



UNIVERSITÀ  
DEGLI STUDI  
FIRENZE

Scuola di  
Scienze Politiche  
"Cesare Alfieri"

Corso di Laurea Magistrale in  
**STRATEGIE DELLA COMUNICAZIONE PUBBLICA E POLITICA**

Tesi di laurea in  
**COMUNICAZIONE POLITICA ED ELETTORALE**

**In sella alla gig economy. Gli attori della comunicazione politica alla  
prova del food delivery in Italia.**

*Riding the gig economy. The actors of political communication to the test of  
food delivery in Italy.*

**Relatore:** Giorgia Bulli

**Candidato:** Francesco Cristallo

Anno Accademico 2017/2018

*Alla Professoressa Giorgia Bulli, che mi ha supportato durante l'elaborazione della tesi.*

*Ai miei amici, fonte costante di ispirazione.*

*Alla mia famiglia, unita nella buona e nella cattiva sorte.*

*A Elisa, che mi ha reso un uomo felice.*

*A mia madre, la cui mancanza si fa sentire ogni giorno di più.*

# Indice

<b>Introduzione</b> .....	<b>4</b>
<b>Capitolo 1. Economia digitale, gig economy e food delivery: un inquadramento generale</b> .....	<b>9</b>
1.1. Economia digitale e gig economy: definizioni e differenze.....	9
1.2. Storia, evoluzione e diffusione della gig economy e del food delivery .....	13
1.3. Il mercato del food delivery in Italia: caratteristiche dei players e condizioni contrattuali.....	16
1.4. Conclusioni .....	24
<b>Capitolo 2. Il rapporto tra media, gig economy e food delivery</b> .....	<b>26</b>
2.1. La rassegna stampa.....	26
2.2. I quotidiani.....	31
2.3. Gli organi di informazione online.....	53
2.4. Conclusioni .....	63
<b>Capitolo 3. Il rapporto tra politica, gig economy e food delivery</b> .....	<b>67</b>
3.1. Comunicazione e iniziative della politica a livello locale .....	68
3.2. Comunicazione e iniziative della politica a livello nazionale .....	78
3.3. Il “decreto Dignità” e gli altri tentativi di regolamentazione.....	87
3.4. Conclusioni .....	95
<b>Capitolo 4. Organizzazione, mobilitazione e comunicazione dei riders del food delivery</b> .....	<b>98</b>
4.1. Riders Union Firenze .....	99
4.2. Riders Union Bologna.....	102
4.3. Riders Union Roma.....	109
4.4. Deliverance Milano .....	112
4.5. Deliverance Project .....	117
4.6. Conclusioni .....	123
<b>Conclusioni</b> .....	<b>128</b>
<b>Bibliografia e Sitografia</b> .....	<b>132</b>

## Introduzione

Il presente elaborato intende analizzare due fenomeni che, negli ultimi anni, si sono sviluppati in maniera capillare all'interno dell'economia digitale, cioè la *gig economy* e il *food delivery*. L'analisi si concentra principalmente sulle modalità di comunicazione dei tre attori della comunicazione politica sui due fenomeni sopra citati.

L'obiettivo del presente elaborato è quello di verificare se il sistema dei media, il sistema politico e il cittadino-elettore (in questo caso, le organizzazioni dei *riders*) comunicano tra di loro riguardo alla *gig economy* e al *food delivery* e se vi sono differenti modi di percepire e comunicare i due fenomeni. L'eventuale interazione dei tre attori serve, inoltre, a determinare se i temi legati alla *gig economy* e al *food delivery* sono capaci di dettare l'agenda del dibattito pubblico e politico.

Prima di analizzare l'aspetto comunicativo, però, è necessario fare chiarezza sulla *gig economy* e sul *food delivery*, adoperando le dovute distinzioni tra i diversi settori dell'economia digitale osservando la situazione italiana dal punto di vista del mercato e delle situazioni contrattuali che riguardano i lavoratori del settore.

Al fine di comprendere le modalità comunicative degli attori sopra individuati e di studiarne le interazioni, occorre innanzitutto operare alcuni chiarimenti definitivi. Il capitolo 1 sarà quindi interamente dedicato a fornire delle definizioni di economia digitale e *gig economy*, cercando inoltre di individuare le differenze tra di esse. Successivamente, il capitolo si dedicherà all'analisi della storia, dell'evoluzione e della diffusione della *gig economy* e del *food delivery*, sia a livello italiano che a livello globale. Infine, l'ultima parte del capitolo entrerà nello specifico tramite l'osservazione del fenomeno del *food delivery* in Italia dal punto di vista economico (valore e quote di mercato del settore) e giuslavorista (condizioni contrattuali dei lavoratori coinvolti).

Data la novità, la recente nascita e il rapido sviluppo dei due fenomeni, la letteratura esistente è scarsa e formata prevalentemente da saggi e articoli scientifici di natura fortemente tecnica. I contributi di natura teorica, ancorché indagare empiricamente la natura del fenomeno della *gig economy*, si concentrano sulle trasformazioni economiche che hanno condotto allo sviluppo di queste nuove forme di economia digitale. Quindi, per ciò che riguarda la metodologia, la ricerca utile alla realizzazione del capitolo 1 è stata effettuata esclusivamente su Internet, in particolare usufruendo dei siti di reportistica e dei saggi

individuati sulla piattaforma *Google Scholar*. Le altre risorse, utili alla raccolta dati, riguardano gli organi di informazione online e i siti ufficiali delle aziende del *food delivery*.

Inoltre, considerando i continui sviluppi e cambiamenti che riguardano il mondo della *gig economy* e del *food delivery*, sia dal punto di vista dell'evoluzione del mercato sia per quel che concerne le novità dettate da sentenze o iniziative politiche, i dati riportati nel capitolo 1 fanno riferimento agli anni 2017 e 2018. Ad esclusione della sentenza d'appello del Tribunale di Torino del gennaio 2019, eventuali novità del corrente anno non sono state prese in considerazione.

Il capitolo 2 entrerà nel vivo della questione relativa all'analisi dei tre attori della comunicazione politica, osservando in maniera approfondita le modalità di comunicazione del sistema dei media, in particolare i quotidiani cartacei e gli organi di informazione online, sui fenomeni della *gig economy* e del *food delivery*.

L'analisi della comunicazione della stampa ricadrà su nove eventi, nel periodo maggio 2018- gennaio 2019, considerati come i più rilevanti per gli obiettivi del presente lavoro di tesi. Gli eventi, infatti, sono stati scelti perché rivestono un'importanza particolare nel dettare l'agenda del dibattito pubblico e politico.

Dopo aver descritto, con dovizia di particolari e in maniera valutativa, i nove eventi, l'analisi inizierà con i quotidiani nazionali, selezionati per importanza, cioè tiratura e diffusione, per il posizionamento politico e per la tipologia degli argomenti trattati. Per ogni quotidiano verrà osservata la copertura che essi dedicano ai singoli eventi, la cornice interpretativa entro la quale vengono “confezionate” le notizie, il tipo di narrazione scelta ed il registro comunicativo utilizzato. Infine, “sommando” le variabili sopra descritte, verranno individuate le modalità di comunicazione e la percezione che la stampa italiana ha sia della *gig economy* che del *food delivery*. Inoltre, per i quotidiani cartacei verranno osservate anche le notizie riportate nella versione online, in modo tale da verificare se il comportamento della stampa e le modalità di comunicazione variano al variare del mezzo di comunicazione utilizzato.

Successivamente, l'analisi si sposterà sugli organi di informazione online. Il *modus operandi* è lo stesso utilizzato per la stampa cartacea.

A conclusione del capitolo, verrà realizzato un confronto tra quotidiani e organi di informazione online riguardo le differenti modalità di comunicazione e il diverso approccio che viene adottato nei confronti della *gig economy* e del *food delivery*.

Per ciò che riguarda la metodologia di lavoro e di ricerca, il capitolo 2 si basa sulla realizzazione di una dettagliata rassegna stampa resa possibile grazie all'accesso all'archivio dei maggiori quotidiani italiani presso l'emeroteca della Biblioteca di Scienze Sociali dell'Università degli Studi di Firenze e grazie a Digitoscana (biblioteca digitale della Regione Toscana), in collaborazione con la piattaforma MLOL (*MediaLibraryOnline*), attraverso le quali è stato possibile accedere anche all'archivio digitale dei quotidiani italiani. Per gli organi di informazione online, invece, la ricerca e la raccolta dei dati è avvenuta con il collegamento ai siti web ufficiali di questi ultimi.

Nel capitolo 3 verrà analizzata la comunicazione riguardo alla *gig economy* e al *food delivery* del secondo attore della comunicazione politica, cioè l'attore politico. Il capitolo, sulla base degli eventi analizzati in precedenza, intende analizzare, in primis, le iniziative a livello locale della politica italiana in direzione della regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*. Le iniziative a livello locale prese in considerazione sono due, e riguardano il Comune di Bologna e la Regione Lazio. Le due iniziative vengono descritte in maniera approfondita attraverso una minuziosa analisi dei contenuti.

Successivamente, in base alla tendenza della stampa italiana a personalizzare entrambe le iniziative, verranno osservate ed analizzate le modalità di comunicazione, non mediate, delle due figure politiche che più rappresentano le istituzioni sopra citate, cioè il sindaco di Bologna e il presidente della Regione Lazio. L'analisi della comunicazione ufficiale, e non mediata, delle due figure politiche servirà a verificare se vi sono distorsioni da parte dei media e se, dunque, le modalità di comunicazione e la percezione della *gig economy* e del *food delivery* non mediate coincidono o meno con le notizie riportate dalla stampa italiana.

Il capitolo proseguirà con l'analisi delle iniziative politiche a livello nazionale in tema di *gig economy* e *food delivery*. In particolare, verranno osservati i programmi elettorali dei partiti politici che si sono presentati alle elezioni politiche del 4 marzo 2018. Ove individuate, le proposte verranno analizzate dal punto di vista comunicativo, cioè se esse rispondono alle richieste dei lavoratori del settore e se si pongono all'avanguardia rispetto all'attuale situazione italiana della *gig economy* e del *food delivery*. L'obiettivo sarà quello di verificare se per le forze politiche i due fenomeni sopra citati possono essere considerati come vere e proprie *issues* capaci di dettare l'agenda del dibattito pubblico e politico. Inoltre, verranno analizzate anche le proposte di legge presentate concretamente dai deputati, sia prima che dopo le elezioni politiche del 4 marzo 2018.

Infine, un focus particolare sarà dedicato all'attuale Ministro del Lavoro, Luigi Di Maio, alle proposte contenute nel cosiddetto “decreto Dignità” e ai tavoli di contrattazione organizzati dal ministero in direzione di una regolamentazione nazionale ed uniforme della *gig economy* e del *food delivery*. Il focus sul ministro scaturisce dalle continue sollecitazioni che la stampa italiana, dopo la nascita del governo Lega-MoVimento 5 Stelle, rivolge nei confronti di Luigi Di Maio. Dunque, anche in questo caso, si assiste alla tendenza alla personalizzazione delle questioni politiche riguardanti la regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*, il che rende necessaria l'analisi della comunicazione, non mediata, del Ministro del Lavoro.

A conclusione del capitolo, verrà adoperato un confronto tra iniziative a livello locale e iniziative a livello nazionale, in modo tale da fare chiarezza su quella che è la percezione della politica italiana sui due fenomeni oggetto del presente lavoro di tesi e sull'attuale stato dell'arte riguardo alla regolamentazione di questi ultimi.

Per quanto riguarda la metodologia di ricerca e raccolta dati, il capitolo 3 si basa sull'analisi dei canali di comunicazione ufficiali (come i siti web e le pagine social) del sindaco di Bologna, del presidente della Regione Lazio e del Ministro del Lavoro per ciò che riguarda le iniziative politiche a livello locale e la questione del cosiddetto “decreto Dignità”. Le proposte a livello nazionale, invece, sono state individuate attraverso l'attenta analisi dei programmi politico-elettorali dei partiti politici, disponibili sui siti ufficiali dei partiti stessi. Infine, le proposte di legge dei deputati sono state individuate sui siti istituzionali, come ad esempio i siti ufficiali della Camera dei Deputati e del Senato della Repubblica, o attraverso siti non propriamente istituzionali, ma comunque ricollegabili ad alcune forze politiche osservate.

Il quarto ed ultimo capitolo si occuperà delle modalità di comunicazione del terzo attore della comunicazione politica, cioè il cittadino-elettore. In questo caso, però, il cittadino-elettore non corrisponde al singolo individuo o all'intera opinione pubblica, ma riguarda le modalità di organizzazione, comunicazione e mobilitazione dei lavoratori del *food delivery*, cioè i *riders*. Ogni paragrafo sarà dedicato ad un gruppo diverso, e l'analisi passerà attraverso l'individuazione dei canali di comunicazione dei gruppi e le modalità di comunicazione, intese come tipologia del messaggio, destinatari del messaggio e modi con i quali i *riders* si rapportano agli attori della comunicazione politica, cioè media e politica, e ad altri attori sociali e istituzionali come i sindacati e le piattaforme digitali.

L'obiettivo del capitolo 4 sarà quello di individuare eventuali analogie e differenze tra i vari gruppi di *riders* dal punto di vista comunicativo, grazie alle quali sarà poi possibile determinare il grado di omogeneità o eterogeneità delle organizzazioni e, di conseguenza, verificare se queste ultime potranno essere classificate come gruppi di pressione, capaci dunque di influenzare le decisioni politiche in direzione di una regolamentazione uniforme della *gig economy* e del *food delivery* in Italia.

Dal punto di vista della metodologia di ricerca, l'approccio rispetto ai gruppi è quello dello studio di caso. Dopo un'accurata ricerca su Internet, i canali ufficiali di comunicazione individuati dei diversi gruppi rispondono tutti alla stessa modalità, cioè la pagina ufficiale sul social network Facebook. Lo studio si concentrerà, quindi, sulle pagine Facebook delle diverse organizzazioni e sulle modalità di utilizzo del social network da parte di queste ultime. Dalle pagine verranno dunque "estrapolati" i contenuti ritenuti più importanti per il presente lavoro di tesi, cioè quelli ricollegabili agli eventi analizzati nel capitolo 2 e alle vicende politiche del capitolo 3, e analizzati dal punto di vista comunicativo. L'analisi, anche se meno approfondita, riguarderà anche la gestione delle pagine social, intesa come frequenza con cui esse vengono aggiornate e originalità dei contenuti, cioè se i post delle varie organizzazioni sono creati da loro stesse o se rappresentano condivisioni di notizie o contenuti altrui.

Infine, le motivazioni della scelta dei gruppi ricadono su due fattori: il primo è il criterio di territorialità, cioè i gruppi scelti sono nati ed operano nelle stesse città in cui sono accaduti gli eventi analizzati nel capitolo 2. Il secondo riguarda l'importanza delle città scelte, sia per numero di abitanti, per numero di *riders* e per il numero di piattaforme digitali presenti ed operative in esse.

In conclusione, il presente lavoro di tesi ha l'obiettivo di rispondere a tre quesiti: descrivere in maniera chiara ed esaustiva l'attuale situazione della *gig economy* e del *food delivery* in Italia; come i tre attori della comunicazione politica percepiscono e comunicano i due fenomeni sopra citati; se vi sono dei punti in comune tra le modalità di comunicazione dei tre attori che possono portare a dei passi in avanti, cioè ad un legge uniforme, conforme alle richieste dei lavoratori e capace di risolvere l'attuale situazione di ambiguità in cui si trovano i *gig workers* e, in particolare, i *riders*.

## Capitolo 1

### **Economia digitale, *gig economy* e *food delivery*: un inquadramento generale**

La *gig economy* è un argomento nuovo ed attuale. Se ne stanno occupando in maniera sempre più frequente i media e la politica. La loro comunicazione sull'argomento verrà analizzata nei capitoli successivi, osservando inoltre come i lavoratori stessi rispondono agli stimoli esterni. Questo fenomeno, di recente nascita ma di veloce sviluppo, non deve essere confuso con il più vasto insieme dell'economia digitale e con il mondo del *food delivery*.

Il seguente capitolo cercherà dunque di fare chiarezza, dando una definizione di economia digitale e di *gig economy*, sottolineandone inoltre le differenze. Successivamente, verrà analizzata la storia e la capillare diffusione della *gig economy* (in questo caso, verrà analizzato il contesto globale e non solo quello italiano). Infine, verrà osservato lo stato dell'arte della *gig economy*, con particolare attenzione al settore del *food delivery* in Italia, sia dal punto di vista statistico (numero di lavoratori interessati, tipi di tutele e condizioni contrattuali dei *riders*) che da quello economico (come sono suddivise le quote di mercato tra le varie aziende operanti nel settore sul territorio italiano).

#### *1.1. Economia digitale e gig economy: definizioni e differenze*

Con l'avvento dell'economia digitale sono nate nuove opportunità, sia per i produttori che per i consumatori. Ad oggi, basta possedere uno smartphone ed una connessione ad Internet per avere accesso a molteplici servizi, tra cui la possibilità di ordinare del cibo in maniera facile e veloce, semplicemente recandosi nel negozio di applicazioni del proprio dispositivo (*Google Play Store* per il sistema operativo *Android* e *App Store* per il sistema operativo *iOS* di *Apple*) e scaricando l'applicazione desiderata tra le varie disponibili. Dopo il processo di registrazione, e dopo il rilascio del consenso per cui l'applicazione è costantemente a conoscenza della posizione attuale<sup>1</sup> di chi utilizza l'applicazione, l'utente

---

<sup>1</sup> Il rilascio del consenso per conoscere la posizione dell'utente che utilizza l'applicazione non è vincolante ai fini della fruizione del servizio. Infatti, l'utente ha tre possibilità: negare il consenso, dare il consenso solo mentre l'applicazione è in uso o dare il consenso affinché l'applicazione, anche in background, sia costantemente a conoscenza della posizione dell'utente. Solitamente, l'utente rilascia il consenso in modo tale da facilitare l'esperienza di utilizzo, cosicché quest'ultimo possa visualizzare i ristoranti nella sua zona che effettuano i servizi di consegna a domicilio attraverso i *riders*.

può ordinare ciò che vuole, pagando in contanti alla consegna (ove previsto) o con carta di credito in fase di ordinazione. In base all'orario di consegna scelto, l'ultimo *step* di questo veloce e intuitivo processo riguarda l'arrivo dei fattorini (i cosiddetti *riders*) nel luogo designato alla consegna, i quali consegnano l'ordine, pronti poi a ripartire, rigorosamente in bicicletta e con la divisa aziendale, per nuove e numerose consegne.

Quello dei *riders* è solo uno dei tanti esempi del mondo dell'economia digitale e della *gig economy*, anche se il presente lavoro di tesi si concentra principalmente su coloro che, in sella alle loro biciclette, consegnano cibo a domicilio nelle città italiane.

Prima di analizzare i punti di vista giornalistici (cfr. cap. 2), politici (cfr. cap. 3) e dei *riders* stessi (cfr. cap. 4) sul mondo del *food delivery*, è opportuno fare chiarezza su cosa siano, effettivamente, la *gig economy* e il più vasto universo dell'economia digitale.

L'economia digitale può essere definita come:

*Il sistema di produzione e scambio basato su tecnologie informatiche [...] Essa comprende tutte le diverse tecnologie, sia hardware che software, sia online che offline: dai sistemi cloud al mobile, dall'Internet of Things ai Big Data, fino ai social network [...] Il fenomeno più importante è la sempre maggiore integrazione e ibridazione tra il digitale e l'economia tradizionale, i cui processi produttivi vengono trasformati e ottimizzati dalla tecnologia digitale<sup>2</sup>.*

In sostanza, l'economia digitale può essere considerata come un'estensione o un'integrazione dell'economia tradizionale: tutti gli scambi economici di beni e servizi che avvenivano in un negozio, in un mercato o in altri luoghi (il fattore fondamentale era la presenza fisica) adesso possono avvenire su Internet e, dunque, senza la presenza fisica dei soggetti che effettuano lo scambio.

Per quanto riguarda la *gig economy*, la letteratura in materia (per adesso piuttosto scarna, data la novità e l'attualità dell'argomento) non fornisce una definizione univoca.

Dal punto di vista etimologico, neologismo di derivazione anglosassone, *gig* significa "lavoretto". Dunque, la *gig economy* può essere letteralmente definita "economia dei lavoretti". Questo nuovo termine trova la sua origine, secondo il quotidiano La Stampa, dall'ingaggio saltuario (contrazione della parola *engagement*) dei musicisti jazz dei primi anni del '900<sup>3</sup>. Spostando l'attenzione dal piano letterale al piano pratico, la *gig economy* può essere definita come "un'economia caratterizzata dalla prevalenza di lavoratori freelance o con

---

<sup>2</sup> <http://www.lexdigital.it/economia-digitale/>, visitato in data 08/11/2018.

<sup>3</sup> <http://www.lastampa.it/2018/02/24/societa/cos-la-gig-economy-RQxHfrirzhbJnmXA988KmJ/pagina.html>, visitato in data 20/08/2018.

contratti a breve termine e, parallelamente, da una costante diminuzione del numero di occupati in maniera stabile”<sup>4</sup>. In sostanza, all’interno della *gig economy* il lavoro è *on demand*, cioè il lavoratore si attiva solo quando gli viene richiesto (l’esempio più lampante è, appunto, il *rider* che consegna cibo a domicilio).

Se, dunque, l’economia digitale indica le nuove modalità di scambio economico, la *gig economy*, sottoinsieme dell’economia digitale, designa le modalità di lavoro con cui gli operatori (aziende e *riders*) effettuano lo scambio. Infatti, all’interno del vasto mondo dell’economia digitale si possono trovare altre tipologie e modalità di scambio, come ad esempio la *sharing economy*, il *coworking* e il *crowd work*<sup>5</sup>.

In questo caso, è opportuna un’ulteriore distinzione tra queste nuove forme di scambio economico. La *sharing economy* può essere definita come l’economia basata su “forme di interazione tra pari (B2B o C2C), che hanno portato ad un rinato protagonismo di forme di scambio che hanno sempre convissuto con lo scambio di mercato. Ciò che è cambiato è la forza abilitante generata proprio dalle nuove tecnologie digitali che permetterebbe di superare quei limiti spaziali e culturali che relegano queste forme di transazione e reciprocità alle cerchie primarie di appartenenza”<sup>6</sup>. L’esempio più famoso di *sharing economy* è rappresentato da *BlaBlaCar*, servizio in cui un guidatore, che viaggia verso una specifica meta, mette a conoscenza degli utenti il suo tragitto. Gli utenti, se interessati, possono chiedere al guidatore di portarli a destinazione. In questo modo, il guidatore abbate le spese di viaggio (costo della benzina e del pedaggio autostradale) e gli utenti che hanno richiesto il passaggio risparmiano sui costi, dato che l’utilizzo di *BlaBlaCar* è meno costoso di un viaggio in treno o in aereo.

Il *coworking* si basa sull’utilizzo di spazi condivisi prevalentemente destinati a lavoratori *freelance* o liberi professionisti. In questa tipologia di lavoro vi è l’*host*, cioè colui che possiede un ufficio, suddiviso poi in spazi di lavoro, i quali vengono affittati dai lavoratori che pagano un affitto su base oraria, giornaliera o mensile. In questo modo, l’*host* riduce o azzerava le proprie spese di affitto grazie alle entrate generate dalla locazione degli spazi, mentre i liberi

---

<sup>4</sup> <https://www.informazionefiscale.it/gig-economy-definizione-cos-e-significato>, visitato in data 25/08/2018.

<sup>5</sup> Eurofound, *New forms of employment*, Publications Office of the European Union, Lussemburgo, 2015.

<sup>6</sup> D. Arcidiacono e C. Manzo, “Sharing o non Sharing: quattro domande sul dilemma dell’economia collaborativa”, in *Inchiesta*, n°197, Edizioni Dedalo, Bari, luglio-settembre 2017, p.60.

professionisti possono godere di uno spazio di lavoro in cui poter lavorare. Il fattore chiave del *coworking* è la presenza di spazi comuni che creano reti di relazioni tra i diversi lavoratori<sup>7</sup>.

Il *crowd work*, letteralmente “lavoro nella folla”, si basa sul fatto che molti lavoratori, soprattutto creativi (copywriter, grafici, designer, ecc.), si connettono ad una piattaforma in cui aziende, imprese o singole persone formulano delle richieste. Coloro che riescono a soddisfare la richiesta vengono poi pagati per il singolo lavoro svolto<sup>8</sup>. Dunque, nel *crowd work* non vi è nessun tipo di rapporto tra chi commissiona il lavoro e chi lo porta a termine. L'esempio più lampante di questa tipologia di scambio economico è rappresentato dalla piattaforma web *BestCreativity*.

All'interno della *gig economy* vi sono poi diverse categorie di lavoratori (i *riders* di cui si occupa questo elaborato sono solo una delle tante categorie), come “gli autisti (*driver*) di Uber [...], le baby-sitter delle Cicogne, le persone che fanno le pulizie per Helpling, i virtual assistant, gli sviluppatori software e i data scientist che si possono ingaggiare su UpWork”<sup>9</sup>.

Di tutte queste categorie, quella dei *riders* è sicuramente la più trattata, sia in ambito accademico che in ambito politico e giornalistico, data la ormai capillare diffusione di applicazioni di *food delivery*, legata soprattutto al crescente utilizzo del servizio da parte dei consumatori. Un altro motivo per cui la *gig economy* è salita alla ribalta è legato alla visibilità conquistata dai fattorini stessi: visibilità mediatica perché i media parlano soprattutto dei *riders*, tralasciando sistematicamente le altre categorie (cfr. cap. 2) e visibilità quotidiana, dato che ogni giorno, nelle principali città italiane, le strade sono “invasi” da *riders* che si prodigano per consegnare, nel minor tempo possibile, le ordinazioni dei consumatori.

Su quest'ultimo punto si concentra il successivo paragrafo: fino a 10 anni fa le strade erano frequentate soprattutto da *pony express* e fattorini che, a bordo di ciclomotori e, più raramente, di biciclette, consegnavano in città le ordinazioni dei consumatori. La sostanziale differenza è che le ordinazioni avvenivano soprattutto per via telefonica, e le consegne erano effettuate da fattorini assunti regolarmente e con continuità dai ristoranti stessi. Ad oggi, la situazione è capovolta: le ordinazioni avvengono tramite *smartphone*, e i fattorini

---

<sup>7</sup> F. Fortezza, D. Berdicchia, G. Masino e S. Moriconi, “Spazi di coworking e fattori abilitanti al marketing nel PMI”, in *Impresa Progetto- Electronic Journal of Management*, n°1, 2016, pp. 7-8.

<sup>8</sup> <http://www.economia.rai.it/articoli/crowd-work-cos%C3%A8-e-come-funziona/36914/default.aspx>, visitato in data 04/09/2018.

<sup>9</sup> <https://www.economyup.it/innovazione/per-favore-non-riduciamo-la-gig-economy-a-una-questione-di-pizze-e-fattorini/>, visitato in data 04/09/2018.

fanno parte di aziende non collegate ai ristoranti. Occorre quindi analizzare la storia e la rapida diffusione della *gig economy*.

## 1.2. Storia, evoluzione e diffusione della *gig economy* e del *food delivery*

Per analizzare le origini, l'evoluzione e la diffusione della *gig economy* è necessario fare un ulteriore distinguo con l'economia digitale. Come già detto, la *gig economy* può essere considerata come un sottoinsieme dell'economia digitale. Dunque, per conoscere la storia e l'evoluzione della *gig economy* è necessario analizzare prima le origini e l'evoluzione dell'economia digitale. In questa analisi si considera, inizialmente, il contesto globale (per ciò che riguarda l'economia digitale e la *gig economy*) e, successivamente, quello italiano (solo per la *gig economy*).

La nascita dell'economia digitale fu teorizzata da Don Tapscott, consulente e saggista canadese, nel 1995 all'interno di un suo saggio<sup>10</sup>. Proprio nello stesso anno nacquero, negli Stati Uniti, due aziende che possono essere considerate le pioniere dell'economia digitale: Ebay e Amazon. Nel 1996, invece, l'economista statunitense Thomas Mesenbourg sviluppò ulteriormente la teoria di Tapscott, identificando le tre componenti chiave dell'economia digitale:

*1) infrastruttura a supporto dell'e-business: ovvero l'insieme dell'hardware, del software, dei sistemi di telecomunicazione, delle reti e delle risorse di supporto; 2) E-business: vale a dire la vera e propria gestione del business mediata da computer collegati in rete, con tutto il corollario di processi informalizzati correlati; 3) E-commerce: ossia tutte le vendite online che comportano il trasferimento delle merci<sup>11</sup>.*

All'interno dell'economia digitale, dunque, si distinguono *e-business* ed *e-commerce*. La loro diffusione non va di pari passo. Infatti, *e-business* significa che un'azienda si rende visibile sul web (ma non ciò non comporta il mettere in vendita i prodotti e/o i servizi sul web da parte dell'azienda stessa). L'*e-commerce*, invece, è una conseguenza dell'*e-business*: l'azienda, oltre a rendersi visibile sul web, mette a disposizione anche i prodotti e/o i servizi che diventano disponibili alle transazioni online. Come detto, la diffusione di questi due fenomeni non è speculare: secondo le statistiche più recenti<sup>12</sup> (dati del 2017), si è assistito

---

<sup>10</sup> D. Tapscott, *The Digital Economy: Promise and Peril In The Age of Networked Intelligence*, McGraw-Hill, New York, 1995.

<sup>11</sup> <https://www.digital4.biz/executive/digital-transformation/economia-digitale-significato-dx-journey/>, visitato in data 08/11/2018.

