



LaBoUR & Law Issues
Rights | Identity | Rules | Equality

**Eppur si muove. Il difficile cammino
della contrattazione collettiva
nel settore del *food delivery***

NICOLA QUONDAMATTEO
Scuola Normale Superiore

vol. 7, no. 1, 2021

ISSN: 2421-2695





Eppur si muove. Il difficile cammino della contrattazione collettiva nel settore del *food delivery*

NICOLA QUONDAMATTEO

Scuola Normale Superiore

Dottorando di ricerca

nicola.quondamatteo@sns.it

ABSTRACT

This paper recalls some of the steps that led to the first experiments of collective bargaining within the food delivery sector in Italy. Riders' conditions became public knowledge following a cycle of mobilisation that signalled the absence of rights within the gig economy. The dispute took on central importance as it became a symbol of precariousness and lack of protection of large sectors of the labour market. After numerous strikes, something has been done in legislative and contractual domains. A territorial agreement was signed in Bologna; a round table was convened at the Ministry of Labour, but it failed due to the divergent positions of social partners. Ultimately a law, that has its merits and demerits, was approved. Some companies signed an agreement with a union considered by many to be unrepresentative, which appeared to be an attempt to avoid the rules of labour law. This was followed by a new wave of protests. As a result, the first collective agreement - signed by main unions and a large company - finally recognised that riders were employees with all rights.

Keywords: gig economy; collective bargaining; trade unions; food delivery platforms.

<https://doi.org/.10.6092/issn.2421-2695/12977>

Eppur si muove. Il difficile cammino della contrattazione collettiva nel settore del *food delivery*

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. L'apertura di una breccia: dagli scioperi dei *riders* alla necessità di una regolamentazione. – 3. Dai tavoli al Ministero alla legge n. 128/2019. – 4. L'accordo pirata tra Ugl e Assodelivery. – 5. Il contratto Just Eat. – 6. Conclusioni.

1. Introduzione

Alla base del capitalismo delle piattaforme stanno una cornice ideologica di riferimento che evoca “spirito imprenditoriale e flessibilità” e la suggestione che «in quanto lavoratori, saremo liberati dalle costrizioni del lavoro fisso e ci verrà data l'opportunità di costruirci la nostra strada, vendendo i beni o i servizi che preferiamo»⁽¹⁾. La piattaforma si presenta come un modello di impresa di cui è possibile ricostruire alcune caratteristiche principali. La prima è il tentativo di frammentare estremamente la prestazione lavorativa utilizzando un'organizzazione della stessa e schemi contrattuali che consentono «la mobilitazione di una forza lavoro temporanea e flessibile», dando così luogo ad «esecuzioni istantanee della prestazione di lavoro, afferente alla famiglia allargata e variopinta dei lavori atipici»⁽²⁾. La piattaforma, poi, tende a non rappresentarsi e considerarsi come datore di lavoro, “sottovalutando” di fatto quello che dovrebbe essere il suo ruolo con oneri e obblighi annessi⁽³⁾.

Come alcuni osservatori hanno fatto notare, bisogna prestare attenzione a vedere in questo modello di business una novità assoluta. Scheiber⁽⁴⁾ afferma che l'*uberizzazione* nasce ben prima di Uber, grazie alla generalizzazione dei processi di *outsourcing*. La fuga dalla subordinazione e dalle tutele ad essa associate, del resto, è un fenomeno con cui le economie avanzate si confrontano da tempo e che fu oggetto, anche in Italia, di discussione già negli anni '90 del

⁽¹⁾ N. Srnicek, *Capitalismo digitale. Google, Facebook, Amazon e la nuova economia del web*, Roma, 2017, 9.

⁽²⁾ A. Aloisi, *Il lavoro “a chiamata” e le piattaforme online della collaborative economy: nozioni e tipi legali in cerca di tutele*, in *LLI*, 2016, vol. 2, n. 2, 16-56 e qui 22.

⁽³⁾ V. Comito, *L'economia digitale, il lavoro, la politica*, Roma, 2018, 32.

⁽⁴⁾ N. Scheiber, *Growth in the «Gig Economy» Fuels Work Force Anxieties*, <https://www.nytimes.com/2015/07/13/business/rising-economic-insecurity-tied-to-decades-long-trend-in-employment-practices.html>, 13 luglio 2015.

secolo scorso. Qualcuno - in controtendenza rispetto allo “spirito del tempo” di allora - faceva notare, ad esempio, che la proliferazione di nuove figure di lavoro formalmente autonomo (ma essenzialmente subordinato) equivaleva a una generalizzazione della perdita di controllo sull’attività lavorativa e dunque all’espansione dell’area del lavoro *salariato*⁽⁵⁾. Una ricerca dell’epoca, curata dall’Ires-Cgil⁽⁶⁾, metteva in particolare rilievo la subordinazione di fatto di molti *collaboratori coordinati e continuativi* in gran parte provenienti dal lavoro dipendente e impiegati, dopo il licenziamento o la cessazione del precedente rapporto, presso gli enti o le imprese di provenienza impegnati nell’esternalizzazione di servizi e/o di attività produttive.

Se la fuga dalla subordinazione è dunque tendenza di lungo corso, il modello di impresa proposto e difeso dalle piattaforme amplifica questi processi reali a tal punto che qualcuno è arrivato a sostenere che «il lavoro digitale è la punta lucida e affilata di una gigantesca lancia neoliberista che è fatta di deregolamentazione, aumento della disuguaglianza, passaggio da impiego dipendente a contratti a termine scarsamente retribuiti e attacco ai sindacati»⁽⁷⁾. In un quadro del genere, l’individualizzazione della prestazione lavorativa è massima e la competizione tra i “partecipanti” alla cosiddetta *gig economy* per aggiudicarsi la “chiamata pubblica” della singola attività lavorativa è un elemento strutturale: «nessuno può contare sull’aiuto degli altri, che sono concorrenti ingabbiati nelle stesse logiche»⁽⁸⁾. L’organizzazione collettiva e la possibilità di contrattazione sindacale, in condizioni simili, sembrano rappresentare un intralcio all’eccezionalismo tecnologico che ispira le piattaforme. Esse riscontrano, ovviamente, notevoli difficoltà; qualcosa però sembra essersi mosso a partire dal ciclo di lotte che ha interessato il settore del *food delivery*. In questo contributo, proveremo a fornire un resoconto del tortuoso inizio del cammino delle relazioni industriali e della contrattazione collettiva, apertosi in Italia nel mondo del cibo a domicilio.

(5) A. Burgio, *Modernità del conflitto. Saggio sulla critica marxiana del socialismo*, Roma, 1999, 92.

(6) Per una sintesi della ricerca si veda C. Casalini, *La bella favola dell’autonomia, Il Manifesto*, 9 febbraio 1999.

(7) T. Scholz, *Think outside the boss. L’incapacità di immaginare una vita diversa è il trionfo definitivo del capitale*, in E. Armano – A. Murgia – M. Teli, *Platform capitalism e confini del lavoro negli spazi digitali*, Milano-Udine, 2020, 39-58.

(8) D. Linhart, *Immaginare un impiego stabile senza subordinazione*, in *Le Monde Diplomatique*, luglio 2017.

