

La legge 128, l'accordo Ugl-Assodelivery e la reazione dei lavoratori

Il 2 novembre 2019 viene emanata la prima legge in Italia riguardante il lavoro dei fattorini del food delivery. Sotto il titolo di “Tutela del lavoro tramite piattaforme digitali”, fissa alcune tutele minime per i rider a prescindere dal rapporto di lavoro, tra cui una prima forma di assicurazione e lievi maggiorazioni per le consegne svolte durante maltempo o festivi. Il pacchetto di tutele è tuttavia assolutamente scheletrico e lascia ampio spazio alla contrattazione sindacale su compensi e organizzazione del lavoro. Innanzitutto, conferisce alle organizzazioni sindacali e padronali “più rappresentative a livello nazionale” di definire i criteri di determinazione del compenso, tramite la formazione di specifici contratti collettivi nazionali. Altrimenti, in assenza di un contratto collettivo del genere, la legge stabilisce che il minimo orario debba essere calcolato sui minimi tabellari dei contratti collettivi nazionali dei settori affini (logistica e trasporto merci), vietando esplicitamente il pagamento per consegna. Questo significa che se un contratto tra Assodelivery, l'associazione padronale che riunisce le piattaforme del food delivery (Deliveroo, Glovo, Uber, JustEat), e un determinato sindacato viene portato a termine, è possibile aggirare il divieto del cottimo, stabilendo forme alternative di pagamento (come vedremo a breve, questo è esattamente ciò che è successo). Inoltre, la legge ignora completamente rimborsi e maggiorazioni che tengano conto delle specificità del mestiere, come i chilometri percorsi o la manutenzione per gli strumenti di lavoro, oltre che tutte quelle tutele normalmente garantite dai contratti collettivi nazionali: concessione e rinnovo del permesso di soggiorno, diritto alle ferie, indennità di malattia, permessi retribuiti, trattamento di fine rapporto, disoccupazione, ecc. Il sistema del ranking, infine, che costringe i lavoratori a lavorare anche in caso di malattia e infortunio per non essere esclusi dalla prenotazione dei turni, non viene minimamente toccato.

La legge dà alle piattaforme un anno di tempo per riorganizzarsi, ed entra in vigore solamente nel novembre del 2020. Nel frattempo, l'abbassamento delle tariffe per le consegne, l'abolizione dei minimi garantiti, le assunzioni selvagge e la mancata fornitura dei dispositivi di sicurezza durante la pandemia portano a un peggioramento generalizzato delle condizioni di lavoro e di vita dei rider.

Manca poco più di un mese dall'entrata in vigore della nuova legge, che il 15 settembre 2020 l'associazione di categoria delle piattaforme Assodelivery firma un accordo con il sindacato di destra Ugl Rider. Il sindacato nasce inizialmente negli uffici di Glovo come ANAR (Associazione Nazionale Autonoma Rider), sindacato fantoccio dell'azienda. Il nuovo contratto inquadra i rider come lavoratori autonomi, escludendo ogni forma di tutela propria del lavoro subordinato, e mantiene di fatto la retribuzione a cottimo. Infatti, secondo il contratto i compensi verranno calcolati sul tempo stimato dalla piattaforma per l'esecuzione sul criterio di 10 euro lordi l'ora. Ciò significa che una consegna che, secondo l'azienda, deve essere svolta in 20 minuti, verrà pagata 3,33 euro lordi, meno di quanto venivano pagati gli ordini prima dell'accordo. Inoltre, non viene considerato il tempo di attesa ai ristoranti, che rimane non retribuito. Due settimane dopo, Deliveroo informa tramite mail i propri lavoratori dei “vantaggi” offerti dal nuovo contratto di settore, e introduce un'ulteriore innovazione, il “free login”: ognuno potrà connettersi all'app in ogni momento della giornata, senza più alcun sistema di turni, creando un esubero di forza lavoro non retribuita. Già Glovo e Foodora avevano ammesso in passato di tenere in strada il 20% dei rider in più del necessario, ora Deliveroo porta questo sistema all'estrema conseguenza, togliendo definitivamente ai lavoratori qualsiasi certezza sulla possibilità di essere effettivamente retribuiti per il tempo speso in strada.

