



LaBoUR & Law Issues

Rights | Identity | Rules | Equality

**Le piattaforme di *food delivery* in Italia:
un'indagine sulla nascita
delle relazioni industriali nel settore**

GEMMA PACELLA

Università Politecnica delle Marche

vol. 5, no. 2, 2019

ISSN: 2421-2695





Le piattaforme di *food delivery* in Italia: un'indagine sulla nascita delle relazioni industriali nel settore

GEMMA PACELLA

Università Politecnica delle Marche
Dottoranda di ricerca in Diritto del Lavoro
g.pacella@pm.univpm.it

ABSTRACT

The essay proposes a specific analysis about industrial relations in Italian food delivery sector, in order to reconstruct the negotiating table between social partners and Labour Ministry and the reasons why it failed. The essay is focused on industrial relation in food delivery sector for two essential and practical reasons: compared to other on demand employment sectors, this one is the most widespread in Italy. Then, trade union representation and industrial action of on demand workers in Italy have been born in this sector, just like the English experience about IWGB disputes.

Keywords: industrial relations; food delivery platforms; atypical trade unions; employers' association; collective bargaining.

Le piattaforme di *food delivery* in Italia: un'indagine sulla nascita delle relazioni industriali nel settore

SOMMARIO: 1.1. Il fenomeno del *food delivery* in Italia: la struttura delle principali aziende operanti nel settore – 1.2. [...segue...] E la composizione della forza lavoro e le relazioni sindacali. – 2. Le prime forme di sindacalizzazione dei ciclo-fattorini. – 3. Le prime trattative negoziali. – 4. Osservazioni conclusive.

1.1. Il fenomeno del *food delivery* in Italia: la struttura delle principali aziende operanti nel settore

Le analisi economiche hanno inquadrato la diffusione delle piattaforme che vendono il servizio di consegna di cibo a domicilio nel più vasto fenomeno della logistica che, a sua volta, cresce proporzionalmente ai fenomeni di esternalizzazione dei servizi di consegna da parte delle imprese che realizzano il prodotto da consegnare⁽¹⁾.

Nel luglio di quest'anno un rapporto del Politecnico di Milano sulla crescita del *food delivery* in Italia ha segnalato un incremento di +56% del settore che avrebbe, così, raggiunto un fatturato di 566 milioni di euro, confermandosi il primo segmento nell'Alimentare⁽²⁾.

La consistenza del fenomeno del *food delivery* è, dunque, di una certa rilevanza per via del numero di lavoratori che assorbe, dei ricavi economici che incassa⁽³⁾ e degli investimenti che attira⁽⁴⁾. Si procederà, pertanto, a ricostruire la nascita delle relazioni industriali in questo settore, tenendo presente che, a differenza delle consuete indagini di relazioni industriali, in questo caso sono quasi totalmente assenti sia i prodotti della negoziazione collettiva, sia dati di scenario (numero di addetti, tipologie contrattuali in uso diverse tra loro,

⁽¹⁾ S. Bologna, S. Curi, *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, DLRI, 2019, 1, 125- 156, spec. 127.

⁽²⁾ In: www.osservatori.net/it_it/osservatori/comunicati-stampa/food-grocery-online-crescita-valore-2019.

⁽³⁾ «Si stima che entro il 2022 le piattaforme di *food delivery* potrebbero generare un giro d'affari di oltre 2 miliardi e mezzo di euro», E. Vian, *Boom del food delivery: le nuove frontiere del takeaway*, 12 marzo 2019, in www.ristorazioneitalianamagazine.it/food-delivery/.

⁽⁴⁾ «è dunque proprio l'afflusso di capitali finanziari a costituire un fattore decisivo nel consentire l'esplosione della digitalizzazione del *food delivery*», così M. Marrone, *Rights against machines! Food delivery, piattaforme digitali e sindacalismo informale*, LLI, 2019, 1, 6.

ecc...) ragionevolmente affidabili. Avranno, pertanto, più spazio di quanto usualmente avvenga, le interviste ai testimoni privilegiati.

1.2. [...Segue...] E la composizione della forza lavoro e le relazioni sindacali

Secondo un'indagine condotta tra i collaboratori della piattaforma Deliveroo, tra il 30 agosto e il 6 settembre 2018, risulta che con Deliveroo lavorano oltre 4.000 rider⁽⁵⁾ e, in controtendenza rispetto al generale fenomeno della c.d. disoccupazione tecnologica⁽⁶⁾, un rapporto stilato da Assodelivery, l'associazione di rappresentanza delle piattaforme, in collaborazione con il Politecnico di Milano ha rilevato un elevato tasso di occupazione garantito dalle aziende di food delivery⁽⁷⁾.

Una indagine ha evidenziato che sono «essenzialmente due le forme contrattuali utilizzate dalle piattaforme italiane: la collaborazione coordinata e continuativa (Foodora, JustEat) e la collaborazione occasionale c.d. a ritenuta d'acconto (sottoscritta direttamente con il lavoratore da Deliveroo e Glovo e presente anche nel modello di UberEats e Foodracers)»⁽⁸⁾.

Dunque, le differenze tra le due principali forme contrattuali in uso presso le piattaforme sono percepibili, per lo più, sul piano della sicurezza e della previdenza⁽⁹⁾, oltre che sul piano fiscale, ma «nella prospettiva del rapporto di lavoro essi convergono invece pienamente. Tutti i contratti convergono nel sancire la natura autonoma del rapporto di lavoro»⁽¹⁰⁾.

⁽⁵⁾ Indagine reperibile in www.filodiritto.com/articoli/2018/11/chi-sono-i-fattorini-del-food-delivery.html#_ftn6, 8 novembre 2018.

⁽⁶⁾ S. Sacchi, D. Guarascio, S. Vannutelli, *Esposizione al rischio di disoccupazione tecnologica e politiche redistributive*, *Stato e mercato*, 2019, n. 1, 125- 156.

⁽⁷⁾ Il rapporto segnala un numero di circa 20.000 riders occupati, di cui 14.000 per meno di sei mesi, in www.senato.it/application/xmanager/projects/leg18/attachments/dossier/file_internets/000/005/101/Assodelivery.pdf.