2. L'apertura di una breccia: dagli scioperi dei *riders* alla necessità di una regolamentazione

La *gig economy*, date le caratteristiche sopra riportate, sembra rappresentare l'utopia dei segmenti più estremi del mondo delle imprese. Essa, in questo, risponde alla filosofia enunciata da Denis Pennel⁽⁹⁾, esponente della *World Employment Confederation* (nota associazione internazionale di agenzie interinali), il quale ha teorizzato «un diritto del lavoro per una società post-salariale», nella quale viene decretata la scomparsa del lavoro subordinato (visto come parentesi storica di cui liberarsi) in favore del “libertariato”. In questo quadro vengono presi a riferimento i contratti di prestazione d'opera e servizi del codice civile francese del 1804 in base ai quali i lavoratori a cottimo erano considerati imprenditori. Nel contesto dato, non sorprende che lo studioso Jeremias Prassl⁽¹⁰⁾ riporti l'amara riflessione del corrispondente del *New York Times* Steven Greenhouse, secondo il quale «in molti modi, i lavoratori digitali on-demand devono affrontare molti più ostacoli per organizzarsi ed essere ascoltati dei lavoratori dell'economia tradizionale. Isolati come sono, i lavoratori on-demand raramente si incontrano faccia a faccia». Prassl inserisce questa citazione in un paragrafo intitolato sagacemente “*freedom?*” e sottolinea come l'immaginario veicolato dal capitalismo delle piattaforme (quello del “lavoratore libero”) non contempra l'esercizio di alcune libertà fondamentali, come quelle collettive ed associative.

Nonostante impedimenti non da poco all'organizzazione collettiva e un apparato ideologico che promuove fortemente la retorica dell'auto-imprenditorialità⁽¹¹⁾, il conflitto resta una possibilità – come le mobilitazioni nel *food delivery* hanno avuto modo di dimostrare. L'Italia ha rappresentato e rappresenta, da questo punto di vista, un laboratorio interessante di osservazione. Le lotte dei fattorini sono state sicuramente favorite dalla specificità dello spazio di lavoro che, nel loro caso, corrisponde con lo spazio urbano. Questo ha favorito il reciproco riconoscimento, dal momento che essi si sono ritrovati *concentrati* nelle strade delle città, con le stesse divise e gli stessi cubi. La piazza diventa quindi spazio di incontro e di identificazione

⁽⁹⁾ D. Pennel, *Travail, la soif de liberté*, Parigi, 2017.

⁽¹⁰⁾ J. Prassl, *Humans as a service. The promise and perils of work in the gig economy*, Oxford, 2018.

⁽¹¹⁾ J.P. Martin, *Microimpresa, una macchina per produrre poveri*, in *Le Monde Diplomatique*, dicembre, 2017.

collettiva⁽¹²⁾. Un osservatore attento⁽¹³⁾ ha parlato di *local gig economy*, per distinguerla da quella da remoto. La localizzazione spaziale, nel caso esaminato, ha favorito dunque la fisicità degli incontri; per l'antropologo Franco La Cecla essa rappresenta un importante vettore di rilancio della democrazia su scala urbana⁽¹⁴⁾.

Nella ricerca effettuata sull'esperienza di organizzazione dei *riders* bolognesi⁽¹⁵⁾, abbiamo potuto osservare che l'identificazione collettiva tra i lavoratori del settore nasce prima ancora del processo di associazione sindacale. I *riders* sono soliti ritrovarsi in alcune piazze della città felsinea prima, durante e dopo il turno di lavoro: aspettano assieme gli ordini, scambiano due chiacchiere, fumano una sigaretta, bevono una birra. Questo costituirà un'importante infrastruttura sociale su cui si innesterà l'esperienza di Riders Union. Con la sua peculiarità, le sue pratiche di mobilitazione (scioperi, *flash mob*) e di mutuo aiuto tra i lavoratori (ciclofficine solidali ecc.), l'associazione informale dei lavoratori bolognesi sarà protagonista del ciclo di lotte che scuote il settore e che, a livello territoriale, porterà alla stipula della *Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano*.

A Bologna si sperimenta infatti il primo tentativo di contrattazione metropolitana nel *food delivery*. Lo spazio di negoziazione si apre a seguito delle prime iniziative di lotta dei fattorini felsinei. La prima occasione si verifica con lo "sciopero della neve", avvenuto il 13 novembre 2017 quando i lavoratori di tutte le piattaforme decidono di astenersi dal lavoro a causa delle condizioni meteorologiche avverse che avrebbero messo a repentaglio la loro sicurezza. Si prosegue poi col *flash mob* nel centro cittadino del 24 novembre, dal quale parte una breve bicicletata che si conclude in Piazza del Nettuno – dove, per mera coincidenza, il sindaco Virginio Merola stava presenziando ad una pubblica iniziativa. Da quell'incontro del tutto casuale, da dove il primo cittadino si pronuncia in favore delle ragioni espresse dai lavoratori, partirà l'interessamento della politica locale – con prese di posizione di alcuni consiglieri di maggioranza

⁽¹²⁾ L. Cini– B. Goldman, *Dal controllo alla mobilitazione. Le lotte dei ciclofattorini e dei facchini della logistica in Italia*, in *LLI*, 2020, 1, 1-34.

⁽¹³⁾ A.J. Wood, *Despotism on demand. How power operates in the flexible workplace*, New York, 2020.

⁽¹⁴⁾ Si fa riferimento ad un'intervista che lo studioso ha rilasciato al *Corriere di Bologna*, cfr. F. Pellerano, *Atlantide, Staveco e la città del cibo. La Cecla contro la città: "Salvate il centro"*, http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2015/15-ottobre-2015/atlantide-staveco-cultura-cibo-cecla-contro-citta-salvate-centro-2302054023220.shtml?refresh_cp, 15 ottobre 2015.

⁽¹⁵⁾ N. Quondamatteo, *Non per noi ma per tutti. La lotta dei riders e il futuro del mondo del lavoro*, Trieste, 2019.

e di opposizione a favore dell'apertura di un tavolo di negoziazione metropolitano⁽¹⁶⁾. L'assemblea di Riders Union ritiene un passo importante la possibilità di aprire una contrattazione – individuando nell'operatore pubblico un attore che potrebbe essere in grado di porsi come equilibratore dei rapporti di forza tra piattaforme e lavoratori (del tutto sbilanciati data l'applicazione di contratti di lavoro autonomo ultra-precari).

Lo spazio urbano assume un ruolo centrale: le città, infatti, rappresentano il luogo in cui i processi innescati dal capitalismo di piattaforma *toccano terra*⁽¹⁷⁾. Non a caso negli Stati Uniti Uber ha cominciato a scontrarsi con una municipalità dopo l'altra⁽¹⁸⁾; anche nel settore degli affitti brevi si è registrato un conflitto tra piattaforme e città, con Airbnb che è finita nel mirino di diverse amministrazioni locali sia negli Stati Uniti che in Europa⁽¹⁹⁾ a causa della pressione al rialzo sul prezzo delle locazioni abitative a lungo termine.

Nell'ambito del *food delivery*, Bologna assume quindi un ruolo precursore nel tentativo di avviare una regolamentazione delle condizioni di lavoro via piattaforma – tema che col caso dei *riders* ha guadagnato la sua visibilità. A seguito delle prime proteste dei fattorini, si apre infatti nel capoluogo emiliano un percorso di ripensamento sulle retoriche della *sharing economy*.

