



LO STATO DEL MONDO

Non per noi ma per tutti

Nicola Quondamatteo

Non per noi ma per tutti

*La lotta dei riders
e il futuro del mondo del lavoro*



Asterios Editore

Trieste, 2019

Prima edizione nella collana: Lo stato del mondo, ottobre 2019

©Nicola Quondamatteo, 2019

©Asterios Editore Abiblio 2019

posta: asterios.editore@asterios.it

www.asterios.it

I diritti di memorizzazione elettronica,
di riproduzione e di adattamento totale o parziale
con qualsiasi mezzo sono riservati.

Stampato in UE

ISBN: 978-88-9313-146-9

A Riders Union Bologna

Alla mia famiglia

Alle mie compagne e i miei compagni.

In particolare ad

Adriano, Alessandro, Alessio, Danilo, Elena, Federico,
Francesco, Ilaria, Irene, Lucrezia, Marco, Noemi, Paola,
Silvia, Valerio.

Indice

Prefazione, 11
di *Marco Lombardo*

Introduzione, 15

Capitolo I
Il capitalismo delle piattaforme e la *gig economy*, 19

Capitolo II
L'esperienza di Riders Union Bologna, 31

Capitolo III
I riders al tavolo delle trattative, 61

Capitolo IV
I riders e il futuro del mondo del lavoro, 77

Riflessioni conclusive, 87

Appendice.
Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale
nel contesto urbano, 89

Prefazione

La storia della Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano (altrimenti nota come Carta di Bologna dei riders) inizia nel Dicembre 2017.

Alcuni *riders* di Bologna, riconosciuti sotto la sigla di *Riders Union* di Bologna, decisero in concomitanza con la prima nevicata del freddo invernale, di appendere le loro biciclette all'Albero di Natale, addobbato come da tradizione in Piazza Maggiore. Un gesto eclatante che aveva destato l'attenzione dell'amministrazione comunale e dei media locali. Ricordarne l'inizio non serve solo a mettere un punto di partenza a questa storia; serve dare atto, come ho sempre fatto nelle tante occasioni in cui ho avuto modo di parlare di questa vicenda, che se non ci fosse stato quello sciopero e quella manifestazione di protesta da parte di alcuni giovani lavoratori, non sarebbe potuto nascere il percorso amministrativo che di lì a poco avremmo iniziato.

Dopo lo sciopero di Natale, insieme ad altri consiglieri comunali decidemmo di discutere del tema in un'udienza conoscitiva per ascoltare i riders e le piattaforme digitali di delivery food presenti a Bologna. Conoscere le loro condizioni contrattuali. Le condizioni di lavoro. Il sistema di funzionamento degli algoritmi. Qualche settimana dopo, nel febbraio 2018, venni nominato dal Sindaco di Bologna, Virginio Merola, Assessore al Lavoro ed alle attività produttive del Comune di Bologna.

Come primo atto decisi di chiamare i riders di Bologna, le organizzazioni sindacali e le piattaforme intorno ad un tavolo per discutere sul mercato del food-delivery e sulle condizioni di lavoro dei riders a Bologna.

Agli incontri presero parte tutte le piattaforme digitali presenti in Città: Snam, Mymenu, Glovo, JustEat. A dire il vero, tutte tranne una: Foodora. L'allora CEO di Foodora (Di Cocco) rispose via email, ma scelse di non partecipare al tavolo promosso dall'amministrazione comunale.

Furono incontri cordiali e tuttavia non semplici. Ognuno rimaneva ancorato sulle proprie posizioni di partenza. Avendo misu-

rato la distanza tra le parti, con i riders e le organizzazioni sindacali maggiormente rappresentative che richiedevano il riconoscimento di un rapporto di lavoro subordinato agganciato ad un contratto collettivo nazionale di lavoro e le piattaforme digitali che utilizzavano forme di collaborazione continuativa tipiche del rapporto di lavoro autonomo, insieme ad un giovane ricercatore dell'Università di Bologna, dott. Michele Forlivesi, decisi di avanzare una proposta da parte dell'amministrazione che si ispirava ad una direttiva europea sui contratti non standardizzati che a quell'epoca era stata appena presentata dalla Commissione europea perché cominciasse il suo iter legislativo nella procedura legislativa ordinaria dell'Unione europea. Del resto, per me la politica europea è sempre stata politica interna e non politica estera. E allora perché aspettare che qualcuno si facesse male prima di poter intervenire? Perché aspettare che il legislatore italiano si adegui tra qualche anno ad una normativa europea quando potevamo cercare di rendere quella proposta di legge già vigente ed operativa sulle nostre strade in virtù di un accordo metropolitano di secondo livello tra le parti?

Parte da qui la proposta della Carta di Bologna che dopo successivi incontri con le parti firmatarie è stata siglata il 31 Maggio 2018 dal Comune di Bologna, *Riders Union* Bologna, CGIL CISL UIL, Sgnam e Mymenu.

Il principio fondamentale della Carta è quello di stabilire che, al di là della qualificazione del rapporto giuridico, non si possa andare sotto degli standard minimi di tutela come l'obbligo di assicurazione nei confronti dei lavoratori e dei terzi, diritto ad un compenso equo e dignitoso non inferiore ai minimi del CCNL, indennità aggiuntive per il lavoro notturno o per le condizioni meteorologiche sfavorevoli, sospensione del servizio in caso di condizioni meteorologiche straordinarie tali da mettere a repentaglio la sicurezza e la salute dei lavoratori, diritto di riunioni sindacali retribuite, obblighi di informazione, tutela della privacy, diritto di disconnessione.

Il nostro impegno è sempre stato quello di promuovere una Carta dei diritti, non di proclamare diritti sulla carta. In un anno la Carta ha prodotto i suoi effetti.

Sgnam e MyMenu nell'estate del 2018 si fondono insieme (successivamente sarà incorporata anche la milanese Forchette e Bacchette) e costituiscono la più grande piattaforma italiana di food-delivery: a Bologna coprono quasi la metà del mercato del

food delivery, con più di 300 riders e drivers cui si applicano diverse tipologie contrattuali, a seconda della quantità di tempo che il prestatore mette a disposizione delle piattaforme, che non possono andare sotto lo standard minimo previsto dalla CCNL della logistica.

Nel mese di Luglio del 2018, ai sensi degli articoli 12 e 7 della Carta, è stata possibile in meno di 24 ore la riattivazione dell'account di un riders che era stato disattivato da Glovo, senza giustificato motivo.

Nel Novembre 2018 si è svolta, dentro il Palazzo comunale, la prima riunione retribuita dei riders di Sgnam e MyMenu. Un altro momento simbolico di questa storia è il 16 dicembre 2018. In applicazione dell'articolo 4 comma 2 della Carta decidiamo, di comune accordo con le piattaforme di Sgnam e Mymeny ed i riders, di sospendere il servizio di consegna a domicilio. Invitiamo i cittadini bolognesi a non ordinare cibo a domicilio, sotto la neve, perché non vale la pena far rischiare la vita a questi ragazzi. Prima la salute e la sicurezza. L'hamburger o la pizza posso attendere. La risposta dei bolognesi è straordinaria e non si fa attendere. Il servizio viene sospeso immediatamente per tutte le piattaforme digitali. I cittadini mettono sui loro profili social le foto dei piatti preparati in casa da loro. Ci dimostrano che la nostra comunità, in questa battaglia, è con noi.