⁽⁸⁾ G. Cavallini, *Foodora, Deliveroo & CO: le fattispecie della gig economy italiana, tra previsioni contrattuali ed effettive modalità di esecuzione del rapporto*, Relazione al Convegno Internazionale di studio “Impresa, lavoro e non lavoro nell'economia digitale”, Brescia, 12-13 ottobre 2017, ora in www.academia.edu/35106861, 7. Si segnala che anche la piattaforma Just Eat sta passando al modello della collaborazione occasionale: ne dà comunicazione la pagina facebook di Riders Union Bologna che, contro la decisione dell'azienda, in data 19 ottobre 2019 ha organizzato un corteo di protesta nella città di Bologna.

⁽⁹⁾ Sarà sufficiente, in questa sede, ricordare che, ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. n. 38/2000, le co.co.co. prevedono l'obbligo di iscrizione all'INAIL in caso di infortunio o malattia, a carico del committente, obbligo, invece, assente per le collaborazioni occasionali.

⁽¹⁰⁾ G. Cavallini, *Foodora, Deliveroo & CO*, cit., 8.

Dalle indagini⁽¹¹⁾ risulta che i fattorini avvertono soprattutto l'esigenza di una copertura assicurativa, finalizzata a coprire il rischio, scaricato dalle piattaforme in capo ai riders, in caso di infortunio del fattorino durante l'esercizio della prestazione, ma anche in caso di danno al mezzo, poiché in entrambi i casi, viene meno l'occasione di lavorare, dunque la possibilità di percepire un compenso, spesso corrisposto a consegna.

Per quel che riguarda il trattamento economico, alcune aziende prediligono un sistema di compenso su base oraria, altre un sistema di paga a consegna che, solitamente, i rider denominano cottimo⁽¹²⁾. Naturalmente, ricorrere al sistema del cottimo come metrica del compenso ha dei risvolti problematici: essendo la prestazione svolta su di un mezzo di trasporto ad alto rischio di incidenti su strada, il cottimo incita ad effettuare più consegne possibili nel minor tempo possibile e, dunque, aumenta il rischio; peraltro, in base al numero e al tipo di consegne effettuate⁽¹³⁾, il fattorino varierà il suo ranking, in forza del quale l'azienda determina l'assegnazione ai turni di lavoro (maggiore è il *ranking* ottenuto dal rider, maggiore è il numero di consegne da effettuare e, quindi, di compensi da percepire).

2. Le prime forme di sindacalizzazione dei ciclo-fattorini

Rispetto alle altre forme usualmente definite di *crowdwork*, nel settore di *food delivery* pare che «il ricorso a forme di rappresentanza assimilabili al sindacalismo di base»⁽¹⁴⁾ siano possibili, specie quando la prestazione è svolta

⁽¹¹⁾ N. Quondamatteo, *Non per noi, ma per tutti. La lotta dei riders e il futuro del mondo del lavoro*, Asterios, Trieste, 2019, 20 ss.

⁽¹²⁾ Per esempio: Deliveroo corrisponde 7 euro lordi all'ora, utilizzando, dunque, un sistema di paga oraria. Similmente, Just Eat corrisponde 6,50 al fattorino su base oraria. Invece, Glovo attualmente prevede il sistema di cottimo.

⁽¹³⁾ Naturalmente, un'altra consistente voce del ranking dei fattorini è rappresentata dalle recensioni rilasciate dalla clientela per la singola consegna effettuata dal singolo rider.

⁽¹⁴⁾ A. Donini, *Il lavoro attraverso le piattaforme digitali*, 2019, Bup, Bologna, 192, cui si rinvia, in generale, per un approfondimento circa l'opportunità di estendere la libertà sindacale e i diritti sindacali ai lavoratori digitali, a prescindere dalla qualificazione del loro rapporto di lavoro, spec. 185-229. La differenza, che qui si segnala, tra lavoratori on demand (come i riders) e i crowdworkers (come i prestatori di Amazon Mechanical Turk) è che, nel primo caso, il lavoro è svolto *attraverso* la piattaforma, cioè si svolge concretamente nel mondo reale; invece, nel secondo caso, il lavoro è svolto *sulla* piattaforma, cioè interamente sul *web*. Per la differenza si veda: M. Biasi, *Appunti sulla responsabilità vicaria delle piattaforme della on demand economy*, *ADL.*, 2019, 2, 40- 66, specie nt. 1, 40; C. Salazar, *Diritti e algoritmi: la gig economy e "il caso Foodora" tra giudici e legislatore*, *Consulta on line*, 29 giugno 2019, spec. 4.

off line⁽¹⁵⁾. Infatti nel settore si riscontrano le prime forme di associazionismo dei fattorini⁽¹⁶⁾ e delle piattaforme.

Si ricordano Riders Union Bologna, Roma e Firenze, Deliverance Milano, Deliverance Project Torino per il lato del lavoro; per il lato datoriale ad oggi si conta AssoDelivery, rappresentativa del 90% del comparto e che riunisce le piattaforme di Deliveroo, Glovo, Just Eat, Uber Eats e Social Food⁽¹⁷⁾.

La costituzione di gruppi di rappresentanza sindacale, tuttavia, su un piano di teoria generale, ha posto qualche perplessità. La dottrina ha riconosciuto che la costituzione di organizzazioni sindacali di riders digitali e il relativo esercizio di diritti sindacali, incluso il conflitto collettivo⁽¹⁸⁾, sono imprescindibilmente legati alla qualificazione del rapporto, poiché se si tratta di lavoratori subordinati, l'applicazione delle norme relative alla libertà e azione sindacale è pacifica⁽¹⁹⁾, ma se si tratta di lavoratori autonomi o micro-imprenditori, l'estensione delle medesime norme diventa molto più complessa⁽²⁰⁾.

⁽¹⁵⁾ Per una completa e accurata ricognizione delle esperienze di sindacalismo di base o informale, si rinvia a M. Forlivesi, *Alla ricerca di tutele collettive per i lavoratori digitali: organizzazione, rappresentanza, contrattazione*, LLI, 2018, n. 1.

⁽¹⁶⁾ Si veda G. A. Recchia, *Alone in the crowd? La rappresentanza e l'azione collettiva ai tempi della sharing economy*, RGL, 2018, 1, 141- 166, spec. 142.

⁽¹⁷⁾ Anche se Confcommercio aveva indicato la costituzione di un'ulteriore associazione a cui avrebbero dovuto aderire Foodora, Foodracers, Moovenda e Prestofood. Dati reperibili in www.confcommercio.it/-/food-delivery-impres-in-cerca-di-rappresentanza.

⁽¹⁸⁾ Per un approfondimento dell'esercizio del conflitto collettivo ai tempi del *digital working*, si veda A. Rota, *Il web come luogo e veicolo del conflitto collettivo: nuove frontiere della lotta sindacale*, in P. Tullini (a cura di), *Web e lavoro*, Giappichelli, Torino, 2017, 197- 212.