L'amministrazione felsinea aveva nel 2012 sostenuto diverse start-up, tramite apposito bando, con l'assegnazione di fondi pilota, comodato d'uso di immobili e altre risorse: tra i vincitori figurava anche Sgnam, piattaforma locale del *food delivery*⁽²⁰⁾. Dal supporto senza contropartite di natura sociale alla cosiddetta "economia della condivisione" si arriva alla necessità – per chi amministra la città – di prendersi cura degli standard di qualità del lavoro di chi presta servizio nello spazio urbano. Nell'ambito della «forte crescita della nebulosa dei *gig-workers* e dei lavori poveri alla base della piramide sociale»⁽²¹⁾, le mobilitazioni che scuotono il settore delle consegne a domicilio aprono anche a Bologna e in Italia la prospettiva delle *decent work cities*⁽²²⁾, le quali hanno la

(16) N. Quondamatteo, *Non per noi ma per tutti*, cit.

(17) M. Marrone, *Rights against the machines! Il lavoro digitale e le lotte dei rider*, Milano, 2021.

(18) V. Comito, *L'economia digitale*, cit.

(19) R. Staglianò, *L'affittacamere del mondo. Airbnb è la nostra salvezza o la rovina delle città?*, Torino, 2020.

(20) M. Marrone, *Rights against the machines!*, cit.; Quondamatteo N., *Non per noi ma per tutti*, cit.

(21) A. Bonomi, *Le metamorfosi: l'impatto delle crisi nella biologia territoriale del Nord*, in *Alternative per il Socialismo*, 2021, n. 59, 117-130.

(22) S. Bologna, *Ritorno a Trieste. Scritto over 80 (2017-2019)*, Trieste, 2019.

responsabilità politica diretta nel contrasto all'ingiustizia socioeconomica sul territorio amministrato.

La sottoscrizione della *Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano* si configura come un primo esperimento di questa prospettiva. Essa è l'approdo di una «lunga trattativa, protrattasi nei mesi invernali e primaverili, ed intervallata da udienze conoscitive presso le commissioni consiliari del Comune»⁽²³⁾. Le parti firmatarie sono Riders Union⁽²⁴⁾, i tre sindacati confederali e – tra le aziende di *food delivery* – soltanto la già citata Sgnam (app bolognese) e la piattaforma padovana My Menù. Le due società si fonderanno poi in un'unica azienda, al fine di meglio reggere la competizione con le multinazionali del settore. Se per Sgnam è plausibile ipotizzare che il fatto di essere stata vincitrice di un bando comunale⁽²⁵⁾ abbia influito sulla sottoscrizione, si registra allo stesso tempo una difficoltà dell'amministrazione comunale nell'interlocuzione con le principali piattaforme (in particolare Glovo e Deliveroo). Just Eat decide di non firmare l'accordo per il riferimento alla paga oraria sancita dai contratti collettivi nazionali⁽²⁶⁾.

La *Carta dei diritti* impegna le aziende a riconoscere una serie di diritti di base: «un compenso orario fisso equo e dignitoso in ogni caso non inferiore ai minimi tabellari sanciti dai contratti collettivi nazionali di settore» (art. 4, comma 1); «un'indennità per il lavoro svolto in condizioni particolari come il lavoro notturno, il lavoro durante le festività ovvero in condizioni metereologiche sfavorevoli» (art. 4, comma 2); la non discriminazione per motivi politici o sindacali e la possibilità di disconnessione solo per «giusta causa» o per notevole inadempimento degli obblighi contrattuali (art. 5); il diritto a un'assicurazione contro gli infortuni (art. 6); il diritto all'assemblea sindacale retribuita in orario di lavoro per un massimo di dieci ore annue (art. 9); il diritto al conflitto (art. 10). L'accordo riconosce quindi uno standard minimo di tutele, non intervenendo sulla natura giuridica del rapporto di lavoro (materia che non è – come si sa – competenza delle amministrazioni locali ma dello Stato): «ciò non significa che i *riders* non abbiano, sin dal principio e in ogni sede, largamente insistito sulla necessità di una più adeguata qualificazione dei propri rapporti contrattuali, ritenendosi vittima dell'ennesima fuga dal diritto del lavoro,

⁽²³⁾ F. Martelloni, *Individuale e collettivo: quando i diritti dei lavoratori digitali corrono su due ruote*, in *LLI*, 2018, 1, 16-34 e qui 22.

⁽²⁴⁾ Per il *sindacato informale* bolognese si tratta di un importante riconoscimento istituzionale dell'attività svolta nella tutela dei lavoratori.

⁽²⁵⁾ La sede della società si trova in un piccolo immobile, adibito ad ufficio, di proprietà del Comune; questo è stato assegnato all'azienda in comodato d'uso con il bando *Incredibol*.

⁽²⁶⁾ N. Quondamatteo, *Non per noi ma per tutti*, *cit.*

praticata – come avvenuto, nel tempo, negli ambiti più svariati – attraverso il ricorso a rapporti appositamente formalizzati in modo tale da sfuggire alle regole del lavoro protetto⁽²⁷⁾. Per i *riders* si tratta di un primo passo, di fondamentale importanza per il significato politico che la vertenza ha prodotto e che ha trovato – con la *Carta dei diritti* – un suo primo riconoscimento. Resta naturalmente sul tavolo la questione della natura giuridica del rapporto, dal momento che l'*ossessione antiqualificatoria* ha contribuito a sottrarre talune fattispecie alla fattispecie del lavoro subordinato⁽²⁸⁾.

Assume, da questo punto di vista, significativo rilievo il fatto che le piattaforme multinazionali non sottoscrivano l'accordo e che almeno una di esse motivi la non firma proprio in virtù di riferimenti precisi alle tutele standard del lavoro subordinato. È probabile supporre che le grandi app del delivery individuino nella *Carta dei diritti* una sorta di “cavallo di Troia” che potrebbe avere un approdo nel riconoscimento del lavoro subordinato – alla stregua della Commissione Trilaterale che, negli anni '70, vedeva gli “eccessi di democrazia” dei paesi a capitalismo avanzato come possibile anticamera del socialismo⁽²⁹⁾.

Con l'azienda sottoscrittrice, Riders Union riesce ad ottenere diversi avanzamenti in linea con i principi dell'accordo: adeguamento delle retribuzioni ai livelli del CCNL della Logistica, assemblee retribuite, indennità per maltempo e lavoro festivo; il risultato più importante è quello però conseguito nel marzo del 2021 con l'assunzione del primo nucleo di lavoratori come subordinati a tutti gli effetti⁽³⁰⁾. Ad ogni modo la *Carta dei diritti* di Bologna può essere definita come evento spartiacque, in grado di *nazionalizzare* per la prima volta la portata della questione – con il coinvolgimento del Ministero del Lavoro.

3. Dai tavoli al Ministero alla legge n. 128/2019

Subito dopo la firma della *Carta dei diritti* i *riders* bolognesi sono contattati dalla segreteria del nuovo Ministro del Lavoro Luigi Di Maio, che nel giorno del suo insediamento (governo Conte I) opta per incontrare proprio i fattorini protagonisti sia di importanti mobilitazioni sia della stipula dell'accordo territoriale nel capoluogo emiliano. Nella conferenza stampa, Di Maio parla di

⁽²⁷⁾ F. Martelloni, *Individuale e collettivo*, cit., 30.

