaki et al (2017) hanno svolto nel 2017 uno studio su circa 13500 iscritti su *TaskRabbit* e *Fiverr* residenti negli Stati Uniti. Le due piattaforme si occupano rispettivamente di mansioni domestiche e di attività in remoto come il montaggio video o le traduzioni. Per investigare il tema della discriminazione nelle valutazioni dei provider di queste piattaforme, hanno raccolto dei dati di tipo demografico, oltre ai voti ricevuti da questi lavoratori e la loro posizione in classifica nei risultati di ricerca sulle piattaforme. In generale, i risultati della ricerca hanno mostrato che i lavoratori neri, specialmente gli uomini, ricevono in media delle votazioni più basse rispetto ad altri lavoratori con caratteristiche simili. Questi risultati potrebbero essere corroborati dall'effetto gregge e dell'effetto conferma sopra citati. Inoltre, secondo lo stesso studio, le donne, specialmente di pelle bianca, ricevono il 10% di commenti in meno rispetto agli uomini con la stessa esperienza lavorativa. Sebbene questo dato non permetta di capire se le donne ricevano votazioni più basse degli uomini, mostrano comunque una forma di distorsione nel meccanismo di valutazione.

3.2.1 I fattori che influenzano la fiducia verso le piattaforme

Nonostante la fallacia dei sistemi di *rating*, le piattaforme hanno continuato ad avere successo sul mercato. La fiducia nella piattaforma non è quindi solamente influenzata dal sistema di votazione e commento. In molte piattaforme, c'è anche la possibilità di interagire con la controparte, di cui si può visitare il profilo per conoscerne le informazioni. Oltre a questi fattori, però, altri elementi contribuiscono a formare un'immagine positiva delle piattaforme di sharing di fronte ai clienti che decidono di usufruirne.

Delle considerazioni in proposito vengono fornite da Wang e Chen (2017), che hanno deciso di analizzare come la fiducia influenzi la volontà degli utenti cinesi di usare i servizi di car-hailing. I due studiosi hanno capito che gli utenti delle piattaforme considerano separatamente le due controparti verso cui devono sviluppare fiducia, ovvero la piattaforma e l'autista. Fidarsi di uno o dell'altro comporta sostanziali differenze, ma i due fattori sono collegati tra di loro. L'obiettivo della ricerca è stato, quindi, quello di capire come la familiarità con la piattaforma, il carattere dell'individuo o altri fattori possano contribuire alla creazione della fiducia, e come la reputazione della piattaforma possa influenzare quella degli autisti.

Il sondaggio dei due ricercatori è stato condotto online in Cina, coinvolgendo un totale di 210 utenti di car-hailing. Dai risultati si evince che la fiducia verso il car-hailing derivi, da un lato, dal fatto che gli individui ritengano affidabili le piattaforme, e, dall'altro, dall'esperienza delle interazioni avvenute in precedenza sulle piattaforme stesse. I meccanismi di sicurezza usati dalle piattaforme, come la verifica dell'identità della persona o la votazione della prestazione sono importanti nella formazione della fiducia verso la piattaforma, ma i clienti attribuiscono grande rilevanza anche alle interazioni avute con gli autisti durante lo svolgimento del servizio.

La familiarità con la piattaforma, invece, non è stata considerata un elemento rilevante. Gli studiosi ritengono che ciò sia dovuto al fatto che, nell'epoca degli smartphone, sembra molto più facile imparare ad usare le nuove applicazioni, o perché i giovani si adattano subito alle nuove tecnologie e non hanno il bisogno di spendere troppo tempo per capire il funzionamento di determinate modalità interattive.

Altro elemento ritenuto irrilevante è il carattere dell'individuo. In generale, l'ipotesi formulata dagli studiosi prevedeva il fatto che le persone più ottimiste e più fiduciose fossero più inclini a fare il primo passo nelle interazioni con persone sconosciute, e quindi più propense a usare per la prima volta le piattaforme. Questa ipotesi, però, è stata confutata dai

risultati del sondaggio. Molte aziende di car-hailing, infatti, al fine di attirare potenziali clienti, usano delle tecniche di incentivi, regalando delle piccole somme iniziali da utilizzare sulla piattaforma. Questi metodi riescono ad attirare clienti a prescindere dalle inclinazioni del loro carattere.

Inoltre, la fiducia verso la piattaforma influenza positivamente la fiducia verso gli autisti. Tuttavia, la scelta di utilizzare la piattaforma è maggiormente influenzata dalla reputazione sociale della piattaforma stessa, ma non da quella degli autisti. Infatti, ogni volta che si richiede il servizio, il cliente verrà a contatto con autisti di volta in volta diversi, quindi si può parlare di esperienze a sé stanti. In generale, la visione di insieme sulla piattaforma è quindi il fattore principale che spinge gli utenti ad utilizzare i servizi offerti.

Dallo studio di Wang e Chen (2017), quindi, si può concludere che fattori come la familiarità o la tendenza a fidarsi potrebbero essere rilevanti negli scambi *offline*, ma nella Sharing economy hanno perso parte della loro efficacia dal punto di vista sociale.

Anche Mittendorf (2017) è arrivato a conclusioni simili. L'autore ha svolto una ricerca negli USA per capire se la fiducia nella piattaforma Uber o negli autisti influenzi o meno le intenzioni di usare la suddetta applicazione. Il ricercatore ha intervistato 221 partecipanti all'inizio del 2016, includendo per lo più persone tra i 18 e i 24 anni.

Secondo i risultati della ricerca, la fiducia verso la piattaforma è il fattore che influenza maggiormente le intenzioni dell'utente. Nella percezione dei clienti, l'aumento della fiducia verso la piattaforma accrescerà anche l'affidabilità degli autisti, perché si ha la percezione che i rischi siano già coperti dalle piattaforme. A differenza della ricerca di Wang e Chen (2017), però, Mittendorf (2017) rileva una certa importanza delle inclinazioni naturali e della familiarità. Le prime rafforzano sia la fiducia verso la piattaforma che quella verso i guidatori. La seconda, invece, ha effetti positivi solo sulla percezione dell'affidabilità della piattaforma, ma non su quella dei guidatori. La ragione di ciò si colloca probabilmente nel fatto che ogni volta che si richiede il servizio di trasporto il cliente interagisca con autisti di volta in volta diversi.