Il 21 Marzo 2019 la Carta viene firmata da Dominos' Pizza. Una firma importante, da un lato, perché estende l'applicazione della Carta ad altri 100 riders e drivers bolognesi di Dominos' che vedono applicarsi gli standard del CCNL della ristorazione. Dall'altro, perché si prende atto che il Tavolo di Roma voluto dal Ministro Di Maio è fallito e quindi riapre la possibilità che le piattaforme sottoscrivano la Carta di Bologna, come unico modello effettivamente in vigore in Italia per regolamentare la materia dei riders e come primo accordo europeo sulla Gig economy nel settore del food-delivery.

In questo anno di vita, la Carta di Bologna ha già raggiunto traguardi impensabili, ma il più importante è quello culturale: è riuscita a squarciare il velo di ignoranza sulle condizioni di lavoro dei riders e promuovere una riflessione sulla cultura del lavoro digitale in Italia. Se non ci fosse stata la Carta di Bologna non ci sarebbe mai stata l'attivazione di un tavolo nazionale a Roma e la mediatizzazione del caso dei riders.

Personalmente non credo che ci sia nulla di innovativo nel ri-

torno al cottimo puro, attraverso gli algoritmi delle piattaforme di food-delivery. Questo non è il futuro. È il passato. Essere favorevoli alla crescita dell'economia digitale non significa abdicare alla tutela ed alla salvaguardia dei diritti dei lavoratori nelle nostra città. Le nostre strade sono diventate il luogo di lavoro dell'economia digitale. Squarciare il velo di ignoranza sulle condizioni di lavoro dei riders significa rendere visibile il pericolo di ingiustizia sociale che si annida nella Gig economy.

Gli invisibili non sono quelli che non si vedono. Sono quelli che non vogliamo vedere.

I riders che attraverso le nostre strade, sfrecciando sulle loro biciclette, come moderni Sisifo schiacciati dal peso del lavoro precario che ti fa rischiare la vita per 20 euro al giorno, sono quegli invisibili della Gig economy che vediamo tutti i giorni, ma che troppo spesso facciamo finta di non vedere. Bisogna trovare il coraggio di scorgere l'invisibile che vive quotidianamente tra le pieghe del reale, perché dietro quel cono d'ombra è più alto il rischio dell'ingiustizia sociale.

Con la Carta di Bologna abbiamo tolto alle piattaforme di food-delivery l'alibi della non sostenibilità economica di un modello aziendale che riconosca il costo del lavoro in conformità ai contratti collettivi nazionali e garantisca standard minimi di tutela, a prescindere dalla qualificazione giuridica del rapporto di lavoro. Se può essere sostenibile economicamente per alcune piattaforme, come può non esserlo per altre che hanno fatturati anche maggiori? Non è un problema di (in-)sostenibilità economica. È un tema di scelta del modello economico.

Il secondo alibi che rimane ancora da superare è quello delle tutele difformi da città a città.

Ci sono due modi per superare questo alibi: estendere la firma della Carta di Bologna alle altre città italiane oppure estenderlo per via legislativa, con il coinvolgimento del Parlamento o con la decretazione d'urgenza del Governo.

Non è impossibile. Non è nemmeno difficile. È solo un tema di scelta.

L'auspicio è che la lettura di questo libro, dalla viva voce di uno dei protagonisti di questa vicenda, possa aiutare il lettore a comprendere che il potere di scelta, come consumatore responsabile, come cittadino attivo, come elettore passa dalla consapevolezza e dalla conoscenza.

Marco Lombardo.

Assessore Europa, Lavoro e Attività Produttive, Comune di Bologna.

Introduzione

Il presente studio è iniziato nell'autunno del 2017, in occasione dello svolgimento della ricerca per la stesura della tesi di Laurea Magistrale in "Antropologia Culturale ed Etnologia" presso l'Università di Bologna. In quel periodo nel capoluogo emiliano, in linea con quel che stava già accadendo in altre città europee e italiane (principalmente a Torino e Milano), un gruppo di *riders* che consegnava cibo a domicilio per conto di piattaforme digitali stava iniziando a riunirsi per parlare della propria condizione. Sceglievo così di dedicarmi allo studio dell'avvio di questo processo di organizzazione collettiva dal basso, coadiuvato dal prof. Luca Jourdan. Conseguita la laurea nel marzo 2018, il mio lavoro di ricerca è comunque andato avanti giungendo ad un primo approdo definitivo con la stesura di questa monografia.

Nel campo della disciplina che ho studiato, ho maturato un particolare interesse per le tematiche dell'antropologia del lavoro. Confrontarmi con la letteratura in materia è stato per me fonte di stimoli: cito, in particolare, i contributi di Fulvia D'Aloisio (D'Aloisio, 2016) e di Simone Ghezzi (Ghezzi, 2016) riguardo, rispettivamente, la Fiat-Sata di Melfi e l'industria del mobile in Brianza; l'apporto di Veronica Redini, assieme a quello dei sociologi qualitativi Davide Bubbico e Devi Sacchetto, al saggio sulle condizioni di lavoro della manodopera occupata in Italia nella produzione dei beni di lusso all'interno del settore della moda (Bubbico-Redini-Sacchetto, 2017); la monografia di Tommaso India sulla delocalizzazione produttiva dello stabilimento di Termini Imerese ad opera della Fiat (India, 2017); la critica di David Graeber ai *bullshit jobs* (Graeber, 2018).

Il presente studio è stato condotto con una pluralità di strumenti etnografici e di ricerca. Esso si è infatti avvalso, *in primis*, dell'utilizzo di una tecnica etnografica già utilizzata dal sociologo Domenico Perrotta (Perrotta, 2011) per raccontare le condizioni

degli operai edili rumeni nel contesto bolognese: nel novembre del 2017, infatti, sono riuscito a trovare impiego presso una delle piattaforme del *food delivery*. Questo mi ha enormemente aiutato sia nella comprensione più precisa dei meccanismi di organizzazione del lavoro sia nell'accesso al campo etnografico (assemblee dei *riders*, momenti informali di socialità, contesti di rivendicazione politica, tavoli di trattativa con le istituzioni pubbliche e le aziende). La presente ricerca si avvale della consultazione dei contributi del mondo accademico e giornalistico sul tema, con un approccio interdisciplinare che si propone di tenere uno sguardo allo stesso tempo antropologico, sociologico, economico, giuslavoristico sui temi trattati. L'obiettivo è quello di provare a fornire alcuni primi e parziali elementi di riflessione su una lotta significativa dei lavoratori di una «periferia del ciclo produttivo» (Fana, 2017), abbinando alcuni elementi emersi nell'osservazione partecipante dell'esperienza di attivismo dei fattorini bolognesi con alcune riflessioni di carattere più generale sulle tendenze del mondo del lavoro contemporaneo.

