

TEMA

*Lavoro e contrattazione nell'era digitale*

# Le mobilitazioni dei fattorini della *gig economy* in Italia: forme organizzative e implicazioni per la rappresentanza

Arianna Tassinari, Vincenzo Maccarrone\*

## 1. Introduzione

La sentenza del Tribunale del lavoro di Torino dell'11 aprile 2018, che ha stabilito che i fattorini dell'azienda tedesca di consegne di cibo a domicilio Foodora non possano essere considerati lavoratori subordinati, ha riaperto il dibattito in Italia sulla *gig economy*, la cosiddetta «economia dei lavoretti»<sup>1</sup>. Nell'autunno 2016 i fattorini (i cosiddetti *riders*) di Foodora avevano infatti messo in atto il primo sciopero della *gig economy* in Italia, portando sotto la luce dei riflettori le condizioni di lavoro estremamente precarie che si nascondono dietro la patina innovativa associata a questo nuovo settore (Tassinari, Maccarrone 2017a). A più di un anno dalla prima protesta dei lavoratori torinesi, la consapevolezza delle problematiche legate a un settore

\* Arianna Tassinari è dottoranda in Relazioni industriali presso la Warwick Business School, University of Warwick; Vincenzo Maccarrone è dottorando in Relazioni industriali presso la Smurfit Graduate School of Business, University College Dublin.

<sup>1</sup> È necessario sottolineare che dalla data di stesura di questo contributo (aprile 2018) ci sono stati sviluppi significativi riguardo alle ipotesi di regolamentazione dei rapporti di lavoro nella *gig economy* in Italia che non sono trattati nel testo. In seguito all'insediamento del governo Conte a fine maggio 2018, il neoministro del Lavoro Luigi Di Maio, dopo un confronto con alcuni «sindacati metropolitani» di fattorini auto-organizzati (tra cui Riders' Union Bologna e Deliverance Milano) ha annunciato il 14 giugno 2018 l'intenzione di intervenire tramite decreto legge per introdurre l'obbligo per le piattaforme di assumere i propri lavoratori tramite contratti di lavoro subordinato. Dopo le proteste delle piattaforme stesse e le richieste da parte dei sindacati confederali di essere inclusi nelle discussioni sul merito, il ministro ha poi annunciato il 18 giugno che la questione sarà invece trattata in un tavolo di contrattazione tra il governo, le piattaforme, i collettivi auto-organizzati dei *riders* interessati a partecipare al processo e i sindacati confederali (Magnani 2018). Questi recenti sviluppi, i cui esiti rimangono per ora sconosciuti, confermano comunque il trend da noi osservato riguardo all'allargamento della costellazione di attori delle relazioni industriali nel settore della *gig economy* italiana oltre l'alveo del sindacalismo sia confederale che di base.

ancora scarsamente regolato è aumentata, anche se il giudizio del Tribunale di Torino dimostra che la via per ottenere condizioni lavorative migliori da parte dei lavoratori della *gig economy* sarà lunga e irta di ostacoli. Nel frattempo le proteste dei lavoratori del settore si sono allargate ad altre città e aziende: da Torino la protesta si è infatti diffusa anche a Milano e a Bologna, coinvolgendo altre imprese del settore come Deliveroo e Glovo. Benché vi siano stati alcuni contatti sia con i sindacati di base sia con quelli tradizionali, i *riders* sono rimasti finora sostanzialmente auto-organizzati, creando collettivi autonomi in ogni città interessata dalle proteste. Le mobilitazioni dei *riders* del settore della consegna cibo in Italia ci offrono uno spunto per studiare gli ostacoli e le potenzialità per l'organizzazione collettiva dei lavoratori nella *gig economy*.

Affrontiamo questa tematica sulla base di una serie di interviste semi-strutturate da noi condotte a partire dall'autunno del 2016 con lavoratori, attivisti e sindacalisti nel settore del *food delivery* a Torino, Bologna e Milano e sull'osservazione partecipante di alcune assemblee dei *riders* tenutesi a livello nazionale ed europeo. Questi dati sono corroborati dall'analisi dei documenti prodotti dai *riders* e dai numerosi contributi prodotti dai media sul tema.

L'articolo è strutturato come segue. Nella prima parte (par. 2) descriviamo il modello di organizzazione del lavoro delle piattaforme del *food delivery* e le sue implicazioni per le relazioni industriali. A questo segue una descrizione dell'evoluzione delle mobilitazioni dei lavoratori delle piattaforme a Torino, Milano e Bologna. La terza parte infine tratta dei rapporti stabiliti tra i *riders* e le organizzazioni sindacali fino ad oggi e le implicazioni per le forme di rappresentanza. Nell'ultimo paragrafo, le conclusioni.

## **2. Il lavoro nelle piattaforme e le implicazioni per le relazioni industriali**

Sotto l'ombrello dell'economia delle piattaforme si trova una moltitudine di attività lavorative. Fra le varie tipologie proposte per definire queste varie attività (ad esempio, De Groen e al. 2016; Drahokoupil, Fabo 2016) la più efficace a nostro avviso rimane quella che differenzia il *crowdwork* dal *gig work* (De Stefano 2016; Schmidt 2017). Nel primo caso «i lavoratori completano attività lavorative tramite piattaforme online [...] che connet-

tono un numero indefinito di organizzazioni e di individui tramite internet» (De Stefano 2016, p. 462, nostra traduzione). Il più famoso esempio al riguardo è probabilmente quello della piattaforma gestita dalla multinazionale americana Amazon, Amazon Mechanical Turk. Nel caso del *gig work*, «attività lavorative tradizionali come il trasporto, le pulizie e lo sbrigare commissioni vengono organizzate tramite applicazioni controllate da aziende come Uber, Task Rabbit e Handy, che connettono un numero indefinito di organizzazioni e di individui tramite internet» (*Ibidem*, nostra traduzione). Il caso delle piattaforme di consegna cibo come Foodora e Deliveroo, su cui questo contributo si focalizza, ricade ovviamente in questa seconda casistica.