Oltre alle ricerche sulla fiducia verso le piattaforme di sharing, altri studi hanno analizzato l'impatto sui consumatori di elementi esterni come gli scandali mediatici che hanno colpito Uber negli ultimi anni³⁵. Griffith et al (2018), per esempio, hanno esaminato le considerazioni degli utenti di Uber nei confronti dei casi di molestia sessuale e gli effetti della relativa indignazione sulla popolarità del *brand* Uber. Gli studiosi hanno analizzato due criteri: la solidità della fedeltà all'azienda a fronte di commenti negativi riguardo alla

35 Per maggiori informazioni, vedi: <http://www.whosdrivingyou.org/rideshare-incidents.html>.

piattaforma; l'impatto sui consumatori dell'indignazione verso i casi di molestia sessuale e di trattamento diseguale da parte di Uber. L'obiettivo è stato quello di prevedere quanto questi casi influenzassero la fedeltà al marchio. Hanno così condotto un sondaggio online su 201 utenti di Uber di cui il 50.2% era composto da individui asiatici, e 34.8% caucasici. I risultati hanno mostrato che leggere commenti e feedback negativi sull'azienda aumenta l'indignazione verso i casi di molestia sessuale, con impatto maggiormente negativo su coloro che in precedenza avevano già diffuso critiche riguardo alla piattaforma. Tuttavia, feedback negativi non hanno avuto effetti sulla popolarità del *brand*, perché si è dimostrato che coloro che hanno sempre ricevuto un trattamento giusto dagli autisti della piattaforma sono meno inclini ad indignarsi con Uber, a prescindere dallo scandalo scatenato. In ogni caso, la maggiore fedeltà al *brand* tende a mitigare l'indignazione nei confronti dei casi di molestia e a rafforzare la popolarità dell'azienda.

Da quest'ultima ricerca si evince che se le aziende di car-hailing utilizzano delle metodologie per fidelizzare l'utente, quest'ultimo potrebbe essere influenzato in modo minore da eventuali scandali mediatici riguardanti episodi di molestie. Questo fattore spiega quindi perché molte aziende di car-hailing continuano ad essere popolari nonostante la fallacia dei sistemi di sicurezza usati dalle aziende sviluppatrici.

3.3 Il miglioramento delle misure di sicurezza delle piattaforme di car-hailing e le misure del governo

A seguito della nascita di problematiche dovute al mancato rafforzamento delle norme sulla sicurezza delle piattaforme di car-hailing, è stato necessario che le aziende rispondessero alle preoccupazioni dei clienti riguardo alla protezione da molestie e violenze sessuali e altri tipi di comportamenti illeciti da parte dei guidatori. Un primo miglioramento è stato visto a seguito della pubblicazione delle Misure ad Interim alla fine del 2016, che però non hanno garantito la completa messa in sicurezza dei servizi di car-hailing, in quanto, da un lato, i casi di violenza hanno continuato ad emergere, e, dall'altro, una parte di autisti ha continuato le proprie attività illegalmente (Chen Julie Yujie, 2018). Successivamente, Didi Chuxing, azienda rappresentativa del settore in Cina, si è occupata di implementare la sicurezza del servizio, per arrivare, infine alle più recenti misure adottate dal governo per contrastare l'illegalità nel campo dei trasporti.

Per quanto riguarda le “Misure ad interim per l’amministrazione delle operazioni nel settore del taxi-hailing online”, emanate dal Ministero dell’Industria e della tecnologia dell’informazione nel novembre 2016, secondo Li (2017), esse hanno avuto grande importanza nella creazione di standard più alti da imporre alle piattaforme di car-hailing, e ha iniziato a garantire maggiore protezione dell’autista e del passeggero. Tramite questo documento, il governo ha dichiarato legali le attività di car-hailing e ha definito delle richieste specifiche sugli autisti, le automobili e la protezione dei dati, sottoponendo la piattaforma ai controlli da parte degli organi amministrativi locali. Queste misure hanno aumentato la sicurezza nell’utilizzo dei servizi, e hanno imposto delle regole per la supervisione delle attività collegate. Per esempio, le Misure ad Interim stabiliscono che l’identità del lavoratore registrato sia uguale a quella dell’individuo che svolge l’attività, perché spesso falsi autisti sono riusciti ad entrare sulla piattaforma e ad appropriarsi delle informazioni degli iscritti. Altri, invece, hanno usato le informazioni di parenti ed amici per ottenere l’account sulla piattaforma. Le Misure quindi attribuiscono formalmente alle piattaforme l’obbligo di verificare le informazioni fornite dagli autisti, e di assicurarsi che queste corrispondano, nella realtà, a quelle di chi fornisce il servizio.

Inoltre, le Misure impongono la messa in sicurezza delle autovetture, e il rilascio di un certificato di circolazione, oltre che al trasferimento di tutti i dati relativi alle transazioni sulle piattaforme in relativi database gestiti dai dipartimenti di sicurezza locali.

Questi provvedimenti, però, non hanno risolto completamente il problema della sicurezza dei servizi di car-hailing, poiché una parte di autisti ha continuato ad operare senza le autorizzazioni dell’amministrazione locale (Chen, 2018), evitando quindi i controlli di sicurezza imposti dalla legge. È stato così necessario, da un lato, l’intervento delle aziende di sharing, e, dall’altro, la promulgazione di ulteriori normative da parte del governo cinese.

Per quanto riguarda le piattaforme in sé, l’azienda maggiormente colpita dalle critiche sulla sicurezza è stata Didi Chuxing, finita sotto i riflettori dei media soprattutto a causa degli episodi di stupro e degli omicidio che hanno provocato grande scalpore nel 2018 (Luo, 2018) (Jiang, 2018). Dalla metà del 2018, quindi, Didi ha migliorato la sicurezza della piattaforma adottando le seguenti modifiche. Per affrontare le lamentele riguardo ai commenti inappropriati da parte degli autisti verso le clienti, Didi ha deciso di occultare le foto profilo e i dati personali degli utenti, che possono essere visibili sono dagli utenti stessi. Inoltre, Didi ha installato sull’applicazione digitale un meccanismo per trasmettere tempestivamente un segnale d’allarme alla polizia nel caso di pericolo: esso può essere usato sia dall’autista che dal passeggero, in modo da connettere la piattaforma ai sistemi del dipartimento di sicurezza.

Li (2017) sottolinea l'importanza di questa modalità di allarme che usa il GPS per conoscere in tempo reale la posizione di autista e automobile, raccogliendo dati da quando il soggetto si connette alla piattaforma fino alla fine del servizio. Per corroborare questo meccanismo, Li (2017) suggerisce, inoltre, di istituire dei corsi di formazione gestiti dal dipartimento di sicurezza, per aumentare la consapevolezza degli autisti sulla sicurezza stradale e sulle norme locali, con la finalità di rilasciare dei certificati di idoneità.