Lo studio si compone di quattro capitoli. Nel primo provo a fornire qualche elemento introduttivo sul capitalismo delle piattaforme e sulla *gig economy* al fine di fornire una cornice per meglio comprendere come e perché si sviluppa il processo rivendicativo dei *riders*. Nel secondo riporto l'esperienza etnografica derivata dall'osservazione in prima persona della nascita e del consolidamento di *Riders Union*, l'associazione informale di base nata a Bologna per rivendicare e tutelare i diritti di chi consegna pasti a domicilio per conto delle *app*. Mi soffermo, in particolare, sulle modalità di organizzazione, sulle strategie politiche adottate, sull'uso dei social network (dai gruppi *whatsapp* per mettersi in contatto a *facebook* per comunicare all'opinione pubblica ragioni, obiettivi e tappe della propria lotta), sulle pratiche di mutualismo adottate per costituire e rafforzare un percorso e un'identità collettivi (Cannavò, 2018; Meriggi, 2005). L'importanza delle esperienze di collaborazione e mutualismo, tra l'altro, è stata oggetto di indagine nel V Convegno della SIIA (Società Italiana Antropologia Applicata), tenutosi a Catania nel dicembre del 2017.

Nel terzo capitolo affronto, avendo avuto accesso privilegiato e diretto alle informazioni, le trattative e i tentativi di contrattazione che *Riders Union* Bologna ha sostenuto – sia a livello metropolitano con la stipula della *Carta dei diritti fondamentali del lavoro*

*digitale nel contesto urbano*¹ sia a livello nazionale con la partecipazione al tavolo *ad hoc* convocato dal Ministro del Lavoro Luigi di Maio.

Nell'ultimo, invece, fornisco delle interpretazioni e delle riflessioni sul perché, a mio avviso, la lotta dei *riders* ha avuto un rilevante seguito in termini di attenzione pubblica, proponendo dei collegamenti con l'insieme del mondo del lavoro contemporaneo dentro il quadro dell'offensiva neoliberale e con il conflitto tra consumatori e lavoratori (Demichelis, 2018). La ricerca non ha l'intenzione di essere esaustiva – anche in ragione del fatto che i processi indagati sono tuttora in corso e aperti ad evoluzioni repentine – ma vuole essere un tentativo di offrire un contributo di riflessione sulle trasformazioni sociali indotte dai fenomeni in esame.

Riferimenti bibliografici

Bubbico D., Redini V., Sacchetto D. (2017), *I cieli e i gironi del lusso. Processi lavorativi e di valorizzazione nelle reti della moda*, Guerini Scientifica, Milano.

Cannavò S. (2018), *Mutualismo. Ritorno al futuro per la sinistra*, Alegre, Roma

Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano, http://www.comune.bologna.it/sites/default/files/documenti/CartaDiritti3105_web.pdf, 6 marzo 2019.

D'Aloisio F. (2016), «L'impresa globale da una prospettiva periferica. Crisi del lavoro e scenari futuri alla Fiat-Sata di Melfi», in: D'Aloisio F., Ghezzi S. (a cura di), *Antropologia della crisi. Prospettive etnografiche sulle trasformazioni del lavoro e dell'impresa in Italia*, L'Harmattan Italia, Torino.

Demichelis L. (2018), «Egemonia e dominio: il tecno-capitalismo», in: *Alternative per il Socialismo*, marzo-aprile.

Fana M. (2017), *Non è lavoro, è sfruttamento*, Laterza, Roma.

Ghezzi S. (2016), «La crisi viene da lontano. La fine di un sapere artigianale nell'industria del mobile d'arte in Brianza», in: D'Aloi-

¹ *Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano*, http://www.comune.bologna.it/sites/default/files/documenti/CartaDiritti3105_web.pdf, 6 marzo 2019.

sio F. - Ghezzi S. (a cura di), *Antropologia della crisi. Prospettive etnografiche sulle trasformazioni del lavoro e dell'impresa in Italia*, L'Harmattan Italia, Torino.

Graeber D. (2018), *Bullshit jobs*, Garzanti, Milano.

India T. (2017), *Antropologia della deinstustrializzazione. Il caso della Fiat di Termini Imerese*, Editpress, Firenze.

Meriggi M. G. (2005), *Cooperazione e mutualismo. Esperienze di integrazione e conflitto sociale in Europa fra Ottocento e Novecento*, Franco Angeli, Milano.

Perrotta D. (2011), *Vite in cantiere. Migrazione e lavoro dei rumeni in Italia*, Il Mulino, Bologna.

CAPITOLO I

Il capitalismo delle piattaforme e la *gig economy*

Al giorno d'oggi ci viene ripetuto che viviamo in un'età di trasformazione di massa. Espressioni come sharing economy, gig economy e quarta rivoluzione industriale sono ovunque, associate a immagini suggestive che evocano spirito imprenditoriale e flessibilità. 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 (Srniczek, 2017).

Inizia così – provocatoriamente – il saggio di Nick Srniczek sul capitalismo digitale, richiamando direttamente tematiche che torneranno più volte in questa trattazione. Per parlare dei *riders* e delle loro lotte contro le app di *food delivery* è infatti necessario fornire delle indicazioni di contesto. In questo capitolo proverò quindi ad offrire alcune informazioni di base sul capitalismo delle piattaforme e sulla *gig economy*, sulla narrazione ideologica tecno-libertaria che essi veicolano e che viene direttamente dalla Silicon Valley (Sadin, 2018), sull'occultamento dei processi lavorativi che stanno alla base dell'economia *on demand* (Prassl, 2018).

1. Il capitalismo delle piattaforme

Al centro del sistema che andremo ad esaminare stanno le piattaforme. Una piattaforma è un'infrastruttura digitale che connette due o più gruppi e permette loro di interagire (Comito, 2018). Per fare degli esempi: Amazon mette in contatto venditori e compratori, Uber autisti e loro possibili clienti (Srniczek, 2017); allo stesso modo con le piattaforme di *food delivery* avviene una

relazione tra il consumatore che effettua un'ordinazione di cibo online, il ristorante che prepara il pasto e il *rider* che lo consegna a domicilio.

Esistono vari tipi di piattaforme tra cui quelle di *advertising* (Google, Facebook); quelle *cloud* (come Amazon) e quelle *lean* (in cui rientrano Uber, Airbnb e le app del *food delivery* di cui si occupa nello specifico la presente trattazione). Queste ultime «cercano di ridurre le proprietà di attività al minimo e creano profitto riducendo i costi il più possibile» (Srnicek, 2017). Nonostante la solidità del modello di business sia ancora tutta da dimostrare¹, le piattaforme hanno raccolto in seguito al picco della crisi del 2008 un record di finanziamenti da parte di *hedge funds*, fondi comuni e banche d'affari, arrivando a costituire una destinazione per gli investimenti visto il basso livello generale dei tassi di interesse dopo le iniezioni di liquidità della Fed e il *quantitative easing* della BCE (Staglianò, 2018).

La piattaforma si presenta poi come un modello d'impresa di cui possiamo 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» (Aloisi, 2016). 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 (Comito, 2018). Questo comporta una fuga dalle regole e dai diritti del lavoro subordinato, in connessione con una precisa costruzione narrativa ed ideologica che vedremo in seguito. David Harvey, in proposito, scrive che «nell'iper-neoliberismo la società è deproletarizzata, cioè il lavoro salariato viene sostituito da freelance isolati e per lo più precari» (Harvey, 2018). Il sociologo Francesco Garibaldi ha potuto osservare quanto segue:

(...) *il rapporto che s'instaura sulla piattaforma, a prescindere che siano i ciclisti di Deliveroo o il traduttore professionista, spe-*

¹ Le piattaforme, in particolare quelle *lean*, operano secondo il principio «prima la crescita, poi il profitto», con un modello di business aggressivo volto alla ricerca di una posizione monopolistica (Srnicek, 2017; Staglianò, 2018).

cializzato in un linguaggio tecnico complessivo, è di compravendita istantanea di una prestazione senza il doversi far carico di alcun problema organizzativo, di investimenti specifici, ecc. Scompare l'impresa e compare il mercato, scompaiono i legami di cooperazione del lavoro organizzato e compare la gara individuale all'affermazione di sé. Il lavoro è una merce, ma a consumo istantaneo. Questa è una pulsione di base del capitalismo sin dai suoi primordi, poter pagare solo la prestazione, a consumo (Garibaldo, 2018).