Il modello di business di queste ultime si basa sulla connessione di tre attori diversi: ristoratori, fattorini e clienti finali. I profitti delle piattaforme non si basano solo sulle commissioni pagate dai ristoratori e dai clienti per la consegna, ma anche e soprattutto sulla capacità di ridurre al minimo il costo del lavoro (Magnani 2017). Questo viene ottenuto in primis inquadrando i lavoratori con contratti diversi dal lavoro subordinato, permettendo così alle piattaforme di evitare di pagare i costi connessi alla malattia o alle ferie. Nel caso italiano i fattorini sono generalmente inquadrati in tipologie contrattuali come la collaborazione coordinata e continuativa (co.co.co.) o la collaborazione occasionale, rimanendo dunque fuori a tutt'oggi dal perimetro regolativo della contrattazione collettiva e del diritto del lavoro subordinato (Donini e al. 2017; Faioli 2017; Todolí-Signes 2017). I metodi di remunerazione variano da un pagamento orario a uno a cottimo, ma nella maggior parte dei casi le aziende nel tempo hanno cercato di cambiare il metodo di pagamento nella direzione del cottimo, in modo da spostare maggiormente il rischio di impresa sulle spalle del lavoratore. Infine, solitamente il mezzo di trasporto è fornito dal fattorino stesso e i costi di manutenzione sono sostenuti del tutto o in parte dal lavoratore.

Il modello operativo delle piattaforme di consegna cibo presenta una serie di potenziali ostacoli all'emergere di un'azione collettiva da parte dei lavoratori e ai tentativi dei sindacati di organizzare i lavoratori in questo settore (Kilhoffer e al. 2017; Johnston, Land-Kazlauskas 2018). L'atomizzazione generata dalla natura individuale del processo lavorativo, l'utilizzo di algoritmi per gestire l'organizzazione del lavoro, l'alta precarietà e il limitato accesso ai diritti sindacali sono tutti fattori che influiscono negativamente sulla capacità di mobilitazione collettiva dei lavoratori. Nonostante questi

ostacoli, a partire dal 2016 le mobilitazioni dei lavoratori e delle lavoratrici della *gig economy* si sono moltiplicate in tutta Europa, e i fattorini del *food delivery* sono stati fra i più attivi al riguardo. Ad oggi i lavoratori si sono mobilitati collettivamente con modalità e forme organizzative diverse, ma con richieste spesso simili in Austria, Belgio, Francia, Germania, Italia, Spagna, Paesi Bassi e Regno Unito. Qui ci concentriamo sul caso italiano, dove la mobilitazione dei fattorini di Foodora a Torino si è presto estesa anche ad altre città e ad altre aziende del settore.

### 3. Le mobilitazioni dei lavoratori delle piattaforme in Italia

Le mobilitazioni dei lavoratori della *gig economy* in Italia hanno avuto come epicentro Torino, Milano e Bologna. Inizialmente limitate alla sola azienda tedesca Foodora, si sono poi progressivamente estese ad altre aziende del settore come Deliveroo e Glovo. Benché le mobilitazioni in ciascuna città abbiano avuto uno sviluppo distinto, è possibile identificare alcuni tratti comuni fra di esse, in primis in termini di piattaforme rivendicative.

Si possono infatti identificare quattro principali tematiche su cui si sono innescate le mobilitazioni a partire dal primo sciopero dei fattorini di Foodora a Torino nell'autunno del 2016 (Tassinari, Maccarrone 2017a e 2017b). Il primo riguarda la forma di pagamento: imprese come Foodora e Deliveroo sono passate dall'offrire un pagamento orario a uno a consegna, cercando di spostare il rischio d'impresa sul lavoratore. Il passaggio dal pagamento orario a uno a cottimo è stata una delle cause scatenanti delle mobilitazioni in Gran Bretagna (Tassinari, Maccarrone 2016) e anche in Italia ha avuto una rilevanza fondamentale nel provocare il primo sciopero dei lavoratori torinesi di Foodora nel 2016, così come in quello dei lavoratori di Deliveroo sempre a Torino nella primavera del 2018.

Il secondo riguarda l'inquadramento contrattuale: come ricordato, le aziende del *food delivery* offrono infatti contratti che non prevedono il pagamento della malattia o delle ferie. A partire dalla vertenza dei fattorini torinesi di Foodora, il tema dello status contrattuale è divenuto centrale nelle mobilitazioni dei fattorini. Le argomentazioni dei *riders* vertevano sul fatto che fosse l'azienda ad avere il controllo del processo di lavoro, citando ad esempio il fatto di avere turni prestabiliti, il doversi trovare in luoghi precisi per essere connessi al sistema e ricevere gli ordini, il dover vestire un'uniforma

me aziendale. Successivamente, nel novembre del 2017, i fattorini di Deliveroo di Bologna e Milano hanno presentato un documento con una serie di richieste per l'azienda, fra le quali l'applicazione del contratto nazionale del settore logistico ai *riders*. Dopo le mobilitazioni dell'autunno del 2016, sei fattorini torinesi di Foodora hanno citato l'azienda in giudizio per dimostrare che la loro assunzione come parasubordinati mascherati in realtà un rapporto di lavoro subordinato (Lorenzetti 2017). La sentenza di primo grado emessa dal Tribunale del lavoro di Torino lo scorso 11 aprile 2018 ha però dato ragione all'azienda, negando lo status di subordinazione. In mancanza delle motivazioni della sentenza non siamo in grado di commentare sul merito del giudizio. I fattorini hanno comunque comunicato che faranno appello e che continueranno le loro mobilitazioni.