L'intervento del governo, invece, si è coniugato in una Circolare sulla sicurezza dei servizi. Il 10 settembre 2018 il Ministero dei trasporti e il Ministero della sicurezza pubblica hanno emanato la "Circolare urgente sul rafforzamento dell'amministrazione della sicurezza nel taxi-hailing online e nel car-sharing tra privati"³⁶ (*guanyu jinyibu jiaqiang wangluo yuyue chuzuche qiche he siren xiaokeche hesheng anquan guanli de jinji tongzhi* 关于进一步加强网络预约出租汽车和私人小客车合乘安全管理的紧急通知), dichiarando il lancio di una campagna nazionale contro le operazioni di trasporto illegali da quel momento fino al 31 dicembre 2018. Da quanto riportato nel documento, tutti i dipartimenti locali che si occupano di trasporti e sicurezza pubblica hanno dovuto attuare immediatamente un'ispezione di larga scala delle piattaforme di car-hailing che operano a livello locale (comprese le piattaforme di condivisione di veicoli di privati). La verifica ha implicato il rafforzamento dei controlli sui trascorsi dei lavoratori, con lo scopo di implementare la sicurezza sul lavoro, e ha migliorato il meccanismo di risposta alle emergenze tramite una raccolta di lamentele con il conseguente avviso immediato alla polizia, al fine di reprimere le operazioni illegali.

Inoltre, la Circolare specifica che le aziende di car-hailing debbano distribuire le ordinazioni dei clienti in modo più omogeneo, limitando quindi il numero di servizi assegnati al guidatore. Il documento specifica la necessità di creare un meccanismo di blocco delle ordinazioni in caso di emergenza, e suggerisce di migliorare la gestione dei veicoli attraverso ispezioni a sorpresa. In più, impone il potenziamento dei sistemi per la protezione dei dati del passeggero.

Per quanto riguarda l'accertamento dell'identità dei guidatori, si prevede che il dipartimento locale per la sicurezza pubblica si occupi di verificare i precedenti penali del soggetto e l'affidabilità delle sue condizioni psico-fisiche, con l'esclusione dal servizio di soggetti che fanno uso di sostanze stupefacenti. In più, Didi userà la tecnologia del riconoscimento facciale per verificare l'identità del provider durante lo svolgimento fisico

36 Il testo completo su: http://xxgk.mot.gov.cn/jigou/ysfws/201809/t20180911_3084087.html.

dell'attività. Sotto dibattito è invece la proposta di Didi di applicare lo *screening* dell'identità anche ai passeggeri, richiesta sottoposta al parere degli utenti nel gennaio 2019³⁷.

Il governo cinese, quindi, ha deciso di promulgare delle normative che affrontino le nuove problematiche emergenti, senza abbandonare la promozione dell'innovazione tecnologica. Per esempio, secondo quanto dichiarato dallo State information center (2018), le autorità intendono imporre l'utilizzo del nuovo sistema di credito sociale³⁸ per coadiuvare la raccolta dei dati nelle applicazioni di condivisione. Usando questo meccanismo, si potrebbe vietare l'accesso alle piattaforme agli individui che hanno ottenuto un punteggio basso, o favorire chi ha più punti fornendo delle agevolazioni come l'esenzione dal pagamento di certi servizi. Sarà creato un sistema di premi e punizioni che servirà ad incoraggiare la popolazione a comportarsi secondo le regole, escludendo invece chi farà parte delle "liste rosse e nere" per "la formazione di un sistema di sviluppo regolamentare della Sharing economy che abbia come nucleo il credito (sociale)" (SIC, 2018).

37 Per maggiori informazioni, vedi: https://m.thepaper.cn/newsDetail_forward_2861096.

38 Il credito sociale (*social credit*) è un sistema di classificazione dei cittadini cinesi che si basa sull'assegnazione di un punteggio, il quale può salire o scendere in base alle azioni compiute dall'individuo o in base alla sua rete di conoscenze. Se il punteggio scende sotto una certa soglia, la persona verrà esclusa da tutta una serie di servizi come l'acquisto di un biglietto aereo. (per approfondire, vedi www.creditchina.gov.cn).

Conclusione

Fornire una classificazione dei lavoratori della Sharing economy, e in particolare quelli del car-hailing, risulta particolarmente complicato. Sarebbe alquanto semplicistico assegnare loro lo status di lavoratori autonomi, poiché, sebbene le attività svolte da questa categoria di autisti potrebbero accostarsi a quelle del lavoratore autonomo, è altrettanto vero che le aziende di car-hailing esercitano un certo grado di controllo sui provider.

Da un lato, infatti, i prestatori di servizio non hanno orari e luoghi di lavoro fissi, e, allo stesso tempo, hanno la possibilità di accettare o meno l'ordinazione del cliente che viene filtrata dalla piattaforma digitale. In più, le attività in questione non rappresentano l'unica fonte di reddito per molti provider, che invece tendono a sfruttare il tempo libero per collegarsi alle piattaforme. In base a queste considerazioni, dunque, gli autisti non farebbero parte della struttura organizzativa aziendale, poiché le start-up di car-hailing si identificano esclusivamente come aziende di sviluppo tecnologico, e non si occupano di garantire la giusta protezione sociale dei provider della piattaforma.

Dall'altro lato, però, i provider di car-hailing non sono completamente indipendenti nello svolgimento delle proprie attività, infatti hanno l'obbligo di sottostare alla regolamentazione imposta dall'azienda. Nel caso in cui violino tali regole, saranno sanzionati tramite l'eliminazione dal sistema digitale. Inoltre, molte piattaforme impongono agli autisti di accettare una quantità minima di ordinazioni, pena la riduzione dei compensi monetari ricevuti a seguito dei servizi. Di conseguenza, il ruolo delle aziende diventa discutibile, poiché il controllo sulle attività degli autisti diventa simile alla coordinazione dei dipendenti esercitata da un datore di lavoro. Pertanto, l'attività dei provider del car-hailing diventerebbe parte della struttura organizzativa aziendale, a scapito delle dichiarazioni delle aziende di sharing.

Le contraddizioni sopra elencate caratterizzano la discordanza nelle sentenze emanate dalle Corti del popolo cinesi nei casi di contenzioso legate a questo argomento. Diversi esempi trattati nel presente elaborato, infatti, dimostrano come i giuristi cinesi abbiano affrontato il tema della classificazione dei lavoratori del car-hailing in modo diretto o indiretto, trovando, però, delle conclusioni diverse. La tendenza principale è quella di attribuire ai provider lo status di lavoratore autonomo, soprattutto nelle cause legali in cui questi ultimi hanno fatto causa alle aziende per il riconoscimento dei propri diritti sul lavoro. Tuttavia, risultato diverso hanno avuto le sentenze nei casi di contenzioso sulla responsabilità

civile in caso di incidente stradale. In questi casi, la normativa applicata dai tribunali è stata differente da quella usata nelle cause legali citate precedentemente, con il risultato che le aziende sono state spesso ritenute responsabili dei danni perpetrati dai provider e quindi obbligate a fornire l'adeguato risarcimento alla parte terza. In base a ciò, dunque, i prestatori di servizio sono stati indirettamente considerati come dei dipendenti delle aziende.