⁽¹⁹⁾ «[...] il sistema di diritto sindacale risulta strettamente connesso al lavoro subordinato: tale aspetto potendo limitare considerevolmente le possibilità di tutela di prestatori rigorosamente qualificato come autonomi, nel caso del lavoro con le piattaforme (pur fittizio che ciò ipoteticamente sia)», A. Lassandari, *Problemi di rappresentanza e tutela collettiva dei lavoratori che utilizzano le tecnologie digitali*, *Quad. RGL*, 2017, n. 2, 58- 70, qui 62.

⁽²⁰⁾ Il dibattito relativo alla titolarità della libertà sindacale, per cui sarebbe «un bene suddiviso in misura diseguale tra i lavoratori» (così: G. Ghezzi, U. Romagnoli, *Il diritto sindacale*, Zanichelli, Bologna, 2001, 45), in dottrina è noto e di lunga data. Si rinvia a: G. Pera, *Libertà sindacale*, in *Enc. Dir.*, XXIV, Giuffrè, Milano, 1974, 501- 534; G. Giugni, *Libertà sindacale*, in *Dig. Comm.*, IX, Utet, Torino, 1993, 17- 37; M. Napoli, *Il quadro giuridico-istituzionale*, in G. Cella, T. Treu (a cura di), *Le nuove relazioni industriali*, Il Mulino, Bologna, 1998, 47- 93, spec. 50-51; A. D'Aloia, *Art. 39*, in R. Bifulco, A. Celotto, M. Olivetti (a cura di), *Commentario alla Costituzione*, Utet, 2006, 796- 824, spec. 802.

In generale, è stato analizzato l'impatto dei *social* sulle modalità di costituzione di gruppi sindacali e sulle modalità di azione dei relativi diritti⁽²¹⁾.

Inoltre, i rappresentanti dei riders dichiarano di agire con pratiche che potremmo definire di un riscoperto "sindacalismo di strada"⁽²²⁾: da un colloquio con una dirigente della CGIL, che si è occupata delle vicende in questione,⁽²³⁾ è risultato che l'azione di proselitismo è svolta simulando un ordine di pasto a domicilio per entrare in contatto diretto con i riders e consegnare loro, magari, un volantino o attraverso la creazione di punti di ristoro per consentire ai fattorini di ricaricare il cellulare, indispensabile per l'esercizio della prestazione; al fine di preservarne la salute e la sicurezza, i rappresentanti sindacali forniscono loro un braccialetto luminoso. È stata, inoltre, riferita l'idea di costituire una ciclo-officina per la riparazione, a costi contenuti, delle biciclette, altrettanto indispensabili per l'esercizio della prestazione.

I rappresentanti di Riders Union confermano le medesime modalità di utilizzo di chat tramite social apps e di assemblee, spesso, svolte in strada e durante le pause tra una consegna e l'altra⁽²⁴⁾.

Infine, anche le forme di lotta sindacale pare atipiche: una forma di lotta efficace è stata messa a punto da un gruppo di riders di Deliveroo che, utilizzando il meccanismo Frank, in base al quale viene corrisposta una maggiorazione del compenso al rider che accetta la consegna in fasce orarie di scarsa disponibilità di altri fattorini, ha falsato il sistema, sottraendosi dai turni poco prima che fossero assegnati dalla piattaforma e producendo l'effetto della maggiorazione del compenso per chi avesse accettato le consegne⁽²⁵⁾.

Lo sciopero, che notoriamente consiste nell'astensione dallo svolgimento di una prestazione promessa, nel caso considerato, in cui i riders sono liberi di non accettare la consegna, non può che esercitarsi nel senso di una astensione dalla consegna stessa, ma solo una volta che il fattorino ne

⁽²¹⁾ M. Marazza, *Social, relazioni industriali e (nuovi percorsi di) formazione della volontà collettiva*, RIDL, 2019, I, 57- 79, spec. 64.

⁽²²⁾ L'espressione è stata coniata per la prima volta dalla categoria FLAI CGIL, nel 2015, per indicare una formula di presenza capillare del sindacato sul territorio, volta a contattare direttamente i lavoratori sui posti di lavoro, durante l'orario di lavoro, superando così la formula consolidata dell'affiliazione sindacale, per cui è il lavoratore che si reca nelle sedi dell'organizzazione.

⁽²³⁾ Colloquio con Tania Scacchetti, segretaria confederale CGIL, 7 agosto 2019.

⁽²⁴⁾ Informazioni ottenute a seguito di colloquio con Nicola Quondamatteo, rappresentante di RUB, 9 luglio 2019.

⁽²⁵⁾ Tale forma di lotta sarebbe avvenuta nel febbraio 2018, ne aveva dato notizia R. Covelli, in www.valigiablu.it/rider-diritti-lavoro/.

abbia accettato la commissione; è così che l'astensione si risolverebbe in un danno alla produzione dell'azienda, poiché se il rider si limitasse a non presentarsi nella zona assegnata durante il suo turno o a rifiutare una consegna di cui l'app gli abbia richiesto l'effettuazione, produrrebbe soltanto la normale (e organizzativamente prevista) sostituzione con un altro rider di turno e disponibile, secondo l'algoritmo che regola l'assegnazione delle consegne, onde un danno economico al datore di lavoro si produrrebbe soltanto se aderissero alla protesta tanti riders da renderne insufficienti il numero per le consegne da effettuare in quel momento.

Si tratta, all'evidenza, di una condizione impossibile da raggiungere, posto che la disponibilità dei riders ha costo zero per le piattaforme, non esistendo nulla di simile all'indennità di disponibilità del lavoro intermittente, onde possono essere collegati alla piattaforma infiniti lavoratori senza oneri per i datori di lavoro.

Tuttavia, come attestano le prime relazioni tra le parti sociali e il Governo, l'azione dei riders di astensione pubblica dall'esercizio del servizio e di protesta in strada, per le peculiari modalità del contesto considerato, produce comunque un effetto significativo: attraverso una spettacolarizzazione dell'azione sindacale, che tale è perché comunque rivolta ad un interesse collettivo, intanto è stata catturata l'attenzione del Governo che, infatti, di fronte alla prime manifestazioni dei riders ha preso subito una precisa posizione politica di intervento, attraverso il tentativo di fare una legge, prima, e di avviare le trattative negoziali, poi.