Collegata al tema del contratto vi è la questione della sicurezza garantita ai fattorini, spesso incentivati a lavorare anche in condizioni meteorologiche avverse che aumentano il pericolo di infortuni (Nasso 2018). La questione ha acquisito maggiore preponderanza nel corso degli ultimi anni e non è un caso che la prima mobilitazione dei fattorini bolognesi nell'autunno del 2017 sia avvenuta in una giornata con condizioni meteo proibitive. Nel febbraio del 2018 Deliveroo ha sostituito i caschi forniti ai suoi *riders* a seguito di un servizio della trasmissione Rai *Presa diretta* che aveva mostrato come alcuni caschi forniti dall'azienda non rispettassero dei parametri di sicurezza Ce (Della Sala 2018). Il tema si collega ovviamente a quello del contratto poiché, come ricordato, forme contrattuali di lavoro parasubordinato non garantiscono il diritto alla malattia pagata in caso di infortunio.

Comune alle mobilitazioni dei *riders* è infine la gestione dell'organizzazione del lavoro tramite algoritmi, spesso opaca. Benché i dirigenti delle aziende della *gig economy* abbiano sovente negato di mettere in atto meccanismi premiali di assegnazione dei turni in base alle performance dei *riders*, monitorate tramite il loro smartphone, i *riders* di varie aziende in varie città hanno denunciato a più riprese proprio il verificarsi di tali meccanismi. Ad oggi la gestione del lavoro e dell'assegnazione dei turni tramite algoritmo rimane una «scatola nera» e la richiesta di maggior chiarezza circa i suoi effetti è stata al centro delle richieste dei fattorini in mobilitazione.

Simili sono state anche le modalità di protesta adottate dai fattorini. In tutti gli «scioperi» a Torino, Milano e Bologna i fattorini si sono disconnessi contemporaneamente dall'applicazione per la ricezione degli ordini, cercando di impattare sulla capacità dell'azienda di effettuare le consegne,

in una dinamica simile a quella verificatasi nel corso delle proteste dei *riders* della *gig economy* nel Regno Unito già nell'estate del 2016 (Woodcock 2016). Molta importanza ha assunto poi la dimensione pubblica della protesta: dall'organizzazione di cortei in bicicletta per sensibilizzare clienti e ristoratori sulle condizioni lavorative dei fattorini fino all'utilizzo dei social media per attivare campagne online volte a colpire la reputazione delle piattaforme.

Simili, infine, le forme organizzative. Infatti, piuttosto che appoggiarsi a sigle sindacali già stabilite, i fattorini in mobilitazione a Torino, Milano e Bologna hanno scelto di organizzarsi tramite collettivi autonomi. Dopo Torino, dove i *riders* si sono organizzati sotto il nome di «Deliverance Project», lo stesso è avvenuto a Milano e a Bologna, dove le proteste e le mobilitazioni sono state organizzate fino ad ora da collettivi di *riders* auto-organizzati («Deliverance Milano» e «Deliveroo Strike Raiders» a Milano e «Riders Union» a Bologna). Questo contrasta con l'esperienza di altri paesi, ad esempio il Regno Unito, il Belgio o i Paesi Bassi, dove i *riders* hanno intessuto rapporti di collaborazione con alcune forze sindacali. A questo dedichiamo la prossima sezione.

#### 4. Le complesse forme della rappresentanza nella *gig economy* italiana

Come si è visto, le rivendicazioni intorno a cui si sono sviluppate le mobilitazioni dei *riders* sono per la maggior parte temi classici dell'azione sindacale: inquadramento contrattuale, salario, salute e sicurezza sul lavoro. A queste si aggiunge il tema della gestione del processo di lavoro tramite algoritmo e l'uso dei dati sulla performance da parte dell'azienda tramite meccanismi di premialità o di punizione non-trasparenti, che l'uso dell'applicazione sullo smartphone facilita. Le forme di azione e di organizzazione collettiva adottate finora dai lavoratori delle piattaforme della *gig economy* rimangono però distinte da quelle proprie sia del sindacalismo di stampo confederale sia del sindacalismo di base. Infatti, piuttosto che appoggiarsi a sigle sindacali già stabilite, i fattorini in mobilitazione a Torino, Milano e Bologna hanno scelto di organizzarsi tramite collettivi autonomi. In tutte e tre le città questi gruppi si sono appoggiati a centri sociali o a circoli, usati come luogo di riunioni, di socialità e di mutualismo (ad esempio l'organizzazione di ciclofficine), mantenendo la propria autonomia organizzativa,

senza intraprendere percorsi di sindacalizzazione con sigle già stabilite. Dalla nostra ricerca empirica condotta soprattutto sul caso di Torino, e poi estesa al contesto di Bologna e Milano, identifichiamo di seguito alcuni fattori particolarmente significativi per spiegare le limitate relazioni emerse fino ad ora tra i *riders* in mobilitazione e le organizzazioni sindacali nel contesto italiano. È importante però specificare che la natura delle relazioni tra collettivi e sigle sindacali è in continua evoluzione e assume contorni diversi in ogni città, per cui ogni tentativo di generalizzazione è necessariamente provvisorio e limitato.