<sup>12</sup> <https://www.enlabs.it/lo-stato-dellecommerce-in-italia-e-nel-mondo-nel-2018/>, visitato in data 09/11/2018.

ad una crescita esponenziale dell'*e-commerce*, il cui fatturato mondiale è di 2.290 miliardi di dollari. Il fatturato europeo è di 602 miliardi di euro, mentre il fatturato italiano è pari a 35,1 miliardi di euro. Per avere un'idea della straordinaria diffusione dell'*e-commerce* si pensi che, a livello italiano, nel 2004 il fatturato era di appena 1,6 miliardi di euro<sup>13</sup>. Se l'*e-commerce* si è diffuso, e continua a diffondersi, l'*e-business* arranca: infatti, prendendo in esame il contesto europeo, “uno dei limiti più evidenti è dato dal rapporto tra il numero di aziende che hanno un sito e quelle che effettivamente vendono online: il 77% delle aziende europee, infatti, è presente online, ma solo il 18% vende i propri prodotti via e-commerce”<sup>14</sup>. Anche il *trend* mondiale e italiano è simile a quello europeo, dunque i relativi fatturati non sono suddivisi tra le aziende presenti sul web (molte), ma tra quelle che, oltre ad essere presenti, mettono anche a disposizione prodotti o servizi (poche).

Dell'*e-commerce* è parte integrante, e importante, il settore *food*, in particolare il *food delivery*. Proprio nel settore del *food delivery* entrano in gioco aziende e startup specializzate nelle consegne di cibo a domicilio, le quali fanno parte del mondo della *gig economy*. A livello mondiale si ricordano i primi due esperimenti di *food delivery*, entrambi nati negli Stati Uniti d'America: Webvan e Homegrocer. Webvan nacque nel 1996 e dichiarò bancarotta nel 2001, mentre Homegrocer nacque nel 1997 e fu rilevato da Webvan nel 2000<sup>15</sup>. In entrambi i casi non si può ancora parlare di *gig economy*, dato che i lavoratori delle due aziende erano assunti come veri e propri dipendenti, e non come lavoratori autonomi, quest'ultima caratteristica cruciale del fenomeno della *gig economy*.

Sempre a livello internazionale, nel 2001 nasce, in Danimarca, JustEat, che si è posto come vero e proprio intermediario tra ristoranti e clienti, con i fattorini che consegnano a domicilio le ordinazioni effettuate dai clienti sul web (attraverso il browser Internet o tramite l'applicazione su smartphone). Considerando le condizioni contrattuali dei lavoratori, JustEat può essere considerato come il pioniere del *food delivery* all'interno della *gig economy*, anche se esso differisce dalle altre aziende sul piano della “gestione” dei *riders* (cfr. 1.3.).

---

<sup>13</sup> <https://www.strogoft.it/dati-e-numeri-sulle-commerce-cosa-ci-dice-il-report-casaleggio-associati/>, visitato in data 12/11/2018.

<sup>14</sup> <https://www.enlabs.it/lo-stato-dellecommerce-in-italia-e-nel-mondo-nel-2018/>, visitato in data 09/11/2018.

<sup>15</sup> <https://www.ilsole24ore.com/art/tecnologie/2017-11-14/quando-startup-fa-flopwebvan--133541.shtml?uuiid=AEOhPDBD&nml=2707>, visitato in data 12/11/2018.

Analizzando le statistiche dei due fenomeni (*gig economy* e *food delivery*) a livello globale e nazionale, è possibile capire il rapido sviluppo e la crescita costante di questi ultimi.

Secondo la ricerca di McKinsey & Company<sup>16</sup> (2016), i lavoratori coinvolti nella *gig economy* tra Stati Uniti ed Europa (EU-15) sono 162 milioni. Essi corrispondono al 20% della popolazione attiva. Per quanto riguarda il valore di mercato globale della *gig economy*, non sono reperibili dati ufficiali, a causa soprattutto della difficoltà di comparazione dei diversi paesi. Vi sono però delle stime che affermano che, nel 2025, il giro d'affari globale dell'economia dei lavoretti si aggirerà intorno ai 335 miliardi di dollari<sup>17</sup>.

Entrando nello specifico, cioè nel settore del *food delivery*, il valore di mercato globale è di 70 milioni di dollari (2017), con Deliveroo che si pone come il *player* più forte sul mercato<sup>18</sup>. Data la difficoltà di comparazione tra i vari paesi, causata dall'elevata volatilità nei rapporti di lavoro tra *riders* e aziende, non vi sono cifre ufficiali, o semplici stime, sul numero effettivo di *riders* nel mondo.

Per quanto concerne il caso italiano, sono stati individuati (2017) un milione di lavoratori coinvolti nella *gig economy*<sup>19</sup>, con stime sul valore di mercato decisamente crescenti: se nel 2015 il giro d'affari era di 3,5 miliardi di euro, nel 2020 questo valore potrebbe arrivare a 8,8 miliardi di euro, raggiungendo poi un valore compreso tra 14 e 25 miliardi di euro nel 2025<sup>20</sup>. Di pari passo procede il settore del *food delivery*. Infatti, il valore di mercato italiano di quest'ultimo è pari a 2 miliardi di euro<sup>21</sup> (2017), mentre il numero di *riders* è di 10mila, pari all'1% del totale dei lavoratori italiani coinvolti nella *gig economy*<sup>22</sup>. Il perché un numero così esiguo di lavoratori sia al centro delle attenzioni mediatiche e politiche è riconducibile ad una serie di fattori. In primis, il settore del *food delivery* rappresenta una quota di mercato elevata all'interno del vasto mondo della *gig economy*. Secondo, il numero di *players* nel mercato del *food delivery* (dieci, nel 2018) porta ad una maggiore concorrenza di mercato

---

<sup>16</sup> <https://www.mckinsey.com/featured-insights/employment-and-growth/independent-work-choice-necessity-and-the-gig-economy>, visitato in data 14/11/2018.

<sup>17</sup> <http://www.dire.it/29-03-2018/188087-lavoro-pochi-diritti-e-tanta-elusione-tasse-ecco-la-gig-economy/>, visitato in data 09/11/2018.

<sup>18</sup> <http://www.italiacibum.it/mercato-del-food-delivery-numeri-record-primato-deliveroo/>, visitato in data 14/11/2018.

<sup>19</sup> <https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-06-02/da-rider-servizi-clouding-lavori-gig-economy-coinvolgono-milione-addetti-194540.shtml?uuiid=AEOwdSzE>, visitato in data 12/11/2018.

<sup>20</sup> <http://www.businesspeople.it/Business/Economia/Gig-economy-verso-i-25-miliardi-di-euro-in-Italia-102821>, visitato in data 15/11/2018.

<sup>21</sup> [https://www.agi.it/economia/mercato\\_dipendenti\\_food\\_delivery\\_italia-3571145/news/2018-03-02](https://www.agi.it/economia/mercato_dipendenti_food_delivery_italia-3571145/news/2018-03-02), visitato in data 14/11/2018.

<sup>22</sup> <https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-06-02/da-rider-servizi-clouding-lavori-gig-economy-coinvolgono-milione-addetti-194540.shtml?uuiid=AEOwdSzE>, visitato in data 12/11/2018.

all'interno del settore del *food delivery* rispetto agli altri settori della *gig economy*. Inoltre, alcuni avvenimenti<sup>23</sup> e la discussione sulle condizioni contrattuali e le paghe dei *riders* (cfr. 1.3.) hanno posto al centro dell'attenzione mediatica e politica il mondo del *food delivery*. Infine, il *food delivery* ha conosciuto, dal 2011, uno sviluppo rapido e costante in Italia, che lo ha fatto balzare agli onori delle cronache.

Infatti, in Italia il settore del *food delivery* è sempre stato ben radicato, dato che negli anni precedenti all'avvento di Internet e degli smartphone i clienti ordinavano i pasti per via telefonica, contattando direttamente gli esercizi commerciali che offrivano il servizio, i quali inviavano i propri fattorini per effettuare le consegne.

Dal 2011 arriva in Italia JustEat, il quale rivoluziona il mondo del *food delivery*, posizionando quest'ultimo all'interno dell'ambiente della *gig economy*. JustEat, che si appoggia a due partner esterni<sup>24</sup> (PonyU e FoodPony) per le consegne, si è posto come intermediario tra ristoranti (che decidevano di rendersi visibili sulla piattaforma) e clienti, cosicché anche gli esercizi commerciali non dotati di un proprio servizio di consegna a domicilio potevano inviare i pasti direttamente a casa dei clienti.

Dato l'elevato numero di esercizi commerciali di tipo alimentare presenti sul territorio italiano, dopo l'avvento di JustEat sono comparse numerose startup dedicate alle consegne a domicilio, dotate di un proprio team di *riders*, a differenza di JustEat che, come accennato, si appoggia a partner esterni per effettuare le consegne. Attualmente, i *players* nel mercato italiano del *food delivery* sono dieci. Essi presentano, al tempo stesso, caratteristiche analoghe e differenti, le quali sono oggetto di attente analisi e discussioni nel paragrafo successivo.

### *1.3. Il mercato del food delivery in Italia: caratteristiche dei players e condizioni contrattuali*

Negli ultimi otto anni il settore del *food delivery* italiano ha conosciuto una rapida espansione, sia in termini di aumento di ordinazioni che nel numero di organizzazioni presenti sul mercato. Se nel 2011 il primo ed unico attore era JustEat, ad oggi le startup di *food delivery* presenti sul territorio nazionale sono dieci. Esse variano da startup nate e operanti in Italia e startup internazionali che operano anche in Italia. Le dieci startup

---

<sup>23</sup> [https://www.tgcom24.mediaset.it/cronaca/lombardia/milano-rider-perde-gamba-sotto-al-tram-colpa-delle-buche-in-strada\\_3140862-201802a.shtml](https://www.tgcom24.mediaset.it/cronaca/lombardia/milano-rider-perde-gamba-sotto-al-tram-colpa-delle-buche-in-strada_3140862-201802a.shtml), visitato in data 15/11/2018.

<sup>24</sup> <https://www.justeat.it/blog/rider-foodpony-per-justeat/> e <https://www.justeat.it/blog/rider-ponyu-per-justeat/>, visitati in data 14/11/2018.

oggetto di analisi sono: 1) JustEat; 2) PrestoFood; 3) MyMenu; 4) CosaOrdino; 5) Deliveroo; 6) Foodracers; 7) Glovo; 8) Moovenda; 9) Sgnam; 10) Uber EATS. L'analisi dei *players* si concentra sulle caratteristiche principali, quali anno di arrivo in Italia e/o di fondazione, numero di ristoranti affiliati, zone geografiche in cui operano, numero di *riders* a disposizione e fatturato registrato. Successivamente, saranno analizzate le condizioni contrattuali attuali dei *riders* in Italia, e per ogni startup verrà osservato il tipo di contratto utilizzato, il compenso per i *riders*, le tutele e verrà tracciato un identikit di questi ultimi. Le condizioni qui descritte sono riferite agli anni 2017 e 2018 e, dunque, non tengono conto di avvenimenti nell'anno 2019, come ad esempio la sentenza d'appello del Tribunale di Torino (cfr. cap. 2) che, in linea teorica, potrebbe portare a cambiamenti dal punto di vista delle condizioni contrattuali dei *gig workers* e dei *riders* del *food delivery*.

JustEat nasce in Danimarca nel 2001 e arriva in Italia nel 2011. Vanta il numero di ristoranti affiliati più alto su tutto il territorio italiano, ben 7mila, e opera in più di 500 comuni italiani, ponendosi tra gli attori più forti sul mercato, dato che le zone geografiche in cui opera sono distribuite in maniera uniforme in tutta Italia<sup>25</sup>. JustEat, per quanto riguarda le consegne, si appoggia a due partner esterni, FoodPony (che ha dichiarato un numero di *riders* pari a 520<sup>26</sup>) e PonyU (che non ha dichiarato il numero di *riders*). Nell'anno 2017, JustEat non ha dichiarato il suo fatturato nel mercato del *food delivery* italiano.

PrestoFood è una startup italiana nata a Catania nel 2013, vanta 290 ristoranti affiliati e 90 *riders*<sup>27</sup>. Il perché di un numero così esiguo rispetto a JustEat è dato dal fatto che PrestoFood nasce e opera in un contesto esclusivamente locale, precisamente nel sud Italia. Infatti, PrestoFood è attivo a Catania, Palermo, Reggio Calabria, Messina, Lecce, Cagliari, Napoli e Sassari<sup>28</sup>. Nel 2017, PrestoFood ha dichiarato un fatturato pari a un milione di euro<sup>29</sup>.

MyMenu nasce a Padova nel 2013 e non ha dichiarato né il numero di ristoranti affiliati né il numero di *riders* a disposizione. MyMenu, come PrestoFood, opera in un contesto locale, cioè nel nord Italia. In particolare, le città raggiunte dal servizio di MyMenu sono

---

<sup>25</sup> <https://www.justeat.it/about>, visitato in data 14/11/2018.

<sup>26</sup> <https://www.foodpony.it>, visitato in data 14/11/2018.

<sup>27</sup> <http://fooddelivery.report>, visitato in data 12/11/2018.

<sup>28</sup> <https://www.prestofood.it>, visitato in data 14/11/2018.

<sup>29</sup> <http://fooddelivery.report>, visitato in data 12/11/2018.

Bologna (in cui opera Snam, cfr. infra.), Brescia, Milano, Modena, Padova e Verona<sup>30</sup>. Nel 2017, MyMenu non ha dichiarato il suo fatturato.

CosaOrdine nasce a Lecco nel 2015, ha 100 ristoranti affiliati e 90 *riders* a disposizione<sup>31</sup>. Anche CosaOrdine è una startup che è nata e opera a livello locale. Infatti, CosaOrdine fornisce il suo servizio in otto città, tutte ubicate nel nord Italia: Bologna, Como, Ferrara, Lecco, Milano, Monza e Brianza, Varese e Venezia<sup>32</sup>. Nel 2017, CosaOrdine non ha dichiarato il suo fatturato.

Deliveroo nasce a Londra nel 2013 e arriva in Italia nel 2015 (il quartier generale di Deliveroo in Italia si trova a Milano). I ristoranti affiliati sono 1900, mentre i *riders* a disposizione sono 2000<sup>33</sup>. Essendo una startup internazionale, grazie all'elevato budget a disposizione, Deliveroo opera in maniera uniforme su tutto il territorio italiano, con particolare attenzione al nord e centro Italia<sup>34</sup>. Grazie all'elevato fatturato fatto registrare nel 2017, che si attesta sui 20 milioni di euro, Deliveroo rappresenta uno dei *player* più importanti nel mercato italiano del *food delivery*<sup>35</sup>.

Foodracers, altra startup italiana, nasce a Treviso nel 2015. Conta ben 600 ristoranti affiliati, mentre il numero di *riders* non è stato dichiarato. Foodracers opera in 32 città italiane, tutte ubicate in Emilia-Romagna, Lombardia, Veneto e Friuli-Venezia Giulia, con le eccezioni di Lucca e Trento<sup>36</sup>. Nel 2017, Foodracers ha dichiarato un fatturato di 2,5 milioni di euro<sup>37</sup>, ponendo la startup in una posizione di mercato molto forte.

Glovo, startup internazionale, nasce a Barcellona nel 2015 e arriva in Italia nello stesso anno. A livello italiano conta 1000 ristoranti affiliati e 2500 *riders*<sup>38</sup>. Sul piano internazionale, Glovo opera in 19 nazioni, mentre in Italia è operativo in 10 città: Bologna, Catania, Firenze, Genova, Milano, Padova, Roma, Torino e Verona<sup>39</sup>. Quindi, la distribuzione delle zone geografiche in cui Glovo è attiva è abbastanza uniforme sul territorio italiano. Nel 2017, Glovo non ha dichiarato il suo fatturato nel mercato italiano del *food delivery*.

---

<sup>30</sup> <https://www.mymenu.it>, visitato in data 15/11/2018.

<sup>31</sup> <http://foodelivery.report>, visitato in data 12/11/2018.

<sup>32</sup> <https://www.cosaordine.it>, visitato in data 15/11/2018.

<sup>33</sup> <http://foodelivery.report>, visitato in data 12/11/2018.

<sup>34</sup> <https://deliveroo.it/it/sitemap>, visitato in data 15/11/2018.

<sup>35</sup> <http://foodelivery.report>, visitato in data 12/11/2018.

<sup>36</sup> <https://www.foodracers.com/it>, visitato in data 15/11/2018.

<sup>37</sup> <http://foodelivery.report>, visitato in data 12/11/2018.

<sup>38</sup> *Ibidem*.

<sup>39</sup> <https://glovoapp.com/it/fir#>, visitato in data 16/11/2018.

Moovenda nasce a Roma nel 2015, e anch'essa è una startup italiana. A Moovenda hanno scelto di affiliarsi 800 ristoranti, mentre i *riders* sono 150<sup>40</sup>. Le città raggiunte dal servizio di Moovenda sono sette: Roma, Torino, Napoli, Cagliari, Cosenza, Viterbo e Lido di Ostia<sup>41</sup>. Nel 2017, Moovenda ha dichiarato un fatturato di 2,5 milioni di euro<sup>42</sup>, ponendosi tra gli attori più importanti nel settore, nonostante le poche città servite e la scarsa uniformità di distribuzione sul territorio italiano.

Sgnam nasce a Bologna nel 2015, conta 100 ristoranti affiliati e 120 *riders*<sup>43</sup>. La startup italiana ha sempre operato a livello prettamente locale: infatti, l'unica città raggiunta dal servizio di Sgnam è Bologna. Nel 2017 Sgnam non ha dichiarato il suo fatturato, mentre ad inizio 2018 ha effettuato una fusione con MyMenu. Successivamente, il gruppo Sgnam-MyMenu ha acquisito un'ulteriore startup, Bacchette Forchette<sup>44</sup>. Sgnam e MyMenu mantengono comunque la loro indipendenza (Sgnam sul territorio bolognese, MyMenu nelle città sopra elencate).

L'ultimo dei player presenti sul territorio italiano è Uber EATS, nato nel 2014 a San Francisco e operativo in Italia dal 2016. Uber EATS è il tentativo di Uber, celeberrima azienda di trasporti privati, di entrare nel settore del *food delivery*. Nel 2017 Uber EATS non ha dichiarato né i ristoranti né il numero di *riders* (in questo caso *drivers*) a disposizione. Anche il fatturato non è stato dichiarato, ma operando esclusivamente nella città di Milano è ipotizzabile che, a livello italiano, Uber EATS sia uno degli attori più deboli nel mercato del *food delivery*. Diverso il contesto internazionale, in cui Uber EATS rappresenta una delle organizzazioni commerciali più importanti ed è operativa praticamente in tutto il mondo<sup>45</sup>.

Vi sono altri due *players* del mercato italiano del *food delivery* che non sono stati presi in considerazione: Bacchette Forchette e Foodora. Di Bacchette Forchette è già stato detto riguardo l'acquisizione da parte del gruppo Sgnam-MyMenu. Foodora, attiva in Italia dal 2015, operava in sei città (Milano, Firenze, Torino, Roma, Verona e Bologna), aveva 1000 ristoranti affiliati e poteva contare su 2000 *riders*<sup>46</sup>. Recentemente, Foodora è stata acquisita

---

<sup>40</sup> <http://foodelivery.report>, visitato in data 12/11/2018.

<sup>41</sup> <https://www.moovenda.com>, visitato in data 16/11/2018.

<sup>42</sup> <http://foodelivery.report>, visitato in data 12/11/2018.

<sup>43</sup> *Ibidem*.

<sup>44</sup> <https://www.wired.it/economia/business/2018/07/27/food-delivery-bacchetteforchette-sgnam-mymenu-polo-italiano>, visitato in data 16/11/2018.

<sup>45</sup> <https://about.ubereats.com/it/cities>, visitato in data 16/11/2018.

<sup>46</sup> <http://foodelivery.report>, visitato in data 12/11/2018.

da Glovo<sup>47</sup>. Dunque, le due startup sopra elencate non sono state considerate nell'analisi perché ritenute non indipendenti e non più operative sul territorio italiano.

Se la lente di ingrandimento mediatica e politica si è posata sul mercato italiano del *food delivery* lo si deve soprattutto alla questione dei *riders*, cioè dei fattorini che effettuano le consegne. La discussione pubblica, e l'analisi successiva, si concentreranno sulle condizioni lavorative dei *riders*, cioè sui tipi di contratto esistenti, sui tipi di contratto applicati dalle aziende, sui compensi, sulle tutele e su chi siano effettivamente i fattorini che ogni giorno, nelle nostre città, utilizzano prevalentemente la bicicletta per effettuare le consegne.

Le tipologie contrattuali utilizzate nella *gig economy*, e in particolare nel settore del *food delivery*, sono due: il contratto di collaborazione coordinata e continuativa (il cd. "co.co.co.") ed il contratto di collaborazione occasionale con ritenuta d'acconto<sup>48</sup>. Il contratto co.co.co. prevede che il *rider* sia autonomo, cioè non dipendente dall'azienda, e che il rapporto di lavoro sia continuativo, cioè costante nel tempo. Anche se il *rider* è autonomo, le modalità, i tempi e i luoghi sono tuttavia organizzati e gestiti dal committente, cioè dalle startup operanti nel settore del *food delivery*. In sostanza, questo tipo di contratto pone i *riders* in una situazione intermedia tra autonomia e subordinazione, dato che le aziende garantiscono flessibilità e libertà di organizzazione, ma al tempo stesso decidono le turnazioni. Il contratto occasionale funziona in maniera tale per cui il *rider* viene pagato per il lavoro svolto (in questo caso l'effettuazione della consegna), come se fosse un professionista con partita IVA. In questo tipo di contratto il *rider* è autonomo e, se il suo reddito annuo lordo è inferiore ai 5000 euro, esso non è obbligato ad aprire la partita IVA.

Le differenze tra i due tipi di contratto sopra elencati riguardano due livelli, ossia il livello previdenziale ed il livello assicurativo. Infatti, nei contratti di collaborazione coordinata e continuativa i *riders* sono obbligati ad iscriversi al registro contributivo INPS; ciò significa che fattorini e azienda devono versare i contributi, che sono ripartiti per 1/3 a carico dei *riders* e per 2/3 a carico delle aziende. Invece, nei contratti di collaborazione occasionale l'iscrizione al registro contributivo è prevista solo nei casi in cui il reddito annuo lordo sia superiore ai 5000 euro<sup>49</sup>. Dunque, il contratto co.co.co. garantisce maggiori tutele dal punto

---

<sup>47</sup> <http://www.rassegna.it/articoli/foodora-a-glovo-duemila-riders-a-rischio-licenziamento>, visitato in data 17/11/2018.

<sup>48</sup> G. Cavallini, *Foodora, Deliveroo & Co.: le fattispecie della gig economy italiana, tra previsioni contrattuali ed effettive modalità di esecuzione del rapporto*, Università degli Studi di Milano, Milano, 2017, p. 7.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

di vista previdenziale, dato che permette ai *riders* di versare contributi, i quali andranno a costituire la loro pensione futura. Anche per ciò che concerne il lato assicurativo, maggiori tutele sono previste nei casi di contratti a collaborazione coordinata e continuativa rispetto ai contratti di collaborazione occasionale: infatti, i *riders* assunti con i contratti co.co.co. vengono iscritti dalle aziende all'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (Inail), mentre per i *riders* assunti con i contratti di collaborazione occasionale non è prevista questa possibilità, a meno che l'azienda non stipuli accordi con società private di assicurazioni<sup>50</sup>.

I tipi di contratto applicati variano da startup a startup e, in base al contratto, sono variabili anche i compensi percepiti dai *riders*, anche se è da sottolineare la recente adesione di tre aziende (Foodracers, PrestoFood e Moovenda) alla “Carta dei Valori del food delivery”<sup>51</sup>, la quale garantisce ai nuovi assunti contratti co.co.co. (e relative tutele) e compensi su base oraria, e la decisione di MyMenu e Sgnam (Gruppo MyMenu-Sgnam dopo la fusione) di accordarsi con il Comune di Bologna e i sindacati CGIL, CISL e UIL per firmare la “Carta dei diritti fondamentali dei lavoratori digitali nel contesto urbano”<sup>52</sup>, in cui si garantiscono tutele per i *riders* (contratti co.co.co. e compenso su base oraria). La differenza tra le due carte sopra elencate è che nel primo caso (“Carta dei valori del food delivery”) le aziende si sono assunte un impegno personale nel voler migliorare le condizioni lavorative e contrattuali dei *riders*, mentre nel secondo caso (“Carta dei diritti fondamentali dei lavoratori digitali nel contesto urbano”) si tratta di un accordo tra startup, sindacati ed istituzioni.

Entrando nel dettaglio, l'analisi verte sui dieci *players* sopra elencati per ciò che riguarda la tipologia di contratto applicata ai *riders* ed i compensi (ove dichiarati e/o reperibili) percepiti da quest'ultimi.

JustEat, o meglio le società esterne a cui si appoggia (FoodPony e PonyU), assume i *riders* con contratti di collaborazione coordinata e continuativa. Il compenso percepito dai fattorini è di 6,50 euro netti per ogni ora di lavoro<sup>53</sup>.

---

<sup>50</sup> *Ivi*, p. 8.

<sup>51</sup> [https://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/\\_Oggetti\\_Embedded/Documenti/2018/06/29/CS\\_carta/valori/food/delivery.pdf](https://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/_Oggetti_Embedded/Documenti/2018/06/29/CS_carta/valori/food/delivery.pdf), visitato in data 19/11/2018.

<sup>52</sup> <http://www.comune.bologna.it/news/firmata-bologna-la-carta-dei-diritti-fondamentali-dei-lavoratori-digitali-nel-contesto-urbano>, visitato in data 19/11/2018.

<sup>53</sup> <https://www.corriere.it/dataroom-milena-gabanelli/riders-euro-consegna-assicurazione-food-delivery-fattorini-foodora-justeat-glovo-deliveroo/5a93d2a8-6e6b-11e8-9963-ead0cc069d04-va.shtml>, visitato in data 19/11/2018.

PrestoFood, dopo aver aderito alla “Carta dei Valori del food delivery”, applica contratti di collaborazione coordinata e continuativa. Tuttavia, i compensi (su base oraria) percepiti dai *riders* non sono stati dichiarati. Prima dell’adesione, PrestoFood si rapportava con contratti di collaborazione occasionale e pagamenti a cottimo, cioè per ogni consegna effettuata.

Anche MyMenu, avendo aderito alla “carta dei diritti fondamentali dei lavoratori digitali nel contesto urbano”, utilizza contratti co.co.co. per rapportarsi coi *riders*, ma anche in questo caso non è stato possibile risalire ai compensi percepiti da coloro che effettuano le consegne. MyMenu, come PrestoFood, utilizzava contratti di collaborazione e pagamenti a cottimo prima dell’accordo con il Comune di Bologna ed i sindacati.

CosaOrdino, che non ha aderito a nessun tipo di accordo, utilizza contratti di collaborazione occasionale. Anche in questo caso, i compensi dei *riders* non sono stati dichiarati<sup>54</sup>.

I *riders* di Deliveroo sono assunti con contratti di collaborazione occasionale, ed il loro compenso, a cottimo, è di 4 euro netti a consegna<sup>55</sup>.

Foodracers, prima dell’adesione alla “Carta dei Valori del food delivery”, si rapportava ai *riders* con contratti di collaborazione occasionale, ma con una particolarità in più: il rapporto non era tra ristorante e *riders*, ma tra *riders* e clienti. In sostanza, i fattorini di Foodracers ricevevano un compenso per consegna variabile (minimo 2,50 euro) a carico interamente del cliente<sup>56</sup>. Ad esempio, per un ordine di 20 euro il costo totale per il cliente era di 22,50 euro, così suddiviso: 20 euro al ristorante, da cui Foodracers prelevava una percentuale di commissione, e i restanti 2,50 euro servivano a pagare i fattorini per la consegna. Dopo l’adesione alla Carta dei Valori, Foodracers ha cominciato ad applicare contratti co.co.co., ma il nuovo compenso su base oraria per i *riders* non è stato dichiarato.

Per ciò che riguarda Glovo, i *riders* sono assunti con contratti di collaborazione occasionale e il pagamento, a cottimo, prevede anche dei “bonus”: i fattorini sono pagati 2

---

<sup>54</sup> <https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2018/03/23/-noi-rider-controllati-da-un-algoritmo-sotto-il-rimpiazzatiBologna02.html>, visitato in data 19/11/2018.

<sup>55</sup> <https://www.corriere.it/dataroom-milena-gabanelli/riders-euro-consegna-assicurazione-food-delivery-fattorini-foodora-justeat-glovo-deliveroo/5a93d2a8-6e6b-11e8-9963-ead0cc069d04-va.shtml>, visitato in data 19/11/2018.

<sup>56</sup> G. Cavallini, *Foodora, Deliveroo & Co.: le fattispecie della gig economy italiana, tra previsioni contrattuali ed effettive modalità di esecuzione del rapporto*, Università degli Studi di Milano, Milano, 2017, pp. 6-7.

euro netti per consegna, a cui si aggiungono 0,60 euro per ogni chilometro percorso e 0,05 euro per ogni minuto di attesa al ristorante<sup>57</sup>.

Moovenda, startup che ha aderito alla “Carta dei Valori del food delivery”, si rapporta ai *riders* con contratti di collaborazione coordinata e continuativa. Il compenso dei fattorini è calcolato sui turni di lavoro, i quali durano mediamente 4 ore. Moovenda paga i suoi *riders* 25 euro per turno<sup>58</sup>, dunque il compenso su base oraria si aggira intorno ai 6,25 euro per ora.

Sgnam, insieme a MyMenu, ha aderito all’iniziativa di sindacati ed istituzioni, dunque utilizza contratti co.co.co per i propri *riders*. Essendosi fusa con MyMenu, Sgnam non ha dichiarato i compensi per i fattorini, né prima né dopo l’adesione alla “carta dei diritti fondamentali dei lavoratori digitali nel contesto urbano”.

L’ultima impresa analizzata, Uber EATS, adotta contratti di collaborazione occasionale con i *riders*. Per ciò che riguarda il compenso, il meccanismo è lo stesso utilizzato in passato da Foodracers: 2 euro netti a consegna, direttamente ricevuti dal cliente, più una somma variabile in base ai chilometri percorsi<sup>59</sup>.