RUB ha mosso i primi passi significativi, attraverso la regolazione del lavoro dei fattorini tramite un accordo atipico trilaterale, redigendo la "Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano"⁽²⁶⁾, sottoscritta da CGIL, CISL, UIL per il lato sindacale, per il lato datoriale⁽²⁷⁾ dalle piattaforme⁽²⁸⁾ Snam e MyMenu⁽²⁹⁾ e dal Comune di Bologna.

⁽²⁶⁾ Per una dettagliata descrizione del processo che ha portato RUB alla stipula della Carta si rinvia a: F. Martelloni, *Individuale e collettivo*, cit.; N. Quondamatteo; *Non per noi ma per tutti*, cit.; M. Marrone, *Rights against* cit.

⁽²⁷⁾ Al cui proposito la dottrina ha parlato di «debole partecipazione», A. Lassandari, *La tutela collettiva*, cit., 15.

⁽²⁸⁾ Attualmente vi ha aderito anche Domino's pizza, la cui organizzazione, però, presenta forme contrattuali diverse dalle piattaforme di food delivery, poiché assume i fattorini con contratto del Turismo e dei pubblici servizi, a tempo pieno.

⁽²⁹⁾ Oggi, queste piattaforme sono confluite in Meal srl.

La creazione di forme di rappresentanza sindacale dei fattorini non era un processo facile nel settore del food delivery⁽³⁰⁾. Innanzitutto, per i continui processi di *turn over*, fidelizzare il lavoratore all'associazione sindacale risulta una sfida complessa, poi, per la presenza di personale straniero che ha sovente difficoltà linguistiche nei rapporti con i gruppi sindacali e con i colleghi⁽³¹⁾.

Come si accennava, dopo le prime esperienze di aggregazione sindacale è esponenzialmente cresciuta l'attenzione, non solo mediatica, ma politica sul caso dei fattorini⁽³²⁾. Così, dai primi tempi di costituzione del Governo, l'allora Ministro del Lavoro, Luigi Di Maio, aveva dichiarato l'intenzione di regolamentare il rapporto di lavoro.

Dal colloquio con un testimone privilegiato⁽³³⁾ è emerso che la prima convocazione da parte del Ministro era avvenuta nel giorno stesso di insediamento al Governo, il 4 giugno 2018, a cui aveva fatto seguito un colloquio informale via skype con i rappresentanti sindacali, nel corso del quale Di Maio aveva dichiarato di voler procedere alla regolamentazione del rapporto tra riders e piattaforme per via legislativa.

Tra le proposte legislative nazionali, poste in campo nell'ordinamento italiano, nessuna aveva ed ha trovato seguito nell'*iter* parlamentare⁽³⁴⁾ e così pure i progetti di legge di iniziativa regionale⁽³⁵⁾.

⁽³⁰⁾ Si vedano le considerazioni di P. Tullini, *L'economia digitale alla prova dell'interesse collettivo*, LLI, 2018, 1; M. Forlivesi, *Alla ricerca di tutele collettive per i lavoratori digitali: organizzazione, rappresentanza, contrattazione*, LLI, 2018, n. 1; S. Engblom, *Una prospettiva sindacale su digitalizzazione e gig economy*, RGL, 2017, I, 357-365.

⁽³¹⁾ Ancorché da un colloquio con Nicola Quondamatteo, rappresentante di RUB, è emerso che nell'ultimo trimestre il numero di riders stranieri a contatto con il gruppo di sindacato informale è aumentato.

⁽³²⁾ Il 27 giugno 2018 alcune aziende del food delivery italiano, allora, tra le più note (Foodora, Foodracers, Moovenda e Prestofood) avevano firmato la c.d. Carta dei Valori con cui si erano impegnate a stipulare con i riders contratti di collaborazione coordinata e continuativa che prevedano la copertura assicurativa INAIL e INPS; assicurazione integrativa in caso di danno contro terzi; compenso equo e fissato su base oraria; obblighi informativi in merito alla sicurezza su strada; fornitura di strumenti per la sicurezza; abolizione di meccanismi di ranking. Il documento è consultabile al sito www.tosieassociati.it/pressDett.aspx?SysPk=Snr9FiAP6jIboaByw1nUVg%3d%3d.

⁽³³⁾ Colloquio con Nicola Quondamatteo, rappresentante di RUB, 9 luglio 2019.

⁽³⁴⁾ Si può tener conto della proposta nella precedente legislatura e da altra parte politica, presentata nel settembre 2017, tra gli altri, dal senatore Pietro Ichino. Per un commento si veda: E. Dagnino, *La regolazione giuridica del lavoro su piattaforma: una breve nota critica alla proposta Ichino*, 9 ottobre 2017, n. 33, in www.bollettinoadapt.it/la-regolazione-giuridica-del-lavoro-su-piattaforma-una-breve-nota-critica-alla-proposta-ichino/. E della bozza ministeriale, nell'attuale legislatura, che sarebbe dovuta confluire nel Decreto Legge n. 87/2018 (c.d. Decreto Dignità) e che, tuttavia, non è stata inserita nel decreto e neppure nel testo della legge di conversione n. 96/2018. Consultabile in: www.bollettinoadapt.it/norme-in-materia-di-lavoro-tramite-piattaforme-digitali-applicazioni-e-algoritmi-decreto-dignita/. Si

L'ultimo passo del legislatore nazionale è stato il decreto legge 3 settembre 2019, n. 101, "Disposizioni urgenti per la tutela del lavoro e per la risoluzione di crisi aziendali", atto del precedente Governo, la cui legge di conversione (S. 1476) è attualmente in discussione alla Camera, in cui il nuovo Governo ha fatto un emendamento, approvato dal Senato, integralmente sostitutivo dell'art. 1.

La esigua giurisprudenza esistente in Italia, dal canto suo, non sembra essersi assestata su un orientamento omogeneo, innanzitutto, perché le sentenze finora sono solo tre (Trib. Milano, 10 settembre 2018, n. 1853; Trib. Torino, 7 maggio 2018, n. 778; Corte D'Appello di Torino, 4 febbraio 2019, n. 26⁽³⁶⁾) e, poi, nel passaggio da un grado di giudizio all'altro, l'ultima citata ha parzialmente accolto la domanda dei riders a differenza delle due sentenze di primo grado.

3. Le prime trattative negoziali

Alla notizia dell'intenzione del Governo in carica di regolamentare il rapporto di lavoro dei ciclo-fattorini, la reazione delle piattaforme è stata negativa, inducendo il Ministro ad accantonare l'intento legislativo. Si sono aperte, dunque, le prime trattative con le parti sociali⁽³⁷⁾.