Nel caso dei *riders* torinesi un primo fattore che ha influenzato la natura delle relazioni con le sigle sindacali era la diffidenza espressa dal nucleo di lavoratori più attivi all'inizio della mobilitazione verso i sindacati confederali. Questi erano percepiti da molti degli attivisti intervistati come eccessivamente burocratici e focalizzati sull'avanzamento dei propri interessi piuttosto che di quelli dei lavoratori. Nelle parole di un ex lavoratore di Foodora, il primo nucleo di *riders* auto-organizzati a Torino temeva che con il coinvolgimento dei sindacati confederali «la lotta sarebbe finita a fare tessere ed avere a che fare con un burocrate»<sup>2</sup>. Questa diffidenza da parte dei lavoratori delle piattaforme di consegna nei confronti dei sindacati tradizionali è stata riconosciuta, nelle interviste da noi condotte, anche da diversi sindacalisti di sigle confederali che, con capacità differenti, avevano interagito con i *riders* o seguito le vertenze nelle tre città interessate, e che hanno riconosciuto una generale preferenza da parte di questi lavoratori a «rappresentarsi da soli»<sup>3</sup>.

La diffidenza espressa dai *riders* nei confronti dei sindacati confederali si può ricondurre, da un lato, a fattori generazionali. La maggior parte dei *riders* sono infatti giovani sotto i trent'anni e le difficoltà dei sindacati confederali italiani nel sindacalizzare e acquisire rilevanza tra questa fascia di lavoratori, soprattutto tra i precari, sono ben documentate (Lani 2013; Mattoni, Vogiatzoglou 2014a; Zamponi, Vogiatzoglou 2017). Nei casi dei *riders* delle piattaforme di consegna la nostra ricerca evidenzia però che questa diffidenza è riconducibile anche al background ideologico e politico dei principali attivisti/e che hanno animato il nucleo iniziale delle proteste nelle tre città. Molti attivisti esprimevano infatti diffidenza verso i sindacati con-

<sup>2</sup> Intervista con ex lavoratore Foodora (#1), Torino, marzo 2017.

<sup>3</sup> Intervista con funzionari Nidil-Cgil, Roma, aprile 2017.



federali, visti da alcuni come «parte del problema» a causa della loro «complicità storica» nel favorire la deregolamentazione del mercato del lavoro italiano dal pacchetto Treu in avanti<sup>4</sup>. Nella loro eterogeneità, inoltre, molti dei lavoratori inizialmente più coinvolti nelle mobilitazioni provenivano da esperienze pregresse nei movimenti sociali o studenteschi emersi in Italia in risposta alla crisi e alle politiche di austerità degli ultimi dieci anni (Zamponi e Vogiatzoglou 2017). Di conseguenza avevano non solo esperienza diretta in pratiche di organizzazione collettiva fuori dall'alveo del sindacalismo tradizionale, ma anche una predilezione verso forme organizzative più autonome e autogestite, in cui il controllo sull'andamento della vertenza fosse fermamente nelle mani dei lavoratori stessi.

Un esempio del conflitto tra il principio di auto-organizzazione e di auto-determinazione prediletto dai collettivi dei *riders* e la logica rappresentativa dei sindacati confederali si trova nel caso della vertenza di Foodora a Torino dell'autunno 2016. Secondo diversi attori intervistati, infatti, la distanza tra i *riders* e una delle sigle confederali con cui avevano interagito inizialmente era stata amplificata dalla dissonanza emersa tra le rivendicazioni avanzate dai lavoratori, che ponevano il riconoscimento della subordinazione al centro della loro piattaforma, e la posizione del sindacato, che era invece a quel punto più cauta riguardo all'appropriatezza di questa rivendicazione e ai suoi potenziali «effetti indesiderati» sulla flessibilità oraria<sup>5</sup>. Di fronte a questa dissonanza i *riders* avevano deciso di mantenere le proprie rivendicazioni piuttosto che affidarsi alla supposta autorità del sindacato in materia, sancendo un allontanamento che non è stato ricomposto.

La diffidenza nei confronti dei sindacati confederali espressa dai *riders* non era però necessariamente equivalente a una diffidenza *tout court* verso tutte le forme di sindacalismo. Infatti sia a Torino che a Bologna i collettivi dei *riders* auto-organizzati hanno avuto, nelle prime fasi della mobilitazione, interazioni anche sostanziali con alcuni sindacati di base (Si-Cobas nel caso di Torino e Adl-Cobas nel caso di Bologna), visti dagli attivisti dei collettivi dei *riders* come organizzazioni più orizzontali e dunque potenzialmente più rispettose dell'autonomia organizzativa e rivendicativa dei lavoratori. Questi iniziali contatti non sono risultati in un processo di sindacalizzazione con sigle già pre-esistenti, e a tutt'oggi i *riders* in tutte le tre città rimangono au-

<sup>4</sup> Intervista con attivista Deliverance Milano, Milano, marzo 2017.

<sup>5</sup> Intervista con funzionari Nidil-Cgil, Roma, aprile 2017.

to-organizzati – anche se a Bologna, Riders Union mantiene tutt’ora positive relazioni di collaborazione con Adl-Cobas che riconosce l’autonomia del collettivo dei *riders* e offre loro supporto materiale e legale (cfr. Adl-Cobas 2018).