Il gruppo autorganizzato dei rider di Torino è il primo a mettere in campo una risposta al finto contratto collettivo stipulato dalle piattaforme con Ugl (finto, perché il sindacato è privo del requisito di “rappresentatività”). Il 25 settembre 2020 a Torino si sciopera. I rider attraversano la città con le biciclette, bloccano i ristoranti col maggior volume di consegne e forzano la chiusura

del servizio di delivery, rivendicando il riconoscimento del rapporto di lavoro subordinato. Le piattaforme cercano come sempre di incentivare il crumiraggio introducendo bonus per le consegne. L'8 ottobre è sciopero anche a Bologna, e di nuovo il 16 ottobre a Torino, con blocco dei locali, e il 17 sempre a Bologna. Queste giornate di lotta contribuiscono a riaccendere la combattività dei colleghi nel resto del paese e preparano il terreno per lo sciopero nazionale del 30 ottobre, a cui partecipano i gruppi autorganizzati di Torino, Bologna, Roma, e Pisa (è il primo sciopero dei rider in città). Il 5 novembre è la volta di Milano. I rider scioperano per oltre 4 ore e costringono i McDonalds e altri locali a chiudere. Molti colleghi incontrati per le strade decidono di unirsi al corteo in bici e smettere di consegnare. Di fronte all'ondata di scioperi, le piattaforme iniziano a ritrattare il calcolo delle tariffe e introducono bonus per le consegne. Il giorno seguente a Milano si continua a lottare. Il corteo passa a fare una visita agli uffici di Uber, che vengono danneggiati. UberEats, che aveva di recente abbassato le paghe, provvederà dopo pochi giorni a ripristinare le tariffe precedenti. Blocchi e picchetti spontanei ai locali si diffondono in diversi punti della città contemporaneamente, carabinieri e polizia in borghese accorrono per permettere ai locali di continuare a usare il servizio delle app. Gli ordini ritirati dai rider in sciopero vengono redistribuiti ai senzatetto incontrati per strada. Anche a Torino i rider si mobilitano, bloccando i ristoranti e confrontandosi con la polizia, che manganella i fattorini davanti al McDonald per garantire il servizio delle piattaforme. Il 7 novembre si chiude l'ondata delle agitazioni, con scioperi a Torino e Bologna.

Lo scontro sul contratto Ugl

Nel complesso, le mobilitazioni non riescono a sortire effetti concreti né sulle condizioni materiali di lavoro, né tantomeno sulla principale rivendicazione espressa durante le giornate di lotta (l'abolizione del contratto Ugl). In alcuni casi, tuttavia, vedono una buona partecipazione numerica e soprattutto un eccezionale protagonismo e predisposizione al conflitto da parte di molti lavoratori, per lo più migranti, che per la prima volta si univano alla lotta. Durante le giornate più intense a Milano e Torino, le azioni e le pratiche messe in campo (spesso illegali: dai cortei selvaggi alla riappropriazione e redistribuzione della merce, dal blocco dei crumiri agli attacchi agli uffici aziendali) sono state assunte come pratiche condivise da una parte importante degli scioperanti, segnando un buon precedente per una categoria che fino ad allora non era riuscita, se non in casi eccezionali e sporadici, a esprimere anche solo una parte della propria forza potenziale. In questo senso, le mobilitazioni hanno avuto alcuni effetti indiretti: da una parte hanno risollevato il problema della miseria della condizione di "lavoratore autonomo" nell'opinione pubblica e all'interno della classe, dall'altra hanno contribuito a radicalizzare e ricomporre alcune componenti della categoria rimaste fino a quel momento disorganizzate*.