Il General Manager di Deliveroo⁽³⁸⁾, ha lamentato la mancanza di un confronto con il Ministro del Lavoro prima della convocazione dei tavoli

precisa che, prima, in data 20 luglio 2018, era stato depositato in Senato il disegno di legge del senatore Nannicini (n. 699) e, il 15 gennaio 2019, le deputate Serracchiani, Quartapelle, Procopio, avevano presentato alla Camera una proposta di legge (n. 1497), sempre a proposito del lavoro svolto tramite piattaforma digitale.

⁽³⁵⁾Si ricorda: il 12 febbraio 2019, la prima proposta regionale della Regione Piemonte (n. 1592) e, il 26 marzo 2019, quella della Regione Umbria (n. 1198), a cui ha fatto seguito, in data 3 luglio 2019, il d.d.l. del Consiglio Regionale dell'Emilia Romagna (n. 1393) e, da ultimo, la proposta del Consiglio regionale delle Marche (n. 138), è stata depositata in Parlamento il 25 settembre 2019. Diversa è stata la scelta della Regione Lazio che, il 14 aprile 2019, ha approvato una legge regionale (per un commento al d.d.l. prima che fosse approvato, si rinvia a L. Torsello, *Il lavoro dei riders. L'iniziativa di legge della Regione Lazio, Diritti Regionali*, 2018, n. 3).

⁽³⁶⁾ Si è in attesa della sentenza della Corte di Cassazione, a cui la piattaforma ha proposto ricorso, la cui udienza era prevista in data 22 ottobre 2019.

⁽³⁷⁾ Per un commento ai tavoli negoziali da parte del sindacato confederale CGIL si veda: T. Scacchetti, L. Fassina, *La tutela del lavoro nell'economia delle piattaforme: note di politica del diritto e di politica sindacale a margine della sentenza Foodora*, in *Lavori, Diritti, Europa*, 25 marzo 2019.

⁽³⁸⁾ Colloquio svoltosi il 9 luglio 2019 presso la sede di Deliveroo Italia a Milano.

negoziali.

Invero, dal colloquio con la rappresentanza della CGIL risulta che il Ministero del lavoro abbia inizialmente preso contatti solo con le organizzazioni sindacali specifiche, omettendo di convocare nella fase pre-negoziale anche le Confederazioni.

Da una conversazione con Pasquale Tridico⁽³⁹⁾, all'epoca consulente del Ministro del lavoro Di Maio e partecipe delle vicende in esame, il mancato contatto iniziale con le rappresentanze datoriali e le principali Confederazioni è stato dovuto alla incerta rappresentatività di entrambe.

Sia il rappresentante di RUB che della CGIL hanno dichiarato che i primi incontri presso il Ministero hanno riguardato il profilo qualificatorio della fattispecie⁽⁴⁰⁾, tuttavia l'insuperabilità del conflitto sul tale profilo ha condotto le parti a concentrarsi su altre problematiche nelle successive vicende.

Di maggiore importanza è risultato l'incontro del 5 novembre 2018, in cui le piattaforme, nel frattempo costituite in Assodelivery, hanno presentato un documento, "Contributo al tavolo ministeriale", in cui richiedevano la qualificazione legislativa come autonomo del rapporto⁽⁴¹⁾ e riconoscevano alcuni diritti, in particolare di natura assicurativa, sebbene in forma privatistica. Inoltre, le piattaforme avevano proposto la diffusione di buone pratiche in merito alla sicurezza su strada del rider; un impegno formale a non discriminare i riders nell'assegnazione dei turni (il riferimento è evidentemente al meccanismo di ranking); un ulteriore impegno formale a corrispondere al rider un compenso equo e dignitoso.

Né le organizzazioni specifiche dei riders, né le Confederazioni sindacali, né il Governo hanno accolto la proposta delle aziende e, dunque, il tentativo di giungere ad un accordo è fallito.

Nel dicembre del 2018, il Ministro ha convocato nuovamente le rappresentanze dei riders, comunicando l'intenzione di ritornare alla via legislativa.

Tuttavia, non è stato presentato alcun disegno di legge per la

⁽³⁹⁾ Colloquio del 19 ottobre 2019.

⁽⁴⁰⁾ Ai tavoli negoziali hanno partecipato, oltre a Riders Union Bologna, Deliverance Milano, Deliverance Project Torino, Riders Union Roma e Riders Union Firenze.

⁽⁴¹⁾ Si omettono osservazioni sulla compatibilità della richiesta con il principio della c.d. indisponibilità del tipo, su cui da ultimo Corte Cost., 7 maggio 2015, n. 76.

discussione in Parlamento: in primavera era stato annunciato un intervento⁽⁴²⁾, in cui ci si proponeva di intervenire con un'estensione della disciplina di cui all'art. 2 del D.Lgs. n. 81/2015 anche alle prestazioni di lavoro etero-organizzate con il ricorso a strumenti digitali⁽⁴³⁾, oltre a riconoscere una serie di "tutele minime" ai lavoratori, onde queste idee sono sostanzialmente confluite nel decreto legge n. 101/2019 a cui si è fatto cenno nel precedente paragrafo.

Parallelamente alle trattative ministeriali, le parti sociali firmatarie del ccnl Logistica Trasporto merci e Spedizioni (Confetra, Fedit, Assologistica, Federspedi, Confartigianato trasporti, Fita-Cna, Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti), nel luglio 2018, stipulavano l'accordo che ha applicato ai ciclofattorini il medesimo ccnl: da un colloquio con una rappresentante della Filt-Cgil⁽⁴⁴⁾ risulta che la categoria sindacale, non trovando resistenza delle parti datoriali -forse perché le organizzazioni datoriali stipulanti non avevano contatti con le piattaforme di food delivery-, per esigenze legate per lo più a ragioni di sicurezza e ai piani urbani adottati dalle città interessate, aveva previsto l'accordo per l'intera categoria dei fattorini, a prescindere dal mezzo di trasporto utilizzato e dal settore commerciale di appartenenza.

Poi, nel 10 maggio scorso, FILT CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI con l'azienda Laconsegna srls hanno firmato l'Accordo Quadro – Riders Toscana, finalizzato all'assunzione di 20 riders con contratto di lavoro a tempo indeterminato e che ricalca il contenuto dell'accordo integrativo del ccnl Logistica, innanzitutto riconoscendo l'applicazione della disciplina del rapporto di lavoro subordinato. Tuttavia, non consta che questo Accordo abbia avuto applicazione da parte delle altre piattaforme di food delivery.