Le piattaforme – ponendosi quindi come strumenti di elusione delle normative giuslavoristiche – scaricano l'intero rischio di impresa sui collaboratori: l'autista di Uber deve pagarsi da sé le spese per il veicolo, per la manutenzione e l'assicurazione dello stesso, mentre il *rider* di Deliveroo si accolla i corrispondenti costi, comunque significativi, per la bicicletta o la moto. Inoltre, al momento di ingresso in un nuovo mercato, queste aziende hanno la tendenza a forzare il quadro normativo del paese in cui iniziano ad operare: «il modello di business di Uber consiste nel far sì che gli Stati li esentino dalle regole normali» (Deakin, 2017). Da ultimo, le piattaforme si distinguono perché veicolano con particolare insistenza, come proverò a dettagliare nello specifico più avanti, una narrazione neolibérale in grado di offrire un proprio racconto della società, del lavoro e dei soggetti in esso coinvolti.

In ogni caso, bisogna prestare attenzione a vedere in questo modello di business una novità assoluta. Come sottolineano diversi osservatori (vedi su tutti: Scheiber, 2015) l'*uberizzazione del lavoro* comincia ben prima di Uber, con la generalizzazione dei processi di *outsourcing*. Apple, ad esempio, impiega all'interno della propria dotazione strutturale di manodopera meno del 10% del milione di persone che lavorano in totale per essa nelle varie fasi di ideazione, produzione e vendita dei prodotti (Scheiber, 2015). Altro caso è la Nike che, mentre manteneva nelle economie ad alto reddito il *branding* e il *design*, esternalizzava le fasi di fabbricazione ed assemblaggio a *sweatshop* nei paesi poveri (Srnicsek, 2017). Possiamo citare anche le Poste Tedesche, la metà dei cui autisti che trasportano lettere e pacchi sono impiegati da aziende partner con sede nei paesi dell'Europa orientale e con l'applicazioni delle locali tariffe sindacali, decisamente inferiori a quelle di Berlino (Comito, 2018). Il modello di impresa delle piattaforme, dunque, si inserisce in un alveo consolidato di pratiche di

ristrutturazione del capitalismo contemporaneo, di cui però amplifica la portata al punto tale 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» (Scholz, 2017). L'elusione strutturale delle regole della subordinazione comporta quindi la crescita di lavoro (non realmente) autonomo e la proliferazione di bassi salari, orari di lavoro variabili e incerti, insicurezza del posto (Reich, 2015).

2. *La Gig Economy*

Al capitalismo delle piattaforme è associata la cosiddetta *gig economy*, che in italiano potremmo tradurre con “economia dei lavoretti”. In inglese il termine *gig* evoca «la vita dell'artista in cui ogni concerto, o *gig*, è solo un compito o un'operazione *una tantum*» (Prassl, 2018). Come si spiegava più sopra, la prestazione del lavoro viene spezzettata in tante singole esecuzioni istantanee estremamente flessibili, ciascuna delle quali è poi offerta su internet al miglior offerente. Ciò implica una forte spinta all'informalizzazione, frammentazione, casualizzazione, deregolamentazione del lavoro (De Stefano, 2016). Se questo fenomeno – come abbiamo pocanzi visto – presenta delle linee di continuità e di analogia con i processi di *outsourcing*, qualcuno ha iniziato ad utilizzare un nuovo termine: *crowdsourcing* (Howe, 2006). Il *crowdsourcing* è «l'atto di prendere un lavoro tradizionalmente svolto da personale interno e esternalizzarlo ad un indefinito, generalmente largo gruppo di persone nella forma di una chiamata pubblica» (Howe, 2006). Il ruolo della piattaforma – sebbene essa tenda a “sottovalutarsi” – è quello di offrire l'intermediazione del lavoro digitale (Prassl, 2018).

La prestazione lavorativa nella *gig economy* è controllata e monitorata attentamente dall'algorithm ed è esposta, per questo tramite, ad una valutazione “scientifica” (cui si aggiunge il giudizio reputazionale dei clienti). Questo ha portato alcuni a parlare di «iper-taylorismo» (Srnicsek, 2017) o di «neo-taylorismo digitale» (Ciccarelli, 2018; Fana, 2017), altri di livelli di sorveglianza in grado di costituire uno status di «sovra-subordinazione» (Martin, 2017).

Nella *gig economy* si manifestano inoltre altre due tendenze di non poco conto. La prima è quella alla cottimizzazione dei processi produttivi – favorita dallo spezzettamento della prestazione lavorativa e dai meccanismi messi in atto per evitare qualsiasi tutela collettiva propria degli occupati salariati. L'altra è la creazione di un sistema di competizione estrema tra i *giggers* che contendono tra loro per aggiudicarsi la «chiamata pubblica» della singola attività lavorativa: si tratta di un esercito industriale di riserva potenzialmente molto vasto, che per di più alla piattaforma non costa nulla non assumendosi essa il rischio di impiegare direttamente i propri collaboratori.

3. Fuga dalla subordinazione e costruzione di una narrazione neoliberista

All'elusione delle regole del lavoro subordinato che le piattaforme esercitano, si accompagna una vera e propria narrazione ideologica di matrice neoliberista che ne costituisce un tratto peculiare. Anche qui sarebbe un errore pensare che questo costituisca una novità assoluta. La costruzione di una soggettività coerente con i principi di concorrenza e di mercato è una componente essenziale della sfida egemonica del neoliberismo sull'insieme della società. Sulla scorta della riflessione di Michael Foucault vari autori hanno provato a riflettere su questo punto (Dardot – Laval, 2013; Lazzarato, 2011; Mirowski, 2014). Ne ha ragionato anche l'economista Riccardo Bellofiore riprendendo l'espressione, coniata da Alan Greenspan, di «lavoratore traumatizzato e consumatore indebitato» (Bellofiore, 2012). Questi è il protagonista dell'economia americana degli anni '90 – periodo di piena sottoccupazione precaria – e rappresenta un attore protagonista di una fase dell'egemonia neoliberista fondata sull'impovertimento delle garanzie dei lavoratori, sulla sussunzione – tramite il meccanismo del debito – del lavoro alla finanza, sulle conseguenze di disciplinamento che questo meccanismo genera nei confronti degli attori sociali (ad esempio: la persona indebitata non sciopera).