⁽²⁸⁾ M. Barbieri, *Della subordinazione dei ciclofattorini*, in *LLI*, 2019, 2, I. 1-56.

⁽²⁹⁾ M. Crozier– S.P. Huntington – J. Watanuki, *La crisi della democrazia: rapporto sulla governabilità delle democrazie alla Commissione Trilaterale*, Milano, 1977.

⁽³⁰⁾ Si veda il post facebook di Riders Union Bologna, in data 11 marzo 2021.

“una generazione abbandonata” dal lungo ciclo di precarizzazione del lavoro – risalente già agli anni Ottanta del secolo scorso⁽³¹⁾. Alla notizia dell’incontro tra il Ministro e una rappresentanza *informale* come Riders Union Bologna, si registra nel sindacato confederale il timore che – a partire dalla vicenda dei ciclofattorini del cibo a domicilio – Di Maio possa proseguire sul solco di Renzi, quello della disintermediazione⁽³²⁾. In seguito, negli stessi ambienti si riconosce che – almeno nel caso dei *riders* – si può parlare di «iper-mediazione grillina»⁽³³⁾: i tavoli ministeriali, infatti, vedono la presenza sia delle *unions* auto-organizzate sia dei sindacati confederali, quasi a fotografia di una *duplicità* dell’interesse collettivo dei lavoratori del comparto⁽³⁴⁾.

Al momento dell’insediamento del Ministro Di Maio, i sindacati confederali scontano un certo ritardo nell’ambito del *food delivery*. Come è stato riconosciuto, «spesso queste nuove forme di lavoro sfuggono e non vengono intercettate dal sindacato»⁽³⁵⁾. La grande rilevanza – anche di natura simbolica – assunta dalla vertenza, aiuta in particolare la Cgil e la Uil a prendere consapevolezza della rilevanza della questione. Sulla scorta delle pratiche organizzative adottate dalle *unions* (mutualismo, ciclo-officine solidali ecc.), il sindacato cerca progressivamente di recuperare terreno nel settore. Particolare capacità nell’*organizing* dimostra la Nidil-Cgil, categoria degli atipici – la quale si rivela in grado di intercettare e sindacalizzare i lavoratori in molte città, a partire dalle esperienze di punta come Napoli e Firenze per arrivare a molte altre realtà territoriali (Palermo, Brindisi, Bari, Pescara ecc.). Il rapporto di collaborazione tra sindacati confederali e *unions* prende avvio dai tavoli nazionali e si consolida progressivamente con un graduale e progressivo riconoscimento reciproco che porta alla costituzione della rete nazionale *Riders x i diritti* e all’organizzazione di iniziative di mobilitazione e di sciopero su scala nazionale⁽³⁶⁾.

Ad ogni modo, in un primo momento Di Maio sembra intenzionato ad affrontare la questione per via legislativa – riconoscendo i *riders* come lavoratori

⁽³¹⁾ E. Betti, *Precari e precarie: una storia dell’Italia repubblicana*, Roma, 2019.

⁽³²⁾ V. Santarpia, *Di Maio incontra i rider: «Simbolo di una generazione abbandonata»*, https://www.corriere.it/politica/18_giugno_04/lavoro-maio-incontra-rider-simbolo-una-generazione-abbandonata-bb26b8a8-67f2-11e8-b57b-459a23472be0.shtml, 18 giugno 2018.

⁽³³⁾ C. Sesena, *L’avanzata dei riders*, in *Alternative per il Socialismo*, 2021, n. 59, 149-155.

⁽³⁴⁾ F. Martelloni, *Individuale e collettivo*, cit., spec. 27 ss.

⁽³⁵⁾ S. Del Fattore – C. Maiolino, *Dai riders e dai precari al sindacato di strada*, in *Alternative per il Socialismo*, 2020, n. 58, 78-84.

⁽³⁶⁾ V. Maccarone – A. Tassinari, *Mobilitazione e forme di organizzazione del nuovo precariato digitale: il caso dei fattorini della gig economy*, in Cigna L. (a cura di), *Forza lavoro! Ripensare il lavoro al tempo della pandemia*, Milano, 2020, 33-41.

subordinati a tutti gli effetti, come in seguito farà la Spagna⁽³⁷⁾. A tal fine viene preparato un ambizioso articolato come allegato al decreto dignità⁽³⁸⁾, con l'obiettivo di «emancipare il lavoro protetto dal regime di eterodirezione della prestazione lavorativa fissato all'art 2094 del codice civile, per ampliarne le fattezze in modo da ricomprendervi le molte forme di lavoro per conto altrui, di cui l'attività svolta ai *riders* che operano a beneficio di piattaforme digitali non è che un singolo esempio»⁽³⁹⁾. La reazione delle piattaforme non si fa attendere, con Foodora (che in seguito cede le sue attività italiane alla concorrente Glovo⁽⁴⁰⁾) che dichiara pubblicamente che nel caso di approvazione della norma sarebbe costretta a lasciare l'Italia⁽⁴¹⁾. Il governo incontra quindi le aziende del *food delivery* e si opta per il congelamento della legge in favore dell'avvio di un tavolo di contrattazione⁽⁴²⁾. Sarebbe interessante, ai fini di una maggiore conoscenza della vicenda, ricostruire cosa abbia ispirato la scelta. Nel nostro precedente lavoro di ricerca⁽⁴³⁾ avanziamo due ipotesi, a seguito delle informazioni raccolte: a) il Movimento 5 Stelle non dispone dei numeri parlamentari per approvare il provvedimento, visto con sospetto dall'alleato nel governo giallo-verde che si fa portavoce della contrarietà che viene dal mondo delle imprese; b) il provvedimento è sin dall'inizio un espediente, una sorta di frusta per convincere le piattaforme a sedersi a negoziare.

Viene dunque convocato un tavolo di trattativa al Ministero, che vede la partecipazione delle principali piattaforme, dei sindacati confederali e delle *unions*, nonché delle associazioni di rappresentanza delle imprese (cui però le app del cibo a domicilio non afferiscono). Il Governo prova a facilitare il tentativo di nascita di un sistema di relazioni industriali nel comparto⁽⁴⁴⁾. La negoziazione

⁽³⁷⁾ M. De Minicis, *Così la Spagna risolve il rebus dei rider*, www.lavoce.info/archives/73180/cosi-la-spagna-risolve-il-rebus-dei-rider/, 29 marzo 2021.

⁽³⁸⁾ Quondamatteo N., *Non per noi ma per tutti*, *cit.*

⁽³⁹⁾ Martelloni F., *Individuale e collettivo*, *cit.*, 32.

⁽⁴⁰⁾ Si veda Fana M., *Foodora Glovo: oligopoli a chiamata*, <https://jacobinitalia.it/a-chi-consegnano-i-rider/>, 2 novembre 2018.

⁽⁴¹⁾ Di Vico D., *Foodora: «Con il decreto di Maio noi costretti ad abbandonare l'Italia»*, https://www.corriere.it/economia/18_giugno_16/con-decreto-maio-saremmo-costretti-ad-abbandonare-l-italia-879a2cc6-71a3-11e8-8802-e09859fdb268.shtml, 16 giugno 2018.