Secondo la nostra analisi, la mancata confluenza in termini di sindacalizzazione tra i *riders* auto-organizzati e i sindacati di base si può ricondurre, in parte, alla preferenza dei *riders* per forme di organizzazione autonoma, ma anche ad alcune differenze sostanziali di visione strategica tra i due attori; in particolare riguardo alle tattiche da adottare nello sviluppo della vertenza, e riguardo al *framing* dell’identità collettiva dei *riders*. L’analisi empirica evidenzia infatti alcune difficoltà da parte delle organizzazioni sindacali ad adattare i propri «repertori di contenzione» (Tarrow 2011; Della Porta 2013) al contesto della *gig economy* e alle sensibilità e soggettività specifiche dei *riders*. Queste capacità di adattamento da parte dei sindacati dei propri repertori di azione sono quelle che Lévesque e Murray (2010, p. 344) chiamano *learning capabilities*, ovvero capacità di apprendimento, fondamentali per i tentativi di intervento sindacale in settori nuovi. Abbiamo trovato diversi esempi empirici di queste difficoltà nei vari casi.

Ad esempio a Torino, nelle fasi iniziali della vertenza, era emersa una dissonanza tra le tattiche di mobilitazione predilette dai fattorini di Deliverance Project e il repertorio di azione proposto loro dal sindacato di base Si-Cobas a cui si erano inizialmente rivolti. A Torino, come in altre città, il Si-Cobas è infatti prevalentemente attivo nel settore della logistica, specialmente nei magazzini, e i suoi sindacalisti interpretavano il profilo dei *riders*, come quello di lavoratori della logistica a tutti gli effetti, parte del segmento finale della catena del valore delle consegne. Alla luce di questo inquadramento avevano dunque proposto ai *riders* metodi di mobilitazione mutuati dalle lotte nella logistica (cfr. Cillo, Pradella 2018), come ad esempio il blocco fisico dei ristoranti da parte del circuito di Foodora tramite picchetti per interrompere il flusso di consegne. Queste tattiche, però, non coincidevano con il repertorio di azione scelto dai *riders* stessi, che era più eterogeneo. Infatti, da un lato, la disconnessione collettiva dall’applicazione come forma di protesta è equiparabile, *in nuce*, a una forma di sciopero «a gatto selvaggio», e si collega dunque alle forme di lotta proprie del sindacalismo conflittuale. Il ritiro del lavoro come metodo di pressione sull’azienda si accompagna però, nell’azione dei collettivi dei *riders*, ad altre forme di mobilitazione che si collegano più direttamente alle pratiche di mobilitazione dei

collettivi dei lavoratori precari dei primi anni duemila (Mattoni 2012) e alle forme di *digital activism* tramite social media adottate con successo dai movimenti anti-austerità post-2011 (Gerbaudo 2012), piuttosto che alle pratiche del sindacalismo sia confederale che di base. Le manifestazioni con le biciclette in giro per la città, che riprendono la pratica della riappropriazione in massa degli spazi urbani, così come l'uso delle maschere nelle manifestazioni per garantire l'anonimato e l'uso sistematico dei social media per generare pressione sull'azienda e creare un senso di indignazione collettiva, sono tutte pratiche che mirano ad avere un alto impatto simbolico-media-tico, usando in primo luogo la visibilità della vertenza come strumento di pressione e di costruzione di identità collettiva tra i lavoratori e gli altri precari, agendo sulla dimensione «mediatica» della loro attività lavorativa oltre che sul piano materiale.

L'interruzione «fisica» del flusso di consegne dell'azienda tramite la tattica del blocco dei ristoranti non era dunque riconosciuta dai *riders* di Foodora come appropriata alle loro circostanze; nelle parole di un attivista di Deliverance Project: «Noi gli parliamo di apps, facebook, shitstorming e mailbombing e loro ci dicono: “Sì, adesso andiamo là e blocchiamo i ristoranti” [...], strategicamente mi sembra un po' anacronistico»<sup>6</sup>. Questa mancata coincidenza di visione tra i *riders* e il sindacato riguardo alle tattiche di mobilitazione emerge dunque come un fattore significativo che ha determinato una mancata confluenza tra i due attori. Questo si collega a un *mismatch* sul piano dell'identificazione collettiva: mentre i sindacalisti Si-Cobas vedevano i *riders* come lavoratori della logistica, l'identità collettiva sviluppata dai *riders* stessi era più complessa, basata sull'intersezione della loro condizione di lavoratori «digitali» con quella di lavoratori precari. Queste rilevanze empiriche dimostrano l'importanza delle pratiche di formazione dell'identità collettiva dei lavoratori nel plasmare le pratiche di organizzazione collettiva da loro scelte (cfr. Mattoni, Vogiatzoglou 2014b).

Un terzo fattore di problematicità nei rapporti tra *riders* e organizzazioni sindacali è dato dalle difficoltà e dai ritardi che i sindacati, soprattutto confederali, hanno avuto inizialmente nel rispondere all'emergere delle prime vertenze nella *gig economy*. Il fenomeno della *gig economy* ha infatti preso «di sorpresa» la maggior parte dei sindacati italiani che, prima dell'esplosione del caso Foodora a ottobre 2016, salvo alcune eccezioni come la piattaforma

<sup>6</sup> Intervista con ex lavoratore Foodora (#2), Torino, marzo 2017.