Di conseguenza, le analisi condotte nel presente elaborato hanno fatto emergere il fatto che la legge cinese non si sia ancora completamente adattata ai cambiamenti nel mercato del lavoro apportati dalla Sharing Economy. A causa dell'incertezza nella definizione delle caratteristiche di tale modello di business, risulta anche complicato classificare con il giusto termine le attività svolte da coloro che si iscrivono su tali piattaforme. Sebbene il governo cinese abbia emanato delle leggi e delle circolari con l'intento di regolarizzare il settore, le problematiche sul lavoro (e sulla sicurezza) del car-hailing hanno continuato ad emergere, a causa delle differenze nella normativa locale e, soprattutto, per la mancanza di interesse da parte delle aziende a cambiare le proprie modalità di business di fronte dell'alta domanda di iscrizioni alle piattaforme.

Il pubblico ha accolto con entusiasmo l'arrivo della Sharing economy, per il sostegno al consumo sostenibile basato sulla diminuzione degli sprechi, ma soprattutto perché tale modello ha offerto dei servizi a un costo generalmente inferiore rispetto ai settori tradizionali. Per i potenziali provider, il car-hailing ha offerto delle modalità di lavoro flessibili senza alcuna particolare richiesta di competenze. Tuttavia, questa flessibilità non garantisce al lavoratore un salario fisso o l'adeguata protezione sociale, portando alla proliferazione delle proteste da parte dei provider e delle cause legali intentate contro le aziende di car-hailing.

Fin ora, dunque, la Sharing economy è stata fondata sulla concezione neoliberista basata sulla mancanza di controllo da parte dello Stato e sull'autoregolamentazione del mercato. Queste caratteristiche hanno spinto lo sviluppo delle aziende del settore a scapito dei benefici delle classi lavoratrici, le quali hanno trovato nella Sharing economy una forma di impiego nonostante la relativa fallacia normativa.

La presente tesi si è posta l'obiettivo di analizzare il problema, per cercare di risolvere l'incertezza legata allo status degli autisti del car-hailing tramite l'elaborazione di ipotesi finali riguardanti le possibili soluzioni da adottare dal punto di vista legislativo. Inoltre, in modo indiretto, l'elaborato vuole mettere in guardia di fronte ai cambiamenti sul mercato del lavoro apportati dall'innovazione tecnologica. Sebbene l'utilizzo di sistemi informatici e digitali, oltre che di tecnologie sempre più avanzate, abbia facilitato e continuerà a facilitare i processi produttivi delle aziende, non bisogna dimenticare che questi elementi possono creare

delle esternalità negative che possono intaccare le fasce di lavoratori meno tutelati dal sistema normativo. È giusto che lo Stato e le aziende sostengano il progresso, ma è altrettanto importante che esso sia accompagnato dal consolidamento del welfare, al fine di non provocare un aumento del tasso di disoccupazione e di conciliare al meglio le esigenze dell'industria e quelle dei lavoratori.

Bibliografia

AKERLOF, George, “The Market for ‘Lemons’: Quality Uncertainty and the Market Mechanism”, in *Quarterly Journal of Economics*, Vol.4, No.3, 1970, p.488.

AN, Zijing 安子靖, *Gongxiang jingji xia laodong guanxi de rending yanjiu – yi Hulianwang wangyueche wei fenxi lanben* 共享经济下劳动关系的认定研究——以互联网约车为分析蓝本 (Identification of Labor Relations under Sharing Economy——Centers on the Car-Hailing Service), Master Degree Thesis, Soochow University, 2017.

BAI, Tingyu 柏亭羽, “Hulianwang + xin yetai xia laodong guanxi de rending” 互联网 + 新业态下劳动关系的认定 (The Identification of Labor Relations Under the New Situation of “Internet Plus”), in *Journal of Hubei Engineering University*, Vol. 38, No. 5, 2018, pp. 94-99.

BARDHI, Fleura, ECKHARDT Giana M., “Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing”, in *Journal of Consumer Research*, Vol. 39, No. 4, 2012, pp. 881-898.

BECKER, Jeffrey, ELFSTORM, Manfred, *The Impact of China's Labor Contract Law on Workers*, International Labor Rights Forum, 2010.

BOTSMAN, Rachel, ROGERS, Roo, *Il consumo collaborativo. Ovvero quello che è mio è anche tuo*, tr. Ballerio, Milano, FrancoAngeli s.r.l., 2017.

CAO, Shi-peng et al, “Sharing Economy Encountered Legal Quagmire: When Private Cars Entered the Taxi Market”, in *International Journal of Humanities and Social Science*, Vol. 6, No. 1, 2016, pp. 145-154.

CHANG, Kai 常凯, *Laodongfa* 劳动法 (La legge sul lavoro), Gaodeng jiaoyu chubanshe, 2011.

CHANG, Kai, BROWN, William, “The transition from individual to collective labour relations in China”, in *Industrial Relations Journal*, Vol 44, No. 2, 2013, pp. 102-121.

CHEN, Bing 陈兵, CHENG, Qian 程前, “Fengxiang jingji dui shoishou chili xiandaihua de tiaozhan yu yingdui” 分享经济对税收治理现代化的挑战与应对 (Challenges of Sharing Economy and Countermeasures to the Modernization of Taxation Governance in Mainland China), in *Journal of Northeastern University (Social Science)*, Vol. 20, No. 5, 2018, pp. 505-512.

CHEN, Julie Yujie, “Platform Economies: The Boss’s Old and New Clothes”, in *Made in China*, No. 3, 2018, pp. 46-49.

CHENG, Zhimin et al, “The Impact of China’s New Labour Contract Law On Socioeconomic Outcomes for Migrant and Urban Workers”, in *Human Relations*, Vol. 68, No. 3, 2014, pp. 329-352.

China Internet Information Center, *Statistical Report on Internet Development in China*, 2018.

CODAGNONE, Cristiano, MARTENS, Bertin, *Scoping the Sharing Economy: Origins, Definitions, Impact and Regulatory Issues*, Institute for Prospective Technological Studies Digital Economy Working Paper, 2016.

COLANGELO, Alberto, TERSIGNI, Marta, *Dalla parte della Sharing*, 2017.

Commissione Europea, *Un'agenda europea per l'economia collaborativa*, Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni, SWD 184, 2016.

Commissione Europea, *Study to Monitor the Economic Development of the Collaborative Economy at sector level in the 28 EU Member States*, Final report, 2018.

CUSUMANO, Michael A., "The Sharing Economy Meets Reality", *Communications of the ACM*, Vol. 61, No. 1, 2018, pp. 26-28.

DETTI, Tommaso, LAURICELLA, Giuseppe, *Le origini di internet*, Milano, Bruno Mondadori, 2013.