⁽⁴²⁾ Magnani A., *Rider, la retromarcia di Di Maio. Tavolo di confronto sulla gig economy*, https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-06-18/riders-contratto-salario-minimo-all-indennita-cosa-prevede-decreto-maio--bozza-102608.shtml?uuid=AEP8qB8E&refresh_ce=1, 18 giugno 2018.

⁽⁴³⁾ Quondamatteo N., *Non per noi ma per tutti*, *cit.*

⁽⁴⁴⁾ Pacella G., *Le piattaforme di food delivery in Italia: un'indagine sulla nascita delle relazioni industriali nel settore*, in *LLI*, 2019, 2, 179-195.

non riesce però a decollare, a causa della distanza tra le parti e dell'estremismo padronale che caratterizza le piattaforme digitali. La maggior parte di queste si associano in *Assodelivery*, che finisce per rappresentare la quasi totalità del mercato. In questo frangente la costituzione dell'associazione di impresa rappresenta in modo chiaro la mancata volontà di contrattazione; di solito – nella dinamica delle relazioni industriali – avviene il contrario, basti pensare alla Fiat-Fca che fuoriesce da Federmeccanica per disdettare il contratto collettivo nazionale⁽⁴⁵⁾.

Le trattative producono dunque uno stallo; si ritorna perciò alla via legislativa. Nell'agosto 2019 arriva il *decreto imprese*. La parte del testo che riguarda i *rider*s risulta deludente per le *unions* e per i sindacati dal momento che – pur estendendo meritoriamente l'assicurazione Inail *erga omnes* - mantiene il cottimo e non fa registrare alcun avanzamento sulla qualificazione contrattuale, determinando una sorta di cristallizzazione dello *status quo*⁽⁴⁶⁾. A seguito della crisi di governo e della formazione di una maggioranza di segno diverso, seguono alcune modifiche al testo – che viene migliorato sotto alcuni aspetti ma resta denso di criticità⁽⁴⁷⁾.

4. L'accordo pirata tra Ugl e Assodelivery

Tra le criticità della legge n. 128/2019 possiamo segnalare la dualità del sistema di tutela previsto⁽⁴⁸⁾ tra *rider*s “continuativi” (cui si riconosce, via art. 2 della legge 81/2015, l'applicazione della disciplina protettiva del lavoro subordinato) e *rider*s “occasionalisti” cui si riconosce un set di tutele minime. Altra criticità fondamentale è aver riconosciuto un meccanismo di possibile deroga dal sistema di tutele affidato alla contrattazione collettiva tra le parti: si tratta dello stesso vulnus contenuto nella legge 81/2015, all'articolo 2 comma 2 lettera a. Parliamo, del resto, di un fenomeno radicatissimo a livello internazionale nel lungo ciclo neoliberista – vale a dire quello del crescente ricorso alle *opening clauses*

⁽⁴⁵⁾ S. Musso, *Storia del lavoro in Italia dall'Unità a oggi*, Venezia, 2011.

⁽⁴⁶⁾ N. Quondamatteo, *A che punto è la consegna?, I rider dopo la legge*, <https://jacobinitalia.it/a-che-punto-e-la-consegna-i-rider-dopo-la-legge/>, 23 dicembre 2019.

⁽⁴⁷⁾ M. Barbieri, *Della subordinazione dei ciclofattorini*, cit.

⁽⁴⁸⁾ N. Quondamatteo, *A che punto è la consegna?*, cit.

che permettono, a livello decentrato, di modificare *in peius* i termini degli accordi⁽⁴⁹⁾.

In questo mutato quadro, si inserisce la nascita di Anar, l'Associazione Nazionale Autonoma dei Riders – un soggetto che difende apertamente il cottimo e la classificazione autonoma del rapporto di lavoro dei fattorini. Dubitabile appare la genuinità di questo fenomeno sindacale, come testimonia un'accurata e mai smentita inchiesta giornalistica⁽⁵⁰⁾ che ricostruisce il supporto delle aziende alla nascita di Anar. Questa, dopo una campagna di proselitismo, confluisce in Ugl Riders – in un processo che porta alla sottoscrizione di un accordo separato, in deroga ai termini di legge, tra la stessa Ugl e Assodelivery nel settembre 2020. Visto con favore da alcuni giuslavoristi *pro business*⁽⁵¹⁾, il contratto è contestato apertamente da *unions* e sindacati confederali nonché dallo stesso Ministero del Lavoro (Ufficio Legislativo del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, 2020) a causa della dubbia rappresentatività di Ugl.

Il CCNL Assodelivery-Ugl si applica ai contratti di opera ma anche ai co.co.co.⁽⁵²⁾; prevede che i lavoratori debbano essere qualificati come autonomi, con la conseguente privazione di straordinari, mensilità aggiuntive, ferie e indennità di fine rapporto. Viene mantenuto il cottimo⁽⁵³⁾ e soprattutto viene svuotata l'idea stessa di azione sindacale e di contrattazione collettiva – in un processo in cui le parti contraenti si sono di fatto scelte per consonanza di interessi⁽⁵⁴⁾. L'accordo genera una nuova ondata di proteste; uno dei primi effetti è la fuoriuscita di Just Eat da Assodelivery⁽⁵⁵⁾, con cui arriva a maturazione la strategia della società che, a seguito della fusione con la concorrente olandese Takeaway, aveva deciso di modificare l'organizzazione del

(49) L. Baccaro – C. Howell, *A common neoliberal trajectory: the transformation of industrial relations in advanced capitalism*, in *Politics & Society*, 2011, 521-563.

(50) F. Sironi, *La guerra sporca delle grandi aziende che manovrano i lavoratori per i loro interessi*, <https://espresso.repubblica.it/plus/articoli/2019/10/10/news/rider-cottimo-1.339425/>, 29 ottobre 2019.

(51) P. Ichino, *Contratto per i rider: è davvero "pirata"?*, www.lavoce.info/archives/69553/contratto-per-i-rider-e-davvero-pirata/, 21 settembre 2020.

(52) M. Barbieri, *Il luminoso futuro di un concetto antico: la subordinazione nell'esemplare sentenza di Palermo sui riders*, in *LLI*, 2020, 2, R. 61-R. 92.

(53) M. Marrone, *Rights against the machines!*, *cit.*

(54) A. Aloisi – V. De Stefano, *Il pacco è servito?*, <https://www.rivistailmulino.it/a/il-pacco-servito-note-sull-accordo-tra-assodelivery-e-ugl-riders>, 18 settembre 2020.

(55) S. Galeotti, *Dopo l'annuncio che assumerà i rider Just Eat esce da Assodelivery. E ammette: "Il ccnl firmato con Ugl prevede pagamento a cottimo"*, www.ilfattoquotidiano.it/2020/11/11/dopo-lannuncio-che-assumerà-i-rider-just-eat-esce-da-assodelivery-e-ammette-il-ccnl-firmato-con-ugl-prevede-pagamento-a-cottimo/5999263/, 11 novembre 2020.

lavoro con l'assunzione dei *riders* come lavoratori dipendenti. A novembre 2020 giunge poi la sentenza del primo grado del Tribunale di Palermo⁽⁵⁶⁾, che riconosce il ricorrente – un fattorino di Glovo – come dipendente a tutti gli effetti, andando oltre la pur importante (ma più conservativa) pronuncia della Cassazione che aveva riconosciuto i lavoratori torinesi di Foodora come collaboratori etero-organizzati cui andava applicata l'intera disciplina del subordinato. L'accordo tra Ugl e Assodelivery perde dunque i primi pezzi già due mesi dopo la sua entrata in vigore, a conferma della sua fragilità – segnalata anche dalla maxi-inchiesta della Procura di Milano⁽⁵⁷⁾.