Osservando le condizioni contrattuali si nota una differenza tra startup internazionali<sup>60</sup> (Deliveroo, Glovo e Uber EATS) e startup locali<sup>61</sup> (PrestoFood, MyMenu, Foodracers, Moovenda e Sgnam): le aziende internazionali non hanno aderito a nessuna iniziativa e applicano ancora contratti di collaborazione occasionale con pagamenti a cottimo, mentre le aziende nostrane, dopo una prima fase in cui applicavano contratti di collaborazione occasionale, si sono “convertite” all’utilizzo dei contratti co.co.co. e al pagamento su base oraria. Ciò sta a significare una crescita di sensibilizzazione nei confronti delle richieste di maggiori tutele da parte dei *riders* (cfr. cap. 4). Le aziende internazionali, forse a causa della loro operatività al di fuori dei confini nazionali e, dunque, avendo a che fare con diversi contesti e, di conseguenza, con diversi regimi legislativi a livello di contratti, non dimostrano la stessa sensibilità: per queste aziende i *riders* sono sostituibili in qualsiasi momento, date

---

<sup>57</sup> <https://www.corriere.it/dataroom-milena-gabanelli/riders-euro-consegna-assicurazione-food-delivery-fattorini-foodora-justeat-glovo-deliveroo/5a93d2a8-6e6b-11e8-9963-ead0cc069d04-va.shtml>, visitato in data 19/11/2018.

<sup>58</sup> [https://www.agi.it/economia/moovenda\\_contratto\\_rider-4076505/news/2018-06-27](https://www.agi.it/economia/moovenda_contratto_rider-4076505/news/2018-06-27), visitato in data 20/11/2018.

<sup>59</sup> <https://www.linkiesta.it/it/article/2018/08/04/ecco-come-funziona-ubereats-paghe-basse-flessibilita-totale-e-scatole-/39043>, visitato in data 20/11/2018.

<sup>60</sup> Ad esclusione di JustEat, il quale si appoggia a partner esterni nati e operativi in Italia.

<sup>61</sup> Ad esclusione di CosaOrdino.

anche le percentuali elevate di volatilità e turnover nel mondo della “economia dei lavoretti”.

In conclusione, è utile tracciare un identikit dei 10mila *riders* presenti in tutta Italia per un quadro più completo sulla situazione del *food delivery* in Italia. I *riders* sono prevalentemente studenti, l’età media è di 25 anni, la durata media del rapporto di lavoro è di 6 mesi (il turnover nel mondo del *food delivery* è elevato) e il ritmo lavorativo è di 12 ore alla settimana<sup>62</sup>. Considerando la durata media del rapporto di lavoro, molti *riders* scelgono di effettuare consegne, aspettando un’offerta di lavoro migliore o in linea con il loro percorso di studi. Per molti altri fattorini però, lavorare nel settore del *food delivery* rappresenta un vero e proprio lavoro. Successivamente (cfr. cap. 4), verrà tracciato un identikit più dettagliato dei *riders* in funzione dell’analisi della loro organizzazione e della loro modalità di comunicazione nei confronti di media, politici e cittadini.

Tabella 1: Riepilogo della situazione del mercato del *food delivery* in Italia

Azienda	Anno e luogo di fondazione	Ristoranti affiliati	Numero di riders	Fatturato (2017)	Contratti utilizzati (2018)	Compenso per i riders (2018)
JustEat	2001, Danimarca (dal 2011 in Italia)	7000	si appoggia a partner esterni	non dichiarato	co.co.co. da parte dei partner esterni	6,50€/ora netti
PrestoFood	2013, Catania	290	90	1 milione di euro	co.co.co.	non dichiarato
MyMenu	2013, Padova	non dichiarato	non dichiarato	non dichiarato	co.co.co.	non dichiarato
CosaOrdino	2015, Lecco	100	90	non dichiarato	collaborazione occasionale	non dichiarato
Deliveroo	2013, Londra (dal 2015 in Italia)	1900	2000	20 milioni di euro	collaborazione occasionale	4€ netti per consegna
Foodracers	2015, Treviso	600	non dichiarato	2,5 milioni di euro	co.co.co.	non dichiarato
Glovo	2015, Barcellona (in Italia nello stesso anno)	1000	2500	non dichiarato	collaborazione occasionale	2€ netti per consegna più "bonus"
Moovenda	2015, Roma	800	150	2,5 milioni di euro	co.co.co.	6,25€/ora netti
Sgnam	2015, Bologna	100	120	non dichiarato	co.co.co.	non dichiarato
Uber EATS	2014, San Francisco (dal 2016 in Italia)	non dichiarato	non dichiarato	non dichiarato	collaborazione occasionale	2€ netti per consegna più "bonus"

#### 1.4. Conclusioni

Distinguere economia digitale, *gig economy* e *food delivery* è fondamentale per avere un quadro chiaro e completo sulla situazione attuale italiana, che è decisamente eterogenea (si pensi alle startup che utilizzano diverse tipologie contrattuali, pagano i *riders* a cottimo o su base oraria con cifre variabili e operano in zone geografiche totalmente differenti). Soprattutto, la questione dei *riders* e, più in generale dei *gig workers*, interessa per ciò che riguarda l’assenza, parziale o totale, di tutele.

<sup>62</sup> <https://www.quotidiano.net/economia/rider-stipendio-1.3853274>, visitato in data 20/11/2018.

Inquadrare i tre fenomeni è dunque importante, soprattutto per ciò che riguarda i capitoli successivi, che rappresentano il fulcro del presente lavoro di tesi: infatti, nell'osservazione della percezione e della comunicazione da parte dell'attore mediatico e degli attori politici verrà osservato anche il grado di comprensione del fenomeno, cioè se media e politica hanno ben chiaro cosa sia la *gig economy* e cosa sia il settore del *food delivery*. Per quanto riguarda l'attore mediatico, verrà prima osservata la comunicazione della carta stampata, che verrà suddivisa per schieramento politico, posizionamento ideologico e argomenti trattati. Successivamente, il confronto comunicativo analizzato sarà quello tra stampa tradizionale (sia la versione classica cartacea che quella online) e tra stampa digitale, cioè "giornali" che operano direttamente online, i quali dovrebbero dimostrarsi più sensibili ed interessati alle tematiche che riguardano l'economia digitale, la *gig economy* e il *food delivery*.

Degli articoli analizzati verranno osservati il taglio ed il registro comunicativo, cioè se quest'ultimi sono articoli d'inchiesta, articoli di cronaca, articoli che si rivolgono ai diversi schieramenti politici per cambiare la situazione oppure articoli puramente ideologici che attaccano gli schieramenti politici e/o i modelli economici esistenti.

## Capitolo 2

### Il rapporto tra media, *gig economy* e *food delivery*

Dopo aver inquadrato l'economia digitale, la *gig economy* e il *food delivery*, e dopo aver fatto le dovute distinzioni tra i tre fenomeni sopra elencati, il presente lavoro di tesi si sposta sull'analisi della comunicazione dei principali attori della comunicazione politica.

Nel seguente capitolo verrà osservata la comunicazione dei media italiani sui fenomeni della *gig economy* e del *food delivery*. In particolare, il mezzo di comunicazione oggetto d'analisi è la stampa, suddivisa per stampa cartacea (cioè i quotidiani cartacei e le loro versioni digitali) e stampa online (intesa come organi di informazione che operano esclusivamente online).

In primis, verrà esposta la metodologia di ricerca del seguente capitolo, con particolare attenzione ai criteri con cui è stata realizzata la rassegna stampa. Successivamente, verranno osservate le modalità con cui la stampa (cartacea e online) percepisce e comunica i fenomeni della *gig economy* e del *food delivery*, con particolare attenzione per quest'ultimo.

Si opererà poi un confronto, sia dal punto di vista dei frames utilizzati sia dal punto di vista quantitativo e qualitativo, cioè quali e quanti organi di informazione si occupano dei due fenomeni in esame e con quale intensità.

#### 2.1. La rassegna stampa

Per rassegna stampa si intende la raccolta di informazioni su certe tematiche o certi eventi trattati da quotidiani cartacei e dagli organi di informazione online. In particolare, nel presente lavoro, sono stati individuati nove eventi nel periodo maggio 2018- gennaio 2019. Questi eventi, che trattano argomenti a volte simili a volte diversi (cfr. infra.), sono considerati rilevanti perché attivano il meccanismo dell'*agenda building*, cioè “la tematizzazione di issues, intorno alle quali le istituzioni e i partiti sono obbligati a dibattere e a prendere posizione”<sup>1</sup>. Infatti, analizzando la cronologia e, dunque, le date in cui gli eventi si svolgono, si ha una corrispondenza con le proposte di un altro attore della comunicazione politica, cioè l'attore politico (cfr. cap. 3). Successivamente, sono state analizzate le modalità di trattazione delle notizie da parte degli organi di informazione selezionati. In sostanza,

---

<sup>1</sup> G. Mazzoleni, *La comunicazione politica*, Il Mulino, Bologna, 2012, p. 170.

per ogni organo di informazione si nota se e quale tipo di frame viene applicato alle notizie considerate.

Per ciò che riguarda gli eventi scelti, essi sono i seguenti: 1) la sentenza di primo grado del Tribunale di Torino sul riconoscimento, o meno, del rapporto di subordinazione dei fattorini rispetto alle aziende; 2) la “Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano”, realizzata dal Comune di Bologna; 3) la proposta di legge della Regione Lazio, denominata “Norme per la tutela e la sicurezza dei lavoratori digitali”; 4) la “Carta dei Valori del *food delivery*”, presentata da Foodora; 5) il grave incidente di cui è stato vittima un *rider* milanese, nel mese di maggio 2018; 6) l’incidente che ha causato la morte di un *rider* a Bari; 7) l’acquisizione di Foodora da parte di Glovo; 8) la sentenza del Tribunale di Milano; 9) la sentenza in Corte d’appello del Tribunale di Torino.

I nove eventi sopra elencati possono essere racchiusi in quattro categorie. La prima categoria riguarda le tre sentenze, la seconda riguarda le proposte politiche per una maggiore regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*, la terza riguarda gli incidenti accorsi ai *riders*. Questa è collegabile alla seconda categoria, dato che ad ogni incidente è susseguita una richiesta di maggiori tutele per i lavoratori digitali. La quarta categoria riguarda l’evoluzione del mercato del *food delivery*. Le sentenze sono considerate come eventi spartiacque perché, come si vedrà, sono quelle che hanno fatto maggiormente discutere, hanno aperto il dibattito sul tema della *gig economy* e del *food delivery*, hanno portato ad alcune scelte e prese di posizione degli attori politici (cfr. cap. 3) e hanno avuto conseguenze dal punto di vista dell’organizzazione e della mobilitazione dei *riders* (cfr. cap. 4).

Prima di analizzare il punto di vista e l’approccio alle notizie dei quotidiani e degli organi di informazione online è utile descrivere gli eventi. La descrizione serve a determinare con quali modalità i media trattano le notizie, cioè se essi utilizzano particolari frame, cioè cornici interpretative entro le quali viene confezionata la notizia<sup>2</sup>, oppure si attengono a riportare gli eventi in maniera oggettiva, ovvero come fatti di cronaca. La descrizione dei fatti è altresì utile per rilevare eventuali distorsioni (*bias*) da parte degli organi di informazione, magari scaturite dai processi di *newsmaking*<sup>3</sup>.

---

<sup>2</sup> R. Grandi e C. Vaccari, *Come si vincono le elezioni. Elementi di comunicazione politica*, Carocci Editore, Roma, 2015, pp. 262-265.

<sup>3</sup> C. Sorrentino e E. Bianda, *Studiare giornalismo. Ambiti, logiche, attori*, Carocci Editore, Roma, 2013, pp. 149-171.

Il primo evento riguarda la sentenza n°778/2018<sup>4</sup>, pubblicata il 7 maggio 2018 dalla Quinta Sezione Lavoro del Tribunale di Torino. L'oggetto della controversia vedeva contrapposti cinque ex *riders* di Foodora, i quali hanno intentato causa contro la stessa Foodora, chiedendo il riconoscimento del rapporto di lavoro come subordinato a tempo indeterminato. Inoltre, gli ex *riders* chiedevano il trattamento di fine rapporto, il reintegro, il versamento delle retribuzioni dalla data di licenziamento alla data di ripristino del rapporto lavorativo e il risarcimento danni per mancate tutele. Il Tribunale di Torino, come dichiara esplicitamente la premessa della sentenza, non ha voluto prendere in considerazione né la questione del giusto compenso né il “presunto sfruttamento dei lavoratori da parte dell'azienda, né tutte le altre complesse problematiche della c.d. Gig Economy”<sup>5</sup>. Secondo il tribunale, dopo aver valutato attentamente il tipo di prestazione lavorativa instaurata tra Foodora ed i fattorini e dopo aver citato le legislazioni in materia di lavoro (legge Biagi, legge Fornero e *Jobs Act*), non sussiste dunque il riconoscimento del rapporto di lavoro di tipo subordinato, dato che Foodora non ha l'obbligo di ricevere la prestazione da parte dei *riders* e i *riders* non sono obbligati da Foodora ad effettuare la prestazione lavorativa. Inoltre, anche le altre richieste dei fattorini (trattamento di fine rapporto, reintegro e risarcimento danni) sono state respinte dal tribunale.

Il secondo evento riguarda la “Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano”<sup>6</sup>, promossa dal Comune di Bologna, di cui il presente lavoro si occuperà successivamente anche dal punto di vista politico (cfr. cap. 3). Nel documento si spiega che la *gig economy*, se regolata, può essere promossa responsabilmente e in modo sostenibile, creando vantaggi e benefici sia dal punto di vista occupazionale che per i consumatori. L'oggetto principale della carta riguarda l'inquadramento del rapporto di lavoro tra aziende e *gig workers*, con conseguenti tutele per questi ultimi. La proposta della carta è quella di un accordo tra Comune di Bologna e le aziende delle piattaforme digitali, le quali devono impegnarsi a migliorare le condizioni dei propri lavoratori. Alla carta presentata dal Comune di Bologna hanno successivamente aderito due aziende del settore del *food delivery*: MyMenu e Sgnam.

---

<sup>4</sup> <http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/05/7782018.pdf>, visitato in data 08/01/2019.

<sup>5</sup> *Ibidem*.

<sup>6</sup> [http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/CartaDiritti3105\\_web.pdf](http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/CartaDiritti3105_web.pdf), visitato in data 08/01/2019.

Il terzo evento è la proposta di legge n° 9858 del 15 giugno 2018 della Regione Lazio, denominata “Norme per la tutela e la sicurezza dei lavoratori digitali”<sup>7</sup>. Nella proposta rientrano tutte le richieste dei *riders*: tutela della salute, assistenza e previdenza, norme sul compenso e sanzioni contro le piattaforme digitali in caso di mancata applicazione della normativa.

Il quarto evento riguarda la “Carta dei Valori del *food delivery*”<sup>8</sup>, proposta e firmata il 29 giugno 2018 da quattro aziende del *food delivery*: Foodora, Foodracers, Moovenda e Prestofood. Con questo documento le aziende firmatarie si impegnano a garantire le adeguate tutele per i propri *riders*, tra cui l’equo compenso, l’assicurazione contro gli infortuni e il versamento dei contributi INPS. La Carta doveva rappresentare una sorta di accordo in vista dell’incontro con il Ministro Luigi Di Maio previsto per il 2 luglio (cfr. cap. 3).

Il quinto ed il sesto evento si occupano dei due incidenti che hanno visto il coinvolgimento di due fattorini. Il primo incidente è avvenuto a Milano il 17 maggio 2018 e ha provocato l’amputazione di una gamba del *rider* Francesco Iennaco. La dinamica dell’incidente non è chiara, ma il *rider*, in sella al suo scooter, è caduto sulle rotaie proprio mentre stava arrivando un tram che non ha avuto il tempo di frenare e di evitare l’impatto con il fattorino. Come si vedrà, questo evento ha scatenato forti proteste da parte dei *riders* di tutta Italia, che hanno denunciato le difficili condizioni di lavoro. Il secondo incidente è avvenuto a Bari il 2 dicembre 2018, e in questo caso il *rider* che era alla guida del suo motorino, Alberto Piscopo, 19 anni, è deceduto a seguito del violento impatto con un’automobile. Questi due eventi hanno richiamato naturalmente l’attenzione sui temi più cari ai *riders*, cioè il diritto ad essere tutelati e le normative per la messa in sicurezza del loro lavoro.

Il settimo evento riguarda l’evoluzione del mercato della *gig economy* e, in particolare, del *food delivery*, cioè l’acquisizione di Foodora da parte di Glovo. Questa acquisizione mette in evidenza il fatto che all’interno del mercato del *food delivery*, nonostante esso sia di recente nascita e sviluppo, le aziende cercano di conquistare importanti fette di mercato, con l’obiettivo di raggiungere una posizione dominante. Come si vedrà più avanti, questo

---

<sup>7</sup> [http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/1529505862\\_pdf.pdf](http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/1529505862_pdf.pdf), visitato in data 10/01/2019.

<sup>8</sup> [https://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/\\_Oggetti\\_Embedded/Documenti/2018/06/29/CS\\_carta%20valori%20food%20delivery.pdf](https://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/_Oggetti_Embedded/Documenti/2018/06/29/CS_carta%20valori%20food%20delivery.pdf), visitato in data 19/11/2018.

evento, che può essere inquadrato da un punto di vista puramente economico, ha attirato invece altri aspetti intorno all'acquisizione.

L'ottavo evento si occupa della sentenza n° 1853/2018 del Tribunale di Milano<sup>9</sup>, pubblicata in data 10 settembre 2018. La controversia riguarda un *rider* di Foodinho (azienda appartenente a Glovo) che ha fatto causa all'azienda stessa perché gli venisse riconosciuto lo status di lavoratore dipendente. Il Tribunale di Milano, basandosi anche sulla decisione, vista in precedenza, del Tribunale di Torino, ha rigettato la domanda del fattorino. Le motivazioni sono simili a quelle date dal Tribunale di Torino: il *rider* è un lavoratore flessibile che non deve sottostare a determinati turni di lavoro, e dunque non è obbligato ad effettuare la prestazione lavorativa. In sostanza, secondo le sezioni del lavoro di Milano e Torino, il *rider* è un lavoratore autonomo che si rapporta alle aziende tramite contratti di collaborazione coordinata e continuativa o con contratti di collaborazione occasionale.

Il nono ed ultimo evento è collegato al primo e conclude l'analisi degli eventi più rilevanti del *food delivery*. Infatti, i cinque ex *riders* di Foodora che si erano visti negare il riconoscimento dello status di lavoratori subordinati hanno fatto ricorso in appello. La Corte d'appello di Torino ha parzialmente ribaltato la sentenza n°778/2018, e con la sentenza n°26/2019<sup>10</sup> (pubblicata in data 11 gennaio 2019) ha disposto il versamento del trattamento di fine rapporto stabilita per i dipendenti di V livello del Contratto Collettivo Nazionale del settore logistica e trasporto merci, compreso di tredicesima e contributi previdenziali. In sostanza, la Corte d'appello di Torino ha riconosciuto i *riders* come lavoratori subordinati. Per dovere di completezza, dato che il ribaltamento della sentenza di primo grado è parziale, la Corte d'appello ha respinto definitivamente la richiesta di reintegro dei *riders*.

L'analisi degli eventi serve a confrontare gli organi di informazione scelti, in particolare osservando la copertura degli eventi (ove disponibili), la cornice interpretativa entro cui gli eventi si inseriscono, il tipo di narrazione scelta e l'individuazione di una possibile differenziazione tra quotidiani cartacei e organi di informazione online. Nel paragrafo successivo verrà osservato il tipo di comunicazione, inteso come la percezione dei fenomeni della *gig economy* e del *food delivery*, adottato dai quotidiani cartacei per ognuno dei nove eventi,

---

<sup>9</sup> <http://www.lettieritanca.it/wp/wp-content/uploads/2018/09/28009967s.pdf>, visitato in data 10/01/2019.

<sup>10</sup> [https://www.wikilabour.it/public/Segnalazioni/78b74e20-b413-4afd-903f-2bbcced148ac/20190111\\_CdA-Torino.pdf](https://www.wikilabour.it/public/Segnalazioni/78b74e20-b413-4afd-903f-2bbcced148ac/20190111_CdA-Torino.pdf), visitato in data 14/01/2019.

partendo prima di tutto dalla scelta dei quotidiani e dalle motivazioni dietro di essa. A seconda del luogo in cui l'evento è avvenuto potranno essere analizzate anche le versioni online dei quotidiani locali. Infine, sarà presente un'analisi quantitativa, cioè quali quotidiani si occupano di più degli eventi e in quale misura (numero di articoli totale), e un'analisi qualitativa.

## 2.2. I quotidiani

I quotidiani oggetto di analisi sono stati valutati per importanza, cioè tiratura e diffusione, per posizionamento ideologico e per gli argomenti trattati. Inoltre, sono stati osservati sia gli articoli scritti su carta che gli articoli realizzati per la versione online dei quotidiani. Come noto, lo spazio sulla versione cartacea è limitato, sia per quanto riguarda lo spazio fisico in cui un articolo si inserisce sia per lo spazio inteso come linea editoriale. In sostanza, un quotidiano può decidere di non trattare un argomento nella versione cartacea, ma lo stesso argomento può essere oggetto di dibattito nella versione online.

I quotidiani osservati sono cinque<sup>11</sup>: Corriere della Sera, la Repubblica, il Manifesto, il Fatto Quotidiano e il Sole 24 Ore. Il Corriere della Sera e la Repubblica sono stati scelti perché sono i quotidiani più diffusi in Italia. Inoltre, differiscono anche per il posizionamento ideologico: moderato e conservatore il Corriere della Sera, progressista e orientato a sinistra la Repubblica. Il Manifesto è stato selezionato soprattutto per la sua posizione ideologica: infatti, il giornale si dichiara esplicitamente “quotidiano comunista”, dunque è presumibile la sua vicinanza ai lavoratori con posizione contrattuale ambigua che lavorano per aziende nate grazie alla diffusione del capitalismo e della globalizzazione (per l'appunto, i *gig workers* sembrano rientrare in questa categoria). La scelta del Fatto Quotidiano è dovuta all'attenzione che il giornale dedica alla cronaca giudiziaria. Infine, il Sole 24 Ore è stato scelto per la sua tipologia: oltre ad essere il terzo quotidiano più diffuso in Italia è anche il più autorevole quotidiano politico-economico-finanziario.

Dal punto di vista quantitativo, cioè il numero di articoli totale (considerando sia gli articoli cartacei che gli articoli online, nel periodo maggio 2018- gennaio 2019), il quotidiano che ha garantito la copertura più completa dei nove eventi è la Repubblica, con un numero

---

<sup>11</sup> Sono stati osservati anche altri quotidiani (come, ad esempio, la Stampa e il Giornale) ma, data la scarsa copertura di tutti gli eventi, non sono stati presi in considerazione per l'analisi finale.

totale di articoli pari a 25. Da notare come il secondo quotidiano maggiormente attivo dal punto di vista della copertura degli eventi sia il Manifesto, con un numero di articoli pari a 20. In sostanza, i due quotidiani orientati a sinistra dello scacchiere politico (centro-sinistra progressista la Repubblica ed estrema sinistra il Manifesto) sono anche quelli che dimostrano maggior interesse e sensibilità nei confronti della *gig economy* e del *food delivery*, soprattutto per ciò che riguarda le condizioni dei lavoratori facenti parte dell'economia digitale.

Dal punto di vista qualitativo, è stato analizzato il tipo di approccio di ogni testata per ogni singolo evento. Per tipo di approccio si intende la descrizione dell'evento (se più attenta ai fatti o alle opinioni), il tipo di frame utilizzato e lo spazio concesso ai diversi attori coinvolti negli eventi. Sono stati osservati, per garantire una maggiore copertura, sia gli articoli cartacei che quelli online, in modo tale da rilevare eventuali differenze di approccio tra le due versioni.

Il Corriere della Sera, tenendo conto degli articoli cartacei e degli articoli online, assicura la copertura di tutti e nove gli eventi oggetto d'analisi. Per completezza, gli articoli totali del quotidiano sono 19, di cui 7 cartacei e 12 online. Per quanto riguarda gli articoli cartacei, nel primo evento il Corriere della Sera opta per una descrizione della sentenza del Tribunale di Torino<sup>12</sup>. Il giornalista, successivamente e senza prendere posizione, sollecita le forze politiche a prendere provvedimenti legislativi riguardo alla *gig economy*, che viene definita "area grigia" e che non può essere oggetto di regolamentazione solo attraverso le sentenze della magistratura. A proposito del secondo evento, il quotidiano descrive con stile di cronaca i contenuti della Carta dei diritti di Bologna, ma nel titolo stesso dell'articolo<sup>13</sup> viene dato spazio alle dichiarazioni del sindaco di Bologna Virginio Merola, che chiede ai cittadini di boicottare le aziende che non hanno firmato la carta. Infine, sul fondo dell'articolo, vengono riportate le dichiarazioni del segretario milanese della CGIL, che sottolinea la necessità di una regolamentazione del settore del *food delivery* a livello nazionale. Nel terzo evento, il giornale di Via Solferino descrive i contenuti della proposta di legge della Regione Lazio<sup>14</sup>, dando altresì spazio alle voci politiche: infatti, vengono riportate le dichiarazioni di Nicola Zingaretti, presidente della Regione e fautore della proposta, e di Stefano Parisi,

---

<sup>12</sup> D. Di Vico, "Sentenza Foodora: i fattorini in bici non sono dipendenti", *Corriere della Sera*, 12/04/2018.

<sup>13</sup> R. Querzè, "Rider, la carta dei diritti firmata a Bologna. "Boicottate gli assenti"", *Corriere della Sera*, 01/06/2018.

<sup>14</sup> M. Pelati, "Rider, arriva dal Lazio la prima legge", *Corriere della Sera*, 20/06/2018.

esponente di spicco del centro-destra laziale contrario alla proposta. A metà dell'articolo si assiste nuovamente alla richiesta della necessità di una legge a livello nazionale. Per il quarto evento vi è un articolo<sup>15</sup> con la descrizione dei contenuti della Carta dei Valori del *food delivery*, ma con due importanti prese di posizione: la prima è che il Corriere della Sera considera i *riders* come simbolo del lavoro precario e sottopagato, mentre la seconda riguarda l'intervista agli amministratori delegati di Glovo Italia e Foodora Italia. In questo caso, dunque, viene concesso spazio anche alle aziende del *food delivery*. Il quinto ed il sesto evento, riguardanti gli incidenti accorsi ai *riders*, non sono riportati sulla versione cartacea del quotidiano. Riguardo al settimo evento, il Corriere della Sera sceglie di impostare l'articolo<sup>16</sup> come cronaca pura in cui si descrive l'acquisizione di Foodora da parte di Glovo. Anche per ciò che riguarda l'ottavo evento, cioè la sentenza del Tribunale di Milano, il Corriere della Sera non riporta notizie nella versione cartacea. A proposito del nono evento, nel quotidiano sono presenti due articoli: nel primo<sup>17</sup> vi è una descrizione della sentenza, con un appello finale al governo per l'attuazione di una legge uniforme a livello nazionale, mentre nel secondo<sup>18</sup> viene accolto il punto di vista dei *riders* attraverso un'intervista ad uno dei fattorini che ha intentato causa contro Foodora. L'intervista rappresenta un attacco a tutta la classe politica, rea di aver fatto solo promesse e di aver sfruttato la questione dei *riders* solo per questioni elettorali, sia prima che dopo la campagna elettorale<sup>19</sup> per le elezioni politiche del 4 marzo 2018.

Analizzando la versione online, il Corriere della Sera assicura la copertura di tutti e nove gli eventi. Per il primo evento sono presenti due articoli: il primo<sup>20</sup> è semplicemente la trascrizione online della versione cartacea, mentre nel secondo articolo<sup>21</sup> è presente un'intervista ad uno dei fattorini che ha fatto causa in cui viene attaccato il mondo del *food delivery* e, in particolare, l'organizzazione dei turni lavorativi all'interno di Foodora. Molto spazio, dunque, viene riservato ai *riders*, senza però assicurare il diritto di replica all'azienda.

---

<sup>15</sup> D. Di Vico, "Una carta per tutelare i rider. L'apertura di Foodora e altre tre", *Corriere della Sera*, 30/06/2018.

<sup>16</sup> C. De Cesare, "La scalata dei rider. Foodora Italia adesso passa a Glovo", *Corriere della Sera*, 01/11/2018.

<sup>17</sup> G. Falconieri e R. Quorzè, "La vittoria in aula dei rider di Foodora. Hanno diritto a ferie e malattia", *Corriere della Sera*, 12/01/2019.

<sup>18</sup> P. Coccorese, "La lotta paga. Dai politici solo promesse", *Corriere della Sera*, 12/01/2019.

<sup>19</sup> S. Blumenthal, *The permanent campaign*, Touchstone Books, New York, 1982.

<sup>20</sup> [https://www.corriere.it/cronache/18\\_aprile\\_12/fattorini-licenziati-vince-foodora-giudice-non-sono-dipendenti-e619513a-3dbb-11e8-a740-ab216391c092.shtml](https://www.corriere.it/cronache/18_aprile_12/fattorini-licenziati-vince-foodora-giudice-non-sono-dipendenti-e619513a-3dbb-11e8-a740-ab216391c092.shtml), visitato in data 15/01/2019.

<sup>21</sup> [https://torino.corriere.it/cronaca/18\\_aprile\\_12/ex-rider-foodora-persa-causa-ma-cosi-paga-scendera-ancora-14a0e76a-3e35-11e8-aea7-b22f62e05f02.shtml](https://torino.corriere.it/cronaca/18_aprile_12/ex-rider-foodora-persa-causa-ma-cosi-paga-scendera-ancora-14a0e76a-3e35-11e8-aea7-b22f62e05f02.shtml), visitato in data 15/01/2019.