DING, Hongjun 丁红军, SHANG, Xin 尚欣, "Wangyueche zhi'an fengxian fangkong" 网约车治安风险防控 (Prevention and Control of the Public Security in Car-Hailing), in *Tianjin Legal Science*, No. 2, 2018, pp.107-111.

DURDEN, Tyler, *A Primer On The "Global Sharing Economy" In 20 Charts*, "ZeroHedge", 2017, <https://www.zerohedge.com/news/2017-07-24/primer-global-sharing-economy-20-charts>, accesso: 17.10.2018.

DYAL-CHAND, Rashmi, "Regulating Sharing: The Sharing Economy as an Alternative Capitalist System", in *Tulane Law Review*, Vol. 90, No. 2, 2015, pp. 241-309.

ERTS, Myriam, "It's not my fault, I am in the right! Exploration of neutralization in the justification of the support and use of a controversial technological collaborative consumption service", in *Technological Forecasting & Social Change*, No. 134, 2018, 254–264.

FRENKEN, Koen, SCHOR, Juliet, "Putting the sharing economy into perspective", in *Environmental Innovation and Societal Transitions*, No. 23, 2017, pp. 3–10.

GOBBLE, MaryAnne M., "Defining the Sharing Economy", in *Research-Technology Management*, Vol. 60, No. 2, 2017, pp. 59-63.

GONG, Jing et al, *Uber Might Buy Me a Mercedes Benz: An Empirical Investigation of the Sharing Economy and Durable Goods Purchase*, 2017.

GRIFFITH, Denni A. et al, "Investigating the mediating effect of Uber's sexual harassment case on its brand: Does it matter?", in *Journal of Retailing and Consumer Services*, 2018, No. 43, pp. 111–118.

HALL, Jonathan, KRUEGER, Alan B., An Analysis of the Labor Market for Uber's Driver-Partners in the United States, in *ILR Review*, Vol. 71, No. 3, pp. 705-732.

HAMARI, Juho et al, “The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption”, in *Journal of the Association for Information Science and Technology*, Vol. 69, No. 9, 2016.

HANNÁK, Anikó et al, “Bias in Online Freelance Marketplaces: Evidence from TaskRabbit and Fiverr”, in *CSCW '17 Proceedings of the 2017 ACM Conference on Computer Supported Cooperative Work and Social Computing*, 2017, pp. 1914-1933.

HARDING, Simon et al, “Taxi apps, regulation, and the market for taxi journeys”, in *Transportation Research Part A*, 2016, No. 88, pp. 15–25.

HAWKINS, Andrew, “Didi, ride-sharing giant of China, overhauls service after passenger is killed”, 2018, <https://www.theverge.com/2018/5/16/17361828/didi-chuxing-app-overhaul-passenger-death>, accesso: 15-01-2019.

HAWKSWORTH, J. et al, *The Sharing Economy – sizing the revenue opportunity*, PricewaterhouseCoopers, 2014.

HE, Minghua 贺明华, LIANG, Xiaobei 梁晓蓓, “Gongxiang jingji moshi xia pingtai ji fuwu tigongfang de shengyu dui xiaofeizhe chixu shiyong yiyuan de yingxiang – jiyu Didi chuxing pingtai de shizheng yanjiu” 共享经济模式下平台及服务提供方的声誉对消费者持续使用意愿的影响——基于滴滴出行平台的实证研究 (Effect on Platform’s and Service Providers’ Reputation on Consumers’ Continuous Intention to Use a Sharing Option in the Context of Sharing Economy – An Empirical Study Based on Didi Chuxing Platform), in *Reform of Economic System*, No. 2, 2018, pp. 85-92.

HE, Qin 何勤 et al, “Gongxiang jingji pingtaxing linghuo jiuye renyuan de renliziyuan fuwu cuangxin yanjiu – jiyu mo laowu pingtaixing wangzhan de diaocha fenxi” 共享经济平台型灵活就业人员的人力资源服务创新研究——基于某劳务平台型网站的调查分析 (Research on Human Resource Service Innovation of Flexible Employment under The Sharing Economy - Based on The Survey of The “X Labor Network”), in *Zhongguo renliziyuan kaifa*, No. 12, 2017, pp. 148-155.

HENTEN, Anders, WINDEKILDE, Iwona, *Transaction costs and the sharing economy*, 26th European Regional ITS Conference, Madrid, 2015.

HOU, Liyang, “Destructive sharing economy: A passage from status to contract”, in *Computer law & security review*, 2018, No. 34 pp. 965–976.

HUANG, Yueqin 黄越钦, *Laodongfa xinlun 劳动法新论* (Nuove teorie sulla Legge sul lavoro), Zhongguo zhengfa daxue chubanshe, 2003.

Innoinsights, “Shishi Beijing wangyuche guanli xingui” 7.1 实施北京网约车管理新规：违规运营将被暂扣车辆、驾驶证 (Nuove regole per l’amministrazione del car-hailing dall’1 luglio: la confisca temporanea del veicolo e della patente per il trasporto illegale), 2018, <http://inno.caijing.com.cn/20180531/4462975.shtml>, accesso: 15-01-2019.

International Labour Organization, *Policies and Regulations to Combat Precarious Employment*, 2011.

JACQUET, Anne, “A power struggle in the taxi industry: a challenge for Uber and Lyft regarding their Service clauses”, in *PM World Journal*, Vol. 7, No. 2, 2018.

JIANG, Nan 姜楠, “Didi chuxing chezhu fazui qingkuang pilu” 滴滴出行车主犯罪情况披露 (La criminalità degli autisti di Didi Chuxing), *Chinacourt*, 2018, <http://bjhdfy.chinacourt.org/public/detail.php?id=5404>, accesso: 12-01-2019.

LI, Hui 李慧, “Wangyueche anquan fengxian fangkong yanjiu” 网约车安全风险防控研究 (Research on Risk Prevention and Control of Online Car-Hailing Safety), in *Journal of Shangxi Police College*, Vol. 25, No. 4, 2017, pp. 32-36.

LI, Yanan 李雅男, “Wangyueche pingtai falü diwei yu zeren chengdan” 网约车平台法律地位再定位与责任承担 (Reflection on the Legal Status of Internet License Platform), in *Hebei Law Science*, Vol. 36, No. 7, 2018, pp. 112-126.

LIU, Shujing 刘淑静, “Pingtai qiye de linghuo yonggong yanjiu – yi Didi dache weili” 平台企业的灵活用工研究——以滴滴打车为例 (Research on the Flexible Employment of Platform Enterprises——Taking Didi Taxi as an Example), in *Zhongxiao qiye guanli yu keji*, No. 6, 2018, pp. 29-30+33.

LIN, Zhijie, TAN, Yong, *An Empirical Analysis of Platform Regulation in the Sharing Economy*, 2017.

LIU, Yupeng, YANG, Yutao, “Empirical Examination of Users’ Adoption of the Sharing Economy in China Using an Expanded Technology Acceptance Model”, in *Sustainability MDPI*, No. 10, 2018, pp. 1-17.