5. Il contratto Just Eat

La fuoriuscita di Just Eat da Assodelivery apre un nuovo terreno di contrattazione, ancora una volta non scontato. All'inizio la piattaforma sembra intenzionata ad escludere la possibilità di applicare il contratto della logistica (storica richiesta della *unions* e dei sindacati confederali) e ipotizza, invece, di utilizzare il CCNL Multiservizi – come risulta da un regolamento provvisorio aziendale in nostro possesso. Le rappresentanze dei *riders* decidono di tenere il punto, anche in ragione del fatto che il CCNL Multiservizi rappresenta ormai il simbolo di un mondo del lavoro terziario povero e non adeguatamente tutelato: l'accordo, infatti, è scaduto nel 2013 e da allora non è stato mai rinnovato – con conseguenze pesanti soprattutto in termini salariali per lavoratrici e lavoratori coinvolti come nel settore delle pulizie⁽⁵⁸⁾.

Il confronto tra Just Eat e sindacati si svolge alla presenza delle categorie della logistica di Cgil, Cisl e Uil (scelta non causale ai fini dell'orientamento della negoziazione), nonché delle *unions* e delle categorie degli atipici come il Nidil. È proprio su questo versante, ossia quello più direttamente coinvolto nel processo di *organizing* dei fattorini, che avviene il contributo decisivo alla contrattazione data la maggiore conoscenza del processo produttivo. Dopo una serrata discussione, si conviene quindi di individuare una soluzione all'interno del CCNL Logistica: dalla proposta iniziale dell'azienda al testo definitivo le *unions*

⁽⁵⁶⁾ M. Barbieri, *Il luminoso futuro di un concetto antico*, cit.

⁽⁵⁷⁾ D. Milosa, *La stangata dei pm ai colossi: "Assumete 60 mila rider"*, www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2021/02/25/la-stangata-dei-pm-ai-colossi-assumete-i-60-mila-rider/6113045/, 25 febbraio 2021.

⁽⁵⁸⁾ R. Chiari, *Lo sciopero dei multisfruttati*, <https://ilmanifesto.it/lo-sciopero-dei-multisfruttati/>, 14 novembre 2020.

e i sindacati confederali riescono ad ottenere una mediazione per loro più avanzata.

L'accordo integrativo aziendale finalizzato all'inserimento dei *riders* nell'ambito del CCNL di cui sopra prevede (art. 1) che “i contratti di lavoro subordinato a tempo indeterminato costituiscono la forma comune di rapporto di lavoro”. Durante l'orario di servizio, i fattorini non possono svolgere “altre attività di lavoro autonomo, parasubordinato o subordinato”; tale vincolo non sussiste al di fuori dell'orario di lavoro (deve essere fornita comunicazione scritta; nella proposta iniziale dell'azienda l'esclusività del rapporto di lavoro si estendeva anche al di fuori dell'orario di servizio).

Le parti convengono (art. 4) che la Società opera in regime di *avvio di nuova attività* sino al 31 marzo 2022 per le città nelle quali il servizio viene attivato entro il 30 aprile 2021; per le altre il periodo di nuova attività è individuato nei nove mesi successivi. In questo arco temporale l'utilizzo di contratti di lavoro a tempo determinato e della somministrazione non è soggetto a limiti quantitativi; in seguito si stabilisce il limite del 35% complessivo (tempo determinato, somministrazione, lavoro a chiamata) calcolato su ciascun sito produttivo (la singola città) in base ai lavoratori a tempo indeterminato presenti in organico. La proposta iniziale della piattaforma prevedeva una fase di *avvio di nuova attività* di due anni per poi attestare un tetto del 40% all'utilizzo delle forme di lavoro flessibile: la contrattazione con *unions* e sindacati confederali ha quindi limitato notevolmente la durata del periodo transitorio⁽⁵⁹⁾, fissando inoltre – una volta che l'accordo andrà a regime – un tetto massimo a tempo determinato, somministrazione e lavoro intermittente maggiormente coerente con il dettato del CCNL. Un possibile vulnus, in prospettiva, potrebbe essere costituito dall'incidenza del lavoro part-time essendo la soglia del 35% calcolata come media di *Full Time Equivalent*.

L'art. 5 prevede che la forma di lavoro part time “è la forma comune di lavoro in azienda” ed è utilizzabile senza limiti quantitativi; di norma si articola su tre regimi orari (10, 20, 30 ore minime settimanali). Ciò presenta sia dei benefici sia, in prospettiva, dei possibili rischi. Da un lato si tratta della prova provata – contrariamente alla propaganda *pro-autonomia* che dichiarava quello del *rider* e quelli della *gig economy* come “lavoretti”⁽⁶⁰⁾ per loro natura irriducibili al lavoro subordinato – che si possono trovare soluzioni adeguate all'interno delle regole del diritto del lavoro per lavoratori con differenti esigenze e bisogni (ad

⁽⁵⁹⁾ Fino all'ultimo, le rappresentanze dei lavoratori hanno tentato di ridurre la fase di *avvio di nuova attività* a sei o sette mesi.

⁽⁶⁰⁾ R. Staglianò, *Lavoretti*, cit.

es. lo studente universitario che ha bisogno di “arrotondare”, il lavoratore migrante, il padre di famiglia ultra-cinquantenne espulso dal ciclo produttivo ecc.); dall’altro – una volta che il contratto sarà in fase di piena operatività – esiste il rischio dell’esplosione di forme di part-time involontario, vero e proprio problema sociale che affligge molti settori e in particolare il lavoro femminile. In fase di aggiornamento del periodico confronto con l’azienda, le parti sindacali potrebbero richiedere di fissare dei tetti quantitativi rispetto all’utilizzo del regime orario inferiore (10 ore R. minime settimanali) e/o di aumentare l’indennità per il lavoro supplementare (art. 15), fissata al momento al 10% e che potrebbe essere aumentata sino al 18% nella direzione di una maggiore coerenza con il CCNL Logistica.

Per quanto riguarda la retribuzione oraria (art. 14), essa ha rappresentato – come facilmente intuibile – uno dei punti di maggiore difficoltà della trattativa. Proprio sul tema del costo del lavoro ha ruotato una delle discussioni più importanti, dal momento che Just Eat voleva inizialmente applicare il CCNL Multiservizi proprio per le condizioni di vantaggio, per l’azienda, sul piano salariale. Sebbene vada ricordato che anche per il 2021 esistano numerosi sgravi fiscali per le assunzioni a tempo indeterminato, il confronto sulla paga oraria è stato rilevante e poteva determinare un fallimento della trattativa proprio per via dell’applicazione di un contratto nazionale piuttosto che dell’altro. Si è infine concordato di optare per la categoria della logistica, partendo dal meccanismo retributivo per il salario di ingresso previsto dall’art. 11 ter del CCNL. Questo prevede, per le nuove assunzioni del personale viaggiante, una maturazione progressiva dei minimi tabellari: 90% della retribuzione oraria il primo e il secondo anno, 95% il terzo e 100% a partire dal quarto. Nel contratto Just Eat si conviene di utilizzare questo meccanismo, modificandolo in senso *pro-labour*: 90% il primo e il secondo anno, 100% a partire già dal terzo. In fase di aggiornamento del confronto tra le parti, le rappresentanze dei lavoratori potrebbero chiedere di adeguare la cifra (ora fissata in 7.50 lordi, più mensilità aggiuntive) in caso di rinnovo del CCNL Logistica al fine di mantenere la difesa del salario come cuore della propria azione rivendicativa e negoziale. Il contratto Just Eat prevede poi un rimborso spese chilometrico (art. 17) e un premio di risultato (art. 18) di 0,25 centesimi lordi per consegna per un massimo di 4 consegne l’ora (al fine di non introdurre meccanismi di incentivazione del rischio, preoccupazione sulla sfera della “sicurezza” del tutto assente nell’accordo Ugl-Assodelivery fondato strutturalmente sul cottimo).