Per il secondo evento è presente un solo articolo<sup>22</sup>, che rappresenta la trascrizione dell'articolo cartaceo. Riguardo il terzo evento sono presenti due articoli, di cui il primo<sup>23</sup> coincide con la versione cartacea, mentre il secondo<sup>24</sup>, dopo aver descritto la proposta della Regione Lazio, concede molto spazio a Nicola Zingaretti, che auspica una legge nazionale che si ispiri alla proposta della regione di cui è presidente. Per ciò che riguarda il quarto evento, il Corriere della Sera dedica l'intero articolo<sup>25</sup> alle quattro aziende che hanno proposto e firmato la Carta dei Valori del *food delivery*. Le aziende dichiarano la loro intenzione di migliorare le condizioni lavorative dei propri fattorini. Come detto in precedenza, il Corriere della Sera, nella versione cartacea, non si è occupato degli incidenti accorsi ai *riders*, mentre nella versione online sono due gli articoli dedicati al quinto ed al sesto evento. Per quanto riguarda l'incidente avvenuto a Milano, vi è un'intervista<sup>26</sup> al *rider* coinvolto in cui si chiedono maggiori tutele per i fattorini. Nella seconda parte dell'articolo viene semplicemente descritta la dinamica dell'incidente. Riguardo all'incidente di Bari, il quotidiano coglie l'occasione per dare voce alle richieste dei *riders*<sup>27</sup>, considerati come lavoratori di "serie B" senza tutele e diritti. Infine, il Corriere ribadisce, nuovamente, la necessità di una legge a livello nazionale che tuteli i lavoratori della *gig economy* e del *food delivery*. Per il settimo evento la versione online del giornale propone due articoli: il primo<sup>28</sup> coincide con l'articolo cartaceo, mentre il secondo<sup>29</sup> rappresenta un approfondimento di tipo economico sulle motivazioni e le strategie che hanno portato Glovo ad acquisire Foodora. Per l'ottavo evento, di cui non sono state rinvenute notizie nella versione cartacea,

---

<sup>22</sup> [https://www.corriere.it/economia/18\\_maggio\\_31/carta-bologna-rider-salario-minimo-tutele-ma-big-non-firmano-ed567ae4-650d-11e8-95f7-d0bed95533ca.shtml](https://www.corriere.it/economia/18_maggio_31/carta-bologna-rider-salario-minimo-tutele-ma-big-non-firmano-ed567ae4-650d-11e8-95f7-d0bed95533ca.shtml), visitato in data 15/01/2019.

<sup>23</sup> [https://roma.corriere.it/notizie/cronaca/18\\_giugno\\_20/regione-lazio-giunta-approva-legge-rider-equo-compenso-tutele-1262a2d4-74a6-11e8-993d-](https://roma.corriere.it/notizie/cronaca/18_giugno_20/regione-lazio-giunta-approva-legge-rider-equo-compenso-tutele-1262a2d4-74a6-11e8-993d-), visitato in data 15/01/2019.

<sup>24</sup> [https://roma.corriere.it/notizie/cronaca/18\\_giugno\\_20/lazio-presenta-legge-rider-tutele-dignita-stipendio-fisso-lavoro-8b1b065c-73f8-11e8-ab58-f8ac6497bfa0.shtml](https://roma.corriere.it/notizie/cronaca/18_giugno_20/lazio-presenta-legge-rider-tutele-dignita-stipendio-fisso-lavoro-8b1b065c-73f8-11e8-ab58-f8ac6497bfa0.shtml), visitato in data 15/01/2019.

<sup>25</sup> [https://www.corriere.it/economia/18\\_giugno\\_29/contratto-tutele-rider-svolta-annunciata-chi-fa-consegne-casa-cf3a846c-7b81-11e8-ab49-1b15619f3f8e.shtml](https://www.corriere.it/economia/18_giugno_29/contratto-tutele-rider-svolta-annunciata-chi-fa-consegne-casa-cf3a846c-7b81-11e8-ab49-1b15619f3f8e.shtml), visitato in data 15/01/2019.

<sup>26</sup> [https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/18\\_maggio\\_18/milano-rider-che-ha-perso-gamba-sono-caduto-le-buche-2134efb8-5ad6-11e8-be88-f6b7fbf45ecc.shtml](https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/18_maggio_18/milano-rider-che-ha-perso-gamba-sono-caduto-le-buche-2134efb8-5ad6-11e8-be88-f6b7fbf45ecc.shtml), visitato in data 15/01/2019.

<sup>27</sup> [https://www.corriere.it/opinioni/18\\_dicembre\\_15/ancora-tragedia-pero-rider-restano-f079f574-00a9-11e9-8adf-e9de349ac71d.shtml](https://www.corriere.it/opinioni/18_dicembre_15/ancora-tragedia-pero-rider-restano-f079f574-00a9-11e9-8adf-e9de349ac71d.shtml), visitato in data 15/01/2019.

<sup>28</sup> [https://www.corriere.it/economia/18\\_ottobre\\_31/scalata-rider-foodora-italia-adesso-passa-glovo-32f1138c-dd47-11e8-989f9f5167836d06\\_preview.shtml?reason=unauthenticated&cat=1&cid=n1p37U5m&pids=FR&origin=http%3A%2F%2Fwww.corriere.it%2Feconomia%2F18\\_ottobre\\_31%2Fscalata-rider-foodora-italia-adesso-passa-glovo-32f1138c-dd47-11e8-989f9f5167836d06.shtml](https://www.corriere.it/economia/18_ottobre_31/scalata-rider-foodora-italia-adesso-passa-glovo-32f1138c-dd47-11e8-989f9f5167836d06_preview.shtml?reason=unauthenticated&cat=1&cid=n1p37U5m&pids=FR&origin=http%3A%2F%2Fwww.corriere.it%2Feconomia%2F18_ottobre_31%2Fscalata-rider-foodora-italia-adesso-passa-glovo-32f1138c-dd47-11e8-989f9f5167836d06.shtml), visitato in data 15/01/2019.

<sup>29</sup> [https://www.corriere.it/economia/18\\_ottobre\\_31/spagnola-glovo-compra-foodora-italia-delivery-hero-7922f4ac-dd00-11e8-989f9f5167836d06.shtml](https://www.corriere.it/economia/18_ottobre_31/spagnola-glovo-compra-foodora-italia-delivery-hero-7922f4ac-dd00-11e8-989f9f5167836d06.shtml), visitato in data 15/01/2019.

il Corriere della Sera dedica un articolo<sup>30</sup> in cui si limita a descrivere le motivazioni della sentenza del Tribunale di Milano. Riguardo al nono ed ultimo evento, il quotidiano dedica un articolo<sup>31</sup> alla sentenza, ma è la trascrizione della versione cartacea firmata da Giovanni Falconieri e Rita Querzè. Per concludere, l'approccio del Corriere della Sera al mondo della *gig economy* e del *food delivery* è prevalentemente imparziale, dato che lo spazio concesso ai diversi attori in gioco (aziende, *riders* e politici) è lo stesso. L'unico riferimento politico si ha nelle sollecitazioni al governo per la realizzazione di una legge nazionale uniforme a tutela dei *riders*, che vengono considerati lavoratori sfruttati e ancora poco tutelati. In generale, il Corriere della Sera non prende una posizione politica netta e precisa, ma considera comunque *gig economy* e *food delivery* come uno spazio ambiguo (o meglio, un'area grigia).

Repubblica, dal punto di vista quantitativo, è il quotidiano più attivo riguardo alla copertura degli eventi analizzati, soprattutto nella versione cartacea. Al primo evento sono dedicati tre articoli. Nel primo<sup>32</sup> viene raccolta l'opinione di Riccardo Staglianò, uno dei maggiori studiosi della *gig economy*, che prende le difese dei *riders* ed utilizza toni polemicici nei confronti delle aziende del *food delivery* e della sentenza del Tribunale di Torino. Staglianò utilizza anche toni drammatici, affermando l'ascesa di una società senza diritti e di una politica sorda alle richieste dei *riders*. Nel secondo articolo<sup>33</sup> viene dedicato ampio spazio ai fattorini, in particolare ai legali che hanno portato avanti la causa di quest'ultimi. Gli avvocati denunciano, in aperta polemica, le condizioni di sfruttamento dei *riders* e la mancanza di tutele e diritti. Infine, spazio alle dichiarazioni di Marco Grimaldi e Giuseppe Civati, esponenti della sinistra italiana, che affermano la loro intenzione di avviare una battaglia politica per le tutele dei lavoratori della *gig economy*. Nel terzo articolo<sup>34</sup> vengono utilizzati toni decisamente spettacolarizzanti<sup>35</sup>, in cui la controversia giudiziaria tra fattorini e Foodora viene paragonata a quella di Davide contro Golia. In fondo all'articolo viene

---

<sup>30</sup> [https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/18\\_settembre\\_13/rider-sentenza-db0340ac-b76d-11e8-9561-cd36d3b96a7c\\_preview.shtml?reason=unauthenticated&cat=1&cid=cnSUtvzL&pids=FR&origin=http%3A%2F%.shtml](https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/18_settembre_13/rider-sentenza-db0340ac-b76d-11e8-9561-cd36d3b96a7c_preview.shtml?reason=unauthenticated&cat=1&cid=cnSUtvzL&pids=FR&origin=http%3A%2F%.shtml), visitato in data 15/01/2019.

<sup>31</sup> [https://torino.corriere.it/cronaca/19\\_gennaio\\_11/foodora-accolto-appello-torino-ricorso-5-ex-rider-85523584-15be-11e9-9cd3-6f68d3bb44a0\\_preview.shtml?reason=unauthenticated&cat=1&cid=MHIDhp1\\_&pids=FR&origin=http%3A%2F%2Ftorino.corriere.it%2Fcronaca%2F19\\_gennaio\\_11%2Ffoodora-accolto-appello-torino-ricorso-5-ex-rider-85523584-15be-11e9-9cd3-6f68d3bb44a0.shtml](https://torino.corriere.it/cronaca/19_gennaio_11/foodora-accolto-appello-torino-ricorso-5-ex-rider-85523584-15be-11e9-9cd3-6f68d3bb44a0_preview.shtml?reason=unauthenticated&cat=1&cid=MHIDhp1_&pids=FR&origin=http%3A%2F%2Ftorino.corriere.it%2Fcronaca%2F19_gennaio_11%2Ffoodora-accolto-appello-torino-ricorso-5-ex-rider-85523584-15be-11e9-9cd3-6f68d3bb44a0.shtml), visitato in data 15/01/2019.

<sup>32</sup> R. Staglianò, "La sconfitta dei ragazzi in bicicletta", *Repubblica*, 12/04/2018.

<sup>33</sup> F. Cravero e S. Martinenghi, "Foodora, i fattorini sconfitti: grazie a noi qualcosa è cambiato", *Repubblica*, 12/04/2018.

<sup>34</sup> F. Cravero, "I lavoretti non sono un lavoro. Sconfitti i fattorini del cibo", *Repubblica*, 12/04/2018.

<sup>35</sup> D.D. Nimmo e J.E. Combs, *Mediated political realities*, Longman, New York, 1990.

concesso ancora spazio ai *riders* attraverso un'intervista in cui vengono denunciate le condizioni lavorative all'interno di Foodora. Infine, sono gli stessi fattorini a dichiarare che ormai *gig economy* e *food delivery* non possono più essere considerati dei "lavoretti". Anche per il secondo evento Repubblica propone tre articoli. Nel primo<sup>36</sup> viene dato interamente spazio a Snam e MyMenu, uniche aziende firmatarie della Carta di Bologna, che attaccano le grandi aziende, accusate di non garantire tutele e diritti per i propri fattorini. Dunque, vi è un attacco politico alle multinazionali ed una conseguente difesa delle piccole realtà locali, viste come piccole aziende oppresse dall'avanzare del capitalismo e della globalizzazione. Nel secondo articolo<sup>37</sup> vengono riprese le parole del sindaco di Bologna Virginio Merola, che dichiara, con toni polemici, che i colossi del *food delivery* che non hanno firmato la Carta devono essere boicottati dai cittadini. Nell'articolo vi è poi una descrizione dei contenuti della carta, i quali enfatizzano le differenze di trattamento nei confronti dei *riders* da parte delle aziende locali e quelle internazionali. Il terzo articolo<sup>38</sup> viene interamente dedicato alle aziende che non hanno firmato la Carta di Bologna. Dopo due articoli in cui le aziende internazionali vengono attaccate, Repubblica dedica a quest'ultime uno spazio in cui viene richiesto un confronto con il sindaco di Bologna, pur ribadendo la necessità di norme nazionali e non locali. Al terzo evento la Repubblica dedica un articolo<sup>39</sup> in cui vengono riprese le parole di Nicola Zingaretti, che si dichiara soddisfatto della proposta di legge regionale, e dell'organizzazione Riders Union Roma che, con toni polemici e critici, afferma che la proposta della Regione Lazio non cambia assolutamente le condizioni di precarietà in cui vivono i fattorini. Per ciò che riguarda il quarto evento, la "Carta dei Valori del food delivery", Repubblica propone un articolo<sup>40</sup>, sotto forma di intervista, all'amministratore delegato di Foodora Italia, che afferma come l'azienda stia facendo enormi sforzi, soprattutto di tipo economico, per garantire diritti e tutele ai propri lavoratori. In questo caso, dunque, la Repubblica sembra volere risollevarne l'immagine dei colossi del *food delivery*, prima descritti come sfruttatori, in maniera talvolta accondiscendente. Al quinto evento sono dedicati due articoli: nel primo<sup>41</sup> vengono utilizzati toni drammatici, sottolineando la continua pressione a cui sono sottoposti i *riders*, ai quali viene richiesto dalle aziende di

---

<sup>36</sup> M. Bettazzi, "Snam e MyMenu: noi puntiamo sulla qualità pure nei contratti", *Repubblica*, 01/06/2018.

<sup>37</sup> M. Bettazzi, "Rider, i colossi non firmano. Il sindaco: ora boicottiamoli", *Repubblica*, 01/06/2018.

<sup>38</sup> M. Bettazzi, "Carta dei rider, i big del settore al sindaco: confrontiamoci", *Repubblica*, 02/06/2018.

<sup>39</sup> M. De Ghantuz Cubbe, "La Regione vara la legge a tutela dei rider: no al cottimo", *Repubblica*, 21/06/2018.

<sup>40</sup> R. Ricciardi, "Si all'equo compenso e più tutele per i rider", *Repubblica*, 30/06/2018.

<sup>41</sup> I. Carra, "Le pressioni per le consegne. L'incubo del rider finito sotto al tram", *Repubblica*, 19/05/2018.

effettuare le consegne nel minor tempo possibile. Nell'articolo si parla di "terrorismo psicologico" e vengono raccolte le testimonianze di ex fattorini che hanno abbandonato il proprio posto di lavoro a causa delle condizioni a cui dovevano sottostare. L'articolo rappresenta un forte attacco, senza diritto di replica, alle aziende del *food delivery*. Il secondo articolo<sup>42</sup> tratta delle conseguenze dell'incidente accorso al *rider* milanese, cioè dell'indizione di uno sciopero dei fattorini, organizzato dalla CGIL di Milano, per chiedere maggiori tutele e diritti. Per il sesto evento non sono invece presenti notizie nella versione cartacea del quotidiano. Riguardo al settimo evento, di importanza nazionale, la Repubblica si concentra soprattutto sul territorio fiorentino. Nel primo articolo<sup>43</sup>, che già dal titolo vede l'utilizzo di toni drammatici<sup>44</sup>, viene intervistato un *rider* di Foodora che, con il passaggio di quest'ultima a Glovo, rischia di perdere il lavoro. Nell'intervista viene enfatizzata la rabbia del fattorino, che afferma come il lavoro di *rider* non debba essere più considerato un lavoretto, ma una vera e propria necessità per pagare gli studi e l'affitto. L'intervistato dichiara che non ha rapporti con l'azienda, che vede i lavoratori come ingranaggi (dunque, come oggetti) di un meccanismo improntato allo sfruttamento e alla massimizzazione del profitto. Nell'articolo vengono dunque sottolineate le difficili condizioni lavorative dei fattorini, e la Repubblica sembra prendere posizione a favore di quest'ultimi. Nel secondo articolo<sup>45</sup>, viene analizzata la situazione fiorentina, nella quale 200 fattorini di Foodora rischiano la perdita del posto di lavoro. Anche in questo caso i toni sono drammatici e spettacolari, dato che per alcuni *riders* questo è l'unico lavoro a disposizione. Nell'articolo viene richiesto l'intervento delle istituzioni, colpevoli di rimanere immobili di fronte alle mancate tutele dei *riders* del *food delivery*. Per ciò che riguarda l'ottavo evento, non sono state rinvenute notizie nell'edizione cartacea del quotidiano. Tre articoli, invece, sono dedicati al nono evento. Il primo articolo<sup>46</sup> è un'intervista ad uno dei fattorini che ha fatto causa a Foodora, ed esso afferma che la lotta per ottenere più diritti continua. Anche in questo caso il *rider* critica le modalità lavorative all'interno di Foodora, e all'azienda non viene riconosciuto il diritto di replica. Il secondo articolo<sup>47</sup> descrive in maniera cronachistica i contenuti e le motivazioni della sentenza,

---

<sup>42</sup> Non firmato, "Rider ferito, scatta lo sciopero per chiedere più sicurezza", *Repubblica*, 20/05/2018.

<sup>43</sup> V. Strambi, "Siamo soltanto ingranaggi. Le aziende non esistono, parliamo con una app", *Repubblica*, 15/11/2018.

<sup>44</sup> D. Campus, *Comunicazione politica: le nuove frontiere*, Laterza Editore, Bari, 2008.

<sup>45</sup> Ma. Bo, "Duecento biker restano a piedi", *Repubblica*, 15/11/2018.

<sup>46</sup> F. Cravero, "Cannizzo (ex rider Foodora): soddisfatto a metà, la lotta per avere diritti non si ferma", *Repubblica*, 12/01/2019.

<sup>47</sup> F. Cravero, "Ai rider ferie e tredicesima ma Foodora non li assumerà", *Repubblica*, 12/01/2019.

anche se nell'ultima parte la Repubblica prende coscienza del fatto che quello del *rider* non deve essere più considerato un "lavoretto". Nel terzo ed ultimo articolo<sup>48</sup> viene dato spazio a Marco Lombardo, assessore al Lavoro del Comune di Bologna, che sollecita il governo, in particolare nella persona di Luigi Di Maio, a prendere provvedimenti a seguito della sentenza della Corte d'appello di Torino. Dunque, la Repubblica dà voce alle opposizioni e "invita" Lega Nord e MoVimento 5 Stelle a creare una legge nazionale per la tutela dei *gig workers*.

Per quanto riguarda la versione online della Repubblica, al primo evento è dedicato un solo articolo<sup>49</sup>, ma è la trascrizione della versione cartacea a firma di Federica Cravero. A proposito del secondo evento, sono presenti due articoli: il primo<sup>50</sup> riporta nella versione online l'articolo scritto sul quotidiano, mentre il secondo<sup>51</sup> è un'intervista a Susanna Camusso, l'allora segretaria della CGIL. La sindacalista ha un quadro più chiaro della situazione e dichiara che definire la *gig economy* come "lavoretto" equivale a non garantire tutele ai lavoratori del settore. Susanna Camusso propone dunque di oltrepassare quella definizione, e parla di lavoro a tutti gli effetti. Infine, la ex leader della CGIL attacca le grandi piattaforme che non hanno firmato la Carta di Bologna. Al terzo evento la Repubblica dedica due articoli, di cui il primo<sup>52</sup> altro non è che la trascrizione della versione cartacea, mentre il secondo<sup>53</sup> riporta, in stile di cronaca, i contenuti della proposta di legge della Regione Lazio. Riguardo il quarto evento, è presente un articolo<sup>54</sup> in cui, nella prima parte, viene descritto il contenuto della Carta dei Valori del *food delivery*, mentre la seconda parte è dedicata ai lavoratori del settore, che non si ritengono soddisfatti della proposta delle quattro aziende firmatarie. Infine, gli stessi lavoratori si definiscono "braccianti metropolitani" facendo riferimento, con toni drammatici, alla questione del caporalato.

---

<sup>48</sup> G. Bal, "La vittoria dei rider. Il Comune a Di Maio: il governo si attivi", *Repubblica*, 13/01/2019.

<sup>49</sup>[https://torino.repubblica.it/cronaca/2018/04/11/news/torino\\_decine\\_di\\_rider\\_in\\_tribunale\\_per\\_il\\_processo\\_contro\\_foodora-193575791/](https://torino.repubblica.it/cronaca/2018/04/11/news/torino_decine_di_rider_in_tribunale_per_il_processo_contro_foodora-193575791/), visitato in data 15/01/2019.

<sup>50</sup>[https://bologna.repubblica.it/cronaca/2018/04/12/news/ciclofattorini\\_a\\_bologna\\_la\\_prima\\_carta\\_dei\\_diritti-193681715/](https://bologna.repubblica.it/cronaca/2018/04/12/news/ciclofattorini_a_bologna_la_prima_carta_dei_diritti-193681715/), visitato in data 15/01/2019.

<sup>51</sup> <https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2018/06/03/camusso-sostiene-la-carta-dei-rider-le-grandi-aziende-localiBologna07.html>, visitato in data 15/01/2019.

<sup>52</sup> [https://roma.repubblica.it/cronaca/2018/06/20/news/lazio\\_dalla\\_regione\\_prima\\_legge\\_per\\_tutele\\_a\\_rider-199515799](https://roma.repubblica.it/cronaca/2018/06/20/news/lazio_dalla_regione_prima_legge_per_tutele_a_rider-199515799), visitato in data 15/01/2019.

<sup>53</sup>[https://roma.repubblica.it/cronaca/2018/06/19/news/regione\\_lazio\\_riders\\_per\\_la\\_prima\\_volta\\_approvata\\_proposta\\_di\\_legge\\_per\\_tutelarli-199434242/](https://roma.repubblica.it/cronaca/2018/06/19/news/regione_lazio_riders_per_la_prima_volta_approvata_proposta_di_legge_per_tutelarli-199434242/), visitato in data 15/01/2019.

<sup>54</sup>[https://www.repubblica.it/economia/2018/06/29/news/rider\\_4\\_aziende\\_siglano\\_carta\\_per\\_nuove\\_tutele\\_da\\_contratto\\_di\\_collaborazione\\_a\\_compenso\\_orario\\_minimo-200355705/](https://www.repubblica.it/economia/2018/06/29/news/rider_4_aziende_siglano_carta_per_nuove_tutele_da_contratto_di_collaborazione_a_compenso_orario_minimo-200355705/), visitato in data 15/01/2019.

Per il quinto evento vi è un articolo<sup>55</sup>, di pura cronaca, in cui viene descritta la dinamica dell'incidente. Riguardo al settimo evento, l'unico articolo<sup>56</sup> dedicato tratta dell'acquisizione di Foodora da parte di Glovo con un frame puramente economico, riportando i dettagli dell'acquisizione e alcuni numeri sulle attività di Glovo. Da sottolineare, però, come l'articolo parli di “guerra” delle consegne, assumendo dunque toni cupi quando, in realtà, si tratta di evoluzione del mercato e di concorrenza. Per l'ottavo evento, non rinvenibile nella versione cartacea, la Repubblica dedica un articolo<sup>57</sup> dai toni drammatici: infatti, i *riders* vengono definiti “i lavoratori più precari tra i precari”. Nel resto dell'articolo viene poi descritta la sentenza e le motivazioni dei giudici della Corte di Milano. Riguardo al nono evento, l'articolo<sup>58</sup> ad esso dedicato enfatizza molto la felicità dei *riders* al momento della lettura della sentenza. Come se fosse una gara<sup>59</sup>, si parla di “mezza vittoria” dei fattorini, esultanze e colpi di scena. Sul fondo dell'articolo viene data la parola ai legali che hanno portato avanti la causa degli ex *riders* di Foodora, che accusano le aziende di trattare i fattorini come se fossero degli schiavi. L'articolo raccoglie anche le dichiarazioni di alcuni esponenti politici, tra cui Maurizio Martina (Partito Democratico) e Nicola Fratoianni (Sinistra Italiana) che parlano, con toni drammatici, di dignità restituita ai fattorini, considerati come schiavi del terzo millennio. In conclusione, la Repubblica sembra schierarsi apertamente con i *riders* e sollecita in diversi articoli la necessità di una legge nazionale da parte del governo e, in particolare, dal Ministro del Lavoro Luigi Di Maio. Nell'insieme, i toni utilizzati sono drammatici e spettacolari. Il largo spazio concesso ai fattorini, ai sindacati e agli esponenti politici di sinistra e centro-sinistra che attaccano aziende (viste come sfruttatrici) e governo (reo di non prendere iniziative) pongono la Repubblica in una posizione politica ben delineata. Infine, negli articoli appare molte la parola “lavoretto”, che fa pensare ad una visione talvolta sommaria e semplicistica dei fenomeni della *gig economy* e del *food delivery*.

---

<sup>55</sup>[https://milano.repubblica.it/cronaca/2018/05/17/news/incidenti\\_stradali\\_rimane\\_incastrato\\_tra\\_due\\_tram\\_grav\\_e\\_un\\_motociclista-196650384](https://milano.repubblica.it/cronaca/2018/05/17/news/incidenti_stradali_rimane_incastrato_tra_due_tram_grav_e_un_motociclista-196650384), visitato in data 15/01/2019.

<sup>56</sup> [https://www.repubblica.it/economia/2018/10/31/news/food\\_delivery\\_glovo\\_compra\\_foodora-210466344/](https://www.repubblica.it/economia/2018/10/31/news/food_delivery_glovo_compra_foodora-210466344/), visitato in data 15/01/2019.

<sup>57</sup>[https://milano.repubblica.it/cronaca/2018/07/04/news/milano\\_il\\_giudice\\_del\\_lavoro\\_avoro\\_il\\_rider\\_non\\_e\\_un\\_lavoratore\\_subordinato-200827586/](https://milano.repubblica.it/cronaca/2018/07/04/news/milano_il_giudice_del_lavoro_avoro_il_rider_non_e_un_lavoratore_subordinato-200827586/), visitato in data 15/01/2019.

<sup>58</sup>[https://torino.repubblica.it/cronaca/2019/01/11/news/foodora\\_il\\_giudice\\_ai\\_rider\\_trattamento\\_economico\\_come\\_nella\\_logistica\\_ferie\\_tredicesima\\_e\\_malattie\\_pagate-216341166/](https://torino.repubblica.it/cronaca/2019/01/11/news/foodora_il_giudice_ai_rider_trattamento_economico_come_nella_logistica_ferie_tredicesima_e_malattie_pagate-216341166/), visitato in data 15/01/2019.

<sup>59</sup> M. Schudson, *Why democracies need an unlovable press*, Polity Press, Cambridge, 2008.

Il Manifesto è il secondo quotidiano più attivo dal punto di vista della copertura degli eventi e, sommando gli articoli della versione cartacea e della versione online, si occupa di otto eventi su nove. A proposito della versione cartacea, al primo evento il Manifesto dedica un articolo<sup>60</sup> in cui viene criticata la classe politica, accusata di non essersi ancora attivata nella realizzazione di una legge che regoli l'economia digitale. Nell'articolo vi è poi un'intervista a due giuslavoristi, i quali contestano in maniera polemica la sentenza ed i giudici che l'hanno applicata. I due esperti di *gig economy* contestano l'interpretazione che i giudici hanno fatto del *Jobs Act*, considerato come l'unico strumento di tutela per i *riders*. Per ciò che riguarda il secondo evento, il Manifesto propone due articoli: il primo<sup>61</sup>, come si può notare dal titolo, utilizza toni drammatici per sottolineare la condizione lavorativa dei fattorini e attacca il governo Renzi, in particolare il *Jobs Act*, colpevole, secondo il giornalista, di aver aumentato il lavoro precario in Italia. Per il resto, l'articolo rientra in una cornice economica, con dati e statistiche sull'occupazione in Italia e in Europa. Sul fondo dell'articolo vi è un appello a Luigi Di Maio, a cui viene affidato il compito di eliminare, o quantomeno ridurre, la precarietà. In sostanza, le questioni della *gig economy* e del *food delivery* vengono personalizzate attorno al Ministro del Lavoro. L'articolo, dunque, non si occupa specificamente della *gig economy* e del *food delivery*, ma fa comunque rientrare i lavoratori di questi settori nella categoria dei precari. Nel secondo articolo<sup>62</sup>, la Carta di Bologna viene definita come una vittoria dei *riders*, ottenuta grazie alla collaborazione tra sindacati, amministrazione comunale a guida Partito Democratico e le due aziende firmatarie. Dopo aver descritto i contenuti della Carta, l'articolo lascia ampio spazio all'organizzazione Riders Union Bologna e al sindaco Virginio Merola, che nelle loro dichiarazioni sperano nel boicottaggio delle aziende internazionali che non hanno firmato, utilizzando dunque la tecnica del framing<sup>63</sup> in vengono accentuate le colpe delle aziende. I toni dell'articolo, dunque, sono polemici e di sfida contro le multinazionali del *food delivery*. Al terzo evento sono dedicati tre articoli: il primo<sup>64</sup> punta sulla spettacolarizzazione del dibattito politico. Infatti, come fosse una competizione sportiva<sup>65</sup>, Nicola Zingaretti anticipa Luigi Di Maio

---

<sup>60</sup> R. Ciccarelli, "I riders non sono lavoratori subordinati. Le motivazioni della sentenza", *Il Manifesto*, 08/05/2018.

<sup>61</sup> R. Ciccarelli, "Lo chiamano lavoro, si dice precariato feroce e senza diritti", *Il Manifesto*, 01/06/2018.

<sup>62</sup> Ro. Ci, "Firmata la carta dei diritti, prima vittoria dei riders", *Il Manifesto*, 01/06/2018.

<sup>63</sup> R. Grandi e C. Vaccari, *Come si vincono le elezioni. Elementi di comunicazione politica*, Carocci Editore, Roma, 2015, p. 262.

<sup>64</sup> Ro. Ci, "Zingaretti brucia Di Maio sui riders", *Il Manifesto*, 20/06/2018.