LIU, Zhiqiang, “Institution and inequality: the hukou system in China”, in *Journal of Comparative Economics*, No. 33, 2005, pp. 133-157.

LU, Fangwei 卢方卫, “Fenxiang jingji beijing xia renliziyuan guanli de tiaozhan yu duice” 分享经济背景下人力资源管理的挑战与对策 (Challenges and Countermeasures of Human Resource Management Under the Background of Sharing Economy), in *Journal of Jiangsu College of Engineering and Technology*, Vol. 16, No. 2, 2016, pp. 67-69.

LU, Yin 陆胤, Li Shengnan 李盛楠, “Fenxiang jingji moshi dui chuantong laodong guanxi de tiaozhan – Meiguo Uber an hexie deyixie jiejian” 分享经济模式对传统劳动关系的挑战——美国 Uber 案和解的一些借鉴 (The Challenge of The Sharing Economy to The Traditional Labor Relationship——The Reference to The U.S. Uber Case), in *Laodong guanxi*, No. 8, 2016, pp. 45-51.

LUO, Huan Huan 罗欢欢, “You yiqi shunfengche yuhai an, sinian 50 qi xingqinfan anli” 又一起顺风车遇害案, 四年 50 起性侵犯案例, 滴滴如何整改 (Altro caso di omicidio, e più di 50 casi di molestia in quattro anni: Didi come migliorerà le cose?), *Southern Weekly*, 2018, <http://www.infzm.com/content/138782>, accesso: 15-01-2019.

MA, Qian Yao 马倩瑶, NIU, Weina 牛伟娜, “Qiantan ‘zhuanche lei’ Gongxiang jingji de renliziyuan guanli zhuanxing – yi X dache ruanjian weili” 浅谈“专车类”共享经济的人力资源管理转型——以 X 打车软件为例 (Discorso generale sulla trasformazione della gestione delle

risorse umane nel car-hailing – con l'esempio di un software di car-hailing), in *Xiandai yingxiao*, No. 12, 2016, pp. 98-99.

MARTIN, Chris B., “The sharing economy: A pathway to sustainability or a nightmarish form of neoliberal capitalism?”, *Ecological Economics*, No. 121, 2016, pp. 149-159.

MENG, Ruisi 孟睿思, YANG, Yijing 杨一婧, “Fengxiang jingji zai zhongguo de xingqi” 分享经济在中国的兴起 (L'ascesa in Cina della Sharing Economy), in *Zhongguo jingji baogao*, No.9, 2014, pp. 109-111.

MENG, Xianyu 孟现玉, “Pingtai jingjixia laodong guanxi rending biao zhun de chongsu” 平台经济下劳动关系认定标准的重塑 (Reshaping the Identification Standard of Labor Relations under the Platform Economics), in *Henan caijing zhenfeng daxue xuebao*, No. 3, 2018.

MITTENDORF, Christoph, *The Implications of Trust in the Sharing Economy – An Empirical Analysis of Uber*, Proceedings of the 50th Hawaii International Conference on System Sciences, 2017.

MUÑOZ, Pablo, COHEN, Boyd, “Mapping out the sharing economy: A configurational approach to sharing business modeling”, in *Technological Forecasting and Social Change*, No. 125, 2017, pp. 21-37.

MURILLO, David et al, “When the sharing economy becomes neoliberalism on steroids: Unravelling the controversies”, in *Technological Forecasting & Social Change*, 2017, No. 125, pp. 66–76.

NARASIMHAN, Chakravarthi, “Sharing Economy: Review of Current Research and Future Directions”, in *Customer Needs and Solutions*, Vol. 5, No. 1-2, 2018, pp. 93-106.

National Bureau of Statistics of China, *Statistical Communiqué of the People's Republic of China on the 2017 National Economic and Social Development*, 2018, http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/201802/t20180228_1585666.html, accesso: 18-10-2018.

Nielsen, *Global Survey of Share Communities Q3*, 2013, <https://www.nielseninsights.it/wp-content/uploads/2014/06/Nielsen-Global-Share-Community-Report-May-2014.pdf>, accesso: 15-10-2018.

NOSKO, Chris, TADELIS, Steve, *The Limits of Reputation in Platform Markets: An Empirical Analysis and Field Experiment*, NBER Working Paper, No. 20830, 2015.

OVERGOOR, Jan et al, *Trust Propagation with Mixed-Effects Models*, Association for the Advancement of Artificial Intelligence, 2012.

PENG, Qianwen 彭倩文, CAO, Dayou 曹大友, “Shi laodong guanxi haishi laowu guanxi? - Yi Didichuxing wei li jiexi Zhongguo qingkuang xia Hulianwang Wangyueche zuche pingtai de guyong guanxi” 是劳动关系还是劳务关系?——以滴滴出行为例解析中国情境下互联网约租车平台的雇佣关系 (Is the Labor Relations or the Service Relations?——Analyze the Online Car Booking Platform's Nature of Employment Relations in China by the Example of Didi), in *Laodong guanxi*, No. 2, 2016, pp. 93-97.

- PETROPOULOS, Georgios, “An economic review of the collaborative economy”, in *Policy Contribution*, No. 5, 2017.
- PricewaterhouseCoopers LLP, *Consumer Intelligence Series: The Sharing Economy*, 2015.
- PricewaterhouseCoopers GmbH, *Share Economy 2017: The New Business Model*, 2018.
- PROSERPIO Davide, ZERVAS, Georgios, “Online reputation management: Estimating the impact of management responses on consumer reviews”, in *Marketing Science*, Vol.36, No. 5, 2017, pp. 645-812.
- QUAN, Xiangrong 全湘溶, MO, Lijuan 莫莉娟, “Fengxiang jingji fazhan zhong ruogan redian wenti de yanjiu” 分享经济发展中若干热点问题的研究 (Research on some key issues about sharing economy, in *Dianxinwang jishu*, No. 10, 2016, pp. 56-62.
- RANCHORDAS, Sofia, “Public Values, Private Regulators: Between Regulation and Reputation in the Sharing Economy”, in *University of Groningen Faculty of Law Research Paper Series*, No. 27, 2018.
- RANJABARI, Meisam et al, “Conceptualizing the Sharing Economy through Presenting a Comprehensive Framework”, in *Sustainability*, No. 10, 2018, pp. 1-24.
- ROCHET, Jean-Charles, TIROLE, Jean, “Two-sided markets: a progress report”, in *RAND Journal of Economics*, Vol. 37, No. 3, 2006.
- SCHOR, Juliet, “Debating the Sharing Economy”, *Great Transition Initiative*, 2014.
- SLEE, Tom, *What's yours is mine: against the Sharing economy*, New York and London, OR books, 2015.
- SMITH, Aron, *Gig Work, Online Selling and Home Sharing*, Pew Research Center, 2016.
- SPRAGUE, Robert, “Worker (Mis)Classification in the Sharing Economy: Trying to Fit Square Pegs in Round Holes”, in *31 A.B.A. Journal of Labor & Employment Law*, No. 53, 2015.
- State Information Center, *Zhongguo gongxiang jingji fazhan niandu baogao* 中国共享经济发展年度报告 (Resoconto annuale sullo sviluppo della Sharing economy in Cina), 2017.
- State Information Center, *Zhongguo gongxiang jingji fazhan niandu baogao* 中国共享经济发展年度报告 (Resoconto annuale sullo sviluppo della Sharing economy in Cina), 2018.
- STEMLER, Abbey, *Feedback Loop Failure: Implications for the Self-Regulation of the Sharing Economy*, Kelley School of Business Research Paper, No. 16-29, 2017.
- STIGLIC, Mitja et al, “Making dynamic ride-sharing work: The impact of driver and rider flexibility”, in *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, No. 91, 2016, pp. 190-207.