Di significativa importanza, è infine l’art. 23 che regola il “diritto di precedenza”. Tutti i fattorini che hanno prestato servizio tra il 1° agosto 2019 e

il 30 marzo 2021 hanno diritto ad essere assunti con contratto a tempo indeterminato con un monte orario simile analogo a quello svolto in precedenza. Chi ha lavorato, inoltre, per almeno sessanta singole giornate nel periodo in questione non deve inoltre sottostare al periodo di prova. L'art. 23, nella sua formulazione finale, rappresenta uno dei punti sui quali le parti sindacali hanno saputo incidere di più in sede di contrattazione.

6. Conclusioni

Come riporta anche il *Financial Times*⁽⁶¹⁾, l'Italia è il prossimo campo di battaglia che può definire il futuro della *gig economy*. In seguito alla sottoscrizione del contratto tra Just Eat e sindacati, il nostro paese vede infatti la compresenza di due modelli: uno disciplinato dalle regole del diritto del lavoro, l'altro che si fonda sull'elusione delle stesse. Posto che l'accordo tra Ugl e Assodelivery rimane assolutamente fragile, sussiste una situazione nella quale alcune importanti aziende (Glovo, Deliveroo, Uber Eats) possono fare competizione al ribasso sui costi nei confronti del contratto Just Eat – in particolare su quelli relativi alla contribuzione sociale: un tema dirimente che riguarda l'intera collettività dato che la *gig economy*, nel veicolare la sua ideologia di falsa autonomia, sottrae risorse al finanziamento dello Stato sociale⁽⁶²⁾. Questo, del resto, avviene anche in Canada dove, nel settore del servizio taxi, si confrontano Uber e Tappcar – azienda che assume regolarmente i propri autisti⁽⁶³⁾.

Risulta, ad ogni modo necessario, che nella competizione economica tra imprese non vincano le peggiori, tramite la pratica del *dumping* e con l'inquinamento dell'insieme del mercato. Su questa sfida si basa la tenuta del modello intrapreso da Just Eat, la stessa possibilità di consolidamento delle relazioni industriali e della contrattazione collettiva in un settore come quello del *food delivery*, la stessa capacità negoziale delle rappresentanze sindacali dei *riders* – che per ora hanno sempre saputo sfruttare le divisioni che si sono create nel campo aziendale per tentare di innalzare gli standard di tutela come successo prima nel caso bolognese con Sgnam e poi a livello nazionale con Just Eat.

⁽⁶¹⁾SS. Borrelli – D. Ghiglione, *Italy emerges as next front in gig economy labour battle*, www.ft.com/content/6bf8ea68-d035-4cc0-a367-a545c2814355, 5 aprile 2021

⁽⁶²⁾ E. Morozov, *Does Silicon Valley's reign Herald the End of Social Democracy*, www.theguardian.com/commentisfree/2015/sep/20/silicon-valley-end-of-social-democracy, 20 settembre 2015.

⁽⁶³⁾ V. Comito, *L'economia digitale*, cit.

In conclusione, vorremmo proporre una riflessione – scaturita dall’osservazione dell’andamento della trattativa che ha portato alla sottoscrizione dell’importante contratto con la stessa Just Eat. Come riportato in precedenza, lo scoglio maggiore da superare è stato quello rappresentato dal salario e, di conseguenza, da quale contratto collettivo nazionale applicare. La soluzione individuata è stata un compromesso che ha provato a tenere insieme interessi aziendali e volontà delle parti sindacali di applicare il CCNL Logistica, decisamente più vantaggioso del CCNL Multiservizi. Sull’esito della negoziazione ha pesato l’assenza, in Italia, di un salario minimo legale in grado di costituire un pavimento sotto il quale non si può scivolare e in grado di arginare la drammatica questione sociale del lavoro povero, specie nei servizi e nel terziario arretrato⁽⁶⁴⁾. L’esistenza di questo strumento – nel caso in questione – avrebbe potuto scongiurare il fantasma dell’applicazione di un contratto poco generoso sul piano stipendiale, orientando al rialzo la negoziazione. Salario minimo legale e contrattazione collettiva, del resto, possono precedere di pari passo come ha dettagliatamente dimostrato Colin Crouch⁽⁶⁵⁾ menzionando la positiva esperienza belga. Che l’autorevole sociologo britannico lo abbia fatto in un libro dedicato proprio alla *gig economy* potrebbe essere un segnale simbolico di non di poco conto: è proprio da qui, dai *riders* del *food delivery*, che può iniziare una nuova stagione di estensione del diritto del lavoro e dell’insieme delle tutele e delle protezioni sociali?

⁽⁶⁴⁾ M. Fana – S. Fana, *Basta salari da fame!*, Roma-Bari, 2019.

⁽⁶⁵⁾ C. Crouch, *Se il lavoro si fa gig*, Bologna, 2019.