In maniera analoga le piattaforme costruiscono la propria narrazione e i propri meccanismi di costruzione di una soggettività perfettamente integrata nell'ideologia che esse intendono veicolare. In questo processo il linguaggio – che non è mai neutro –

esercita un ruolo di primo piano. Commentando gli scioperi dei *riders* francesi contro il livellamento verso il basso delle tariffe e l'introduzione del pagamento a cottimo, Jean-Philippe Martin nota come «nel lessico dell'azienda non si parla di impiegati; i nuovi fattorini non vengono assunti, ma partecipano a delle sessioni di imbarco; non sono accolti da un direttore delle risorse umane o da dirigenti, ma da loro pari a cui è conferito il titolo di ambasciatori» (Martin, 2017). Altro tema che ricorre spesso è la possibilità, offerta dall'organizzazione delle prestazioni operata dalle piattaforme, di poter lavorare quando si vuole: un immaginario, promosso costantemente dalle varie Uber, Lyft, Deliveroo — in diretto contrasto con le rigidità degli orari d'ufficio o di fabbrica che caratterizzano il mondo dei subordinati.

La *gig economy*, in questo senso, sembra proporre un'idea di libertà nel lavoro in grado di soddisfare i bisogni di autonomia delle persone che decidono di prestare la propria manodopera per i *lavoretti* digitali. Le piattaforme, anche qui, riprendono e radicalizzano alcuni tratti del neoliberismo già precedentemente analizzati in altri contesti. Ci riferiamo alla capacità del capitalismo di riassorbire *pro domo sua* alcune istanze dei movimenti di contestazione del ciclo precedente, che avevano messo in discussione — muovendo da un desiderio di autonomia — il fordismo-taylorismo e la sua ferrea disciplina di assoggettamento (Boltanski-Chiapello, 2014). Mentre si offre l'ideologia di un lavoro più *smart*, si intende in realtà promuovere una nuova idea di subordinazione al potere d'impresa basata sull'autodisciplinamento.

Nella *gig economy*, infatti, “si lavora quando si vuole” solo apparentemente. Come ho potuto verificare, ad esempio, nel corso di questa ricerca sul mondo dei *riders*, la possibilità di poter avere un orario settimanale sufficiente ad ottenere un minimo di continuità di reddito è direttamente proporzionale alla disponibilità mostrata dal fattorino di essere in turno le sere di venerdì, sabato e domenica — ossia nei fine settimana nei quali le imprese ricevono più ordinazioni. Meno sei disponibile a lavorare nel *weekend*, meno turni riceverai nel resto dei giorni. Deliveroo e Glovo, tra le altre, attribuiscono dei punteggi ai propri collaboratori in base alla “fedeltà dimostrata”: più la valutazione è alta, più il *rider* avrà un accesso privilegiato a prenotare i turni e le ore per i giorni successivi. Meccanismi analoghi avvengono anche con Uber (Staglianò, 2018).

Dietro una costruzione narrativa basata sulla libertà, possiamo in realtà scorgere forme pervasive di disciplinamento. Potremmo, in proposito, recuperare il concetto di *habitus* proposto da Pierre Bourdieu, che ci consente di esplorare una dimensione delle relazioni di potere che viene *incorporata* dai soggetti. Gli addetti alla *gig economy* sono infatti costretti a uno «stato di dipendenza rispetto ai procedimenti, alle buone pratiche, ecc., concepiti per loro e che loro, in quanto apprendisti a vita, non hanno il diritto di contestare. Vi si devono aggrappare perché rappresentano delle ancore di salvezza in un contesto in cui nessuno può contare sull'aiuto degli altri, che sono concorrenti ingabbiati nelle stesse logiche» (Linhart, 2017).

Un altro esempio che potremmo citare per decostruire questa idea socialmente determinata di libertà, riguarda il campo di applicazione della stessa. In un interessante paragrafo – intitolato provocatoriamente «*freedom?*» – della sua monografia sulla *gig economy*, Jeremias Prassl riporta la riflessione del corrispondente del *New York Times* Steven Greenhouse, volta a sottolineare la completa rimozione delle libertà collettive ed associative: «in molti modi, i lavoratori digitali on-demand devono affrontare molti più ostacoli per organizzarsi ed essere ascoltati dei lavoratori nell'economia tradizionale. Isolati come molti di loro sono, i lavoratori on-demand raramente si incontrano faccia a faccia» (in: Prassl, 2018). Sembra scomparire quindi la possibilità che il lavoro – associandosi – possa esprimere e rappresentare un punto di vista autonomo sulla società e sulle relazioni industriali; più avanti vedremo, invece, come i *riders* hanno provato a cercare la propria via di fuga da questo funzionamento ordinario dell'economia dei lavoretti.

La narrazione proposta dalle piattaforme rappresenta un discorso in sintonia con quegli autori che teorizzano «un diritto del lavoro per una società post-salariale». Parliamo, ad esempio, di Denis Pennel (Pennel, 2017) – direttore generale della *World Employment Confederation*, una lobby di agenzie interinali. Pennel, infatti, parla chiaramente di superare «la parentesi del lavoro dipendente» in favore del «libertariato» - prendendo come possibile 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.

4. Piattaforme e welfare state

La piattaforma – oltre a rappresentare un'impresa che si caratterizza per la minimizzazione del costo del lavoro – si distingue, come sottolineano diversi contributi (Comito, 2018; Prassl, 2018), anche per la capacità di elusione delle imposte. Su questi due versanti, la *gig economy* sembra incompatibile con qualsiasi ipotesi redistributiva della ricchezza prodotta, rappresentando piuttosto uno strumento di impoverimento della società. Ciò avviene tramite lo scarso o nullo concorso ai meccanismi di tradizionale finanziamento del *welfare state*. Viene meno infatti sia l'apporto diretto sul piano fiscale, sia quello indiretto che si esercita tramite la fuga dal lavoro subordinato (cioè dal lavoro tassato alla fonte che rappresenta un'entrata sicura per le casse pubbliche).

Questa situazione presenta dei rischi sociali non da poco. La stessa economia dei lavoretti, infatti, si sorregge sulla necessità di arrotondare che fasce crescenti della popolazione avvertono sempre più, in particolare in seguito alla nuova stretta sulle prestazioni sociali verificatesi con le politiche di austerità seguite allo scoppio dell'ultima crisi (Staglianò, 2018). La possibilità concreta è che, in assenza di correttivi da parte delle istituzioni politiche, si verifichi un circolo vizioso in grado di auto-alimentarsi ritoccano al ribasso ogni standard di tutela sociale. Ciò potrebbe rappresentare un ulteriore strumento in grado di minare alla base le fondamenta stesse dello stato sociale post-bellico, con i suoi servizi sanitari, i suoi contributi pensionistici, i suoi sistemi di protezione del lavoro (Morozov, 2015).

5. Da Uber a Vicker: alcuni esempi

A conclusione di questo primo capitolo – prima di passare ad indagare più da vicino il *food delivery*, nucleo principale del presente lavoro – vorrei citare brevemente alcuni casi emblematici delle condizioni di chi opera nella *gig economy*.