SUNDARARAJAN, Arun, *The Sharing Economy: The End of Employment and the Rise of Crowd-based Capitalism*, The MIT Press, 2016.

TANG, Zhengxu 唐正旭, “Qufen chenglan guanxi yu laowu guanxi de moxing gouzao” 区分承揽关系与劳务关系的模型构造 (Differenziare tra le modalità di lavoro autonomo e lavoro parasubordinato), *Chinacourt*, 2018, <https://www.chinacourt.org/article/detail/2018/03/id/3250081.shtml>, accesso: 14-12-2018.

The Center for Global Enterprise, “The Rise of the Platform Enterprise: A Global Survey”, in *The Emerging Platform Economy Series*, No. 1, 2016.

TNS Political & Social, “The use of the collaborative economy”, *Flash Eurobarometer 467*, 2018.

VAUGHAN, Robert, DAVERIO, Raphael, *Assessing the size and presence of the collaborative economy in Europe*, PWC UK, 2016.

WANG, Hainan et al, “China’s New Labour Contract Law: is China moving tow”, in *Third World Quarterly*, Vol. 30, No. 3, 2009, pp 485-501.

WANG, Hongli 王红丽, CHEN, Zhuo 陈茁, “Gongxiang jingji zhong xinren dui yueche chuxing yiyuan de yingxiang jizhi – jiyu anli yanjiu de dingliang fenxi” 共享经济中信任对约车出行意愿的影响机制——基于案例研究的定量分析 (Impact Mechanism of Trust on the Willingness of Calling a Taxi in the Sharing Economy: Quantitative Analysis Based on a Case Study), in *Journal of Management Case Studies*, Vol. 10, No. 6, 2017, pp. 616-632.

WANG, Qian 王倩, “Didi ‘xuean fengbo’: shuohao de ‘meihaochuxing’ ne?” 滴滴“血案风波”: 说好的“美好出行”呢? (La crisi dei casi di omicidio di Didi: che ne è stato del “trasporto bellissimo?”), in *Shangxueyuan*, 2018, pp. 75-77.

WANG, Xianyong 王显勇, XIA, Qing 夏晴, “Gongxiang jingji pingtai xia de wangyuegong naru gongshang baoxian de lilun yiju yu zhidu gouxiang” 共享经济平台下的网约工纳入工伤保险的理论依据与制度构想 (Concetti e prove per l’integrazione delle attività delle piattaforme di car-hailing della Sharing Economy nel sistema per la protezione contro gli infortuni sul lavoro), in *Shehui baoxian*, No. 6, 2018, pp. 49-53.

WANG, Yue 王月, “Wangyueche yinfa de zhian wenti ji duice yanjiu” 网约车引发的治安问题及对策研究 (Analisi dei problemi e delle contromisure della sicurezza generati dal car-hailing), in *Shehui guan cha*, No. 12, 2018, pp. 147-149.

World Economic Forum, *Collaboration in Cities: From Sharing to ‘Sharing Economy’*, white paper, 2017.

WU, Xuyun 吴旭云, LONG, Rui 龙睿, “Fenxiang jingji beijing xia de Woguo qiche zulinye fazhan lujing tansuo” 分享经济背景下的我国汽车租赁业发展路径探讨 (Exploration on the Development Path for Car Rental Business in China under the Background of Sharing Economy), in *Journal of Anhui Business College*, No. 3, 2017, pp. 11-14.

XIA, Limin 夏利民, WANG, Yunpeng 王运鹏, “Lun wangyueche pingtai de qinquan zeren” 论网约车平台的侵权责任 (Research on the Tort Liability of the online Car-hailing Service Platform), in *Henan Caijing Zhengfa Daxue xuebao*, No. 6, 2017, pp. 102-110.

XIA, Qingyun 夏青云, “Gongxiang jingji shidai beijing xia de laodong guanxi xin changtai” “共享经济”时代背景下的劳动关系新常态 (Le nuove condizioni del rapporto di lavoro nell’era della Sharing Economy), in *Haixia Kexue*, No. 4, 2018, pp. 19-20.

XIAO, Feng 肖峰, “Xinxi wenming yu gongxiang fazhan de neizai guanlian” 信息文明与共享发展的内在关联 (The Internal Relationship between Information Civilization and Shared Development), in *Journal of Changsha University of Science and Technology*, Vol. 32, No. 6, 2017, pp. 1-9.

XIONG, Bo 熊波, “‘Laodong hetong fa’ dui laodongli shichang ‘linghuoxing’ yingxiang bianxi” 《劳动合同法》对劳动力市场“灵活性”影响辨析 (Analisi sull’influenza che la Legge sui contratti di lavoro ha avuto sulla ‘flessibilità’ del mercato del lavoro), in *Chinalabor*, No. 8, 2018, pp. 64-71.

YANG, Jinliang 杨金亮 et al, “Fenxiang jingji dui shuishou de yingxiang ji shuishou yingdui” 分享经济对税收的影响及税收应对 (Impacts of A Sharing-economy on Tax System and Its Countermeasures), in *Yanjiu tanxiu*, No. 5, 2017, pp. 46-50.

YANG, Shuai et al, “Why are customers loyal in sharing-economy services? A relational benefits perspective”, in *Journal of Services Marketing*, Vol. 31. No. 1, 2017, pp. 48-62.

YARAGHI, Niam; RAVI, Shamika, *The Current and Future State of the Sharing Economy*, Brookings India IMPACT Series, No. 03, 2017.

YE, Jianbo 叶剑波, “Fenxiang jingji shidai renliziyuan guanli de tiaozhan” 分享经济时代人力资源管理的挑战 (Challenges of Human Resource Management in the Sharing Economic Times), in *Zhongguo renli ziyuan kaifa*, No. 23, 2015, pp. 6-9.