Bibliografia

- Aloisi A., *Il lavoro a chiamata e le piattaforme online della collaborative economy: nozioni e tipi legali in cerca di tutele*, in *LLI*, 2016, vol. 2, n. 2, 16-56.
- Aloisi A. – De Stefano V., *Il pacco è servito?*, <https://www.rivistailmulino.it/a/il-pacco-servito-note-sull-accordo-tra-assodelivery-e-ugl-riders>, 18 settembre 2020.
- Baccaro L. – Howell C., *A common neoliberal trajectory: the transformation of industrial relations in advanced capitalism*, in *Politics & Society*, 2011, 521-563.
- Barbieri M., *Della subordinazione dei ciclotattorini*, in *LLI*, 2019, 2, I. 1-56.
- Barbieri M., *Il luminoso futuro di un concetto antico: la subordinazione nell'esemplare sentenza di Palermo sui riders*, in *LLI*, 2020, 2, R. 61-R. 92.
- Betti E., *Precari e precarie: una storia dell'Italia repubblicana*, Roma, 2019.
- Bologna S., *Ritorno a Trieste. Scritti over 80 (2017-2019)*, Trieste, 2019.
- Bonomi A., *Le metamorfosi: l'impatto delle crisi nella biologia territoriale del Nord*, in *Alternative per il Socialismo*, 2021, n. 59, 117-130.
- Borrelli S.S. – Ghiglione D., *Italy emerges as next front in gig economy labour battle*, <https://www.ft.com/content/6bf8ea68-d035-4cc0-a367-a545c2814355>, 5 aprile 2021.
- Burgio A., *Modernità del conflitto. Saggio sulla critica marxiana del socialismo*, Roma, 1999.
- Casalini C., *“La bella favola dell'autonomia”*, *Il Manifesto*, 9 febbraio 1999.
- Chiari R., *Lo sciopero dei multisfruttati*, <https://ilmanifesto.it/lo-sciopero-dei-multisfruttati/>, 14 novembre 2020.
- Cini L. – Goldman B., *Dal controllo alla mobilitazione. Le lotte dei ciclotattorini e dei facchini della logistica in Italia*, in *LLI*, 2020, 1, 1-34.
- Comito V., *L'economia digitale, il lavoro, la politica*, Roma, 2018.
- Crozier M. – Huntington S. P. – Watanuki J., *La crisi della democrazia: rapporto sulla governabilità delle democrazie alla Commissione Trilaterale*, Milano, 1977.
- Crouch C., *Se il lavoro si fa gig*, Bologna, 2019.
- De Minicis M., *Così la Spagna risolve il rebus dei rider*, <https://www.lavoce.info/archives/73180/cosi-la-spagna-risolve-il-rebus-dei-rider/>, 29 marzo 2021.
- Del Fattore S. – Maiolino C., *Dai riders e dai precari al sindacato di strada*, in *Alternative per il Socialismo*, 2020, n. 58, 78-84.
- Di Vico D., *Foodora: «Con il decreto di Maio noi costretti ad abbandonare l'Italia»*, https://www.corriere.it/economia/18_giugno_16/con-decreto-maio-saremmo-costretti-ad-abbandonare-l-italia-879a2cc6-71a3-11e8-8802-e09859fdb268.shtml, 16 giugno 2018.
- Fana M., *Foodora Glovo: oligopoli a chiamata*, <https://jacobinitalia.it/a-chi-consegnano-i-rider/>, 2 novembre 2018.
- Fana M. – Fana S., *Basta salari da fame!*, Roma-Bari, 2019.
- Galeotti S., *Dopo l'annuncio che assumerà i rider Just Eat esce da Assodelivery. E ammette: “Il ccnl firmato con Ugl prevede pagamento a cottimo”*, <https://www.ilfattoquotidiano.it/2020/11/11/dopo-lannuncio-che-assumerà-i-rider-just-eat-esce-da-assodelivery-e-ammette-il-ccnl-firmato-con-ugl-prevede-pagamento-a-cottimo/5999263/>, 11 novembre 2020.

- Ichino P., *Contratto per i rider: è davvero "pirata"?*, <https://www.lavoce.info/archives/69553/contratto-per-i-rider-e-davvero-pirata/>, 21 settembre 2020.
- Linhart D., *Immaginare un impiego stabile senza subordinazione*, in *Le Monde Diplomatique*, luglio 2017.
- Maccarone V. – Tassinari A., *Mobilitazione e forme di organizzazione del nuovo precariato digitale: il caso dei fattorini della gig economy*, in Cigna L. (a cura di), *Forza lavoro! Ripensare il lavoro al tempo della pandemia*, Milano, 2020, 33-41.
- Magnani A., *Rider, la retromarcia di Di Maio. Tavolo di confronto sulla gig economy*, https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-06-18/riders-contratto-salario-minimo-all-indennita-cosa-prevede-decreto-maio--bozza-102608.shtml?uuid=AEP8qB8E&refresh_ce=1, 18 giugno 2018.
- Marrone M., *Rights against the machines! Il lavoro digitale e le lotte dei rider*, Milano, 2021.
- Martelloni F., *Individuale e collettivo: quando i diritti dei lavoratori digitali corrono su due ruote*, in *LLI*, 2018, 1, 16-34.
- Martin J.P., *Microimpresa, una macchina per produrre poveri*, in *Le Monde Diplomatique*, dicembre, 2017.
- Milosa D., *La stangata dei pm ai colossi: "Assumete 60 mila rider"*, <https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2021/02/25/la-stangata-dei-pm-ai-colossi-assumete-i-60-mila-rider/6113045/>, 25 febbraio 2021.
- Morozov E., *Does Silicon Valley's reign Herald the End of Social Democracy*, www.theguardian.com/commentisfree/2015/sep/20/silicon-valley-end-of-social-democracy, 20 settembre 2015.
- Musso S., *Storia del lavoro in Italia dall'Unità a oggi*, Venezia, 2011.
- Pacella G., *Le piattaforme di food delivery in Italia: un'indagine sulla nascita delle relazioni industriali nel settore*, in *LLI*, 2019, 2, 179-195.
- Pellerano F., *Atlantide, Staveco e la città del cibo. La Cecla contro la città: "Salvate il centro"*, http://corrieredibologna.corriere.it/bologna/notizie/cronaca/2015/15-ottobre-2015/atlantide-staveco-cultura-cibo-cecla-contro-citta-salvate-centro-2302054023220.shtml?refresh_ce-cp, 15 ottobre 2015.
- Pennel D., *Travail, la soif de liberté*, Parigi, 2017.
- Prassl J., *Humans as a service. The promise and perils of work in the gig economy*, Oxford, 2018.
- Quondamatteo N., *Non per noi ma per tutti. La lotta dei riders e il futuro del mondo del lavoro*, Trieste, 2019.
- Quondamatteo N., *A che punto è la consegna?, I rider dopo la legge*, <https://jacobinitalia.it/a-che-punto-e-la-consegna-i-rider-dopo-la-legge/>, 23 dicembre 2019.
- Santarpia V., *Di Maio incontra i rider: «Simbolo di una generazione abbandonata»*, https://www.corriere.it/politica/18_giugno_04/lavoro-maio-incontra-rider-simbolo-una-generazione-abbandonata-bb26b8a8-67f2-11e8-b57b-459a23472be0.shtml. 18 giugno 2018.
- Scheiber N., *Growth in the «Gig Economy» Fuels Work Force Anxieties*, <https://www.nytimes.com/2015/07/13/business/rising-economic-insecurity-tied-to-decades-long-trend-in-employment-practices.html>, 13 luglio 2015.
- Scholz T., *Think outside the boss. L'incapacità di immaginare una vita diversa è il trionfo definitivo del capitale*, in Armano E. – Murgia A. – Teli M., *Platform capitalism e confini del lavoro negli spazi digitali*, Milano-Udine, 2020, 39-58.
- Sesena C., *L'avanzata dei riders*, in *Alternative per il Socialismo*, 2021, n. 59, 149-155.

- Sironi F., *La guerra sporca delle grandi aziende che manovrano i lavoratori per i loro interessi*, <https://espresso.repubblica.it/plus/articoli/2019/10/10/news/rider-cottimo-1.339425/>, 29 ottobre 2019.
- Srnicek N., *Capitalismo digitale. Google, Facebook, Amazon e la nuova economia del web*, Roma, 2017.
- Staglianò R., *Lavoretti. Così la sharing economy ci rende tutti più poveri*, Torino, 2018.
- Staglianò R., *L'affittacamere del mondo. Airbnb è la nostra salvezza o la rovina delle città?*, Torino, 2020.
- Ufficio Legislativo del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, *Contratto collettivo nazionale per la disciplina dell'attività di consegna di beni per conto altrui svolto da lavoratori autonomi, cd. rider, Nota Ministeriale*, Roma, 17 settembre 2020.
- Wood A. J., *Despotism on demand. How power operates in the flexible workplace*, New York, 2020.