<sup>65</sup> T.E. Patterson, *Out of order*, Knopf, New York, 1993.

sulla questione dei *riders*. L'articolo continua con un'intervista al presidente della Regione Lazio, che sollecita il governo centrale a realizzare una legge a livello nazionale. L'articolo, dunque, contrappone la velocità della Regione Lazio alla lentezza del Ministero del Lavoro. Il secondo articolo<sup>66</sup>, che riporta una lettera dell'organizzazione Riders Union Bologna, utilizza toni decisamente evocativi, simbolici e drammatici, a cominciare dal titolo. Infatti, i *riders* si considerano alla stregua dei braccianti e si definiscono "generazione abbandonata". Inoltre, propongono il superamento delle vecchie organizzazioni sindacali e attaccano il sistema neoliberista e capitalistico. Il terzo articolo<sup>67</sup> assume i connotati della cronaca, con la descrizione della proposta di legge della Regione Lazio. Sul fondo dell'articolo, però, viene dato nuovamente spazio alle parole di Nicola Zingaretti, il quale fa un appello a Luigi Di Maio per una legge a livello nazionale. Il Manifesto, infine, riporta le dichiarazioni di Roberta Lombardi, capogruppo del MoVimento 5 Stelle nel consiglio regionale del Lazio, che dichiara, in maniera polemica, che Zingaretti sfrutta la questione dei *riders* per avanzare nelle gerarchie del Partito Democratico e che la proposta è demagogica. Al quarto evento sono dedicati due articoli. Il primo<sup>68</sup>, non direttamente correlato con la Carta dei Valori del *food delivery*, assume totalmente il punto di vista dei *riders*. Infatti, l'articolo rappresenta la giornata tipo dei fattorini romani in uno stile vicino alla narrazione, come se il lavoro del fattorino fosse un'avventura o, peggio ancora, un'odissea. I *riders*, secondo l'articolo, lavorano moltissimo, vengono pagati poco e non hanno sufficienti tutele. Importanti le dichiarazioni di un fattorino, che, soffermandosi sulla diffusione della *gig economy*, afferma che questo lavoro non è rivolto solamente ai giovani universitari che cercano un lavoretto, ma è rivolto anche a padri che ne hanno fatto la principale occupazione per riuscire a mandare avanti la propria famiglia. Il Manifesto, dunque, ha coscienza di ciò che rappresentano la *gig economy* e il *food delivery*: non più "lavoretti", ma veri e propri lavori. Il secondo articolo<sup>69</sup> è invece collegato con l'evento analizzato, ma punta molto su quella che viene definita personalizzazione della politica<sup>70</sup>: il pezzo è concentrato sulle mosse politiche del Ministro del Lavoro Luigi Di Maio, soprattutto per ciò che concerne l'incontro con *riders*, aziende e sindacati per la discussione del "decreto Dignità" (cfr. cap. 3). Secondo il

---

<sup>66</sup> T. Falchi, "Noi riders insieme ai braccianti", *Il Manifesto*, 20/06/2018.

<sup>67</sup> R. Ciccarelli, "La prima legge sui riders è del Lazio", *Il Manifesto*, 21/06/2018.

<sup>68</sup> A. Capocci, "Vita da rider, in attesa della chiamata", *Il Manifesto*, 30/06/2018.

<sup>69</sup> R. Ciccarelli, "Foodora ora apre a Di Maio: carta dei diritti con altre tre aziende", *Il Manifesto*, 30/06/2018.

<sup>70</sup> G. Pasquino, *Bilancio della preferenza unica e futuro della riforma elettorale*, Il Mulino, Bologna, 1993.

giornalista che ha realizzato l'articolo, la Carta dei Valori sembra essere un tentativo di compromesso proposto dalle aziende a Di Maio. Sul fondo dell'articolo viene lasciato spazio al sindaco e all'assessore al Lavoro del Comune di Bologna, rispettivamente Virginio Merola e Marco Lombardo che, con toni polemicici nei confronti di Foodora, si chiedono perché l'azienda non abbia firmato in precedenza la Carta di Bologna. Riguardo al quinto evento, è presente un articolo<sup>71</sup> implicitamente collegato con l'incidente accorso al *rider* milanese: proprio a causa dell'incidente i *riders* hanno indetto uno sciopero. L'articolo raccoglie pienamente il punto di vista dei fattorini che, con toni polemicici ed esasperati, attaccano aziende e istituzioni e chiedono maggiori diritti, tutele e garanzie. Il Manifesto definisce i *riders* come il simbolo del lavoro digitale, e il quotidiano è convinto che le aziende non sono collaborative, non vanno incontro alle richieste dei lavoratori e pensano solo al profitto. Per ciò che riguarda gli eventi sei e sette, nella versione cartacea del giornale non sono stati rinvenuti articoli. A proposito dell'ottavo evento, il Manifesto dedica un articolo<sup>72</sup>, anche se all'interno di quest'ultimo si ritrovano più questioni: la prima è legata direttamente all'evento, cioè alla sentenza del Tribunale di Milano, mentre la seconda riguarda la decisione di Glovo di allontanare un *rider* di 50 anni che si è iscritto alla UIL (Unione Italiana del Lavoro). In entrambi i casi, il quotidiano prende nettamente posizione a favore dei fattorini, accusa apertamente il Ministro Di Maio di aver fatto solo promesse per ciò che riguarda l'aumento delle tutele dei *riders* e attacca Glovo e Foodora per il trattamento riservato ai propri lavoratori. Infine, da sottolineare le definizioni che il Manifesto dà della *gig economy* e del *food delivery*, definiti come "caporalato 4.0", e dei *gig workers*, visti come una sorta di nuovo proletariato. Per il nono evento, il Manifesto propone un articolo<sup>73</sup> in cui vengono descritti i contenuti e viene dato spazio alle parole dei legali che hanno portato avanti la causa degli ex fattorini di Foodora. Gli avvocati dichiarano la loro soddisfazione, parlando di battaglia di civiltà vinta a fronte di un attacco nei confronti dei diritti dei lavoratori.

---

<sup>71</sup> R. Ciccarelli, "Riders senza diritti, la protesta a Milano e lo sciopero venerdì", *Il Manifesto*, 22/05/2018.

<sup>72</sup> R. Ciccarelli, "Rider di 50 anni iscritto alla UIL "licenziato" dalla piattaforma Glovo", *Il Manifesto*, 08/05/2018.

<sup>73</sup> M. Pagliassotti, "Foodora condannata. Sentenza ribaltata a metà", *Il Manifesto*, 12/01/2019.

Passando alla versione online de il Manifesto, gli articoli dedicati al primo evento sono tre: il primo<sup>74</sup> coincide con l'articolo in versione cartacea, il secondo<sup>75</sup> utilizza toni narrativi e drammatici in cui viene sottolineata la sconfitta dei fattorini che hanno fatto causa contro Foodora. Nell'articolo, anche con toni sprezzanti, viene sottolineata l'ipotetica subordinazione dei fattorini nei confronti dei manager dell'azienda, descritti come persone senza scrupoli che approfittano dei *riders* per aumentare il profitto. Dunque, il Manifesto sembra schierarsi apertamente con i lavoratori del *food delivery*, senza lasciare all'azienda nessun diritto di replica. Nel terzo articolo<sup>76</sup> vi è un approfondimento sul giusto inquadramento che dovrebbe spettare ai *riders*. L'articolo sottolinea le differenze tra *riders* e *pony express*, attacca il capitalismo digitale e parla di mancate libertà per *gig workers*. Dunque, si assiste nuovamente ad una presa di posizione a difesa dei lavoratori. Al secondo evento è dedicato un articolo<sup>77</sup>, che coincide però con la versione cartacea del quotidiano. Anche per il terzo evento l'unico articolo<sup>78</sup> della versione online coincide con uno dei tre articoli, a firma di Roberto Ciccarelli, dedicati alla proposta di legge della Regione Lazio. Al quarto evento è dedicato un articolo<sup>79</sup> a firma di Lorenzo Fassina, legale della CGIL, in cui vengono spiegate le modalità con le quali il sindacato si approccia alla questione della *gig economy* e del *food delivery*. L'intervento di Fassina mira a difendere il lavoro della CGIL, disponibile ad accogliere le istanze dei *riders* e le richieste formulate da quest'ultimi. Infine, il sindacalista sembra porre delle condizioni per l'incontro fissato tra aziende, sindacati, fattorini e istituzioni, quest'ultime individuate nella persona di Luigi Di Maio. Come si evince dal titolo, Fassina vede nella Carta dei Valori proposta da Foodora un buon punto di partenza sui cui poggiare le basi per una legge nazionale che tuteli i *riders* e riconosca ad essi lo status di lavoratori subordinati. Il Manifesto, per il quinto evento, propone nella sua versione online<sup>80</sup> lo stesso articolo riportato nella versione cartacea. Riguardo al sesto evento, che non era presente nella versione cartacea, non vi sono articoli neanche nella

---

<sup>74</sup> <https://ilmanifesto.it/la-sentenza-di-torino-ecco-perche-i-riders-di-foodora-non-sono-lavoratori-subordinati/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>75</sup> <https://ilmanifesto.it/foodora-respinto-il-ricorso-dei-rider-non-sono-lavoratori-subordinati/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>76</sup> <https://ilmanifesto.it/sono-riders-o-pony-express-il-dilemma-della-sentenza-foodora/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>77</sup> <https://ilmanifesto.it/bologna-firmata-la-carta-dei-diritti-prima-vittoria-dei-riders/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>78</sup> <https://ilmanifesto.it/la-prima-legge-sui-riders-e-della-regione-lazio/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>79</sup> <https://ilmanifesto.it/riders-per-tutelarli-partiamo-dalla-carta-dei-diritti/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>80</sup> <https://ilmanifesto.it/riders-senza-diritti-a-milano-domani-la-protesta-venerdi-lo-sciopero/>, visitato in data 16/01/2019.

versione online. Per quanto concerne il settimo evento il Manifesto, che dell'acquisizione di Foodora da parte di Glovo non aveva riportato notizie nella versione cartacea, dedica un articolo<sup>81</sup> in cui vengono utilizzati termini sportivi (o meglio, pugilistici) per descrivere l'abbandono del mercato italiano da parte di Foodora. L'azienda si difende affermando che il mercato italiano è difficile a causa della concorrenza e dell'impossibilità di operare in maniera economicamente efficiente, anche se il Manifesto, in maniera velata, sembra far intendere che l'abbandono di Foodora sia dovuto al fatto che, in caso di allargamento di tutele per i *riders*, e dunque maggiori costi per le aziende, il profitto diminuirebbe drasticamente. Dunque, nell'articolo il Manifesto lascia spazio all'azienda, ma allo stesso tempo la attacca e la descrive come un'azienda che guarda solo al profitto e non ai diritti dei lavoratori. Per ciò che riguarda l'ottavo evento, il Manifesto non riporta alcuna notizia nella sua versione online. Infine, al nono evento è dedicato un articolo<sup>82</sup>, ma è la trascrizione online della versione cartacea a firma di Roberto Ciccarelli. In conclusione, il Manifesto, in linea con il proprio posizionamento ideologico e politico di sinistra, assume in molti dei propri articoli il punto di vista dei fattorini. I toni utilizzati sono prevalentemente drammatici e narrativi, mentre la cornice interpretativa entro la quale vengono realizzati gli articoli è fortemente politica. I contenuti tendono a sottolineare le difficili condizioni lavorative dei *gig workers* del settore del *food delivery* che, secondo il quotidiano, devono districarsi tra le mancate promesse della classe politica (in questo caso il Manifesto personalizza l'intera vicenda e addossa le colpe al Ministro del Lavoro Luigi Di Maio) e l'interesse orientato al solo profitto da parte delle aziende. Infine, il Manifesto, assumendo in molteplici occasioni il punto di vista dei fattorini e dichiarandosi a favore delle istanze dei *riders*, prende coscienza del fatto che la *gig economy* non debba più essere considerata come "economia dei lavoretti", ma come vero e proprio lavoro per molti degli occupati nel settore. In sostanza, il Manifesto si dimostra coerente con quella che è la sua ideologia, e vuole sensibilizzare l'opinione pubblica sul tema della *gig economy* con definizioni forti ed evocative: espressioni come "nuovo proletariato", *riders* come "schiavi del terzo millennio", "capitalismo digitale" e fattorini considerati alla stregua di "braccianti vittime del fenomeno del caporalato" sono indicative a tal proposito.

---

<sup>81</sup> <https://ilmanifesto.it/addio-allitalia-ora-foodora-getta-la-spugna/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>82</sup> <https://ilmanifesto.it/foodora-condannata-sentenza-ribaltata-a-meta/>, visitato in data 16/01/2019.

Il Fatto Quotidiano è il giornale, tra quelli analizzati, che si occupa meno della questione della *gig economy* e del *food delivery*. Infatti, in termini quantitativi, gli articoli dedicati ai nove eventi sono soltanto 11, di cui 3 nella versione cartacea e 8 nella versione online. Per ciò che riguarda la versione cartacea, il Fatto Quotidiano si occupa dei primi due e dell'ultimo evento. Riguardo al primo evento, l'articolo<sup>83</sup> descrive in maniera sommaria i contenuti della sentenza e, senza dilungarsi troppo sulle motivazioni dei giudici, prende di mira la legge sul lavoro cosiddetta *Jobs Act* che, secondo il quotidiano diretto da Marco Travaglio, è colpevole del mancato rapporto di lavoro di subordinazione degli ex fattorini di Foodora. Il giornale, in linea con la propria vicinanza al MoVimento 5 Stelle, attacca la legge sul lavoro voluta dal governo Renzi e dal Partito Democratico. Per ciò che concerne il secondo evento, vi è un solo articolo dedicato<sup>84</sup> in cui vengono riportati i contenuti e gli obiettivi della carta. Infine, sul fondo dell'articolo viene lasciato spazio alle parole del sindaco di Bologna Virginio Merola, che chiede il boicottaggio delle aziende internazionali che non hanno firmato la Carta di Bologna. Come detto in precedenza, gli altri eventi (dal numero tre al numero otto) non hanno copertura cartacea sul Fatto Quotidiano, mentre per il nono evento è presente un articolo<sup>85</sup> in cui il giornalista entra nel merito della sentenza, lascia spazio alle parole dei legali che hanno vinto la causa e, infine, sottolinea con enfasi che uno dei *rider* presenti in aula ha inveito contro il Partito Democratico, accusando quest'ultimo di aver lasciato da soli i lavoratori del settore del *food delivery*. Dunque, nella versione cartacea, il Fatto Quotidiano dedica pochissimo spazio al tema della *gig economy*, e quando lo fa (in due articoli su tre) viene attaccato il governo Renzi, il *Jobs Act* ed il Partito Democratico in generale. Da sottolineare, inoltre, che due articoli su tre riguardano delle sentenze, e le motivazioni della scelta di analizzare il Fatto Quotidiano riguardano proprio l'interesse di quest'ultimo alla cronaca giudiziaria che, però, non può considerarsi come vera e propria cronaca, ma come pretesto per criticare i precedenti governi a guida Partito Democratico. Nella versione online, invece, il Fatto Quotidiano dedica una copertura sensibilmente maggiore agli eventi legati al mondo della *gig economy* e del *food delivery*. Al primo evento è dedicato un articolo<sup>86</sup> che, in parte, ricalca la versione cartacea, anche se vi sono maggiori

---

<sup>83</sup> Redazione, "Foodora, il giudice: consegne non sono lavoro subordinato", *Il Fatto Quotidiano*, 08/05/2018.

<sup>84</sup> Redazione, "Bologna, il sindaco: boicottate chi sfrutta i rider", *Il Fatto Quotidiano*, 01/06/2018.

<sup>85</sup> A. Giambartolomei, "La vittoria dei rider. Paga oraria e ferie come i dipendenti", *Il Fatto Quotidiano*, 12/01/2019.

<sup>86</sup> <https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/05/07/sentenza-foodora-tra-rider-e-azienda-non-ci-sono-obblighi-e-il-jobs-act-ha-ridotto-lambito-del-lavoro-subordinato/4339395/>, visitato in data 16/01/2019.

dettagli sul perché il *Jobs Act* abbia influito negativamente (dal punto di vista dei fattorini) sulla sentenza pronunciata dai giudici del Tribunale di Torino. Riguardo al secondo evento, vengono proposti due articoli: il primo<sup>87</sup>, sulla scia dell'articolo in versione cartacea, descrive i contenuti della Carta di Bologna, fa il punto sulle aziende che lo hanno firmato, riprende le dichiarazioni del sindaco Virginio Merola e, in aggiunta, riporta le dichiarazioni del gruppo Riders Union Bologna. Il secondo articolo<sup>88</sup> è invece un lungo approfondimento in cui viene assunto il punto di vista dei *riders*. Con toni polemici, i fattorini criticano l'arretratezza del diritto del lavoro in Italia rispetto alle nuove forme di lavoro (tra cui, appunto, la *gig economy*) e chiedono l'intervento non del governo italiano, ma dell'Unione Europea. L'articolo continua con toni evocativi e simbolici in cui si parla di "prima Internazionale" dei fattorini scesi in piazza a Bologna. La giornalista, infine, compie una vistosa semplificazione quando, nello stesso articolo, utilizza i termini "lavoretti" e "portapizze" per indicare quella che, secondo la percezione del Fatto Quotidiano, è la *gig economy*. Nell'articolo<sup>89</sup> dedicato al terzo evento, il Fatto Quotidiano personalizza molto la questione della proposta di legge della Regione Lazio attorno a due figure: Nicola Zingaretti e Luigi Di Maio. Infatti, dopo aver descritto i contenuti della proposta, il Fatto Quotidiano ipotizza l'inizio di una collaborazione tra la Regione Lazio ed il governo a maggioranza Lega Nord e MoVimento 5 Stelle. Da sottolineare come i toni ed i frames del Fatto Quotidiano, sullo stesso evento, siano completamente diversi da quelli utilizzati da Repubblica e Manifesto. I due giornali di sinistra, infatti, trattano l'emanazione di una legge a tutela dei *riders* come fosse una gara, vinta in questo caso da Nicola Zingaretti e dal centrosinistra, a fronte dell'immobilismo del MoVimento 5 Stelle e Luigi Di Maio. Nei due quotidiani analizzati in precedenza, nel riportare le dichiarazioni di Nicola Zingaretti si parla di "provocazione" contro il governo, mentre la versione del Fatto Quotidiano teorizza una "non provocazione" ed una collaborazione tra Zingaretti e Di Maio. In questo caso, dunque, si nota come il frame ideologico e la presa di posizione politica influenzino profondamente quella che è la percezione della *gig economy* e della situazione legislativa attorno ad essa. Sul quarto evento, cioè la Carta dei Valori del *food delivery* proposta da

---

<sup>87</sup> <https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/05/31/rider-il-sindaco-merola-boicottate-aziende-che-sfruttano-i-fattorini-costringiamo-a-firmare-contratto-chi-non-lha-fatto/4395925/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>88</sup> <https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/04/16/riders-lalba-di-un-nuovo-sindacato-a-bologna-la-prima-internazionale-e-la-carta-dei-diritti-torino-non-ci-sono-solo-i-tribunali/4295344/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>89</sup> <https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/06/20/lazio-proposta-di-legge-su-tutela-rider-zingaretti-a-di-maio-non-la-impugni/4440527/>, visitato in data 16/01/2019.

Foodora, il Fatto Quotidiano non propone articoli né per la versione cartacea né per la versione online. A proposito del quinto evento, nella versione online del Fatto Quotidiano ci sono due articoli: il primo<sup>90</sup>, dopo aver descritto la dinamica dell'incidente, concede interamente spazio ai sindacati, in particolare alla sezione di Milano della CGIL. In questo caso, il Fatto Quotidiano tende a non personalizzare, ma ad astrarre, l'intera vicenda. Se nei quotidiani precedentemente analizzati erano frequenti le richieste al governo e a Luigi Di Maio, il quotidiano (diretto nella sua versione online da Peter Gomez) parla, in maniera vaga, di contrattazioni con le aziende ed “intervento del legislatore”. Nel secondo articolo<sup>91</sup> vengono utilizzati toni drammatici, che descrivono le condizioni di lavoro a cui devono sottostare i *riders*, e il Fatto Quotidiano assume il punto di vista dei fattorini. In questo caso, anche se la vicenda non viene del tutto personalizzata, il giornale afferma che le richieste dei *riders* sono state avanzate al Comune di Milano, di cui il sindaco è Giuseppe Sala (Partito Democratico). Per quanto riguarda il sesto evento, non sono presenti articoli nella versione online del Fatto Quotidiano, così come nella versione cartacea. L'articolo<sup>92</sup> riguardante il settimo evento non analizza dal punto di vista economico l'acquisizione di Foodora da parte di Glovo, ma assume, con toni drammatici, il punto di vista dei fattorini. Infatti, l'articolo si occupa in misura maggiore del rischio di licenziamento collettivo dei duemila *riders* di Foodora. Infine, il Fatto Quotidiano commenta, in maniera decisamente ironica, la possibilità di ricandidatura che Glovo offre ai *riders* di Foodora licenziati. Nonostante il Fatto Quotidiano sia notoriamente attento alla cronaca giudiziaria, non vi sono notizie a proposito dell'ottavo evento, che riguarda la sentenza del Tribunale di Milano. Per il nono evento l'articolo della versione online del Fatto Quotidiano è uno solo. Nell'articolo<sup>93</sup>, improntato sulla cronaca, vengono descritte parzialmente le motivazioni della sentenza della Corte d'appello di Torino. Successivamente, vengono raccolte le dichiarazioni dei legali dei fattorini e di due esponenti della sinistra italiana: Nicola Fratoianni e Marco Lombardo. I due politici, che considerano i *riders* come schiavi del terzo millennio a causa delle condizioni di ambiguità in cui la *gig economy* si è sviluppata, parlano di vittoria dei diritti

---

<sup>90</sup> <https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/05/20/rider-in-sciopero-il-25-maggio-dopo-incidente-a-milano-fit-cgil-apriamo-contrattazione/4369433/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>91</sup> <https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/05/24/milano-rider-chiedono-diritti-dopo-linfortunio-di-francesco-lui-ha-perso-una-gamba-non-aspetteremo-il-morto/4377629/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>92</sup> <https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2018/11/09/glovo-si-prende-foodora-ma-non-i-suoi-rider/4752669/>, visitato in data 16/01/2019.

<sup>93</sup> <https://www.ilfattoquotidiano.it/2019/01/11/foodora-a-torino-accolto-il-ricorso-di-5-rider-siano-retribuiti-come-da-contratto-collettivo/4891246/>, visitato in data 16/01/2019.

di veri e propri lavoratori, e non di fattorini impegnati in “lavoretti”. Nell’articolo, però, vi è un’importante omissione, probabilmente dovuta alla linea editoriale del Fatto Quotidiano: se negli articoli dedicati al primo evento la colpa del mancato riconoscimento del rapporto di subordinazione dei fattorini era stata attribuita al *Jobs Act* voluto da Matteo Renzi, nell’articolo dedicato al ribaltamento della sentenza non viene sottolineato il fatto che è proprio grazie ad una diversa interpretazione della legge sul lavoro del 2015 che i giudici hanno riconosciuto il rapporto di subordinazione. Coerentemente con il proprio posizionamento politico, il Fatto Quotidiano ha preferito non parlare del *Jobs Act*. In conclusione, il Fatto Quotidiano non assicura un’adeguata copertura dei fenomeni della *gig economy* e del *food delivery*, soprattutto per ciò che concerne la versione cartacea. Nella versione online, invece, la copertura c’è. Ciò potrebbe essere dovuto al fatto che, essendoci due direttori diversi per le due versioni del quotidiano, essi applicano una diversa linea editoriale e, dunque, un diverso processo di *newsmaking*. Gli articoli in versione cartacea non entrano mai nel merito degli eventi e non forniscono ai lettori del Fatto Quotidiano una panoramica chiara e generale su cosa siano la *gig economy* e il *food delivery*. Anzi, gli articoli cartacei approfittano degli eventi solo per criticare il Partito Democratico, in particolare per ciò che riguarda il *Jobs Act* e il presunto disinteresse del partito nei confronti dei *riders*. Dunque, il frame scelto per la realizzazione degli articoli è fortemente politico e coerente con la posizione politica e vede l’utilizzo di un registro comunicativo decisamente polemico. Anche nella versione online, gli articoli analizzati assumono un registro polemico nei confronti del Partito Democratico e non offrono particolari approfondimenti sugli eventi. Da sottolineare la differenza di approccio del Fatto Quotidiano rispetto ai tre quotidiani analizzati in precedenza: gli altri quotidiani, in molti articoli, hanno personalizzato le questioni legate alle tutele dei fattorini, chiamando in causa più volte il governo e il Ministro del Lavoro Luigi Di Maio, mentre il Fatto Quotidiano porta la questioni ad un livello di astrazione più elevato, chiamando in causa, in maniera generica, il legislatore e l’Unione Europea, alleggerendo così le responsabilità dell’attuale Ministro del Lavoro e del Movimento 5 Stelle in generale. Dal punto di vista comunicativo, definire la *gig economy* come “economia dei lavoretti” o ridurla solamente ai *riders* (definiti “portapizze”) denota una visione troppo semplicistica della questione, la quale non permette un’elevata sensibilizzazione dell’opinione pubblica (rappresentata dai lettori del Fatto Quotidiano).

L'ultimo quotidiano oggetto d'analisi è il Sole 24 Ore, scelto per la rappresentazione delle questioni politico-economiche e finanziarie. Dal punto di vista quantitativo, il Sole 24 Ore assicura una copertura quasi totale di tutti gli eventi con 10 articoli cartacei ed 8 articoli online. Per il primo evento, il Sole 24 Ore propone due articoli: il primo<sup>94</sup> non porta la firma di un giornalista, ma di Piero Martello, presidente del Tribunale del Lavoro di Milano. L'articolo analizza con dovizia di particolari, all'interno di un frame fortemente giuridico, tutto ciò che sta intorno alla sentenza del Tribunale di Torino, cioè la mancanza di leggi dovute alla novità che rappresentano la *gig economy* e il *food delivery*. In questo senso, vi è un appello finale al legislatore, che dovrebbe realizzare le giuste normative per regolare il settore. Anche per ciò che riguarda il secondo articolo<sup>95</sup>, la firma è di Mariella Magnani, professoressa di Diritto del Lavoro presso l'Università degli Studi di Pavia. Anche in questo articolo si vede l'utilizzo di un frame giuridico, con un'analisi specifica sulla dicotomia tra rapporto di lavoro autonomo e rapporto di lavoro subordinato e con una spiegazione dettagliata su ciò che il fenomeno della *gig economy* rappresenta.

Il Sole 24 Ore, dunque, lascia spazio agli esperti giuslavoristi e, all'interno del proprio quotidiano cartaceo, sembra voler aprire un dibattito con scopi pedagogici per i lettori, i quali possono farsi un'idea del *food delivery* e della *gig economy* senza subire condizionamenti ideologici. Al secondo evento è dedicato un articolo<sup>96</sup>, in cui si parla di una Carta di Bologna "azzoppata" a causa della mancata firma delle aziende più forti del settore. Dunque, per il Sole 24 Ore, l'assenza delle grandi multinazionali comporta la perdita di valore della Carta di Bologna, vista più come un gesto simbolico piuttosto che come un vero e proprio tentativo di regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*. Per il terzo evento, il Sole 24 Ore propone due articoli: nel primo<sup>97</sup> vengono inizialmente descritti, con tono cronachistico, i contenuti della proposta di legge della Regione Lazio. Nella seconda parte dell'articolo, invece, vengono riportate le parole di un rappresentante della Cisl, il quale critica fortemente le proposte presentate dal Ministro Luigi Di Maio. Il secondo articolo<sup>98</sup> adotta un frame decisamente politico, dato che tratta del possibile iter legislativo della proposta della Regione Lazio e dei possibili risvolti politici che possono derivare

---

<sup>94</sup> P. Martello, "Confini giuridici sempre più labili", *Il Sole 24 Ore*, 08/05/2018.

<sup>95</sup> M. Magnani, "La soluzione dei contratti collettivi", *Il Sole 24 Ore*, 08/05/2018.

<sup>96</sup> C. Casadei, "Rider, la Carta di Bologna nasce già azzoppata. Firmano solo due società", *Il Sole 24 Ore*, 01/06/2018.

<sup>97</sup> Non firmato, "Riders, il Lazio firma la prima legge di tutela", *Il Sole 24 Ore*, 20/06/2018.

<sup>98</sup> An. Mari, "Lazio, la legge sui rider alla prova del voto", *Il Sole 24 Ore*, 21/06/2018.

dall'approvazione o meno della legge regionale. Come il Fatto Quotidiano, il Sole 24 Ore tende a personalizzare la questione e riporta le parole di Nicola Zingaretti in senso collaborativo nei confronti del MoVimento 5 Stelle e del Ministro del Lavoro Luigi Di Maio. A proposito del quarto evento, è presente un articolo<sup>99</sup> in cui viene spiegata, nel dettaglio, la Carta dei Valori del *food delivery* presentata da Foodora nell'incontro con il Ministro Luigi Di Maio. Viene dedicato interamente spazio alle parole di Gianluca Cocco, amministratore delegato di Foodora Italia, che, con toni ottimistici, parla di tutele aumentate per i *riders*. Non si segnalano, in questo articolo, prese di posizione o registri comunicativi non imparziali da parte del quotidiano economico. Riguardo al quinto evento è presente un articolo<sup>100</sup> (o meglio, un trafiletto) in cui viene dato spazio alla CGIL che, a seguito dell'incidente occorso al *rider* milanese, utilizza toni drammatici per descrivere le condizioni lavorative dei fattorini. Inoltre, la CGIL proclama uno sciopero e sollecita, con toni polemici, le istituzioni a dotare il settore della *gig economy* e del *food delivery* quanto prima di una legge nazionale. Per ciò che riguarda il sesto evento, il Sole 24 Ore non riporta, nella sua versione cartacea, alcuna notizia circa il decesso del *rider* di Bari a seguito dell'incidente. Al settimo evento è dedicato un articolo<sup>101</sup> in cui, coerentemente con il tipo di quotidiano, viene descritto in termini economici il passaggio di Foodora a Glovo. L'articolo vede l'utilizzo di molteplici termini economici, talvolta di difficile comprensione per coloro che non fanno parte del mondo della finanza, e non pone alcun accento sul rischio di licenziamento collettivo, come invece hanno fatto i quotidiani precedentemente analizzati. Dunque, questo articolo in particolare sembra rivolto ad un pubblico di nicchia, attento più all'evoluzione del mercato che al mondo della *gig economy* e del *food delivery* in sé. Per l'ottavo evento è presente un breve articolo<sup>102</sup> in cui vengono spiegate le ragioni della sentenza del Tribunale di Milano, in maniera del tutto imparziale e sullo stile della cronaca. Anche in questo caso, l'articolo non è scritto da un giornalista ma da un avvocato giuslavorista, che spiega come i *riders* si interfacciano alle applicazioni delle aziende per cui lavorano e come vengono effettuati i turni di lavoro. Dunque, il frame dell'articolo è giuridico ed ha una funzione pedagogica per i lettori del quotidiano che, in questo modo, possono avvicinarsi

---

<sup>99</sup> M. Pizzin, "Dal minimo orario alla copertura Inail: per i rider pronta una carta dei diritti", *Il Sole 24 Ore*, 30/06/2018.