Uber rappresenta certamente una delle realtà più note e dibattute²; dal suo nome, del resto, deriva il termine *uberizzazione*, uti-

² Per un contributo interessante su Uber si veda: Mostacci E. – Somma A. (2016), *Il caso Uber. La sharing economy nel confronto tra common law e civil law*, EGEA, Milano.

lizzato per descrivere la spinta generalizzata all'informalizzazione ed alla precarizzazione estrema del lavoro. Contro Uber si è avuta una levata di scudi del movimento dei taxisti (Giustiniani, 2019), ma anche diverse cause giudiziarie portate avanti da autisti che sostenevano di non essere affatto lavoratori indipendenti (Linhart, 2017). In particolare negli Stati Uniti, precisamente in California e Massachusetts, alcune sentenze hanno classificato i ricorrenti come dipendenti a tutti gli effetti (Comito, 2018); in Inghilterra, invece, i tribunali hanno riconosciuto agli autisti della piattaforma lo status di *worker*, grado intermedio tra autonomia e subordinazione che dà comunque accesso ad una serie di tutele (dal salario minimo legale alle ferie pagate)³. È difficile, del resto, parlare di reale auto-imprenditorialità in presenza di modelli di interazione verbale che i *drivers* devono rispettare per non incorrere in penali, di tariffe fissate unilateralmente dalla piattaforma, di un potere disciplinare e sanzionatorio cui l'azienda non esita a ricorrere (El-Azzouzi, 2016).

Un altro esempio caratteristico è quello di Amazon Mechanical Turk, agenzia di lavoro online gestita da Amazon. I lavoratori accedono al sito e, da lunghi elenchi, scelgono le mansioni disponibili – spesso esito dello spezzettamento dei vari progetti in micro-prestazioni. Queste comprendono, ad esempio, la trascrizione di scontrini, la traduzione di frasi, la classificazione di foto. Questi lavoretti vengono svolti in tempo reale dai *turkers* connessi alla piattaforma e sono pagati a cottimo. «Secondo un recente studio dell'Università Carnegie Mellon, i *Turkers* guadagnano appena due dollari all'ora, quattro volte meno del salario minimo americano. Come tutti i cottimisti, sono esposti alle fluttuazioni della domanda. Se nessuno richiede i loro servizi, restano senza lavorare. Alla fine del mese avranno tra qualche decina e qualche centinaio di dollari in tasca. Inoltre non hanno tutele né previdenza sociale. Non sono salariati in senso stretto. Amazon li definisce come dei semplici “partecipanti”» (Casilli, 2018). Su questa piattaforma è esplicitamente tollerato il «furto dei salari» (Scholz, 2017), dato che alcuni committenti rifiutano di pagare il lavoro

³ Santelli F. (2017), «La corte inglese gela Uber, ferie e salario minimo per i suoi “driver”»,

http://www.repubblica.it/economia/2017/11/10/news/il_tribunale_inglese_gela_uber_i_suoi_driver_sono_dipendenti-180741224/, 9 marzo 2019.

svolto, pur entrandone in possesso, senza dover giustificarne le ragioni.

Vicker, invece, è una start-up che si occupa di mettere in contatto persone che offrono e chiedono «lavoretti»: pulizie, ripetizioni, cerette a domicilio (Fana, 2017). Chi richiede il servizio fa l'offerta, che viene accettata dal lavoratore in base a disponibilità e bisogni: è il committente, quindi, a stabilire il prezzo (senza negoziazione, prendere o lasciare) e il pagamento riguarda soltanto la prestazione senza alcun legame con l'orario lavorativo. In assenza di questa correlazione, anche il tetto minimo di venti euro stabilito da Vicker per singola mansione è un'arma spuntata per evitare fenomeni di dumping.

Nel prossimo capitolo, parleremo del *food delivery* e riporteremo l'esperienza di auto-organizzazione dei *riders* bolognesi contro l'economia delle piattaforme di cui abbiamo sin qui tratteggiato le caratteristiche di fondo.

Riferimenti bibliografici

- Aloisi A. (2016), «Il lavoro a chiamata e le piattaforme online della *collaborative economy*», in: *Labour & Law Issues*, vol. 2 no. 2.
- Bellofiore R. (2012), *La crisi globale, l'Europa, l'euro, la sinistra*, Asterios, Trieste.
- Boltanski – Chiapello (2014), *Il nuovo spirito del capitalismo*, Mimesis, Milano-Udine.
- Casilli A. (2018), «Sulle piattaforme digitali siamo tutti operai del click», in: *Il Manifesto*, 27 gennaio.
- Ciccarelli R. (2018), *Forza lavoro. Il lato oscuro della rivoluzione digitale*, Derive Approdi, Roma.
- Comito V. (2018), *L'economia digitale, il lavoro, la politica*, Ediesse, Roma.
- Dardot P. – Laval C. (2013), *La nuova ragione del mondo. Critica della razionalità neoliberista*, Derive Approdi, Roma.
- De Stefano V. (2016), *The Rise of the «Just in Time» Workforce*, Ilo, Ginevra.
- Deakin S. (2017), *The Law-Technology Cycle and the Future of the Work*, atti del convegno «Impresa, lavoro e non lavoro nell'economia digitale», Università di Brescia, Brescia, 12-13 ottobre

- El-Azzouzi R. (2016), *Germinal au pays des plateformes numériques?*,
<https://www.mediapart.fr/journal/economie/191216/germinal-au-pays-des-plateformes-numeriques?onglet=full>, 9 marzo 2019
- Fana M. (2017), *Non è lavoro, è sfruttamento*, Laterza, Roma.
- Garibaldo F. (2018), «Industria 4.0 e il lavoro», in: Pennacchi L. – Sanna R. (a cura di), *Lavoro e innovazione per riformare il capitalismo*, Ediesse, Roma.
- Giustiniani M. (2019), «Il caso Uber», in: Somma A. (a cura di), *Lavoro alla spina, welfare à la carte. Lavoro e previdenza ai tempi della gig economy*, Meltemi, Milano.
- Harvey D. (2018), *Marx e la follia del capitale*, Feltrinelli, Milano
- Howe J. (2006), «The rise of crowdsourcing»,
<https://www.wired.com/2006/06/crowds/>, 7 marzo 2019.
- Lazzarato M. (2011), *La fabbrica dell'uomo indebitato. Saggio sulla condizione neoliberista*, Derive Approdi, Roma.
- Linhart D. (2017), «Immaginare un impiego stabile senza subordinazione», in: *Le Monde Diplomatique*, luglio.
- Martin J.P. (2017), «Microimpresa, una macchina per produrre poveri», in: *Le Monde Diplomatique*, dicembre.
- Mirowski P. (2014), *Never let a serious crisis go to waste. How Neoliberalism survived the financial meltdown*, Verso Books, Londra.
- Mostacci E. – Somma A. (2016), *Il caso Uber. La sharing economy nel confronto tra common law e civil law*, EGEA, Milano
- Morozov E. (2015), *Does Silicon Valley's reign Herald the End of Social Democracy*, <https://www.theguardian.com/commentis-free/2015/sep/20/silicon-valley-end-of-social-democracy>, 9 marzo 2019.
- Pennel D. (2017), *Travail, la soif de liberté*, Eyrolles, Parigi.
- Prassl J. (2018), *Humans as a service. The promise and perils of work in the gig economy*, Oxford University Press, Oxford.
- Reich R. (2015), *America is Winning the Race to the Bottom*, https://www.salon.com/2015/02/24/robert_reich_america_is_winning_the_race_to_the_bottom_partner/, 7 marzo 2019.
- Sadin E. (2018), *La silicolonizzazione del mondo. L'irresistibile espansione del liberismo digitale*, Einaudi, Torino.
- Santelli F. (2017), «La corte inglese gela Uber, ferie e salario minimo per i suoi “driver”»,
http://www.repubblica.it/economia/2017/11/10/news/il_tri-

bunale_inglese_gela_uber_i_suoi_driver_sono_dipendenti-180741224/, 9 marzo 2019.