YIU, Enoch, *Chinese consumers most likely to use sharing economy, least likely to buy insurance, survey finds*, “South China Morning post”, 2018, <https://www.scmp.com/business/banking-finance/article/2141136/chinese-consumers-most-likely-use-sharing-economy-least>, accesso: 03-11-2018.

ZERVAS, Georgios et al, *A First Look at Online Reputation on Airbnb, Where Every Stay is Above Average*, 2015.

ZHANG, Chi 张驰, WANG, Dan 王丹, “Fenxiang jingji xia de zuzhi biange he yuangong juese dingwei – jiyu Haierchexiaowei” 分享经济下的组织变革和员工角色定位——基于海尔车小微的案例研究 (Organizational Reform and Employees’ Roles and Orientations in Sharing Economy—— A Case Study of Haier Vehicle Micro-enterprise), in *Zhongguo renli ziyuan kaifa*, No. 6, 2016, pp. 12-19.

ZHANG, Hao 张浩, ZHU, Peifeng 朱佩枫, “Gongxiang jingji xia de xinyong fengxian kongzhi yanjiu” 共享经济下的信用风险控制研究 (Study on Credit Risk Control under the Sharing Economy), in *Lilun yanjiu*, No. 9, 2018, pp. 8-12.

ZHANG, Hongxiao 张红霄, “Wangyueche de qinquan zeren falü wenti yanjiu – yi jiaotong shigu weili” 网约车的侵权责任法律问题研究——以交通事故为例 (Research on Legal Issues of Tort Liability of Online Car-hailing——Taking Traffic Accidents as an Example), in *Yunnan Jingguan Xueyuan xuebao*, No. 5, 2018, pp. 109-113.

ZHANG, Xiaorong 张孝荣, YU, Dian 俞点, “Gongxiang jingji zai woguo fazhan de qushi yanjiu” 共享经济在我国发展的趋势研究 (A Study on the Development of Sharing Economy in China), in *Journal of Xinjiang Normal University(Philosophy and Social Sciences)*, Vol. 39, No. 2, 2018, pp. 132-146.

ZHAO, Daozhi 赵道致, YU, Shunyi 徐顺怡, “Wangyueche guankong zhidu dui xiaofeizhe shiyong yiyuan de yingxiang yanjiu” 网约车管控制度对消费者使用意愿的影响研究 (An Empirical Study on the Effect of Online Car-hailing Control Institution on Customer Behavior Intention), in *Journal of WUT (Information and Management Engineering)*, Vol. 40, No. 5, 2018, pp. 503-508.

ZHAO, Jinghua 赵景华 et al, “Fenxiang jingji yetai xia zhengfu jianguan de chayihua celüe yanjiu” 分享经济业态下政府监管的差异化策略研究 (Research on the Operational Logic and Differentiated Regulatory Strategy of Sharing Economy in China), in *Tansuo yu Zhengming*, No. 6, 2017, pp. 75-79.

ZHEN, Yu, “Case Study of the Uber Failure in China: A Technoethical Analysis”, 2018.

ZHOU, Jie 周洁, “Didi hai neng gei ni anquan ma?” 滴滴还能给你安全吗? (Didi può ancora garantire sicurezza?), *Xinmin Weekly*, 2018, <http://www.xinminweekly.com.cn/fengmian/2018/05/31/10318.html>, accesso: 15-01-2019.

ZHU, Fei 朱飞, HU, Ruibo 胡瑞博, “Qiye laodong guanxi guanli yanjiu zai Zhongguo: Gaibian kaifang 40 nian lai yanjiu de huigu yu shuping” 企业劳动关系管理研究在中国: 改革开放 40 年来研究的回顾与述评 (Enterprises Labor Relations Management Research in China: Literature Review for Forty Years), in *Human Resources Development of China*, Vol. 35, No. 10, 2018, pp. 83-96.

ZHU, Guowei et al, “Enhancing the development of sharing economy to mitigate the carbon emission: a case study of online ride-hailing development in China”, *International Society for the Prevention and Mitigation of Natural Hazards*, Vol. 91, No. 2, 2018, pp. 611-633.

QUYUN, Tianqi 屈云天齐, ZHU, Lei 朱瑾, “Gongxiang jingji xia de renliziyuan guanli gaijin celüe yanjiu” 共享经济下的人力资源管理改进策略研究——以网约车为例 (Analisi delle strategie per il miglioramento nella gestione delle risorse umane della Sharing Economy – con l’esempio del car-hailing), in *Xiandai shangye*, No. 27, 2018, pp. 59-60.

ZOU, Mimi. ‘The Regulatory Challenges of ‘Uberization’ in China: Classifying Ride-Hailing Drivers’, in *International Journal of Comparative Labour Law and Industrial Relations*, Vol. 33, No. 2, 2017, pp. 269–294.

ZUO, Wenming 左文明, CHEN, Huaqiong 陈华琼, “Fenxiang jingji moshi xia jiyu TRIZ lilun de fuwu chuangxin” 分享经济模式下基于 TRIZ 理论的服务创新 (Service Innovation in the Sharing Economy Environment: A TRIZ Perspective), in *Nankai Business Review*, Vol. 20, No. 5, 2017, 175-184.

Sitografia

Cbinsights, <https://www.cbinsights.com/research-unicorn-companies>.

China Labour Bulletin, <https://clb.org.hk/>.

Credit China, www.creditchina.gov.cn.

Marx21, <http://www.marx21.it/index.php/internazionale/cina/29331-i-salari-cinesi-stanno-%20superando-quelli-europei>.

National Bureau of Statistics of China,
http://www.stats.gov.cn/english/PressRelease/201801/t20180118_1574943.html.

Parlamento europeo, <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2017-0195+0+DOC+XML+V0//IT>

The Paper, https://m.thepaper.cn/newsDetail_forward_2861096.

Uber law suit, <https://www.uberlawsuit.com/>.

Web-strategist, <http://www.web-strategist.com/blog/2014/12/07/collaborative-economy-honeycomb-2-watch-it-grow/>.

Who's Driving you, <http://www.whosdrivingyou.org/rideshare-incidents>.

Worldometers, <http://www.worldometers.info/world-population/china-population/>.

Per la consultazione delle leggi e dei documenti legislativi, sono stati usati i seguenti siti:

Law Info China, <http://www.lawinfochina.com/display.aspx?lib=law&id=3416&CGid=>.

Leggi cinesi, <http://www.leggicinesi.it/>.

Ministero delle risorse umane e della sicurezza sociale (Repubblica popolare cinese),
<http://www.mohrss.gov.cn/>.

Ministero dell'Industria e della tecnologia dell'informazione (Repubblica popolare cinese),
<http://www.miit.gov.cn/index.html>.

Ministero dei trasporti (Repubblica popolare cinese), <http://www.mot.gov.cn/>.