Sindacato Networkers della UilTucs, si erano occupati limitatamente del lavoro di piattaforma. La capacità delle organizzazioni sindacali di dare una forma al dibattito pubblico sul tema – quella che Lévesque e Murray (2010, p. 343) definiscono come capacità di *framing* – è stata dunque inizialmente limitata, visto che i sindacati hanno dovuto in primis dedicare tempo a sviluppare la propria comprensione e le proprie posizioni rivendicative su questi temi, soffrendo dunque di un certo ritardo nei loro interventi rispetto allo sviluppo spesso molto veloce delle vertenze. Il lavoro iniziale di influenza sul dibattito pubblico è stato dunque fatto, per la maggior parte, dai lavoratori stessi tramite i propri collettivi. I sindacati confederali hanno iniziato solo recentemente a muoversi pubblicamente su queste tematiche, e ci sono diversi esempi emersi negli ultimi mesi che segnalano importanti tentativi di rimettersi al passo. Ad esempio, la Cgil ha posto la «contrattazione dell'algoritmo» come tema centrale della sua conferenza di programma a gennaio 2018. Questo e altri esempi dimostrano un chiaro tentativo di recuperare parte del terreno perduto su queste tematiche in termini di visibilità e di legittimità, ma scontano un certo ritardo che ne limita parzialmente l'efficacia e la credibilità agli occhi dei lavoratori del settore.

La difficoltà dei sindacati italiani nell'approcciare il tema del lavoro di consegna mediato via app emerge anche dal punto di vista dell'inquadramento settoriale e dai limiti che queste forme di lavoro pongono per gli strumenti della contrattazione collettiva, che a livello istituzionale costituiscono la strategia privilegiata di intervento e di rinnovo dei sindacati confederali italiani, come sottolineato dalla teoria delle *varieties of unionism* (Frege, Kelly 2004). Fino ad ora, infatti, le piattaforme di consegna eludono l'intervento della contrattazione collettiva, a causa della qualificazione contrattuale dei lavoratori come autonomi o parasubordinati. A livello nazionale c'è stato un primo tentativo da parte dei sindacati confederali di approcciare la questione della regolamentazione del lavoro dei ciclofattorini, in occasione del rinnovo del Ccnl del comparto logistica a dicembre 2017, tramite l'inserimento del profilo dei *riders* nelle categorie professionali delineate nel contratto. Questo inserimento però rimane per ora irrilevante a livello pratico, perché nessuna delle aziende del settore è parte di alcuna organizzazione datoriale firmataria del Ccnl o lo applica.

Nonostante i limiti dimostrati fino ad ora dagli interventi, tramite la contrattazione collettiva, i sindacati italiani non hanno d'altro canto ancora messo in atto significative strategie di *organising*, cioè di reclutamento e di

sindacalizzazione attiva di questi gruppi di lavoratori. Questo deriva in parte dalla mancanza di *capabilities* di intervento adeguate, ma anche dall'assenza di forti incentivi istituzionali ad adottare questo tipo di strategie. Come sottolineato anche da Frege e Kelly (2004), infatti, nel contesto istituzionale italiano, a differenza di paesi come il Regno Unito, le sigle confederali sono spesso riconosciute come interlocutori «di diritto» con le istituzioni, sia a livello locale e nazionale sia nelle piattaforme di negoziazione collettiva settoriale, a prescindere dalla densità sindacale; e questo limita i loro incentivi a dialogare direttamente con questi lavoratori. L'intensificazione dei conflitti e delle vertenze negli ultimi mesi ha però portato i sindacati, anche quelli confederali, a realizzare con più chiarezza la necessità di confrontarsi direttamente con questi lavoratori, andando a incontrarli «nei loro spazi»<sup>7</sup>. Ne è un esempio la partecipazione di alcuni rappresentanti di sigle sindacali sia confederali che di base (Cgil, Uil, Adl-Cobas e Usb) alla recente assemblea nazionale dei collettivi dei *riders* tenutasi a Bologna ad aprile 2018. Tra i fattorini auto-organizzati rimane però una certa diffidenza nei confronti dei sindacati confederali, il cui interessamento alla questione viene largamente percepito come un tentativo tardivo di recuperare il terreno perduto e di «mettere il cappello» sul lavoro organizzativo fatto finora, in autonomia, dai *riders* stessi.

L'episodio finora più rilevante di collaborazione fra un collettivo di *riders* e i sindacati confederali emerge dal caso di Bologna, dove ad aprile 2018 l'amministrazione locale ha sottoscritto con Riders Union Bologna e le tre sigle confederali un accordo, la cosiddetta «Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano» (Iperbole 2018), che delinea i principi fondamentali di regolamentazione del lavoro intermediato tramite piattaforma digitale nel contesto urbano bolognese. La piattaforma rivendicata è stata presentata dal collettivo dei fattorini bolognesi e supportata dai sindacati confederali. Come è emerso anche dall'assemblea nazionale dei *riders* del 15 aprile a Bologna, la carta è considerata un punto di partenza per rivendicazioni più ampie e uno strumento di pressione che i lavoratori possono utilizzare nei confronti delle piattaforme stesse. Questo accordo è inoltre importante simbolicamente perché costituisce un riconoscimento *de fac-*

<sup>7</sup> Intervista telefonica con sindacalista Filt, Bologna, dicembre 2017; una posizione analoga è stata espressa anche da un altro sindacalista intervistato telefonicamente, questa volta della UilTucs (Milano, dicembre 2017).

to, anche da parte dei sindacati confederali, di Riders Union Bologna come soggetto autonomo, aprendo così la porta a potenziali collaborazioni tra i diversi attori collettivi. Dal punto di vista sostanziale, l'efficacia di questo tipo di accordo rimane però limitata finché le piattaforme stesse non vi aderiranno. Rimarrà poi da vedere se accordi di questo tipo si estenderanno anche alle altre città dove sono in mobilitazione i fattorini della *gig economy*, che stando a quanto emerso finora non condividono universalmente questo approccio<sup>8</sup>.