⁽⁴²⁾ È del 28 aprile 2019, la notizia rilevata su uno dei canali di *social network* dell'allora Ministro del Lavoro, Luigi Di Maio, di provvedere a inserire nella legge sul salario minimo in discussione al Senato anche la regolamentazione del rapporto di lavoro dei *riders*.

⁽⁴³⁾ «In tal modo la prospettiva aperta dalla sentenza della Corte d'Appello di Torino troverebbe una consacrazione legislativa», così A. Perulli, *I lavoratori delle piattaforme e le collaborazioni etero-organizzate dal committente: una nuova frontiera regolativa per la gig-economy?*, *Labor*, 2019, 3, 313-332, qui 332.

⁽⁴⁴⁾ Colloquio con Giulia Guida, al tempo dell'Accordo, componente della segreteria nazionale della Filt-Cgil.

4. Osservazioni conclusive

Questa vicenda della contrattazione collettiva per la regolamentazione dei rapporti di lavoro⁽⁴⁵⁾, si è scontrata con i limiti all'esercizio dei diritti sindacali da parte dei riders, qualificati come lavoratori autonomi dalla attuale giurisprudenza italiana⁽⁴⁶⁾.

In realtà, al di là dell'ordinamento italiano possono accertarsi spinte che puntano ad un riconoscimento degli interessi collettivi a prescindere dalla qualificazione del rapporto nei termini della subordinazione⁽⁴⁷⁾.

Eppure, nell'ordinamento italiano pare che l'autonomia collettiva sia ancora «costretta al transito attraverso la qualificazione subordinata degli associati o simpatizzanti»⁽⁴⁸⁾.

⁽⁴⁵⁾ Sulla contrattazione collettiva come fonte di libertà contrattuale v.: F. Santini, *Ruolo (e limiti) della contrattazione collettiva nella qualificazione del rapporto di lavoro*, DRI, 2019, 2, 592- 607; F. Guarriello, *Legge e contrattazione collettiva in Europa: verso nuovi equilibri?*, DLRI, 2017, 1, 97- 138.

⁽⁴⁶⁾ Trib. Torino, 7 maggio 2018, n. 778, nt. M. Del Conte, O. Razzolini, *La gig economy alla prova del giudice: la difficile reinterpretazione della fattispecie e degli indici denotativi*, DLRI, 2018, 3, 673-682; G.A. Recchia, “Gig economy” e dilemmi qualificatori: la prima sentenza italiana, LG, 2018, 7, 726-734; P. Ichino, *Subordinazione, autonomia e protezione del lavoro nella gig-economy*, RIDL, 2018, II, 294-303, nt. E. Gramano, *Dalla eterodirezione alla eterorganizzazione e ritorno. Un commento alla sentenza Foodora*, Labor, 2018, 5, 609-619; nt. P. Tullini, *Prime riflessioni dopo la sentenza di Torino sul caso Foodora*, LDE, 2018, 1; I. Massa Pinto, *La libertà dei fattorini di non lavorare e il silenzio sulla Costituzione: note in margine alla sentenza Foodora*, Oss. Cost., 2018, 2. Trib. Milano 10 settembre 2018, n. 1853, nt. M. Forlivesi, *Nuovi lavori, vecchie interpretazioni? Note a margine di una recente sentenza del Tribunale di Milano sulla qualificazione giuridica dei c.d. “riders”*, Labor, 2019, 1, 112-120; M. Turrin, *Dopo il Tribunale di Torino anche il Tribunale di Milano esclude la subordinazione per i riders*, Labor, 20 ottobre 2018. Appello Torino, 11 gennaio 2019, n. 26, RIDL, 2019, II, nt. M. T. Carinci, *Il lavoro eterorganizzato si fa strada... sulle ruote dei riders di Foodora*, 350- 358 e R. Del Punta, *Sui riders e non solo: il rebus delle collaborazioni organizzate dal committente*, 358- 367; D. Bellini, *La Corte di Appello di Torino ritorna sul caso Foodora: i riders sono etero-organizzati e si applica (una parte) della disciplina della subordinazione*, Labor, 27 marzo 2019; A. Perulli, *I lavoratori delle piattaforme e le collaborazioni etero-organizzate dal committente: una nuova frontiera regolativa per la Gig economy?*, Labor, 2019, 3; G.A Recchia, *Contrordine! I riders sono collaboratori eterorganizzati*, LG, 2019, 4, 403- 411; M. Del Frate, *Le collaborazioni etero-organizzate alla prova della giurisprudenza di merito*, DRI, 2019, 3, 937- 945; M. Novella, *Il rider non è lavoratore subordinato ma è tutelato come se lo fosse*, LLI, 2019, 1, 85- 103.

⁽⁴⁷⁾ È avvenuto con la *Loi Travail* in Francia, per il cui commento v.: L. Casano, G. Imperatori, C. Tourres (a cura di), *Loi Travail: prima analisi e lettura*, e-book Adapt, 2016, in moodle.adaptland.it/pluginfile.php/27122/mod_resource/content/4/ebook_vol_56.pdf. Oppure da parte di C. Giust. UE che ha rivisto l'orientamento che si riteneva consolidato a seguito della nota vicenda degli orchestrali olandesi: C. giust. 14 dicembre 2014, C-413/13, RIDL, 2015, II, nt. P. Ichino, *Sulla questione del lavoro non subordinato ma sostanzialmente dipendente nel diritto europeo e in quello degli Stati membri*, 566- 580.

⁽⁴⁸⁾ A. Lassandari, *La tutela collettiva*, cit., 18.

Tuttavia, ciò che maggiormente colpisce ad un'analisi conclusiva dei tavoli negoziali, è il rapporto tra le parti sociali e il Governo.

Si consideri che le formazioni sindacali specifiche hanno dichiarato difficoltà ad entrare in contatto con le Confederazioni sindacali⁽⁴⁹⁾, tale per cui è risultata difficile la costruzione di un'azione unitaria⁽⁵⁰⁾.

Ciò potrebbe essere stato causa delle scelte del Governo, dato che, almeno per le tappe iniziali, il Ministero del lavoro ha omesso di convocare le Confederazioni, mentre del lato datoriale, mancando ancora un'organizzazione collettiva, erano convocate le singole piattaforme.