<sup>100</sup> Non firmato, "Milano, i rider incrociano le braccia", *Il Sole 24 Ore*, 23/05/2018.

<sup>101</sup> Alb. Ma, "Glovo si mangia gli avanzi di Foodora", *Il Sole 24 Ore*, 01/11/2018.

<sup>102</sup> A. Bottini, "La "libertà" dei rider fuori dai vincoli di subordinazione", *Il Sole 24 Ore*, 22/09/2018.

all'argomento senza distorsioni ideologiche. L'articolo<sup>103</sup> che tratta il nono evento assume i connotati della cronaca, dato che riporta in maniera neutra e completa le motivazioni della sentenza d'appello del Tribunale di Torino e le dichiarazioni dei legali di entrambe le parti (cioè gli ex *riders* di Foodora e l'azienda stessa). Nella versione cartacea, per concludere, il Sole 24 Ore non prende posizione netta né a favore dei fattorini né a favore delle aziende. Gli articoli, firmati perlopiù da esperti giuslavoristi, non subiscono distorsioni ideologiche e hanno prevalentemente una funzione pedagogica per i lettori.

Analizzando la versione online de Il Sole 24 Ore, per il primo evento vengono proposti due articoli: nel primo<sup>104</sup> viene analizzata la sentenza di primo grado del Tribunale di Torino e, successivamente, viene concesso spazio in egual misura ai legali delle due parti. Gli avvocati difensori degli ex fattorini di Foodora denunciano, con toni drammatici, le condizioni di sfruttamento e di pressione psicologica a cui i *riders* dovevano sottostare, mentre i legali di Foodora criticano i comportamenti poco seri tenuti dai fattorini durante i turni di lavoro. Il quotidiano non prende le parti di nessuno, ma racconta in maniera imparziale la vicenda. Il secondo articolo<sup>105</sup> è un approfondimento a cura di un avvocato giuslavorista, esperto di diritto del lavoro. Il focus si concentra sulle motivazioni della sentenza, e viene inoltre fornita una spiegazione dettagliata sul funzionamento delle piattaforme di *food delivery*. Anche nella versione online, dunque, Il Sole 24 Ore sceglie di dare spazio agli esperti del diritto del lavoro che, con un registro comunicativo pedagogico, si limitano a spiegare il fenomeno della *gig economy* e del *food delivery*. Per ciò che riguarda il secondo evento, cioè la Carta di Bologna, il quotidiano non fornisce alcuna notizia nella versione online. Per il terzo evento, Il Sole 24 Ore fornisce un lungo articolo<sup>106</sup> che al suo interno è strutturato in più parti, molto diverse tra loro. Nella prima parte vengono descritti i contenuti della proposta di legge della Regione Lazio, considerata a difesa dei fattorini (si nota dunque una presa di posizione, seppur lieve). Successivamente, vengono spiegati ai lettori, in maniera chiara, completa ed imparziale, i fenomeni della *gig economy* e del *food delivery* con dati e statistiche. Nella terza ed ultima parte dell'articolo viene dato spazio a Marco

---

<sup>103</sup> M. Prioschi, "Ai ciclofattorini la retribuzione dei dipendenti", *Il Sole 24 Ore*, 12/01/2019.

<sup>104</sup> <https://www.ilssole24ore.com/art/notizie/2018-04-11/riders-foodora-licenziati-tribunale-respinge-ricorso-191430.shtml?uuiid=AElrPpWE>, visitato in data 17/01/2019.

<sup>105</sup> <http://www.diritto24.ilssole24ore.com/art/dirittoLavoro/2018-07-05/il-rapporto-lavoro-riders-e-natura-autonoma-151203.php>, visitato in data 17/01/2019.

<sup>106</sup> <https://www.ilssole24ore.com/art/impresa-e-territori/2018-06-19/riders-lazio-brucia-maio-e-approva-legge-difesa-fattorini-095933.shtml?uuiid=AEFaDm8E>, visitato in data 17/01/2019.

Bentivogli, sindacalista della CISL, che sollecita la politica a elaborare leggi su questa nuova forma di economia, la quale non può essere oggetto di regolazione solo tramite le sentenze della magistratura. Anche al quarto evento è dedicato un lungo articolo<sup>107</sup> in cui, in primis, vengono descritti i contenuti della Carta dei Valori del *food delivery*. Successivamente, la questione si sposta sulla persona di Luigi Di Maio che, secondo il quotidiano, ha il compito di contrattare per trovare una soluzione che metta d'accordo tutte le parti (aziende, istituzioni e fattorini). Infine, spazio alla parte politica con le dichiarazioni di Alessia Rotta, deputata del Partito Democratico, che con toni polemici invita il Ministro del Lavoro a considerare come base di partenza per la regolamentazione del *food delivery* le proposte già presentate dal Partito Democratico. In questo articolo, dunque, Il Sole 24 Ore si sbilancia in direzione di una sollecitazione nei confronti del governo, in particolare personalizzando la questione su Luigi Di Maio, attraverso le parole del Partito Democratico. Per ciò che riguarda il quinto evento ed il sesto evento, Il Sole 24 Ore non riporta alcuna notizia nella sua versione online a proposito degli incidenti capitati, rispettivamente, ai *riders* di Milano e di Bari. Riguardo al settimo evento è presente un articolo<sup>108</sup> che utilizza un frame puramente economico e vede l'utilizzo di una terminologia fortemente tecnica riguardo all'acquisizione di Foodora da parte di Glovo. Nell'articolo<sup>109</sup> dedicato all'ottavo evento, Il Sole 24 Ore si affida nuovamente ad un avvocato per raccontare la vicenda della sentenza del Tribunale di Milano. L'avvocato, dopo aver descritto i contenuti della sentenza, usa toni polemici nei confronti di Luigi Di Maio a causa delle mancate tutele per i *riders* che egli stesso aveva promesso di inserire nel cosiddetto "Decreto dignità" e a causa del fallimento del tavolo organizzato tra lo stesso ministro e le aziende del *food delivery*. In questo caso si assiste ad una vera e propria presa di posizione dell'esperto, mentre nei precedenti articoli redatti da giuslavoristi ed esperti del settore i toni erano maggiormente distanti dal commento. Al nono ed ultimo evento sono dedicati due articoli, di cui il primo<sup>110</sup> rappresenta la trascrizione nella versione online dell'articolo in versione cartacea, mentre il secondo<sup>111</sup> è

---

<sup>107</sup> <https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-06-29/riders-accordo-4-aziende-delivery-arrivano-paga-oraria-e-copertura-inps-122724.shtml?uuid=AEMCbVEF>, visitato in data 17/01/2019.

<sup>108</sup> <http://www.agrisole.ilsole24ore.com/art/imprese/2018-10-31/glovo-piattaforma-tecnologica-consegne-acquisisce-foodora-italia-delivery-hero--150014.php?uuid=AEEsIpYG>, visitato in data 17/01/2019.

<sup>109</sup> <http://quotidianolavoro.ilsole24ore.com/art/rapporto-lavoro/2018-07-04/anche-il-tribunale-milano-food-rider-sono-lavoratori-autonomi-155551.php?uuid=AEbgdpGF>, visitato in data 17/01/2019.

<sup>110</sup> <https://www.ilsole24ore.com/art/norme-e-tributi/2019-01-11/foodora-accolto-l-appello-cinque-rider-sono-dipendenti-dell-azienda-175036.shtml?uuid=AEhL9VDH>, visitato in data 17/01/2019.

<sup>111</sup> <https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2019-01-12/foodora-rider-come-dipendenti-ecco-cosa-puo-succedere-adesso-082536.shtml?uuid=AES2iqDH>, visitato in data 17/01/2019.

lungo approfondimento su quelle che potrebbero essere le ripercussioni della sentenza d'appello della Corte di Torino. La sentenza viene definita “storica” perché concede diritti che non erano stati contemplati in precedenza, a causa soprattutto del vuoto legislativo (dunque, vi è un attacco all'intera classe politica, ritenuta immobile e sorda alle richieste dei fattorini). Per il resto, l'articolo descrive la sentenza, i precedenti e adopera una comparazione con gli altri paesi, il tutto con un tono cronachistico e senza prese di posizione. In conclusione, Il Sole 24 Ore, coerentemente con il tipo di quotidiano e con il target di riferimento, non applica distorsioni evidenti alle notizie e non utilizza i fenomeni della *gig economy* e del *food delivery* per attaccare (o difendere) le diverse parti politiche in gioco. Inoltre, il quotidiano non propende per nessuno degli attori in gioco (cioè, realizza articoli in cui non viene assunto alcun punto di vista, né dalla parte dei *riders* né dalla parte delle aziende) e il frame degli articoli è tipo economico-giuridico. Il registro comunicativo ed i toni utilizzati sono prevalentemente incentrati sui fatti, non sulle opinioni. Infine, Il Sole 24 Ore, nella realizzazione degli articoli, si avvale (sia nella versione cartacea che, in misura minore, nella versione online) della firma di esperti giuslavoristi, con l'obiettivo di voler dare al proprio pubblico di riferimento un quadro chiaro e completo dei fenomeni della *gig economy* e del *food delivery*.

Dopo l'analisi dei quotidiani cartacei (e delle loro versioni online) l'analisi verte sugli organi di informazione online, che saranno analizzati con lo stesso *modus operandi* dei quotidiani. Vi saranno, dunque, un'analisi quantitativa e le motivazioni della scelta. Successivamente, verranno analizzati toni, registri comunicativi, frames ed eventuali distorsioni di ogni singolo articolo per ogni singolo organo di informazione. Infine, nelle conclusioni, verranno evidenziate le differenze tra i singoli quotidiani cartacei, tra i singoli organi di informazione online e tra quotidiani cartacei e organi di informazione online in generale.

### 2.3. *Gli organi di informazione online*

I giornali digitali sono stati analizzati soprattutto per tipologia, e sono quattro: Linkiesta, Wired, Lettera43 e AGI. A proposito di Linkiesta, esso è stato scelto perché si autodefinisce

un organo indipendente, senza posizioni politiche e ideologiche precostituite, mentre dal punto di vista della linea editoriale si occupa di politica, economia e temi sociali (dunque, argomento in cui *gig economy* e *food delivery* si inseriscono a pieno titolo). Inoltre, a livello di diffusione, il pubblico è formato da oltre un milione di lettori al mese<sup>112</sup>.

Anche Wired è stato scelto per la sua tipologia, dato che, già dal nome (Wired in italiano significa “cablato”), si può notare come questo organo di informazione online si occupi soprattutto di nuove tecnologie e delle ripercussioni che queste ultime hanno sulla politica e sull’economia. Dato che la *gig economy* ed il *food delivery* hanno conosciuto uno sviluppo repentino proprio grazie alle nuove tecnologie, si pensa che Wired sia particolarmente attento a queste tematiche. Lettera43 è stato scelto perché anch’esso si dichiara politicamente ed ideologicamente indipendente. Inoltre, Lettera43 nasce nel 2010, cioè durante la diffusione dei social networks e delle nuove tecnologie in generale, ed è attento alle tematiche legate all’influenza che quest’ultime esercitano su politica ed economia<sup>113</sup>. La scelta di AGI (Agenzia Giornalistica Italiana), una delle più famose e storiche agenzie di stampa italiane insieme ad ANSA e Adnkronos, è dettata proprio dal suo tipo ed evoluzione: essendo un’agenzia di stampa, AGI ha sempre agito come fornitore di notizie per tutti i mezzi di comunicazione di massa (quotidiani, radio e televisione). Dalla fine del 2016, AGI ha cominciato un processo di “restauro” pensato soprattutto per l’editoria online e l’organigramma è strutturato per redazioni che si occupano di diversi argomenti, come quello di un quotidiano cartaceo<sup>114</sup>. Ad oggi, dunque, AGI non è solo un’agenzia di stampa, ma si comporta anche come un organo di informazione completo. Vi sono, dunque, dei punti in comune tra i vari organi di informazione scelti: Linkiesta e Lettera43 si dichiarano indipendenti, Wired e Lettera43 sono nati online e si occupano specificamente di nuove tecnologie e, infine, AGI, fondata nel 1950, tenta di avvicinarsi alle testate online compiendo un lavoro di *restyling*.

Dal punto di vista quantitativo, nessun organo di informazione online assicura la copertura di tutti gli eventi oggetto d’analisi ma, anzi, è possibile rilevare un sostanziale disinteresse nei confronti dell’argomento: infatti, il giornale digitale con il maggior numero di articoli (otto) è Wired, che si conferma il più attento alle nuove tecnologie e alle

---

<sup>112</sup> <https://www.linkiesta.it/it/chi-siamo/>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>113</sup> <http://www.news30.it/index.html#divSlideTestata1>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>114</sup> <https://www.agi.it/info/organizzazione>, visitato in data 18/01/2019.

ripercussioni di quest'ultime sulla società. Seguono Linkiesta e Lettera43, con sei articoli a testa, mentre AGI propone solamente tre articoli, dovendo dunque fare i conti con il suo passato di agenzia di stampa.

Per ciò che riguarda l'analisi qualitativa, Linkiesta, al primo evento, dedica un lungo articolo<sup>115</sup> di approfondimento in cui, già dal titolo, si può osservare un tono polemico nei confronti della sentenza del Tribunale di Torino, quindi nei confronti dei giudici. Linkiesta, confrontando la situazione nostrana con quella europea, afferma che l'Italia è il posto peggiore per fare il *rider*. Decisamente forti sono le dichiarazioni di un docente di diritto del lavoro, il quale attacca classe politica e sindacati, colpevoli di accettare, senza opporre resistenza, le condizioni lavorative che le aziende pongono ai propri *gig workers*. Dunque, Linkiesta si schiera apertamente della parte dei *riders* e critica in maniera incondizionata aziende, sindacati, istituzioni politiche ed istituzioni giudiziarie. Non vi è traccia, però, né dei contenuti della sentenza né delle motivazioni dei giudici. Riguardo alla Carta proposta dal Comune di Bologna non sono state rinvenute notizie. Al terzo evento, la proposta di legge della Regione Lazio, Linkiesta dedica un articolo<sup>116</sup>, anch'esso molto polemico, in cui viene criticata la proposta di Nicola Zingaretti, vista come una provocazione inutile nei confronti di Luigi Di Maio, colpevole però, secondo Linkiesta, di non agire in termini di una legge a livello nazionale. Si assiste dunque al fenomeno della personalizzazione della politica, ma i toni sono fortemente critici e vi è un attacco a tutte le parti politiche in gioco. Per ciò che riguarda il quarto evento, Linkiesta non propone articoli sulla Carta dei Valori del *food delivery*. A proposito del quinto evento, l'incidente del *rider* milanese, Linkiesta dedica un articolo<sup>117</sup> non all'evento in sé ma alle conseguenze, cioè all'indizione dello sciopero da parte della CGIL. I toni utilizzati nell'articolo, però, rappresentano un forte attacco frontale nei confronti del sindacato. Infatti, le dichiarazioni raccolte nell'articolo sono quasi tutte di fattorini che attaccano l'organizzazione sindacale italiana, colpevole di non essere stata mai presente durante i *flashmob* e i picchetti di protesta organizzati dai fattorini. L'attacco coinvolge anche l'attore politico, in particolare il Partito Democratico, reo di aver sfruttato l'eco mediatica dell'incidente per inserirsi nella questione dei *riders*, senza però aver fatto

---

<sup>115</sup> <https://www.linkiesta.it/it/article/2018/04/12/vita-da-rider-litalia-e-il-paese-peggiore-deuropa-per-fare-questo-mest/37747/>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>116</sup> <https://www.linkiesta.it/it/article/2018/06/22/zingaretti-chi-governa-con-le-provocazioni-non-fa-altro-che-aumentare-/38554/>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>117</sup> <https://www.linkiesta.it/it/article/2018/05/24/la-cgil-proclama-lo-sciopero-dei-rider-senza-i-rider/38200/>, visitato in data 18/01/2019.

nulla di concreto quando era al governo. Attacchi a cui non è concesso diritto di replica, né per i sindacati né per il Pd, nell'articolo realizzato da Linkiesta. Anche nel sesto evento Linkiesta non tratta direttamente la morte del *rider* a Bari, ma utilizza l'incidente per introdurre la condizione lavorativa e le richieste dei fattorini. Nell'articolo<sup>118</sup>, infatti, vengono utilizzati toni drammatici in cui i fattorini si definiscono braccianti del terzo millennio. Linkiesta, però, riconosce che la *gig economy* non può più essere definita "economia dei lavoretti", ma un vero e proprio lavoro. Non manca, naturalmente, l'attacco alla politica, in particolare alla persona di Luigi Di Maio, e alle aziende. Tutte le parti sono accusate di immobilismo nei confronti di un allargamento dei diritti e delle tutele per i fattorini. Per ciò che riguarda gli eventi numero sette e otto, Linkiesta non propone nessun articolo, mentre per il nono evento gli articoli proposti sono due: nel primo<sup>119</sup> viene lodato il *Jobs Act*, considerato come unico e solo fattore fondamentale per il ribaltamento della sentenza di primo grado, e viene attaccato, nuovamente, l'immobilismo di Luigi Di Maio e delle aziende. Lidia Baratta, autrice dell'articolo, empatizza molto con i *riders* e utilizza toni fortemente polemici contro l'attuale governo. Il secondo articolo<sup>120</sup> è un approfondimento molto dettagliato di tutto il mondo della *gig economy*, in cui viene lasciato interamente spazio a Valerio De Stefano, docente di Diritto del Lavoro ed esperto di *gig economy*. L'articolo assume, solo in parte, toni pedagogici volti più ad educare il lettore su *gig economy* e *food delivery*, facendo dunque le dovute distinzioni tra essi. Anche in questo articolo, non vengono risparmiati attacchi alla classe politica, in particolare all'attuale Ministro del Lavoro che, secondo la visione di Linkiesta, non può e non deve attivarsi sul tema della *gig economy* solo quando vi sono delle sentenze o quando l'argomento detta l'agenda del dibattito politico. Secondo l'esperto, che utilizza toni polemici, Luigi Di Maio non deve promettere dei "decreti spot", ma deve semplicemente migliorare le norme contenute nel *Jobs Act*. Dunque, Linkiesta si dimostra un organo di informazione online quasi coerente con il suo pensiero: indipendenza politica, mancanza di ideologie precostituite e trattazione dei temi sociali rapportati alla politica. Questa indipendenza, però, si traduce in una serie di attacchi, talvolta verbalmente violenti (dettati forse dalla libertà/mancanza di una precisa ideologia

---

<sup>118</sup> <https://www.linkiesta.it/it/article/2018/12/05/decalogo-rider-food-delivery/40355/>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>119</sup> <https://www.linkiesta.it/it/article/2019/01/12/foodora-rider-lavoratori-dipendenti/40717/>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>120</sup> <https://www.linkiesta.it/it/article/2019/01/16/decreto-rider-foodora-freelance-valerio-de-stefano-gig-economy/40749/>, visitato in data 18/01/2019.

di cui il giornale online gode), nei confronti di aziende, sindacati ed istituzioni politiche e giudiziarie. Inoltre, gli articoli analizzati non entrano nel merito degli eventi, ma utilizzano quest'ultimi come pretesto per attaccare tutti gli attori in gioco. Linkiesta si schiera sicuramente dalla parte dei *riders*, ma lo fa non concedendo spazio o diritto di replica alle altre parti in gioco. In sostanza, ai lettori de Linkiesta non viene spiegato nel dettaglio il fenomeno della *gig economy* e del *food delivery*, ed essi hanno la sensazione di trovarsi di fronte ad aziende sfruttatrici, ad una politica immobile, a sindacati opportunisti e ad una magistratura poco sensibile di fronte ai bisogni dei lavoratori digitali.

L'analisi adesso si concentra su Wired, il giornale digitale attento alle nuove tecnologie che, con i suoi otto articoli, è l'organo di informazione online che più si occupa degli eventi selezionati e assicura la quasi totale copertura di questi ultimi. Riguardo al primo evento, Wired propone due articoli: il primo<sup>121</sup> articolo non assume particolari toni, descrive i fatti che hanno portato alla sentenza e le motivazioni dei giudici. Successivamente, però, vi è una lunga e dettagliata spiegazione della *gig economy*, del *food delivery* e della loro diffusione. Wired non considera la *gig economy* come "economia dei lavoretti", ma fornisce ai propri lettori un quadro più complesso in cui i *gig workers* sono dei veri e propri lavoratori *freelance*. Il secondo articolo<sup>122</sup> entra ancor più nel dettaglio della sentenza spiegando, con dovizia di particolari, le motivazioni dei giudici. Lo spazio lasciato alle dichiarazioni dei legali degli ex *riders* di Foodora e agli avvocati dell'azienda è lo stesso, e dunque Wired non prende posizione né per l'una né per l'altra parte, mantenendo dunque una certa imparzialità ed un tono neutrale improntato alla cronaca. Per il secondo evento, Wired propone ai lettori un lungo e dettagliato articolo<sup>123</sup> sulla Carta del Comune di Bologna. In particolare, dopo una minuziosa descrizione dei contenuti della Carta, l'articolo lascia spazio alle dichiarazioni di quasi tutti gli attori in gioco. Infatti, vengono riportate le dichiarazioni dei fattorini (in particolare dell'organizzazione Riders Union Bologna) che si ritengono pienamente soddisfatti dell'accordo, delle aziende firmatarie (Sgnam e MyMenu) che, con toni autocelebrativi, sottolineano la loro attenzione alle condizioni di lavoro dei propri fattorini e dell'attore politico (il sindaco di Bologna Virginio Merola) che chiede il boicottaggio delle

---

<sup>121</sup> <https://www.wired.it/economia/lavoro/2018/04/11/processo-foodora-sentenza/>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>122</sup> <https://www.wired.it/economia/lavoro/2018/05/07/fattorini-foodora-lavoratori-autonomi/>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>123</sup> <https://www.wired.it/economia/lavoro/2018/05/31/fattorini-carta-diritti-bologna/>, visitato in data 18/01/2019.

aziende che non hanno firmato. A proposito di queste ultime, Wired, con toni critici e polemici, riporta il rifiuto di aprire trattative con il Comune di Bologna e con i fattorini stessi. In questo articolo, dunque, Wired celebra la Carta di Bologna come un significativo passo in avanti per l'aumento delle tutele e dei diritti dei *riders*. Per ciò che riguarda il terzo evento, Wired propone un lungo articolo<sup>124</sup> in cui viene spiegata in maniera dettagliata, con toni neutrali, fattuali e in stile di cronaca, la proposta di legge della Regione Lazio. Successivamente, sempre all'interno dell'articolo, Wired apre un dibattito sulle ripercussioni politiche della proposta: alcuni esperti affermano che la regolamentazione regionale in materia di lavoro non è prevista dalla Costituzione e che, dunque, la mossa di Zingaretti rappresenta una provocazione nei confronti di Luigi Di Maio. La questione viene personalizzata attorno a queste due figure politiche e, in generale, viene intesa come una gara a chi riesce per primo a realizzare una legge a favore dei *riders* tra le due parti politiche in conflitto (cioè Partito Democratico e MoVimento 5 Stelle). Per il quarto evento, Wired dedica un articolo<sup>125</sup> dettagliato riguardo ai contenuti della Carta dei Valori del *food delivery* presentata da Foodora, ma in aggiunta personalizza nuovamente la questione attorno alla figura di Luigi Di Maio. Infatti, nell'articolo la mossa di Foodora di presentare la Carta dei Valori sembra più un tentativo di tutelarsi in vista di quello che doveva essere l'incontro del 2 luglio 2018 con il Ministro del Lavoro. In sostanza, secondo il pensiero di Wired, Foodora tenta di dettare le condizioni (la Carta, appunto) con le istituzioni politiche, senza voler contrattare e scendere a compromessi con le parti, pena l'uscita dal mercato italiano dell'azienda (che poi, successivamente, avverrà). Wired, dunque, non prende posizione a favore di uno degli attori in gioco, ma tende ad attaccare le aziende internazionali del *food delivery*. Per ciò che riguarda gli eventi riferiti agli incidenti ai *riders* (evento numero cinque ed evento numero sei), Wired non propone alcuna notizia. Riguardo al settimo evento, cioè l'acquisizione di Foodora da parte di Glovo, Wired se ne occupa con due articoli: il primo<sup>126</sup> adotta un frame puramente economico, dato che si concentra interamente sui dettagli dell'acquisizione, corredati di statistiche e numeri del mercato di Glovo e Foodora in Italia, e sull'evoluzione del mercato del *food delivery* con possibili acquisizioni ed aggregazioni delle

---

<sup>124</sup> <https://www.wired.it/economia/lavoro/2018/06/20/gig-economy-lavoro-digitale-fattorini-regione-lazio/>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>125</sup> <https://www.wired.it/economia/lavoro/2018/06/29/foodora-carta-diritti-fattorini/>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>126</sup> <https://www.wired.it/economia/business/2018/10/31/food-delivery-glovo-acquista-foodora-italia/>, visitato in data 18/01/2019.

diverse aziende. L'unica critica arriva dalle dichiarazioni di un esperto, che sostiene come la tendenza alle aggregazioni e, di conseguenza, alla creazione di oligopoli possa danneggiare il mercato italiano del *food delivery*. Dunque, Wired propone un articolo molto tecnico sulla questione, dedicato soprattutto a lettori esperti di economia. Il secondo articolo<sup>127</sup> assume invece un altro punto di vista rispetto all'acquisizione, cioè il punto di vista dei lavoratori. L'articolo propone un interrogativo sul futuro dei fattorini di Foodora, cioè se verranno "inglobati" da Glovo oppure rimarranno senza lavoro. In questo articolo viene offerta al lettore una visione più ampia della situazione del *food delivery* in Italia, e Wired, concedendo molto spazio alle dichiarazioni del Riders Union Bologna, sembra voler prendere posizione ed empatizzare a favore dei fattorini. Nessun richiamo, invece, alla questione politica della vicenda. A proposito dell'ottavo evento, cioè la sentenza del Tribunale di Milano, Wired non propone articoli. Per ciò che riguarda il nono evento, è presente un articolo<sup>128</sup> in cui vengono spiegate nel dettaglio le motivazioni dei giudici riguardo la sentenza d'appello della Corte di Torino, in cui viene riconosciuto agli ex *riders* di Foodora lo status di lavoratore subordinato. Viene utilizzato, dunque, un tono neutrale ed il registro comunicativo è improntato sulla cronaca. Nella seconda parte dell'articolo, però, Wired prende posizione lasciando spazio alle dichiarazioni dei difensori legali dei fattorini, che ringraziano la norma contenuta nel *Jobs Act* che ha permesso il riconoscimento dello status di subordinati, e a Deliverance Project, un gruppo torinese dedicato alle vicende dei fattorini, che dichiara la propria soddisfazione per la sentenza e attacca le aziende, colpevoli di essersi arricchite alle spalle dei lavoratori. Nell'articolo non è previsto il diritto di replica per le aziende accusate, anche pesantemente, dai fattorini. In conclusione, gli articoli di Wired relativi agli eventi non prendono una precisa posizione a favore dei diversi attori in gioco, ma si limitano a spiegare in maniera neutrale la situazione della *gig economy* e del *food delivery*, quasi a voler educare i propri lettori su questi due fenomeni. Le uniche critiche sono rivolte verso le aziende del *food delivery*, colpevoli, secondo il giornale digitale, di essere poco propense alla contrattazione, alla discussione e al compromesso con gli attori in gioco, cioè i fattorini, i sindacati e l'attore politico. Wired non utilizza particolari frames, non assume punti di vista e si limita a raccontare le vicende così come sono. La particolarità degli articoli realizzati da

---

<sup>127</sup> <https://www.wired.it/economia/business/2018/12/17/glovo-foodora-fusione-2019/>, visitato in data 18/01/2019.

<sup>128</sup> <https://www.wired.it/economia/lavoro/2019/01/11/foodora-condanna-rider-ferie-contributi-logistica/>, visitato in data 18/01/2019.

Wired è che sono tutti di notevole lunghezza e ben dettagliati nel raccontare gli eventi. Coerentemente con la propria “linea editoriale”, Wired si occupa soprattutto dello sviluppo delle nuove tecnologie e di come queste si rapportano alla politica e all’economia, e non viceversa.