Allo stesso tempo però, le aziende sono riuscite con discreto successo a creare un gruppo di lavoratori a favore del contratto da lavoratore autonomo, che raccoglie uomini bianchi di estrazione sociale medio-bassa (da ex-commercianti e liberi professionisti impoveriti a giovani precari) per lo più nel nord-centro Italia, soggetti all'influenza delle destre e che hanno giocato un ruolo attivo nel crumiraggio durante gli scioperi.

Anche all'interno del fronte contrario al contratto Ugl, nel corso della lotta si sono consolidate alcune delle spaccature presenti già da tempo, la più importante delle quali è quella che separa la rete nazionale RiderXiDiritti da altri gruppi autorganizzati (principalmente quelli di Torino e Milano). Questa è una rete che percorre tutto il Paese e che utilizza il dialogo e il confronto con le istituzioni come sua tattica principale. Facendo proprie alcune parole d'ordine e modelli di mobilitazione tipici dei movimenti antagonisti, per poi tirare violentemente il freno di fronte alla possibilità di pratiche di lotta conflittuali. Il suo ruolo all'interno delle lotte rider è stato sin dal suo

inizio quello di narcotizzare le spinte più radicali di autorganizzazione provenienti dalla categoria*, ed è vista da parte dei capetti dei vari gruppi che afferiscono alla rete, come strumento per costruirsi un curriculum da “attivista di sinistra” col quale comprarsi un posto fisso nel sindacato confederale o nel partito. A Milano, per esempio, nel contesto della mobilitazione contro il contratto Ugl, questo schieramento tentò di convogliare le forze e i malumori attorno ad un pacifico presidio di piazza, in attesa di una benevola risposta delle istituzioni. Molti lavoratori presentatisi al presidio decisero di prendere le redini della protesta e dare vita a uno sciopero selvaggio della durata di tre giorni, con blocchi ai locali in più parti di Milano e attacchi agli uffici UberEats (che aveva appena comunicato l’abbassamento delle tariffe per le consegne, e che provvederà dopo pochi giorni a ripristinare quelle in vigore prima degli scioperi). Da questo momento in poi, il gruppo di Milano afferente alla rete RiderXiDiritti è stato completamente ostracizzato, in altre città la rete continua invece a mantenere una salda egemonia sull’organizzazione della categoria.

Un ultimo fattore di divisione all’interno della classe è stato poi svolto dai sindacati confederali. Rimasti fino a questo momento completamente assenti dalle lotte, non trovando interesse né a tesserare i rider, né a schierarsi in loro difesa, hanno iniziato a lanciarsi, seppure con qualche esitazione, dentro la nuova situazione fatta di trattative e grossa copertura mediatica. Hanno tentato di fare entrismo [εισοδισμός] facendo leva sugli appoggi e le influenze che possiedono all’interno di istituzioni e tribunali e stigmatizzando gli eccessi delle proteste autorganizzate, anche se al momento continuano a rivestire un ruolo inesistente o al più del tutto marginale all’interno delle lotte.

Il contratto pilota di JustEat e le mobilitazioni del 26 marzo

Subito dopo le lotte di inizio novembre, la piattaforma JustEat esce da Assodelivery nel tentativo di ripulire la propria immagine e presentarsi come piattaforma “etica”, dividendo il fronte delle piattaforme e dichiarando che avrebbe assunto i propri fattorini con contratti da lavoratore subordinato. I dettagli sul nuovo contratto arrivano nel marzo 2021, quando l’azienda raggiunge un accordo con i sindacati confederali. Oltre a discostarsi molto dal contratto collettivo nazionale della logistica e trasporto merci, il nuovo contratto non rappresenta affatto un miglioramento delle condizioni di lavoro per i fattorini. I colleghi di Milano evidenziano subito una serie di criticità:

1. alcune importanti clausole lavorative, tra le quali la modalità degli straordinari, la determinazione dei giorni festivi e dell’orario notturno sono rimandate a un regolamento aziendale, che può essere modificato solo da JustEat a sua esclusiva discrezione;
2. sono previsti 26 giorni di prova, nei quali l’azienda può lasciare a casa senza nessuna motivazione il lavoratore;
3. i contratti sono solamente da 10 ore, 20 ore e 30 ore;
4. la domenica non è considerato giorno festivo;
5. la paga oraria è di soltanto 7,50 euro lordi;
6. i dipendenti sono obbligati a svolgere ore straordinarie di lavoro, senza possibilità di rifiutarsi;
7. il contratto attacca esplicitamente il diritto di sciopero, e anche di critica rispetto al proprio datore di lavoro;
8. per quanto riguarda le attrezzature di lavoro fornite dall’azienda, a meno che il rider non sia in grado di dimostrare che il danneggiamento e la perdita non siano a lui imputabili, è obbligato a risarcire l’azienda che può agire mediante trattenute sulla retribuzione corrisposta al rider. Ciò significa che se un rider cade in bicicletta e strappa la giacca, JustEat potrebbe trattenergli 30 euro dalla busta paga.

Il 26 marzo viene organizzata una giornata di agitazioni a livello nazionale per opporsi al nuovo contratto. A Milano i gruppi autorganizzati di rider scioperano e percorrono in corteo le vie della

città dietro lo slogan “né finta autonomia, né subordinazione da fame”, contestando così allo stesso tempo l’accordo Assodelivery-Ugl che il nuovo contratto-pilota di JustEat, che sotto l’insegna di del rapporto subordinato nasconde nuove condizioni di sfruttamento. Incontrano ingenti schieramenti di polizia in antisommossa, che cerca in diverse occasioni di accerchiare i rider in bici per intimidire e bloccare il corteo. Scioperi, presidi, e altre azioni si registrano per la prima volta in diverse città italiane, tra cui Bolzano, Trieste, Reggio Emilia, Carpi, Messina, Brindisi, Pescara, Pavia, Salerno, Caserta, oltre che a Genova, Modena, Roma, Torino e Bologna.

Nonostante la vasta diffusione della protesta, nel complesso la giornata del 26 marzo non riesce tuttavia ad esprimere poco più che una forza simbolica e mediatica. A Torino e Milano, le azioni più conflittuali e i tentativi di incidere maggiormente sullo sciopero con picchetti e blocchi dei locali vengono tenuti a bada dal dispiegamento ingente di reparti antisommossa, mentre altrove le iniziative si limitano a statici presidi di piazze, in certi casi organizzati insieme o con la presenza incontestata delle organizzazioni sindacali confederali.

Il processo a UberEats

Lo scorso 15 ottobre si è concluso il procedimento per caporalato contro la società UberEats e la sua intermediaria Flash Road City, intentato da 44 ex-rider che si sono costituiti parte civile per denunciare la condizione di schiavitù sotto le quali erano costretti a lavorare. La società di intermediazione Flash Road City, approfittando della ricattabilità dei migranti (tutti i lavoratori sfruttati dalle due società tra il 2018 e il 2020 erano immigrati per lo più di origine africana ma non solo, provenienti da paesi come Mali, Nigeria, Costa d’Avorio, Gambia, Guinea, Pakistan Bangladesh), aveva costretto i rider a lavorare per 3,50 euro a consegna, senza riguardo alle condizioni meteorologiche o alla distanza delle consegne, senza alcun diritto. Ai rider era vietato lamentarsi delle condizioni di sfruttamento (quando lo facevano i capi dell’azienda minacciavano di bloccargli l’app), venivano derubati delle mance (UberEats si è tenuta in questo modo più di 20.000 euro di mance), e spesso venivano pagati solo la metà e anche in ritardo. Ai lavoratori era stato inoltre consegnato un foglio, spacciato come valido per ottenere il rinnovo del permesso di soggiorno, ma senza alcuna validità dal punto di vista legale. Molti hanno perso i documenti in questo modo e quindi non hanno potuto partecipare al processo. Dopo alcune udienze in cui le due società hanno provato a passarsi le responsabilità, il manager di Flash Road City Giuseppe Moltini è stato condannato a 3 anni e 8 mesi per sfruttamento e intermediazione illecita di manodopera, e ai rider è stato riconosciuto un risarcimento totale di 440.000 euro, 10.000 euro a ciascuno. Lo stesso giudice responsabile della sentenza aveva mandato a processo, lo scorso 5 luglio, Gloria Bresciani, manager di Uber al momento sospesa, accusata anche lei di caporalato sui fattorini.