## 5. Conclusioni

Questo contributo descrive gli sviluppi della lotta dei lavoratori della *gig economy* in Italia a partire dall'autunno del 2016 fino ad aprile 2018, mettendo in evidenza le specificità, le potenzialità e i limiti delle forme di azione collettiva finora messe in atto dai *riders* e le criticità nei rapporti con le organizzazioni sindacali. La recente sentenza del Tribunale di Torino, che ha per ora stabilito che le piattaforme possono assumere i propri lavoratori come collaboratori autonomi, mostra che il percorso per migliorare le condizioni lavorative in questo settore in espansione è ancora lungo. Le difficoltà della via giudiziaria rendono quindi ancor più importante la mobilitazione e l'organizzazione collettiva dei lavoratori di questo settore.

Quello che emerge dalla nostra analisi empirica delle mobilitazioni di Torino, Milano e Bologna è un paesaggio della rappresentanza caratterizzato da relazioni complesse e multiformi tra i collettivi auto-organizzati dei *riders* – emersi chiaramente dalla fine del 2016 ad oggi come attori centrali nelle relazioni industriali della *gig economy* italiana –, i sindacati di base – per ora solo presenti sullo sfondo in alcune realtà locali come Bologna in qualità di attori solidali – e i sindacati confederali – che scontano un ritardo sostanziale nel muoversi su queste tematiche e rimangono generalmente percepiti con una certa diffidenza dai lavoratori auto-organizzati. È chiaro dunque che qualsiasi tipo di azione sindacale nel campo della *gig economy* italiana non potrà prescindere dal riconoscimento delle specificità del settore e delle soggettività dei lavoratori e dal rispetto dell'autonomia dei gruppi di *riders* lavoratori auto-organizzati già esistenti, che emerge come condizione

<sup>8</sup> Appunti di osservazione diretta dell'assemblea dei *riders*, 15 aprile 2018, Bologna.

necessaria per formare coalizioni efficaci tra le organizzazioni sindacali e i collettivi.

Anche se il riconoscimento delle specificità proprie di questo settore – e del lavoro digitale e mediato tramite piattaforme più in generale – è fondamentale per mettere in atto percorsi di organizzazione efficaci, ci sembra però che per avere successo sul lungo periodo ed evitare di essere ridotta a una mobilitazione monotematica la lotta per migliorare le condizioni di lavoro nel settore della *gig economy* si debba contestualizzare come parte di un percorso di mobilitazione più ampio contro le diverse forme della precarietà lavorativa e di politicizzazione del processo di cambiamento tecnologico e dei suoi impatti sull'organizzazione del lavoro e sui diritti dei lavoratori.

### Riferimenti bibliografici

- Adl-Cobas (2018), *Conquistare diritti per i riders del food delivery si può*, 17 aprile, <http://www.adlcobas.it/CONQUISTARE-DIRITTI-PER-I-RIDERS-DEL-FOOD-DELIVERY.html>.
- Cillo R., Pradella L. (2018), *New Immigrant Struggles in the Italian Logistic Sector*, in *Comparative European Politics*, vol. 16, n. 1, pp. 67-84.
- De Groen W.P., Maselli I., Fabo B. (2016), *The Digital Market for Local Services: A One-Night Stand for Workers? An Example from the On-Demand Economy*, in *Ceps Special Report*, n. 133, pp. 1-18
- De Stefano V. (2016), *Introduction: Crowdsourcing, the Gig-Economy and the Law*, in *Comparative Labor Law & Policy Journal*, vol. 37, n. 3, pp. 461-470.
- Della Porta D. (2013), *Repertoires of Contention*, in *The Wiley-Blackwell Encyclopedia of Social and Political Movements*, Hoboken (New Jersey), Blackwell Publishing Ltd.
- Della Sala V. (2018), *Deliveroo ritira i caschi dei riders: non sono a norma*, in *Il Fatto Quotidiano*, 20 febbraio.
- Donini A., Forlivesi M., Rota A., Tullini P. (2017), *Towards Collective Protections for Crowdworkers: Italy, Spain and France in the Eu Context*, in *Transfer: European Review of Labour and Research*, vol. 23, n. 2, pp. 207-223.
- Drahokoupil J., Fabo B. (2016), *The Platform Economy and the Disruption of the Employment Relationship*, in *Etui Policy Brief*, n. 5.
- Faioli M. (2017), *Jobs «App», Gig economy e sindacato*, in *Rivista giuridica del lavoro e della previdenza sociale*, n. 2, pp. 191-205.
- Frege C., Kelly J.E. (2004, a cura di), *Varieties of Unionism: Strategies for Union Revitalization in a Globalizing Economy*, Oxford, Oxford University Press.