L’analisi si sposta verso Lettera43, giornale online che si dichiara politicamente indipendente. Esso, come Linkiesta, propone un totale di sei articoli, e copre parzialmente i nove eventi selezionati. Riguardo al primo evento, Lettera43 fornisce ai propri lettori due articoli. Nel primo<sup>129</sup> articolo, dopo una spiegazione neutrale e dettagliata della sentenza di primo grado del Tribunale di Torino, Lettera43 concede lo stesso spazio alle diverse parti in gioco: vengono infatti riportate sia le dichiarazioni dei legali dei fattorini, sia le dichiarazioni dei legali di Foodora sia, infine, le parole del deputato di Sinistra Italiana Nicola Fratoianni. Dunque, Lettera43 ascolta tutti gli attori, anche se dell’attore politico riporta solo le dichiarazioni di un deputato orientato alla sinistra dello scacchiere politico. Nel secondo articolo<sup>130</sup> vi è l’utilizzo di un frame fortemente politico, con toni drammatici e decisamente polemici contro la sentenza. Nell’articolo viene attaccata la Corte che ha pronunciato la sentenza, considerata come complice delle aziende, e le aziende stesse che, secondo Lettera43, pensano solo ai profitti e non a pagare le tasse nei paesi in cui operano. In tutto questo a farne le spese sono i *riders*, considerati come lavoratori sfruttati, senza diritti e tutele e costretti a lavorare in condizioni, sia psicologiche che climatiche, estreme. L’articolo si conclude con un appello alle istituzioni politiche, in particolare all’attuale governo e al Ministro del Lavoro Luigi Di Maio, per una legge di tutela dei *riders* a livello nazionale. In questo articolo vi è quindi una presa di posizione forte di Lettera43, che si schiera a favore dei *riders* e contro le aziende multinazionali orientate alla massimizzazione del profitto tramite lo sfruttamento dei lavoratori. Per ciò che riguarda il secondo evento, il quotidiano digitale non propone nessun articolo. A proposito del terzo evento, è presente un articolo<sup>131</sup> in cui Lettera43 descrive i contenuti della proposta di legge della Regione Lazio e, successivamente, ripropone la dicotomia, già vista nei quotidiani analizzati sopra, tra Nicola Zingaretti e Luigi Di Maio. Vi è dunque una personalizzazione della questione,

---

<sup>129</sup> <https://www.lettera43.it/it/articoli/cronaca/2018/04/11/foodora-respinto-ricorso-rider-torino-tribunale-lavoro/219381/>, visitato in data 19/01/2019.

<sup>130</sup> <https://www.lettera43.it/it/articoli/economia/2018/04/12/foodora-gig-economy-torino-tribunale-legge-politica/219393/>, visitato in data 19/01/2019.

<sup>131</sup> <https://www.lettera43.it/it/articoli/cronaca/2018/06/20/lazio-legge-tutela-rider/221226/>, visitato in data 19/01/2019.

e nell'articolo viene concesso spazio solo alle dichiarazioni del Presidente della Regione Lazio che, secondo quanto riportato da Lettera43, auspica una collaborazione tra governo centrale e regione. Riguardo al quarto evento, Lettera43 dedica alla Carta dei Valori del *food delivery* un breve articolo<sup>132</sup> in cui vengono descritti sommariamente i contenuti della carta stessa. In questo caso, Lettera43 non prende posizioni e si limita ad uno stile cronachistico nel raccontare la vicenda. A proposito dei due incidenti avvenuti a Milano e Bari, sul sito di Lettera43 non sono stati rinvenuti articoli. Per il settimo evento, il frame utilizzato da Lettera43 non è di tipo economico, ma di tipo politico. Il giornale digitale si occupa infatti del perché Foodora abbia deciso di lasciare l'Italia, tralasciando dunque i dettagli economici dell'acquisizione da parte di Glovo. Nell'articolo<sup>133</sup> di approfondimento Lettera43 prende le difese del Movimento 5 Stelle e del Ministro Luigi Di Maio, affermando che l'abbandono di Foodora non è dovuto né all'instaurazione del nuovo governo né alle intenzioni del Ministro del Lavoro di allargare le tutele e i diritti dei *riders* attraverso il cosiddetto "decreto Dignità". Alla base dell'addio, secondo il giornale online, vi è la mancanza di profitti di Foodora nel mercato italiano. Dall'articolo è possibile intuire un tono polemico contro l'azienda da parte di Lettera43, dato che la contrapposizione tra mancanza di profitti e la possibile legislazione in direzione di un allargamento di tutele nei confronti dei *riders* dà l'impressione ai lettori di una "fuga" di Foodora dall'Italia proprio perché essa è restia al compromesso (che, di fatto, aumenterebbe i costi e diminuirebbe i profitti). In tal senso, Lettera43 sembra schierarsi a favore dei *riders* e del Movimento 5 Stelle, visti come "baluardi" contro lo sfruttamento dei lavoratori del settore della *gig economy* e del *food delivery*. Sull'ottavo evento (la sentenza di Tribunale di Milano), Lettera43 non offre un proprio punto di vista, dato che non vi sono articoli a riguardo. Per il nono evento l'articolo<sup>134</sup>, molto breve e poco dettagliato, si limita a descrivere la sentenza della Corte d'appello di Torino, utilizzando dunque lo stile della cronaca. In generale, Lettera43 non prende una posizione precisa riguardo ai fenomeni della *gig economy* e del *food delivery* e non offre ai propri lettori una panoramica chiara e completa sui fenomeni oggetto d'analisi. Nelle poche occasioni in cui prende posizione, il giornale digitale è critico nei confronti delle aziende

---

<sup>132</sup> <https://www.lettera43.it/it/ultima-ora/2018/06/29/carta-diritti-rider-paga-orecontributi/40266/>, visitato in data 19/01/2019.

<sup>133</sup> <https://www.lettera43.it/it/articoli/economia/2018/08/03/foodora-lascia-italia/222445/>, visitato in data 19/01/2019.

<sup>134</sup> <https://www.lettera43.it/it/articoli/cronaca/2019/01/11/ricorso-rider-foodora-appello/228029/>, visitato in data 19/01/2019.

(viste come multinazionali interessate solo al profitto) e difende apertamente i *riders*, descritti come veri e propri lavoratori che, a causa di sentenze sbagliate e di un mancato inquadramento legislativo a livello nazionale di *gig economy* e *food delivery*, sono considerati come vittime di un sistema in cui non hanno né tutele né diritti e, per questo, sfruttabili dalle piattaforme digitali per cui lavorano. Lettera43, in conclusione, rimane coerente con la sua indipendenza politica ed ideologica, non schierandosi, come hanno fatto altri quotidiani, per nessuna delle parti politiche. In effetti, lo spazio concesso all'attore politico nei vari articoli è esiguo.

L'ultimo giornale digitale oggetto d'analisi è AGI, l'Agenzia Giornalistica Italiana, che, dal punto di vista quantitativo, è il soggetto meno attivo dal punto di vista della copertura degli eventi, con soli tre articoli a riguardo. In particolare, AGI si occupa solo del primo, del quarto e del nono evento. L'articolo<sup>135</sup> che si occupa del primo evento, oltre a descrivere in maniera dettagliata la sentenza e le motivazioni dei giudici, riporta le dichiarazioni dei legali di Foodora e del segretario della Nidil-CGIL, sezione del sindacato dedicata ai lavoratori atipici. I toni utilizzati sono polemici nei confronti dei giudici che, accusati di aver applicato una sentenza degli anni '80, vengono descritti come incapaci di vedere l'evoluzione e lo sviluppo di un nuovo mercato del lavoro (cioè la *gig economy*), nato quest'ultimo grazie all'economia digitale. Nell'articolo, infine, non viene dato spazio né all'attore politico né ai fattorini, anche se il frame utilizzato è politico, dato che vede la contrapposizione tra sindacato e aziende. Per ciò che riguarda l'articolo<sup>136</sup> dedicato al quarto evento, AGI si limita alla descrizione dei contenuti presenti nella Carta dei Valori del *food delivery* e riporta solo le dichiarazioni congiunte delle quattro aziende firmatarie (Foodora, Foodracers, Moovenda e Prestofood), le quali interpretano l'adozione della Carta dei Valori come un gesto riconciliatorio verso i propri *riders* (con l'introduzione di maggiori diritti e tutele) e verso l'attore politico, in particolare nei confronti di Luigi Di Maio, in vista del fatidico incontro del 2 luglio 2018 (cfr. cap. 3). L'articolo<sup>137</sup> dedicato al nono evento è il più completo e comprende, inizialmente, anche il settimo evento (cioè l'acquisizione di Foodora da parte di Glovo). Infatti, l'articolo non riporta né i contenuti della sentenza né

---

<sup>135</sup> [https://www.agi.it/economia/riders\\_foodora\\_sentenza-3866868/news/2018-05-09/](https://www.agi.it/economia/riders_foodora_sentenza-3866868/news/2018-05-09/), visitato in data 19/01/2019.

<sup>136</sup> [https://www.agi.it/breakingnews/riders\\_4\\_azienze\\_del\\_settore\\_firmano\\_carta\\_dei\\_valori\\_su\\_contratti\\_salari\\_e\\_p\\_revidenza-4084245/news/2018-06-29/](https://www.agi.it/breakingnews/riders_4_azienze_del_settore_firmano_carta_dei_valori_su_contratti_salari_e_p_revidenza-4084245/news/2018-06-29/), visitato in data 19/01/2019.

<sup>137</sup> [https://www.agi.it/economia/foodora\\_riders\\_fattorini\\_sentenza-4828769/news/2019-01-12/](https://www.agi.it/economia/foodora_riders_fattorini_sentenza-4828769/news/2019-01-12/), visitato in data 19/01/2019.

le motivazioni dei giudici (ma, utilizzando toni da giornale sportivo, parla di vittoria dei fattorini) e preferisce soffermarsi sulle ripercussioni future della decisione della Corte d'appello di Torino. Con toni polemici, AGI afferma che Glovo si farà carico delle spese legali e di risarcimento degli ex fattorini di Foodora che hanno fatto causa, ma non si farà carico dell'assunzione dei 2mila *riders* che componevano la "flotta" dell'azienda. Infine, l'articolo si conclude con un appello politico (o meglio, con una sollecitazione) nei confronti del Ministro del Lavoro Luigi Di Maio a cui, dopo gli incontri inconcludenti con aziende e *riders* ed il mancato inserimento di una clausola per i fattorini nel cosiddetto "decreto Dignità" (cfr. cap. 3), spetta la risoluzione della vicenda, che AGI definisce complicata anche a causa della sentenza della Corte d'appello di Torino. In conclusione, AGI, nei tre articoli appena analizzati, non fornisce ai lettori un quadro chiaro e completo della *gig economy* e del *food delivery*, non prende posizione a favore dei *riders* (anche se rivolge qualche critica nei confronti delle aziende) e, soprattutto, adotta un frame politico ricorrendo alla personalizzazione della questione e sollecitando il governo centrale (in particolare il Ministero del Lavoro) a prendere provvedimenti il prima possibile, cercando di regolamentare a livello nazionale la *gig economy* e il *food delivery*. Dal punto di vista della copertura degli eventi, il "restauro" di AGI nella sua versione online, che avrebbe dovuto portare ad una maggiore attenzione per le nuove tecnologie e a come esse cambiano la società, non è coerente con la trattazione degli eventi che riguardano la *gig economy* ed il *food delivery*, i quali rappresentano una vera e propria rivoluzione del mercato del lavoro legata, appunto, all'economia digitale e alle nuove tecnologie.

L'analisi dei quotidiani cartacei (e delle loro versioni digitali) e degli organi di informazione online si sposta, infine, su un confronto tra i diversi tipi di approccio agli eventi, allo stile comunicativo e ai frames utilizzati.

#### 2.4. Conclusioni

Dopo aver osservato ed analizzato i quotidiani cartacei e gli organi di informazione online, è possibile trarre delle conclusioni sul loro approccio agli eventi, alla percezione dei fenomeni della *gig economy* e del *food delivery* e alle differenze tecniche e stilistiche con cui gli articoli sono stati realizzati. Per quanto riguarda i quotidiani cartacei, essi sono influenzati dalla loro tradizione storica, politica ed ideologica. Infatti, negli articoli dei quotidiani si

assiste a nette prese di posizione basate sull'ideologia politica, in cui vengono attaccate le aziende nate nell'era dell'economia digitale e difesi i lavoratori che ne fanno parte. In ogni articolo, alla descrizione dell'evento (dunque, utilizzo dello stile della cronaca) vengono accompagnate opinioni fortemente influenzate dalla posizione politica e le dichiarazioni riportate sono sbilanciate a favore della parte politica verso cui i quotidiani propendono. I quotidiani cartacei, quindi, utilizzano un frame politico, personalizzano e spettacolarizzano la questione della *gig economy* e del *food delivery*. Molti sono gli appelli e le sollecitazioni all'attore politico (in particolare al Ministro del Lavoro Luigi Di Maio) per far sì che esso prenda iniziative dal punto di vista legislativo per regolamentare i due fenomeni oggetto d'analisi. L'unica eccezione, in questo caso, è rappresentata da Il Sole 24 Ore, che preferisce lasciare la parola ad esperti del settore piuttosto che dare voce a partiti politici, sindacati o organizzazioni create dai *riders*. Per ciò che riguarda la percezione dei due fenomeni, i toni utilizzati dai quotidiani cartacei sono perlopiù drammatici e spettacolari e tendono a raccontare le vicende assumendo un particolare punto di vista, quello dei fattorini. Inoltre, vi è diversità di vedute quando si tratta di spiegare ai lettori cosa siano effettivamente *gig economy* e *food delivery*. Alcuni quotidiani, come Corriere della Sera e Fatto Quotidiano, offrono ai lettori una visione troppo semplicistica delle questioni accompagnata dall'utilizzo di alcuni termini, come "lavoretti", "portapizze" e "lavoro a tempo perso", che non spiegano in maniera chiara e completa la complessità dei due fenomeni. La Repubblica e Il Manifesto, invece, sono i quotidiani che offrono una panoramica della situazione più dettagliata, anche se influenzati dall'ideologia politica: *gig economy* e *food delivery* non possono essere più considerati "lavoretti" secondo i due quotidiani, ma essi assumono troppe volte il punto di vista dei *riders* e attaccano molteplici volte le aziende (che, secondo i due quotidiani, sono solamente orientate alla massimizzazione del profitto) e la classe politica, in particolare l'attuale governo, accusata di rimanere immobile di fronte alle istanze dei fattorini. Il Sole 24 Ore adotta invece un frame di tipo economico e giuridico, coerentemente con la tipologia del quotidiano, dando la parola ad esperti economisti e giuslavoristi e senza prendere posizione a favore o sfavore dei diversi attori in gioco.

In generale, la percezione che hanno i quotidiani della *gig economy* e del *food delivery* è quella dell'ambiguità: infatti, data la novità dei fenomeni, non vi è una definizione univoca e tutti i quotidiani si appellano alla classe politica per una regolamentazione a livello nazionale di quest'ultimi.

Dal punto di vista tecnico, gli articoli realizzati sulla versione cartacea dei quotidiani non sono lunghi e dettagliati, e questo è dovuto a limiti di carattere tecnico e spaziale, ovvero l'impaginazione dei quotidiani stessi e l'organizzazione degli articoli, e di scelte redazionali, cioè quanto spazio dedicare ad ogni singolo argomento. Le versioni digitali dei quotidiani non sfruttano però le potenzialità della rete, ovvero uno spazio potenzialmente illimitato, e si limitano alla trascrizione degli articoli cartacei o ad articoli che, comunque, sono di veloce lettura. L'unica eccezione, in questo caso, è rappresentata dal Fatto Quotidiano, che si occupa di *gig economy* e *food delivery* più nella versione online che nella versione cartacea. Probabilmente, ciò è dovuto alle differenti organizzazioni redazionali tra versione digitale e versione cartacea, le quali hanno direttori diversi (Marco Travaglio per il Fatto Quotidiano e Peter Gomez per il FattoQuotidiano.it) e, dunque, linee editoriali diverse che portano a scelte differenti sulla trattazione degli argomenti.

Per ciò che riguarda gli organi di informazione online, essi sono tutti di recente nascita e non sono influenzati da posizioni politiche o ideologiche precostituite. Osservando gli articoli dedicati agli eventi, essi sono coerenti con le premesse, dato che non si assiste a prese di posizione per un preciso schieramento politico e non vengono assunti particolari punti di vista. La principale preoccupazione dei giornali digitali è quella di offrire ai propri lettori una panoramica chiara e completa sulla *gig economy*, sul *food delivery* e su come questi portino a cambiamenti nella società, soprattutto per quel che concerne il mercato del lavoro. Gli organi di informazione online non adottano frames particolari, e in molti articoli utilizzano lo stile della cronaca per raccontare i fatti riguardo agli eventi analizzati, mentre poco spazio è lasciato alle opinioni. Wired si dimostra l'organo di informazione online più completo dal punto di vista della copertura degli eventi, con articoli lunghi e dettagliati che offrono ai lettori un quadro completo sui fenomeni della *gig economy* e del *food delivery* e sulle ripercussioni di questi ultimi nella società. Gli organi di informazione più "politicizzati" sono Linkiesta e Lettera43, che prendono le difese dei *riders* e attaccano le aziende. Infine, AGI si occupa in misura marginale dei fenomeni oggetto d'analisi e dimostra di non aver ancora completato il processo di trasformazione da agenzia di stampa ad organo di informazione vero e proprio.

Dal punto di vista tecnico, i giornali digitali sfruttano a pieno le potenzialità del web attraverso la realizzazione di articoli molto lunghi e dettagliati, che impegnano il lettore in una lettura approfondita e completa delle questioni.

In conclusione, vi sono differenze tra quotidiani cartacei e giornali online dal punto di vista dei toni (drammatici e spettacolarizzanti i primi, più neutrali i secondi), dei frames (politici ed ideologici i primi, svincolati da ideologie pregresse i secondi), dello spazio concesso ai diversi attori in gioco e della tecnica di realizzazione degli articoli. Sono riscontrabili, però, tre punti che accomunano i quotidiani cartacei e gli organi di informazione online per ciò che riguarda la percezione dei fenomeni della *gig economy* e del *food delivery*: 1) nonostante i diversi tentativi di spiegazione dei due fenomeni, quasi tutti i quotidiani concordano sul fatto che essi, data la recente nascita e diffusione, facciano ancora parte di un'area grigia e piena di ambiguità, causata soprattutto dal fatto che i *gig workers* sono inquadrati contrattualmente tra l'autonomia e la subordinazione; 2) l'ambiguità contrattuale spinge tutti i quotidiani ad affermare, in differenti modi, la necessità di una legge a livello nazionale a tutela dei lavoratori digitali. Dunque, si riscontra in quasi tutti gli articoli dei diversi quotidiani una sollecitazione, implicita o esplicita, al legislatore perché doti la *gig economy* e il *food delivery* di una normativa; 3) questa ambiguità legislativa porta tutti i quotidiani a schierarsi dalla parte dei *riders* e ad attaccare le aziende del settore. Infatti, i quotidiani attribuiscono alle sentenze dei giudici, alla politica immobile e alle aziende orientate al profitto le colpe delle attuali condizioni di lavoro dei fattorini, caratterizzate da paghe basse, situazioni di precarietà e di sfruttamento.

A proposito di necessità di una legge a livello nazionale, sia per equiparare la situazione italiana a quella degli altri paesi europei che per superare le iniziative a livello locale, il prossimo capitolo sarà interamente incentrato su un altro degli attori della comunicazione politica, cioè l'attore politico. Di esso, verranno analizzate le iniziative e le proposte a livello locale e nazionale in Italia, con un focus particolare sulle vicende legate al “decreto Dignità”.

## Capitolo 3

### Il rapporto tra politica, *gig economy* e *food delivery*

Il presente capitolo intende osservare la comunicazione e la percezione che l'attore politico ha della *gig economy* e del *food delivery*, in particolare analizzando le proposte della politica italiana a proposito della regolamentazione dei due fenomeni.

In primis, verranno analizzate le iniziative a livello locale, con particolare attenzione alla Carta dei diritti promossa dal Comune di Bologna e alla proposta di legge della Regione Lazio. Di queste due iniziative verranno osservate le tempistiche, cioè il momento in cui sono state presentate, ed i contenuti. Successivamente, verranno osservate le reazioni dei *riders* alle due proposte, constatando se i contenuti di esse corrispondono alle richieste dei lavoratori digitali. Infine, facendo riferimento al capitolo precedente, in cui la stampa ha personalizzato la questione intorno a due figure (il sindaco di Bologna, Virginio Merola, e il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti), verrà osservata la comunicazione sui fenomeni della *gig economy* e del *food delivery* di queste due figure politiche attraverso i canali di comunicazione non mediati, applicando così il fenomeno cosiddetto della disintermediazione<sup>1</sup>.

Nel paragrafo successivo verranno osservate le iniziative dell'attore politico a livello nazionale, riferite soprattutto ai programmi elettorali dei partiti politici che si sono presentati alle elezioni politiche del 4 marzo 2018 e alle proposte di legge presentate dai diversi schieramenti politici, sia prima che dopo le elezioni. L'analisi dei programmi elettorali serve a verificare qual è effettivamente la percezione che le forze parlamentari hanno della *gig economy* e del *food delivery* e quali sono i partiti che, concretamente, considerano questi due fenomeni come vere e proprie *policy issues*, intese come questioni relative ai “problemi concreti, quelli cioè che toccano da vicino la vita e l'interesse dei cittadini, rispetto ai quali i competitori politici manifestano le proprie posizioni e propongono le loro soluzioni”<sup>2</sup>.

A proposito di proposte e soluzioni, un focus particolare sarà dedicato al Ministro del Lavoro Luigi Di Maio e alle proposte sulla *gig economy* e *food delivery*, con particolare

---

<sup>1</sup> S. Bentivegna (a cura di), *Parlamento 2.0. Strategie di comunicazione politica in Internet*, Angeli, Milano, 2012.

<sup>2</sup> G. Mazzoleni, *La comunicazione politica*, Il Mulino, Bologna, 2012, pp. 178-179.

riferimento al cosiddetto “decreto Dignità” e a tutti quei tentativi di incontro con le parti sociali per la regolamentazione dei due fenomeni sopra citati.

In conclusione del capitolo, sarà adoperato un confronto tra gli attori politici italiani sullo stato dell’arte di *food delivery* e *gig economy* e sui progressi realizzati in direzione di maggiori tutele per i *gig workers*.

### 3.1. Comunicazione e iniziative della politica a livello locale

Dopo l’analisi degli eventi dal punto di vista della stampa (cartacea e online, cfr. cap. 2), le due iniziative politiche concrete rilevate a livello locale sono la “Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano”<sup>3</sup> e la proposta di legge regionale denominata “Norme per la tutela e la sicurezza dei lavoratori digitali”<sup>4</sup>. La prima è un’iniziativa promossa dal Comune di Bologna, mentre la seconda è una proposta di legge avanzata dalla Regione Lazio.

Entrambe le proposte giungono in un momento di fermento per ciò che concerne il dibattito pubblico e politico attorno alla *gig economy* e al *food delivery*: infatti, l’iniziativa del Comune di Bologna è del 31 maggio 2018, mentre la proposta della Regione Lazio è del 15 giugno 2018. Analizzando la cronologia degli eventi presentati nel capitolo precedente, è possibile notare come le due iniziative politiche siano state presentate all’indomani di due importanti accadimenti, cioè la sentenza di primo grado del Tribunale di Torino, pubblicata in data 7 maggio 2018, in cui non viene riconosciuto il rapporto di subordinazione ai *riders* di Foodora, e l’incidente al *riders* milanese del 17 maggio 2018, che ha provocato una serie di proteste da parte dei fattorini, concretizzatesi nello sciopero del 25 maggio 2018. Dunque, con le due proposte, correlate ai due eventi, è possibile ipotizzare un doppio messaggio politico: il primo è che Comune di Bologna e Regione Lazio, con le due iniziative, criticano e “sfidano” la sentenza della magistratura torinese, vista come una concorrente dal punto di vista legislativo, mentre il secondo messaggio riguarda la scelta dei due attori politici di schierarsi apertamente a favore dei *gig workers*, che nelle proteste e negli scioperi chiedono maggiori tutele, e contro le aziende, viste come “macchine” volte alla

---

<sup>3</sup> [http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/CartaDiritti3105\\_web.pdf](http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/CartaDiritti3105_web.pdf), visitato in data 08/01/2019.

<sup>4</sup> [http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/1529505862\\_pdf.pdf](http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/1529505862_pdf.pdf), visitato in data 10/01/2019.

massimizzazione del profitto. Per confutare la seguente ipotesi, è necessario analizzare, singolarmente, con dovizia di particolari e sottolineando i punti salienti, le due iniziative politiche e, successivamente, la comunicazione delle due personalità politiche che più rappresentano le istituzioni fautrici delle proposte, cioè Virginio Merola (sindaco di Bologna) e Nicola Zingaretti (presidente della Regione Lazio).

L'analisi prende avvio con la “Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano” promossa dal Comune di Bologna che, già dalla denominazione, sembra voler delineare una situazione in cui i lavoratori dell'economia digitale non godono degli stessi diritti a disposizione degli altri lavoratori. Nella premessa della Carta di Bologna è possibile notare la critica del Comune nei confronti delle aziende e la volontà di quest'ultimo di voler superare l'ambiguità del rapporto di lavoro, sospeso tra autonomia e subordinazione. Infatti, “la crescita dell'economia digitale ha determinato l'aumento delle nuove forme di lavoro, talvolta qualificato dalle parti come subordinato, più spesso come autonomo, anche nella forma delle collaborazioni coordinate e continuative, non di rado con finalità di elusione delle tutele di marca lavoristica”<sup>5</sup>.

Il Comune di Bologna è conscio dell'attuale situazione della *gig economy* e del *food delivery*, ed è per questo che la Carta, secondo le intenzioni dell'amministrazione comunale, si pone come strumento necessario e fondamentale di regolamentazione, perché

*Senza una regolamentazione condivisa, l'economia collaborativa rischia di sollevare questioni relative all'applicazione del quadro normativo vigente, dal momento che rende meno nette le distinzioni tra datore di lavoro e utilizzatore della prestazione, titolare delle piattaforme o fornitori di servizi, lavoratore subordinato e autonomo, ancorché coordinato all'altrui organizzazione, prestazione di servizi a titolo professionale e non professionale.*

Inoltre, la mancata regolamentazione può “causare incertezza sulle norme applicabili con il rischio di avere “zone grigie”, cui possono conseguire notevoli problemi in tema di tutela della dignità della persona e sicurezza del lavoro”<sup>7</sup>. Le premesse della Carta di Bologna entrano poi nello specifico, cioè si rivolgono precipuamente al *food delivery* e alle richieste dei *riders*.

---

<sup>5</sup> [http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/CartaDiritti3105\\_web.pdf](http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/CartaDiritti3105_web.pdf), visitato in data 08/01/2019.

<sup>6</sup> *Ibidem*.

<sup>7</sup> *Ibidem*.

Infatti,

*Recependo le istanze che in questi anni nella città di Bologna come nei principali centri urbani europei l'organizzazione autonoma dei lavoratori ha portato all'attenzione del dibattito pubblico circa problemi e sfide connessi al lavoro nelle piattaforme digitali, con particolare riferimento al settore del food delivery, l'Amministrazione comunale si impegna ad adottare e promuovere la Carta dei Diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano, di concerto con i lavoratori, le Organizzazioni Sindacali e le piattaforme digitali<sup>8</sup>.*

Infine, dal punto di vista delle intenzioni del Comune di Bologna, “l’obiettivo della presente Carta è quello di promuovere nel territorio cittadino un’occupazione sicura e dignitosa, garantendo al contempo l’adattabilità del mercato del lavoro ed il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro dei prestatori”<sup>9</sup>. Le premesse e gli obiettivi della Carta di Bologna sembrano rispettare in tutto e per tutto le richieste dei lavoratori della *gig economy*, anche perché la realizzazione della Carta è avvenuta tramite incontri e trattative tra Comune e lavoratori. Inoltre, il voler superare l’ambiguità tra autonomia e subordinazione pone il Comune di Bologna su un piano antitetico nei confronti della magistratura, in particolare con il Tribunale di Torino che ha emesso la sentenza di primo grado in cui non riconosce il rapporto di subordinazione tra *riders* e piattaforme digitali, e nei confronti delle aziende, colpevoli di muoversi in questa “area grigia” senza fornire ai propri lavoratori le giuste tutele.

Dal punto di vista dei contenuti, la Carta di Bologna prevede cinque punti fondamentali: 1) Doveri di informazione; 2) Equo compenso; 3) Rating reputazionale; 4) Salute e sicurezza; 5) Tutela dei dati. Gli articoli più importanti ad essi dedicati sono quelli che riguardano l’equo compenso e la tutela della salute e della sicurezza. L’articolo 4.1. anticipa la sentenza d’appello della Corte di Torino dell’11 gennaio 2019: infatti,

*A tutti i lavoratori e collaboratori la piattaforma deve garantire un compenso orario fisso equo e dignitoso in ogni caso non inferiore ai minimi tabellari sanciti dai contratti collettivi di settore sottoscritti dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative per prestazioni equivalenti o equiparabili<sup>10</sup>.*

Inoltre, l’articolo sfida apertamente quelle aziende che, nei propri contratti, prevedono il pagamento per ogni consegna effettuata (il pagamento cosiddetto “a cottimo”) e non per ogni ora di lavoro. Successivamente, all’articolo 4.2., il Comune di Bologna dispone che “A

---

<sup>8</sup> *Ibidem.*

<sup>9</sup> *Ibidem.*

<sup>10</sup> *Ibidem.*

tutti i lavoratori deve essere garantita [...] un'indennità per il lavoro svolto in condizioni particolari come il lavoro notturno, il lavoro durante le festività ovvero in condizioni metereologiche sfavorevoli<sup>11</sup>". Dal punto di vista della tutela del diritto alla salute, tema particolarmente sentito dai *riders*, soprattutto dopo l'incidente al *rider* milanese osservato nel capitolo precedente, la Carta di Bologna, nell'articolo 6, afferma che

*Le piattaforme digitali tutelano la salute e la sicurezza dei propri lavoratori e collaboratori, indipendentemente dalla qualificazione giuridica del rapporto, adottando ogni misura idonea al fine di valutare, prevenire e ridurre rischi (art. 6.1). Le piattaforme si impegnano a sottoscrivere con oneri a proprio carico un'assicurazione che copra i lavoratori e dal rischio di infortuni e malattie sul lavoro, nonché dal rischio di danni per eventuali sinistri stradali con copertura, anche, dei danni nei confronti di terzi (art. 6.2)<sup>12</sup>.*

Infine, gli altri articoli fondamentali sono il 9 ed il 10, che riguardano la libertà di associazione ed organizzazione sindacale dei lavoratori e il diritto allo sciopero: infatti, come visto nel capitolo precedente, gli ex *riders* di Foodora furono allontanati dall'azienda proprio perché aderirono ad uno sciopero indetto da un sindacato.