Altre vertenze: SocialFood, Deliveroo, Glovo

Di recente sono arrivati altri colpi alle piattaforme e in particolare all’accordo tra Ugl e Assodelivery da parte dei tribunali. Nell’aprile 2020 a Palermo un fattorino di SocialFood, piattaforma di consegne palermitana che conta oltre 150 rider, si era rifiutato di consegnare al piano in piena pandemia (quando ancora le aziende non fornivano mezzi di protezione personale), e si era per giunta rifiutato di sottoscrivere l’accordo Ugl-Assodelivery, e per questi motivi era stato punito col licenziamento e la mancata retribuzione. Il 13 aprile 2021 il Tribunale di Palermo ha riconosciuto la natura discriminatoria del suo licenziamento, e ne ha disposto la reintegra.

Una condanna più diretta all’accordo Ugl-Assodelivery è arrivata a inizio luglio, quando il Tribunale di Bologna, accogliendo le istanze della Cgil, dichiara illegittima l’applicazione ai riders, da parte di Deliveroo, del contratto sottoscritto da Ugl in quanto il sindacato manca del potere

negoziale necessario a sottoscrivere tale accordo (il criterio di “rappresentatività” affermato dalla legge 128), e ordina alla piattaforma di astenersi dall’applicare tale accordo. Il colosso del food delivery è stato costretto inoltre a versare le differenze retributive e a reintegrare un lavoratore che aveva rifiutato di sottoscrivere il contratto e per questo motivo era stato licenziato. Al momento l’azienda ha dichiarato che intende rispettare l’obbligo per la sola circoscrizione del Tribunale di Bologna. Più recentemente, sulla scorta della decisione del Tribunale di Bologna, la CGIL ha sostenuto di stare avviando una class action per contrastare l’applicazione del contratto UGL a livello nazionale.

Lo scorso febbraio, infine, la Procura della Repubblica di Milano aveva annunciato i risultati di un’inchiesta svolta riguardo la posizione di circa 60mila rider che lavoravano per le quattro società del food delivery in Italia: JustEat, UberEats, Glovo e Deliveroo. Le indagini della procura sono arrivate alla conclusione che il rapporto di lavoro e l’organizzazione dei rider sul territorio italiano sia quella propria di un rapporto di lavoro subordinato. Sono state emesse ammende pari a 733 milioni di euro per le aziende (per contravvenzioni alla normativa sulla sicurezza), e sono stati concessi 90 giorni alle piattaforme per assumere con contratti regolari i circa 60mila rider oggetto dell’indagine, anche se nulla è stato specificato sul tipo di contratto, sulla durata, né tantomeno sull’inquadramento. Pur essendo scaduti da tempo i 90 giorni limite, ad oggi ancora nessuna misura è stata intrapresa dalle piattaforme.

Lotta per veri contratti collettivi di lavoro con pieni diritti salariali/ lavorativi/ pensionistici.

Diritto a ferie, malattia, lavoro notturno pagati.

Rimborso per l'uso/ manutenzione del mezzo di lavoro (bicicletta/moto).

Trasparenza nei mezzi di valutazione.

Organizziamoci in sindacati