- Gerbaudo P. (2012), *Tweets and the Streets: Social Media and Contemporary Activism*, London, Pluto Press.
- Iperbole (2018), *Lavoro. Una «Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano». Nota congiunta Comune di Bologna - Riders Union Bologna*, 12 aprile, <http://comunicatistampa.comune.bologna.it/2018/lavoro-una-carta-dei-diritti-fondamentali-del-lavoro-digitale-nel-contesto-urbano>.
- Johnston H., Land-Kazlauskas C. (2018), *Organizing On-Demand: Representation, Voice and Collective Bargaining in the Gig Economy*, in *International Labour Office, Conditions of Work and Employment Series*, n. 94, pp. 1-42.
- Kilhoffer Z., Lenaerts K., Beblavý M. (2017), *The Platform Economy and Industrial Relations. Applying the Old Framework to the New Reality*, Ceps Research Report, n. 12.
- Lani I. (2013), *Giovani e sindacalizzazione*, in *Democrazia e diritto*, vol. 3, n. 4, pp. 261-265.
- Lévesque C., Murray G. (2010), *Understanding Union Power: Resources and Capabilities for Renewing Union Capacity*, in *Transfer: European Review of Labour and Research*, vol. 16, n. 3, pp. 333-350.
- Lorenzetti S. (2017), *Iniziato a Torino il primo processo in Italia nei confronti di Foodora*, in *La Stampa*, 18 ottobre.
- Magnani A. (2017), *Foodora, Deliveroo, Uber: come fare milioni pagando 3,6 euro i riders*, in *Il Sole 24 Ore*, 24 novembre.
- Magnani A. (2018), *Rider, la retromarcia di Di Maio. Tavolo di confronto sulla gig economy*, in *Il Sole 24 Ore*, 18 giugno.
- Mattoni A. (2012), *Media Practices and Protest Politics: How Precarious Workers Mobilise*, London, Routledge.
- Mattoni A., Vogiatzoglou M. (2014a), *Prima e dopo la crisi. L'evoluzione delle mobilitazioni dei lavoratori precari in Italia e Grecia*, in *Sociologia del lavoro*, vol. 136, pp. 260-275.
- Mattoni A., Vogiatzoglou M. (2014b), *«Today, We are Precarious. Tomorrow, We Will be Unbeatable»: Early Struggles of Precarious Workers in Italy and Greece*, in Chabanet D., Royall F. (a cura di), *From Silence to Protest: International Perspectives on Weakly Resourced Groups*, Burlington, Ashgate Publishing.
- Nasso M. (2018), *Consegne anche sotto la neve: i riders accusano Deliveroo, Foodora e Glovo*, in *La Repubblica*, 7 marzo.
- Schmidt F. (2017), *Digital Labour Markets in the Platform Economy*, Friedrich-Ebert Stiftung.
- Tarrow S. (2011), *Power in Movement: Social Movements and Contentious Politics*, Cambridge, Cambridge University Press.
- Tassinari A., Maccarrone V. (2016), *Foodora, l'algoritmo della precarietà*, in *Sbilanciamenti.info*, 17 ottobre.



- Tassinari A., Maccarrone V. (2017a), *Striking the Startups*, in *Jacobin Magazine*, 23 gennaio.
- Tassinari A., Maccarrone V. (2017b), *The Mobilisation of Gig Economy Couriers in Italy: Some Lessons for the Trade Union Movement*, in *Transfer: European Review of Labour and Research*, vol. 23, pp. 353-357.
- Todolí-Signes A. (2017), *The «Gig Economy»: Employee, Self-Employed or the Need for a Special Employment Regulation?*, in *Transfer: European Review of Labour and Research*, vol. 23, pp. 193-205.
- Woodcock J. (2016), *#Slaveroo: Deliveroo Drivers Organising in the «Gig Economy»*, in *Novara Media*, 12 agosto.
- Zamponi L., Vogiatzoglou M. (2017), *Contentious Labour in Italy and Greece: Movements and Trade Unions in Times of Precarity and Austerity*, in Wennerhag M., Fröhlich C., Piotrowski G. (a cura di), *Radical Left Movements in Europe*, London, Ashgate.

#### ABSTRACT

*Questo articolo discute lo sviluppo delle esperienze di organizzazione collettiva dei fattorini delle piattaforme digitali di consegna in Italia a partire dal 2016 fino alla primavera del 2018. Le mobilitazioni dei riders, che hanno interessato finora diverse aziende del settore nelle città di Torino, Milano e Bologna, si sono sviluppate intorno a rivendicazioni simili a quelle del resto d'Europa. Le esperienze italiane si distinguono però per la predominanza di forme di organizzazione collettiva dei lavoratori che rimangono a tutt'oggi totalmente autonome da sigle sindacali preesistenti. L'articolo esplora le peculiarità delle forme di rappresentanza e di organizzazione collettiva dei lavoratori emerse finora nella gig economy italiana, identificando alcune cause delle complesse e talvolta problematiche relazioni emerse tra riders e sigle sindacali.*

#### THE MOBILISATION OF GIG ECONOMY COURIERS IN ITALY: ORGANIZATIONAL FORMS AND IMPLICATIONS FOR REPRESENTATION

*This article discusses the development of the experiences of collective organization of digital delivery platforms' couriers in Italy over the last two years. The riders' mobilisations, which have so far affected various firms in the sector in the cities of Turin, Milan and Bologna, have developed around demands similar to those in the rest of Europe. The Italian cases, however, stand out for the predominance of forms of workers' collective organisation that remain, up to this day, totally autonomous from any pre-existing trade union. The article explores the peculiarity in the forms of workers' representation and collective organisation which have emerged so far in the Italian gig economy, identifying some causes of the complex and, at times, problematic relationships developed between riders and trade unions.*