Inoltre, è parso che il Governo si sia mantenuto a margine del conflitto: le parti sociali, nelle interviste rilasciate, convengono nel ritenere che i tavoli negoziali siano stati condotti dal Ministro del lavoro in modo inconcludente, in particolare, per non avere comunicato formalmente la conclusione delle trattative, lasciando che le parti sociali intuissero autonomamente la chiusura o la sospensione del tavolo; per aver gestito singolarmente i rapporti con le parti sociali, prendendo contatti individuali e in tempi diversi, senza convergere verso un effettivo e inclusivo dialogo sociale.

Emerge un ulteriore profilo: il fatto che le parti datoriali non siano state convocate da subito dal Governo, può aver determinato la costituzione della prima associazione di rappresentanza delle piattaforme come risposta al mancato coinvolgimento istituzionale.

Come ha rilevato la dottrina, anche la costituzione di rappresentanze datoriali non era un processo facile, dove si registra frammentazione di interessi come conseguenza di «un'inarrestabile frantumazione della categoria merceologica tradizionale»⁽⁵¹⁾, intesa come il principale elemento di differenziazione rispetto ai processi di rappresentanza sindacale⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁹⁾ È ciò che dichiara RUB, in particolare rispetto alla vicenda della Carta di Bologna, per cui risulta che CGIL, CISL e UIL abbiano firmato l'accordo, tuttavia senza partecipare alle negoziazioni.

⁽⁵⁰⁾ Tania Scacchetti (CGIL) ha confermato le difficoltà a costituire una azione unitaria con i rappresentanti di Riders Unions e, al contrario, un più facile dialogo con le altre Confederazioni, prospettando anche l'apertura in autunno di un tavolo con le imprese, di intesa con le altre organizzazioni maggiormente rappresentative.

⁽⁵¹⁾ S. Ciucciovino, *La nuova questione di regolazione dell'industria 4.0 e nella gig economy: un problem framework per la riflessione*, DRI, 1043- 1065, spec. 1056.

⁽⁵²⁾ A. Lassandari, *Sulla verifica di rappresentatività delle organizzazioni sindacali datoriali*, DLRI, 2017, 1, 1- 19; V. Papa, *Verso una rappresentanza misurata? Strumenti e metodi di misurazione della rappresentanza datoriale*, DLRI, 2017, 21- 48; B. Caponetti, *La rappresentanza datoriale: questioni e prospettive*, LLI, 2018, 2; I. Alvino, L. Imberti, *Contratto collettivo leader e rappresentanza datoriale*, LLI, 2018, n. 2.

Considerando che «il ricorso all'azione collettiva attraverso la creazione di associazioni» non sempre è «l'unico canale attraverso cui gli imprenditori influenzano le relazioni industriali», potendo agire sia collettivamente che individualmente in quanto responsabili di un'impresa⁽⁵³⁾, il bisogno di costituirsi in una organizzazione può essere imputato ad un preciso intento di rendersi interlocutori del Governo che, di fronte ad un'assenza della rappresentanza collettiva, non aveva aperto un dialogo con loro.

In questa vicenda si può rinvenire una paradossale conferma dell'associazionismo datoriale come sindacalismo di risposta, in difformità dai tradizionali processi di formazione, i cui gruppi nascono «quando gli imprenditori sentono la necessità di coordinare la loro azione e di rafforzare la loro capacità di resistenza nei confronti dei sindacati dei lavoratori la cui consistenza numerica andava aumentando e le cui strategie diventavano viepiù aggressive»⁽⁵⁴⁾.

Invece, nel caso specifico considerato, si può presumere che l'associazione datoriale sia nata come risposta all'azione istituzionale del Governo; peraltro, a differenza dell'associazionismo sindacale, che si è presentato al tavolo negoziale frammentato e confliggente, la rappresentanza delle piattaforme si è costituita in un'unica organizzazione e tale ancora permane.

Bibliografia

- Alvino I., Imberti L., Contratto collettivo leader e rappresentanza datoriale, *LLI*, 2018, vo. 4, n. 2.
- Bellini D., *La Corte di Appello di Torino ritorna sul caso Foodora: i riders sono etero-organizzati e si applica (una parte) della disciplina della subordinazione*, *Labor*, 27 marzo 2019.
- Bologna S., Curi S., *Relazioni industriali e servizi di logistica: uno studio preliminare*, *DLRI*, 2019, 1, 125- 156.
- Caponetti B., *La rappresentanza datoriale: questioni e prospettive*, *LLI*, 2018, vo. 4, n. 2.
- Carinci M. T., *Il lavoro eterorganizzato si fa strada... sulle ruote dei riders di Foodora*, *RIDL*, 2019, II, 350- 358.
- Casano L., Imperatori G., Tourres C. (a cura di), *Loi Travail: prima analisi e lettura*, e-book Adapt, 2016, vol 56.
- Cavallini G., *Foodora, Deliveroo & CO: le fattispecie della gig economy italiana, tra previsioni contrattuali ed effettive modalità di esecuzione del rapporto*, Relazione al Convegno Internazionale di

⁽⁵³⁾ L. Lanzalaco, *Le associazioni imprenditoriali*, in G. Cella, T. Treu (a cura di), *Le nuove relazioni industriali*, Il Mulino, Bologna, 1998, 147- 181, spec. 147.

⁽⁵⁴⁾ *Ivi*, 151.