Scheiber N. (2015), *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>, 7 marzo 2019.

Scholz T. (2017), «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*, Mimesis, Milano-Udine.

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

Staglianò R. (2018), *Lavoretti. Così la sharing economy ci rende tutti più poveri*, Einaudi, Torino.

CAPITOLO II

L'esperienza di *Riders Union Bologna*

Nel contesto del capitalismo delle piattaforme, un ruolo interessante riveste il settore del *food delivery* che spesso, in Italia e in Europa, è stato terreno di conflitto tra *riders* e aziende del settore. Anche in questo segmento produttivo ritroviamo le caratteristiche principali della *gig economy*: fuga dal lavoro subordinato e dalle sue tutele, estrema flessibilità, ampio ricorso al cottimo, mancanza della possibilità di esercitare diritti individuali, collettivi e associativi sul posto di lavoro.

Le aziende del settore sono principalmente multinazionali (Just Eat, Deliveroo, Glovo, Foodora, Ubereats); a queste si aggiungono, nei vari territori, altre piattaforme a dimensione locale. Esse operano in un mercato a basso valore aggiunto, con margini di profitto piuttosto risicati: questo aumenta la propensione delle imprese alla ricerca di una posizione monopolistica nel settore, con un'agguerrita concorrenza che si scarica principalmente sul costo e sulle condizioni del lavoro.

Il processo produttivo «è gestito da un'applicazione che fa capo ad una piattaforma digitale tramite cui vengono raccolti gli ordini che sono trasmessi in tempo reale ai relativi ristoranti e il fattorino di riferimento della zona riceve una notifica di una nuova consegna da fare. A decidere chi sarà incaricato della consegna è l'algoritmo» (Fana, 2017).

Prima di andare ad approfondire la situazione nel nostro paese e – in particolare – nel caso bolognese (oggetto privilegiato del presente studio), provo a fornire una rapida cornice del panorama europeo. L'Inghilterra è stato il primo paese dove il conflitto tra *riders* e aziende si è manifestato a livello pubblico. Nell'estate 2016 si sono verificate numerose proteste contro la decisione di

Deliveroo ed Ubereats di passare dal pagamento orario a quello a consegna (Maccarone – Tassinari, 2017; Woodcock, 2016). Oggetto del contendere – oltre al livellamento delle paghe tramite l'introduzione del cottimo – sono stati l'inquadramento contrattuale (autonomo, con tutti gli oneri e i rischi scaricati sul fattorino) e la facilità di *disconnessione* (il licenziamento *smart*, specie in caso di rivendicazioni sindacali, ai tempi della *gig economy*). I *riders* britannici, per organizzarsi, hanno utilizzato i gruppi *whatsapp* (Woodcock, 2016), che consentono di creare spazi di discussione collettiva – come vedremo anche nell'etnografia bolognese. Essi hanno combinato scioperi, azioni legali e campagne comunicative (Maccarone – Tassinari, 2017), riuscendo anche ad ottenere vittorie parziali e temporanee. Dal momento che – come abbiamo visto nel capitolo precedente – i tribunali hanno riconosciuto agli autisti di Uber la qualifica di *workers*¹, i laburisti hanno proposto di estendere gli effetti delle sentenze all'insieme dei lavoratori della *gig economy* (Staglianò, 2018): in questo modo si potrebbe favorire l'accesso ad alcuni diritti di base, contro la tendenza dei contratti autonomi a svuotare persino i livelli retributivi minimi sanciti per legge (Booth, 2018).

In Belgio, invece, è stato sperimentato per un certo periodo un tentativo diverso per l'ottenimento di diritti nel *food delivery* attraverso il ricorso ad una contrattazione collettiva innovativa. In questo paese, infatti, esiste l'interessante esperienza di una cooperativa di freelance (SMart), che si occupa principalmente dei settori dell'arte e della creatività. Centinaia di *riders*, alla fine del 2015, chiedono di entrarvi a far parte²; da questo momento in poi SMart inizia una trattativa con le piattaforme digitali (Deliveroo e Take Eat Easy) per migliorare le condizioni di lavoro dei fattorini, che porterà ad un importante accordo per il settore. Così Roberto Ciccarelli ne spiega i tratti principali:

Tale accordo ha offerto a 2000 rider la possibilità di un impiego contrattualizzato come para-subordinati assunti per la durata dell'incarico da SMart che, a sua volta, mette le loro prestazioni

¹ Per un contributo sulla differenza tra lo status di lavoratore subordinato e quello di *worker* nel panorama britannico si veda: De Stefano V (2016)., «Uber in Gran Bretagna, la differenza tra worker e dipendente», in: *Il Manifesto*, 30 ottobre.

² SMart Italia (2017), «SMart Belgio e i ciclofattorini: che succede?», <http://smart-it.org/blog/smartbelgioediciclofattorini/>, 11 marzo 2019.

a disposizione di Deliveroo. In questo modo i fattorini beneficiano delle tutele del lavoro dipendente, pur restando freelance: una retribuzione minima dignitosa, minimi orari garantiti, assicurazioni in caso di incidente. Una soluzione ingegnosa comunque preferibile alle condizioni imposte da Deliveroo che intende trattare i ciclisti come imprenditori di sé stessi, pagandoli a consegna. (Ciccarelli, 2017).

Questo accordo, dopo il fallimento di una delle piattaforme che lo aveva stipulato (Take Eat Easy), ha consentito ai *riders* di accedere agli ammortizzatori sociali: in un settore con bassi margini di profitto e una concorrenza esasperata la presenza di tutele del genere è un aspetto da non sottovalutare. In seguito, Deliveroo disdirà unilateralmente l'accordo con SMart (D'Amico, 2017), approfittando di un provvedimento di defiscalizzazione del lavoro autonomo varato dal governo belga. Questo fatto ci ricorda sia l'importanza del ruolo della politica nel regolare o nel deregolamentare l'economia e il mercato del lavoro sia la tendenza insita nella *gig economy* a eludere qualsiasi intermediazione sociale.

Anche in altri paesi europei si è mosso qualcosa. In Spagna diverse sentenze hanno riconosciuto i *riders* come lavoratori subordinati (Pacella, 2018). In Olanda il tribunale di Amsterdam ha accolto la richiesta del sindacato FNV, stabilendo che i fattorini di Deliveroo non sono autonomi ma dipendenti a tutti gli effetti e obbligando la piattaforma – che ha annunciato ricorso contro la decisione – a rispettare i livelli retributivi previsti dalla contrattazione di categoria (Pirovano, 2019).

1. *Il food delivery in Italia*

Passiamo ora ad esaminare più da vicino il settore del *food delivery* nel nostro paese. L'ammontare del giro d'affari in Italia è considerevole ed è in netta crescita. Possiamo, in proposito, parlare di un vero e proprio boom: se nel 2015 eravamo attorno ai 400 milioni, le previsioni per fine 2017 si attestavano sui 700 milioni (Di Vico, 2017). Il business pre-esisteva già e si reggeva su un'organizzazione del lavoro fondata spesso sul sommerso³; le piattaforme vi si sono inserite (dapprima nei grandi centri, in se-

³ Sacche di lavoro nero continuano, in ogni caso, a permanere (NdA).

guito in diversi capoluoghi di provincia), sono state protagoniste dell'espansione del mercato e hanno proposto la configurazione di impiego della *gig economy*⁴.