- studio “Impresa, lavoro e non lavoro nell’economia digitale”, Brescia, 12-13 ottobre 2017.
- Ciucciovino S., *La nuova questione di regolazione dell’industria 4.0 e nella gig economy: un problem framework per la riflessione*, DRI, 4, 1043- 1065.
- Dagnino E., *La regolazione giuridica del lavoro su piattaforma: una breve nota critica alla proposta Ichino*, 9 ottobre 2017, n. 33, in www.bollettinoadapt.it/la-regolazione-giuridica-del-lavoro-su-piattaforma-una-breve-nota-critica-alla-proposta-ichino/.
- D’Aloia A., *Art. 39*, in Bifulco R., Celotto A., Olivetti M. (a cura di), *Commentario alla Costituzione*, Utet, 2006, 796- 824.
- D’Ascola S., *È in Gazzetta il decreto legge per i lavoratori delle piattaforme, fra i dubbi sulla sua efficacia e quelli sulla conversione*, Labor, 10 settembre 2019, in www.rivistalabor.it/gazzetta-decreto-legge-lavoratori-delle-piattaforme-fra-dubbi-sulla-sua-efficacia-sulla-conversione/.
- Del Conte M., Razzolini O., *La gig economy alla prova del giudice: la difficile reinterpretazione della fattispecie e degli indici denotativi*, DLRI, 2018, 3, 673-682.
- Del Frate M., *Le collaborazioni etero-organizzate alla prova della giurisprudenza di merito*, DRI, 2019, 3, 937- 945.
- Del Punta R., *Sui riders e non solo: il rebus delle collaborazioni organizzate dal committente*, RIDL, 2019, II, 358- 367.
- Donini A., *Il lavoro attraverso le piattaforme digitali*, 2019, Bup, Bologna.
- Engblom S., *Una prospettiva sindacale su digitalizzazione e gig economy*, RGL, 2017, 1, 357-365.
- Forlivesi M., *Alla ricerca di tutele collettive per i lavoratori digitali: organizzazione, rappresentanza, contrattazione*, LLI, 2018, 4, 1.
- Forlivesi M., *Nuovi lavori, vecchie interpretazioni? Note a margine di una recente sentenza del Tribunale di Milano sulla qualificazione giuridica dei c.d. “riders”*, Labor, 2019, 1, 112-120.
- Ghezzi G., Romagnoli U., *Il diritto sindacale*, Zanichelli, Bologna, 2001.
- Giugni G., *Libertà sindacale*, in *Dig. Comm.*, IX, Utet, Torino, 1993, 17- 37.
- Gramano E., *Dalla eterodirezione alla eteroorganizzazione e ritorno. Un commento alla sentenza Foodora*, Labor, 2018, 5, 609-619.
- Guarriello F., *Legge e contrattazione collettiva in Europa: verso nuovi equilibri?*, DLRI, 2017, 1, 97-138.
- Ichino P., *Subordinazione, autonomia e protezione del lavoro nella gig-economy*, RIDL, 2018, II, 294-303.
- Ichino P., *Sulla questione del lavoro non subordinato ma sostanzialmente dipendente nel diritto europeo e in quello degli Stati membri*, 566- 580.
- Lanzalaco L., *Le associazioni imprenditoriali*, in G. Cella, T. Treu (a cura di), *Le nuove relazioni industriali*, Il Mulino, Bologna, 1998, 147- 181.
- Lassandari A., *Problemi di rappresentanza e tutela collettiva dei lavoratori che utilizzano le tecnologie digitali*, Quad. RGL, 2017, 2, 58- 70.
- Lassandari A., *Sulla verifica di rappresentatività delle organizzazioni sindacali datoriali*, DLRI, 2017, 1, 1- 19.
- Lassandari A., *La tutela collettiva del lavoro nelle piattaforme digitali: gli inizi di un percorso difficile*, LLI, 2018, 4, 1.
- Marazza M., *Social, relazioni industriali e (nuovi percorsi di) formazione della volontà collettiva*, RIDL, 2019, 1, 57- 79.

- Marrone M., *Rights against machines! Food delivery, piattaforme digitali e sindacalismo informale*, LLI, 2019, 5, 1.
- Martelloni F., *Individuale e collettivo: quando i diritti dei lavoratori digitali corrono su due ruote*, LLI, 2018, 4, 1.
- Martelloni F., *Tutele per i riders: il cerchio si chiude... ma non è rotondo*, 16 settembre 2019, in volerelaluna.it/lavoro-2/2019/09/16/tutele-per-i-riders-il-cerchio-si-chiude-ma-non-e-rotondo/.
- Massa Pinto I., *La libertà dei fattorini di non lavorare e il silenzio sulla Costituzione: note in margine alla sentenza Foodora*, Oss. Cost., 2018, n. 2.
- Menghini L., *Trasformazioni dell'impresa ed effettività delle tutele*, VTDL, 2019, 2, 689- 732.
- Napoli M., *Il quadro giuridico-istituzionale*, in G. Cella, T. Treu (a cura di), *Le nuove relazioni industriali*, Il Mulino, Bologna, 1998, 47- 93.
- Novella M., *Il rider non è lavoratore subordinato ma è tutelato come se lo fosse*, LLI, 2019, 1, 85- 103.
- Papa V., *Verso una rappresentanza misurata? Strumenti e metodi di misurazione della rappresentanza datoriale*, DLRI, 2017, 1, 21- 48.
- Pera G., *Libertà sindacale*, in *Enc. Dir.*, XXIV, Giuffrè, Milano, 1974, 501- 534.
- Perulli A., *I lavoratori delle piattaforme e le collaborazioni etero-organizzate dal committente: una nuova frontiera regolativa per la gig-economy?*, Labor, 2019, 3, 313-332.
- Quondamatteo N., *Non per noi, ma per tutti. La lotta dei riders e il futuro del mondo del lavoro*, Asterios, Trieste, 2019.
- Recchia G. A., *Alone in the crowd? La rappresentanza e l'azione collettiva ai tempi della sharing economy*, RGL, 2018, 1, 141- 166.
- Recchia G. A., *"Gig economy" e dilemmi qualificatori: la prima sentenza italiana*, LG, 2018, 7, 726- 734.
- Recchia G. A., *Contrordine! I riders sono collaboratori eterorganizzati*, LG, 2019, 4, 403- 411.
- Rota A., *Il web come luogo e veicolo del conflitto collettivo: nuove frontiere della lotta sindacale*, in Tullini P. (a cura di), *Web e lavoro*, Giappichelli, Torino, 2017, 197- 212.
- Sacchi S., Guarascio D., Vannutelli S., *Esposizione al rischio di disoccupazione tecnologica e politiche redistributive*, Stato e mercato, 2019, 1, 125- 156.
- Santini F., *Ruolo (e limiti) della contrattazione collettiva nella qualificazione del rapporto di lavoro*, DRI, 2019, 2, 592- 607.
- Sarzana M., *Assicurare flessibilità e sicurezza nel rapporto di lavoro con i riders*, LDE, 2019, n. 1.
- Scacchetti T., Fassina L., *La tutela del lavoro nell'economia delle piattaforme: note di politica del diritto e di politica sindacale a margine della sentenza Foodora*, LDE, 25 marzo 2019.
- Torsello L., *Il lavoro dei riders. L'iniziativa di legge della Regione Lazio*, Diritti Regionali, 2018, n. 3.
- Tullini P., *L'economia digitale alla prova dell'interesse collettivo*, LLI, 2018, 4, 1-15.
- Tullini P., *Prime riflessioni dopo la sentenza di Torino sul caso Foodora*, LDE, 2018, fasc. 1.
- Turrin M., *Dopo il Tribunale di Torino anche il Tribunale di Milano esclude la subordinazione per i riders*, Labor, 20 ottobre 2018.