In Italia sono presenti le principali multinazionali del settore (Glovo, Deliveroo, Just Eat, Foodora, Ubereats) e una serie di start-up locali. Sono in atto processi di fusione e concentrazione che stanno ridisegnando il mercato: le attività italiane di Foodora, ad esempio, sono state rilevate da Glovo (Fana, 2018); analogamente si sta verificando la fusione tra piccole aziende nazionali come nel caso della padovana My Menù e della bolognese Sgnam. Nessuna piattaforma, ad oggi, impiega contratti di lavoro subordinato per inquadrare i *riders*. La start-up (My Menù) che, in origine, riconosceva il rapporto di dipendenza ai fattorini (servendosi del CCNL Commercio) è in seguito passata alle collaborazioni coordinate e continuative (co.co.co) a causa del dumping salariale estremo presente nel settore.

I contratti applicati dalle piattaforme sono le prestazioni autonome occasionali o le collaborazioni coordinate e continuative (co.co.co). Fra le multinazionali solo Just Eat utilizza le seconde⁵; le altre si servono delle prime (Cavallini, 2017). Entrambe queste tipologie contrattuali sono estremamente precarie, di natura non subordinata e rappresentano forme di elusione dei diritti del lavoro tutelato. Con la prestazione autonoma occasionale non si ha accesso ad alcuna tutela previdenziale e assicurativa; con i co.co.co, invece, si ha diritto ai contributi pensionistici e alla copertura INAIL – sebbene in misura inferiore rispetto ai lavoratori dipendenti. Mancano del tutto garanzie su ferie, malattia, tredicesima, paga oraria ecc. Sul fronte salariale, in particolare, non si registra alcuna certezza: la tariffa può essere messa unilateralmente in discussione dalla piattaforma; le aziende possono cambiare sistema di retribuzione, in genere passando dalla paga oraria al cottimo; non esistono livelli stipendiali omogenei e universali su scala nazionale tanto che si può affermare che con la fuga dalla subordinazione assistiamo persino al ritorno, in forma nuova, delle gabbie salariali⁶.

⁴ L'amministratore delegato di Deliveroo Italia, Matteo Sarzana, ha affermato che il modello organizzativo delle piattaforme è l'unica alternativa possibile e concreta al lavoro nero e pertanto non va cambiato (Sarzana, 2016).

⁵ Anche Foodora – prima di vendere le sue attività italiane a Glovo – utilizzava i co.co.co.

Anche in Italia possiamo osservare, come nei casi europei prima citati, esperienze di organizzazione dei *riders* al fine di conquistare diritti e tutele. I primi processi avvengono a Milano e Torino (Maccarone – Tassinari, 2016). Nel capoluogo piemontese, in particolare, alcuni fattorini licenziati da Foodora per le proteste contro il cottimo tentano la strada giudiziaria per ottenere la riqualificazione dei contratti con il riconoscimento della subordinazione⁷. In queste due città l'associazionismo dei *riders* segue le dinamiche proprie del sindacalismo di base (Martelloni, 2018), che nel nostro paese – negli ultimi anni – ha assunto un certo ruolo nel settore della logistica (Bologna, 2016; Cillo – Padella, 2015). Altre esperienze di organizzazione dei fattorini delle piattaforme esistono a Roma e Firenze; nel presente studio, però, l'attenzione sarà posta sul caso bolognese – oggetto di etnografia – e sulle sue peculiarità.

2. *Mai più consegne senza diritti: Riders Union Bologna*

Bologna, nell'ultimo periodo, ha vissuto una fase di ristrutturazione economica, segnata dal declino della manifattura⁸ e dall'*exploit* del settore terziario (ristorazione, turismo ecc.). In proposito si è fatta strada la narrazione identitaria della *City of food*, processo di cui fa parte l'apertura di FICO – grande parco tematico dedicato all'agroalimentare sito nel quartiere Pilastro. In questa riconfigurazione della struttura produttiva della città, il *food delivery* non poteva non trovare un retroterra e un volano per la sua espansione.

Il processo di organizzazione dei *riders* inizia nell'autunno del 2017. Al fine di avere un accesso privilegiato al campo di ricerca (assemblee, momenti informali di socialità ecc.) ho utilizzato, come riportato nell'introduzione, la tecnica etnografica di trovare un impiego in una delle piattaforme (Glovo) sfruttando le scarse

⁶ Mancando la cornice universalistica data dalla legge e dai contratti nazionali di lavoro, le piattaforme pagano in maniera diversa da città a città: ad es. le tariffe di Glovo sono più alte a Milano rispetto che a Bologna, a Bologna rispetto che a Firenze ecc..

⁷ Sui primi esiti del procedimento giudiziario si veda più avanti.

⁸ Per un'analisi antropologica sui cambiamenti in atto nella città si veda: Scandurra, 2017.

barriere all'ingresso esistenti⁹. Sono stato sin da subito consapevole delle criticità epistemologiche poste da questa scelta, derivanti in particolare dalla problematica, a lungo discussa dalla letteratura accademica, della *non neutralità* dell'antropologo. Questi, infatti, è un attore sociale dotato di potere ed è sempre influenzato dai propri posizionamenti socio-politici – specie su argomenti strutturalmente divisivi e conflittuali come quelli legati al mondo del lavoro. Ho pertanto utilizzato una serie di accorgimenti possibili mettendo in primo piano la dimensione legata all'ascolto, cercando di fare emergere il ruolo *etico* dell'antropologia come strumento con cui fare emergere direttamente la voce dei subalterni (Spivak, 1988). Di grande aiuto è stato lo studio di Domenico Perrotta sugli operai edili rumeni nei cantieri bolognesi, realizzato con la stessa tecnica di ricerca:

L'aver usato metodologie etnografiche mi ha permesso un contatto diretto con l'oggetto della ricerca. Questo aspetto è importante per due motivi. Da un lato vi è una questione politica, quella, cioè, di ascoltare e riportare le parole di chi solitamente non ha voce, o comunque ne ha poca, come gli immigrati rumeni, e in specie quelli che svolgono lavori manuali faticosi, tanto più se in condizioni di irregolarità. Dall'altro, vi è una questione relativa alla completezza della ricerca: ascoltare e comprendere il punto di vista degli attori sociali è fondamentale in quanto questo è costitutivo dell'oggetto della ricerca (Perrotta, 2011).

Prima ancora del processo associativo vero e proprio che porterà alla nascita di *Riders Union*, ritengo importante sottolineare alcuni fenomeni “sottotraccia” che però costituiscono un retroterra prezioso per comprendere una delle basi della spinta ad organizzarsi. Per esempio, nelle strade della città – che sono il vero e proprio luogo di lavoro dei fattorini – è facile imbattersi in capannoni di *riders* che si ritrovano assieme per aspettare gli ordini o, finito il turno di lavoro, per scambiare due chiacchiere, fumare una sigaretta, bere una birra. Molti sono i luoghi di raduno: Piazza Maggiore, Piazza San Francesco, Piazza Carducci, via Belle Arti,

⁹ La relativa facilità di “trovare lavoro” in queste piattaforme è dovuta sia all'alto turnover tra *riders* sia alla volontà, da parte delle aziende, di avere a disposizione una flotta di fattorini abbastanza ampia per promuovere la competizione tra gli stessi e per adottare una gestione ultra-flessibile e *just in time* della manodopera.