La Carta di Bologna, conscia delle poche libertà sindacali di cui godono i *gig workers* (soprattutto i *riders* del *food delivery*), vuole tutelare i lavoratori. Secondo l'articolo 9,

*Tutti i lavoratori e collaboratori di piattaforme digitali godono del diritto di costituire e aderire ad un'organizzazione sindacale (art. 9.1). I lavoratori hanno diritto di riunirsi [...] nei limiti di dieci ore annue [...] in locali messi a disposizione dalle piattaforme digitali, ove presenti (art. 9.2). I lavoratori di una o più piattaforme digitali hanno diritto di riunirsi in locali idonei messi a disposizione dal Comune di Bologna. Il Comune assicura altresì la disponibilità di bacheche sindacali in un luogo accessibile a tutti (art. 9.3)<sup>13</sup>.*

L'articolo 10, invece, garantisce il diritto di sciopero, affermando che "Tutti i lavoratori di piattaforme digitali godono del diritto di astenersi collettivamente dal lavoro per un fine comune (art. 10.1)"<sup>14</sup>. L'ultimo, e fondamentale, articolo della Carta di Bologna è dedicato alle piattaforme digitali. Infatti, come già noto, la Carta di Bologna è stata firmata solo da due aziende locali (Sgnam e MyMenu), mentre le aziende multinazionali non hanno né firmato né preso parte alla contrattazione. Il Comune di Bologna, probabilmente consapevole della mancata collaborazione ed applicazione della Carta, all'articolo 12 afferma che "allo scopo di dar seguito all'applicazione dei principi contenuti nella *Carta*, si impegna ad individuare misure di carattere amministrativo che regolino i comportamenti

---

<sup>11</sup> *Ibidem.*

<sup>12</sup> *Ibidem.*

<sup>13</sup> *Ibidem.*

<sup>14</sup> *Ibidem.*

disincentivando quelli in contrasto con i principi della *Carta* (art. 12.1)<sup>15</sup>. Dunque, questo articolo non si pone a favore di qualcuno o qualcosa, ma a sfavore di qualcuno o qualcosa (cioè, delle piattaforme digitali inadempienti).

La Carta di Bologna, realizzata dal punto di vista tecnico con un linguaggio giuridico<sup>16</sup>, pone la *gig economy* ed il *food delivery* su un piano completamente diverso rispetto alla percezione della magistratura e delle aziende. Per il Comune di Bologna i *gig workers* sono veri e propri lavoratori con diritti retributivi e contributivi ben definiti, tutele specifiche della salute e libertà di associazione. In questo caso, dunque, il Comune di Bologna si dimostra all'avanguardia e al passo coi tempi, dato che recepisce le richieste dei lavoratori ed è ben consapevole dell'evoluzione del mercato del lavoro dovuta allo sviluppo dell'economia digitale.

La proposta di legge della Regione Lazio, denominata “Norme per la tutela e la sicurezza dei lavoratori digitali”, inizia, come la Carta di Bologna, con delle premesse riguardo l'economia digitale, la *gig economy* e la tutela dei lavoratori che fanno parte di questo settore. Infatti, la Regione Lazio

*Promuove lo sviluppo responsabile dell'economia digitale quale fattore di crescita economica e di nuova occupazione e assicura la tutela dei lavoratori attraverso la rimozione degli ostacoli di ordine economico e sociale che impediscono il pieno sviluppo della persona umana. La Regione [...] riconosce il diritto di ogni persona ad avere un trattamento giusto ed equo in merito alle condizioni di lavoro, all'accesso alla protezione sociale e alla formazione, indipendentemente dalla tipologia e dalla durata del rapporto di lavoro<sup>17</sup>.*

Dalle premesse, anche la Regione sembra recepire le richieste dei *riders* e l'evoluzione del mercato del lavoro nell'economia digitale, in particolare nella *gig economy*. In effetti, la necessità di regolamentazione indipendentemente dal rapporto di lavoro sta ad indicare che la Regione Lazio non considera la *gig economy* come l'economia basata sui lavoretti, anche temporanei, ma come un'economia in evoluzione che assume i connotati di un vero e proprio lavoro per molti degli occupati nel settore. Inoltre, anche la Regione Lazio considera la *gig economy* come un'area grigia intrisa di ambiguità, e dunque quest'ultima deve essere regolata attraverso la tutela delle persone per ciò che riguarda le condizioni di lavoro e le tutele sociali che, al momento della proposta di legge, secondo la regione, sembrano mancare.

---

<sup>15</sup> *Ibidem*.

<sup>16</sup> M. Edelman, *Gli usi simbolici della politica*, Guida, Napoli, 1987.

<sup>17</sup> [http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/1529505862\\_pdf.pdf](http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/1529505862_pdf.pdf), visitato in data 10/01/2019.

Per ciò che riguarda i contenuti della proposta di legge regionale, nella parte dedicata agli obiettivi prefissati, la Regione Lazio denuncia la situazione di sfruttamento delle piattaforme digitali nei confronti dei lavoratori. Infatti, all'articolo 2, "la presente legge detta disposizioni dirette a: a) tutelare la dignità, la salute e la sicurezza del lavoratore digitale; b) migliorare la trasparenza del mercato del lavoro digitale; c) contrastare il lavoro non sicuro e ogni forma di *diseguaglianza* e di *sfruttamento*"<sup>18</sup> (art. 2.1, corsivo mio). Gli obiettivi posti dalla regione sono raggiunti attraverso le tutele (artt. 3-5), suddivise per "tutela della salute e della sicurezza", "tutela assistenziale e previdenziale" e "compenso e indennità speciali".

A proposito della tutela della salute, la Regione stabilisce che

*Il lavoratore digitale ha diritto alla tutela contro gli infortuni nell'attività di servizio e le malattie professionali dipendenti da rischi connessi all'attività di servizio. La piattaforma adotta le misure necessarie a tutelare la salute psico-fisica del lavoratore digitale. La piattaforma, con oneri a proprio carico, fornisce al lavoratore digitale dispositivi di protezione conformi alla disciplina in materia di salute e sicurezza e provvede alle spese di manutenzione dei mezzi di lavoro, in relazione all'attività di servizio svolta*<sup>19</sup> (art. 3, c. 2,3,6).

A proposito della tutela assistenziale, la Regione, all'articolo 4, afferma che

*La piattaforma attiva, con oneri a proprio carico, l'assicurazione obbligatoria contro gli infortuni sul lavoro e le malattie professionali in favore del lavoratore digitale, per danni cagionati a terzi durante l'effettuazione dell'attività di servizio, nonché quella per la tutela della maternità e della paternità. Il lavoratore ha diritto alla tutela previdenziale obbligatoria secondo quanto disposto dalla normativa nazionale*<sup>20</sup> (art. 4, c. 1 e 4).

Infine, la Regione stabilisce che

*Il compenso è a tempo e non può in ogni caso essere inferiore alla misura oraria minima determinata dai contratti collettivi di lavoro sottoscritti dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative. Il lavoratore digitale ha diritto alla maggiorazione del compenso orario nei casi, nella misura e secondo le modalità determinate dai contratti collettivi di lavoro sottoscritti dalle organizzazioni sindacali comparativamente più rappresentative. Il compenso non può in ogni caso essere stabilito a cottimo*<sup>21</sup> (art. 5).

Dunque, dal punto di vista delle tutele e del compenso, la Regione Lazio recepisce alla perfezione le richieste dei *riders* e, più in generale, dei *gig workers* tramite l'istituzione di strumenti di tutela per i lavoratori e di oneri a carico delle piattaforme digitali. Successivamente, come per la Carta di Bologna, la Regione Lazio istituisce, all'articolo 8

---

<sup>18</sup> *Ibidem.*

<sup>19</sup> *Ibidem.*

<sup>20</sup> *Ibidem.*

<sup>21</sup> *Ibidem.*

della proposta di legge<sup>22</sup>, un meccanismo sanzionatorio nei confronti delle aziende digitali inadempienti.

Anche la Regione Lazio, così come il Comune di Bologna, avanza una proposta di legge all'avanguardia rispetto all'evoluzione del mercato del lavoro digitale. La Regione si schiera a favore dei lavoratori, per i quali prevede molteplici diritti e tutele, e grava le aziende di molti oneri, sia dal punto di vista economico sia dal punto di vista delle maggiori responsabilità a cui devono far fronte. La proposta di legge si pone inoltre in maniera conflittuale nei confronti della sentenza di primo grado del Tribunale di Torino del maggio 2018 (evento 1) e anticipa la sentenza della corte d'appello dello scorso 11 gennaio 2019 (evento 9).

Come visto nel capitolo nel capitolo precedente, i quotidiani e gli organi di informazione online, per entrambe le proposte, hanno personalizzato la questione sulle due figure politiche che più rappresentano le due istituzioni, cioè il sindaco di Bologna, Virginio Merola, e il presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti. I media, dunque, hanno personalizzato entrambi gli eventi, dando spazio più alle parole dei due politici che ai contenuti delle iniziative. Inoltre, considerando il modello giornalistico italiano, definito da Hallin e Mancini come pluralista-polarizzato<sup>23</sup> (o mediterraneo), ogni quotidiano ha riportato le dichiarazioni dei due politici secondo il proprio orientamento politico. Dunque, per analizzare la percezione e la comunicazione della *gig economy* e del *food delivery*, è necessario osservare il comportamento delle due figure politiche su canali differenti, come ad esempio i social networks, in cui non vi è mediazione del sistema giornalistico. In sostanza, i politici comunicano direttamente ai cittadini attraverso la disintermediazione, che consiste appunto nel non avvalersi dei media tradizionali. Per ciò che riguarda Virginio Merola, sindaco di Bologna, i canali di comunicazione osservati sono la pagina Facebook del sindaco ed il sito ufficiale del Comune di Bologna. Nel sito ufficiale del Comune di Bologna<sup>24</sup>, per ciò che concerne la Carta dei diritti, le parole del sindaco sono diverse rispetto a quelle riportate nei quotidiani: infatti, se negli articoli analizzati in precedenza veniva riportata la richiesta di boicottaggio delle aziende multinazionali che non hanno firmato la Carta di Bologna, nel

---

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> D.C. Hallin e P. Mancini, *Modelli di giornalismo. Mass media e politica nelle democrazie occidentali*, Laterza, Bari, 2004.

<sup>24</sup> [http://www.comune.bologna.it/news/firmata-bologna-la-carta-dei-diritti-fondamentali-dei-lavoratori-digitali-nel-contesto-urbano?fbclid=IwAR25Q1zxgT5n60BLt5f0-h1w7byx2jR-H\\_SAJKk0tGvu2XzVB11\\_UUKQNYM](http://www.comune.bologna.it/news/firmata-bologna-la-carta-dei-diritti-fondamentali-dei-lavoratori-digitali-nel-contesto-urbano?fbclid=IwAR25Q1zxgT5n60BLt5f0-h1w7byx2jR-H_SAJKk0tGvu2XzVB11_UUKQNYM), visitato in data 21/01/2019.

sito del comune le dichiarazioni del sindaco assumono toni più pacati in cui vi è un appello alla sensibilità dei cittadini e un'apertura nei confronti delle aziende che, pur avendo preso parte alle trattative, non hanno successivamente aderito al progetto. Per il resto, nelle dichiarazioni del sindaco vi è una buona consapevolezza dei fenomeni della *gig economy* e del *food delivery*, che vengono descritti come mondi ancora inesplorati in cui è necessario intervenire. Inoltre, nelle dichiarazioni di Virginio Merola è possibile intuire la presa di posizione a favore dei *gig workers*, che devono essere tutelati e dotati di maggiori diritti, e contro quelle aziende che, mirando al profitto, tendono a sfruttare i lavoratori stessi. Per quanto riguarda l'analisi di Facebook, nella pagina ufficiale del sindaco di Bologna vi è un post<sup>25</sup> in cui, oltre ad indicare i diversi attori che hanno preso parte alla creazione e alla firma della “Carta dei diritti fondamentali del lavoro digitale nel contesto urbano”, Virginio Merola apre nuovamente alle aziende che non hanno firmato come gesto simbolico per difendere i diritti dei lavoratori.

In sostanza, la comunicazione senza mediazioni sui fenomeni della *gig economy* e del *food delivery* differisce di molto dalla comunicazione mediata: nei quotidiani i toni utilizzati erano spettacolarizzanti e descrivevano la situazione tra il sindaco e le aziende che non hanno firmato la Carta di Bologna come un vero e proprio scontro, in cui il comune chiedeva ai cittadini di boicottare le aziende. Nei canali comunicativi non mediati, invece, la situazione è diversa: i toni sono pacati ed il sindaco apre alle aziende non firmatarie in nome di una causa comune, cioè quella dei maggiori diritti e tutele per i lavoratori.

A proposito di Nicola Zingaretti, presidente della Regione Lazio, i canali di comunicazione analizzati sono la pagina Facebook ed il sito ufficiale di Nicola Zingaretti. Nel post<sup>26</sup> di Facebook dedicato alla proposta di legge della Regione Lazio, Zingaretti sostiene la necessità di una regolamentazione dell'economia digitale per “colmare un vuoto legislativo nazionale ormai insostenibile”<sup>27</sup> e promuove l'innovazione portata dall'economia digitale, che deve però fornire diritti e tutele ai lavoratori digitali, in modo che vi siano “meno disuguaglianze e meno lavoratori di serie B”<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup><https://www.facebook.com/virginioomerolasindaco/photos/a.197258116964881/1937127646311244/?type=3&theater>, visitato in data 21/01/2019.

<sup>26</sup> <https://www.facebook.com/nicolazingaretti/photos/a.90091374033/10156239089414034/?type=3&theater>, visitato in data 22/01/2019.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

Dunque, il presidente della Regione Lazio è ben coscio dei problemi legati all'inquadramento dei lavoratori della *gig economy*, e utilizza toni polemici per attaccare la classe politica nazionale nella sua interezza (non rivolgendosi, dunque, ad uno specifico schieramento politico), rea di non aver ancora fornito ai lavoratori adeguati strumenti di tutela. In generale, per Zingaretti “più innovazione deve voler dire più diritti”<sup>29</sup>. Analizzando il sito ufficiale di Nicola Zingaretti, vi sono tre “articoli” che riguardano la proposta di legge della Regione Lazio. Nel primo intervento<sup>30</sup>, Zingaretti risponde direttamente ad un articolo de Il Manifesto sulla possibile incostituzionalità della proposta di legge della Regione Lazio, dichiarando che la Regione andrà avanti sulla proposta per due motivi: il primo riguarda la possibile apertura a tutte le forze sociali, anche politiche, per la regolamentazione della *gig economy*. In questo caso, dunque, la proposta della Regione Lazio è vista come un tentativo di collaborazione con il governo centrale. Il secondo motivo, forse contraddittorio con il primo, è di natura politica. Secondo Zingaretti,

*La questione dei rider e della gig economy evidenzia in maniera eclatante l'incompletezza della proposta politica e normativa sui temi del mercato del lavoro. Generando peraltro una delle più grandi contraddizioni di questi tempi, che vede ciascuno di noi beneficiare come utente dei servizi dell'era digitale, ma che scarica i costi sociali e umani dell'innovazione sulle spalle del lato più debole della relazione: il lavoratore*<sup>31</sup>.

In sostanza, Zingaretti attacca la classe politica e, contemporaneamente, apre ad una collaborazione con il governo centrale. I toni utilizzati nell'intervento sono molto critici nei confronti dell'attuale mercato del lavoro dell'economia digitale, e il presidente si schiera apertamente con i *rider* e, in generale, con i *gig workers*. Nel secondo intervento<sup>32</sup>, dopo una breve introduzione su cosa siano *gig economy* e *food delivery*, vengono citati due eventi (la sentenza di primo grado del Tribunale di Torino e l'incidente al *rider* milanese) che servono ad illustrare ai cittadini quanto sia all'avanguardia la Regione Lazio con la sua proposta di legge a tutela dei lavoratori digitali. In questo caso, i toni utilizzati sono decisamente polemici, ma il bersaglio stavolta è rappresentato dalle piattaforme digitali che, secondo il presidente della Regione, sfruttano i lavoratori. Infatti, nell'intervento si afferma che “Siamo

---

<sup>29</sup> *Ibidem*.

<sup>30</sup> <https://www.nicolazingaretti.it/notizie/leggetutelarider/?fbclid=IwAR33Qd-irrk1ZsdXFDbn35ApARj-IIDpi3XvNAsnLaZpqwQXuABHUr-PpVI>, visitato in data 22/01/2019.

<sup>31</sup> *Ibidem*.

<sup>32</sup> [https://www.nicolazingaretti.it/notizie/tutela-per-chi-lavora-con-le-app/?fbclid=IwAR29fECfYvdKLCKhqASStZbSpCYuQFYyJNGuFIIDgP2qJ\\_seY0zYABRpdWMg](https://www.nicolazingaretti.it/notizie/tutela-per-chi-lavora-con-le-app/?fbclid=IwAR29fECfYvdKLCKhqASStZbSpCYuQFYyJNGuFIIDgP2qJ_seY0zYABRpdWMg), visitato in data 22/01/2019.

in presenza di una libertà e modernità solo apparenti: per certi aspetti- il cottimo selvaggio – si tratta del ritorno a una condizione da proletariato dickensiano”<sup>33</sup> e che “Non sono infatti ammissibili forme di “innovazione” che portano indietro, all’Ottocento, l’orologio della storia e delle relazioni sociali e industriali. Né è tollerabile che le piattaforme digitali diventino aree extraterritoriali in cui è consentito eludere la legge”<sup>34</sup>. Nei primi due interventi, dunque, vi è un attacco sia alla classe politica che alle aziende della *gig economy*, mentre è netta la presa di posizione a favore dei lavoratori digitali. Nel terzo ed ultimo intervento<sup>35</sup>, in cui vengono sommariamente descritti i contenuti della proposta di legge, Zingaretti si rivolge soprattutto agli elettori parlando di promesse mantenute e di passaggio dalle parole ai fatti.

L’intervento è dunque politico e decisamente impostato sullo stile della campagna elettorale, anche se non mancano le aperture al governo nazionale, dato che per il presidente della Regione Lazio la proposta di legge può rappresentare un contributo utile per il dibattito politico nazionale. In conclusione, anche per ciò che riguarda Nicola Zingaretti e la proposta di legge della Regione Lazio, la comunicazione non mediata differisce da quella mediata. Infatti, nei quotidiani orientati a sinistra (Repubblica e Manifesto) la proposta di legge, poi personalizzata attorno a Zingaretti e Di Maio, era vista come una sorta di competizione tra i due attori politici a chi per primo avrebbe legiferato in materia di *gig economy* e *food delivery*. Negli articoli analizzati nel capitolo precedente, è stato possibile osservare come i due quotidiani parlassero di “provocazione” del presidente della Regione Lazio nei confronti del Ministro del Lavoro, mentre nei canali di comunicazione non mediati non sono state riscontrate né provocazioni né tentativi di “gareggiare” da parte di Nicola Zingaretti. Al contrario, nelle dichiarazioni del governatore è possibile riscontrare un tentativo di apertura e collaborazione con il governo centrale.

In conclusione, le due iniziative politiche a livello locale analizzate si dimostrano sensibili ai temi della *gig economy* e del *food delivery*, soprattutto per ciò che riguarda le richieste avanzate dai *gig workers* in tema di maggiori diritti e maggiori tutele. Le due istituzioni proponenti (Comune di Bologna e Regione Lazio) e le due figure politiche che più le rappresentano, sono consapevoli e ben informate sull’evoluzione del mercato del lavoro, in particolare per

---

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> *Ibidem*.

<sup>35</sup> [https://www.nicolazingaretti.it/notizie/leggeriders/?fbclid=IwAR0iVPIkGH1eABW2tgGKe\\_ZIN0rCZMy13eQ6CZWtQhg1VVy3LkHApR7claQ](https://www.nicolazingaretti.it/notizie/leggeriders/?fbclid=IwAR0iVPIkGH1eABW2tgGKe_ZIN0rCZMy13eQ6CZWtQhg1VVy3LkHApR7claQ), visitato in data 22/01/2019.

ciò che riguarda l'economia digitale, e inquadrano perfettamente il cambiamento in atto all'interno del mondo della *gig economy* e del *food delivery* che, ormai, non possono più essere considerati come dei semplici "lavoretti". Inoltre, le due proposte avanzate servono, nelle intenzioni di Virginio Merola e Nicola Zingaretti, ad aprire un dibattito ad un livello politico superiore, cioè quello nazionale, che possa portare ad una regolamentazione uniforme su tutto il territorio italiano.

A proposito della politica nazionale, nel paragrafo successivo verranno analizzate le iniziative e le proposte dei partiti politici, prima e dopo le elezioni e durante la campagna elettorale per le elezioni politiche del 4 marzo 2018, e come la politica nazionale stessa percepisce e comunica i fenomeni della *gig economy* e del *food delivery*.

### *3.2. Comunicazione e iniziative della politica a livello nazionale*

Alle ultime elezioni politiche, quelle del 4 marzo 2018, i diversi schieramenti politici in competizione hanno presentato i loro programmi elettorali. Essi spaziavano su diverse tematiche, tra cui il lavoro. Il presente paragrafo analizza i programmi elettorali dei principali partiti che si sono presentati a livello nazionale e che, superando la soglia di sbarramento prevista dalla nuova legge elettorale, sono entrati in Parlamento, ottenendo seggi sia alla Camera che al Senato. I partiti oggetto d'analisi sono: MoVimento 5 Stelle, Lega Nord, Forza Italia, Fratelli d'Italia, Partito Democratico e Liberi e Uguali. Per dovere di completezza, poi, saranno analizzati i programmi di altri due partiti (che non hanno superato la soglia di sbarramento) vicini alle tematiche della difesa dei lavoratori e alla lotta per i diritti in generale: Potere al Popolo e +Europa.

Dopo aver osservato i programmi elettorali, con un focus specifico sul mondo della *gig economy* e del *food delivery*, verranno analizzate le eventuali proposte di legge presentate a livello nazionale, sia pre-elezioni che post-elezioni.

Il programma con cui il MoVimento 5 Stelle si è presentato alle elezioni politiche del 4 marzo 2018 è suddiviso in macro-aree che rappresentano diverse tematiche. Nel programma di sintesi del MoVimento, suddiviso in venti punti<sup>36</sup>, non vi sono accenni né alla *gig economy* né al *food delivery*. Il punto 2 del programma si limita a parlare di "smart nation:

---

<sup>36</sup> [https://dait.interno.gov.it/documenti/trasparenza/Doc/4/4\\_Prog\\_Elettorale.pdf](https://dait.interno.gov.it/documenti/trasparenza/Doc/4/4_Prog_Elettorale.pdf), visitato in data 26/11/2018.

nuovo lavoro e lavori nuovi”<sup>37</sup>. Invece, analizzando i programmi più dettagliati, sempre divisi in macro-categorie, nella sezione lavoro il MoVimento 5 Stelle fa un riferimento sia implicito che esplicito ai *gig workers*. Infatti, tra le proposte avanzate, ce n’è una dedicata al lavoro autonomo in cui il MoVimento ipotizza l’introduzione dell’equo compenso, cioè l’idea che la retribuzione debba essere proporzionale alla quantità e alla qualità del lavoro svolto, la riorganizzazione dell’iscrizione alla gestione separata INPS e la retribuzione in caso di malattia<sup>38</sup>. Ancora, al punto 3 del programma, denominato “salario minimo”, il M5S propone una retribuzione minima pari a 9 euro lordi l’ora (in generale, la retribuzione deve essere calcolata in modo che sia il 30% sopra la soglia di povertà calcolata dall’Istat). Il salario minimo deve essere applicato a tutti i lavoratori subordinati e parasubordinati con contratti di collaborazione coordinata e continuativa<sup>39</sup>.

Il punto 5, “contratti di lavoro”, fa esplicito riferimento ai lavoratori della *gig economy* e, dunque, del *food delivery*: la proposta del MoVimento è quella di individuare un “quadro normativo unitario da applicare ai dipendenti digitali o ai lavoratori della *gig economy*, nell’ambito del quale considerare, in particolare, l’applicazione di adeguati standard di protezione sociale e delle condizioni di lavoro, anche con riferimento a informazioni complete su diritti e obblighi, il corrispondente livello di protezione sociale e sull’identità del datore di lavoro”<sup>40</sup>. Dunque, nel programma politico elettorale del MoVimento 5 Stelle è presente più di una proposta di regolamentazione del mondo della *gig economy* e del *food delivery* in direzione di una maggiore uniformità tra i diversi operatori che agiscono sul mercato italiano, intesa soprattutto a favore dei *giggers* e dei *riders* dal punto di vista retributivo, contributivo e delle tutele in generale.

Per quanto riguarda l’altro partner dell’attuale esecutivo, la Lega nel suo “Programma di governo” delle elezioni politiche del 2018 non fa alcun accenno alla *gig economy*. Nella sezione “lavoro” del suo programma politico, la Lega propone un salario minimo indipendente dai contratti collettivi nazionali, sia per i lavoratori con contratti di collaborazione coordinata e continuativa che per i lavoratori con contratti di collaborazione occasionale<sup>41</sup>.

---

<sup>37</sup> *Ibidem*.

<sup>38</sup> <https://www.movimento5stelle.it/programma/wp-content/uploads/2018/02/Lavoro.pdf>, visitato in data 26/11/2018.

<sup>39</sup> *Ibidem*.

<sup>40</sup> *Ibidem*.

<sup>41</sup> <https://www.leganord.org/programma-politiche>, visitato in data 26/11/2018.

Naturalmente, i *giggers* ed i *riders* rientrano in queste categorie, ma nulla è stato proposto nel programma elettorale a favore di questi ultimi.

Analizzando la coalizione di centrodestra<sup>42</sup>, Forza Italia non ha redatto un vero e proprio programma politico a livello partitico. Infatti, “Un programma per l’Italia. Per la crescita, la sicurezza, le famiglie e la piena occupazione”<sup>43</sup> è un manifesto politico, voluto fortemente da Silvio Berlusconi, che ha coinvolto tutti i partiti della coalizione di centrodestra (Lega, Forza Italia, Fratelli d’Italia e Noi con l’Italia), sottoscritto e firmato dai leader stessi. In questo programma del centrodestra condiviso non vi è alcuna proposta riguardo la regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*. Anzi, analizzando il programma, nonostante nel nome del programma stesso vi sia la dicitura “per la piena occupazione”, non c’è traccia neanche di una macro-categoria dedicata al mondo del lavoro. L’unico riferimento si trova al punto 7, “Più sostegno alla famiglia”, in cui viene posto il vago obiettivo di “piena occupazione per i giovani attraverso stage, lavoro e formazione”<sup>44</sup>. In sostanza, Forza Italia ha presentato un programma politico decisamente sommario (e neanche personale, dato che gli altri hanno presentato un proprio programma pur avendo sottoscritto anche questo) in cui non si parla di economia digitale, *gig economy* e *food delivery*, cioè di un fenomeno che coinvolge e coinvolgerà in maniera sempre più importante l’occupazione giovanile, e non solo.

Fratelli d’Italia, oltre ad aver aderito al programma del centrodestra condiviso presentato da Forza Italia, ha redatto un proprio programma politico elettorale denominato “Il Movimento dei patrioti in 15 priorità”<sup>45</sup>. Dei 15 punti del programma, solo il punto 9, “sostegno a chi crea occupazione e al lavoro autonomo”, parla di “tutela delle professioni e valorizzazione del lavoro autonomo” e di “sistema unico di ammortizzatori sociali per tutti i lavoratori”<sup>46</sup>. Nessun accenno alla *gig economy* è presente nel programma di FdI, anche se è ipotizzabile che i *giggers* rientrino tra coloro che devono essere tutelati e valorizzati. In generale, nei programmi politici dei partiti di centrodestra non si parla in maniera esplicita

---

<sup>42</sup> Anche la Lega Nord faceva parte della “coalizione” di centrodestra, ma la legge *Rosatellum* non prevedeva la formazione di blocchi elettorali, dunque le alleanze elettorali erano perlopiù simboliche.

<sup>43</sup> [http://www.forza-italia.it/speciali/Programma\\_centrodestra\\_condiviso\\_10\\_PUNTI.pdf](http://www.forza-italia.it/speciali/Programma_centrodestra_condiviso_10_PUNTI.pdf), visitato in data 26/11/2018.

<sup>44</sup> *Ibidem*.

<sup>45</sup> <http://www.fratelli-italia.it/programma.pdf>, visitato in data 26/11/2018.

<sup>46</sup> *Ibidem*.

né di *gig economy* né di *food delivery*, nonostante i lavoratori del settore (cfr. cap.1 par. 2) rappresentino, in linea teorica, una buona fetta di elettorato.

Spostando l'attenzione sugli schieramenti di centrosinistra<sup>47</sup>, i partiti oggetto d'analisi sono il Partito Democratico, Liberi e Uguali (i quali hanno superato la soglia di sbarramento e sono entrati in Parlamento), +Europa e Potere al Popolo (che non hanno superato la soglia prevista dalla legge elettorale).

Il Partito Democratico ha presentato un programma denominato “Più forte. Più giusta. L'Italia”<sup>48</sup>. All'interno dell'articolato programma, nella sezione dedicata al lavoro, viene fatto esplicito riferimento al *food delivery*, ma non alla *gig economy*. Infatti, nella proposta programmatica del PD vi era l'idea di introdurre il salario minimo universale (proposta analoga a quella presentata da MoVimento 5 Stelle e Lega Nord) da far applicare a tutte le imprese che non basano la contrattualizzazione dei propri impiegati sui contratti collettivi nazionali. Secondo le intenzioni del Partito Democratico, il salario minimo legale avrebbe dovuto agire come “forma di tutela per i giovani che la sera consegnano pizze a 5 euro l'ora”<sup>49</sup>. Dunque, il PD fa menzione dei *riders* del *food delivery* nel proprio programma elettorale, anche se lo fa in maniera semplificata, retorica e confusionaria, senza argomentare riguardo al più vasto ambiente della *gig economy*. I *riders*, infatti, rappresentano solo l'1% dei *giggers*. Dunque, a livello comunicativo, è possibile ipotizzare che il PD abbia confuso i due settori, considerando *riders* e *giggers* come se fossero la stessa cosa.

Liberi e Uguali fa riferimento alla *gig economy*, ma non in maniera dettagliata. Infatti, nel lungo e articolato programma elettorale del partito vi sono due sezioni dedicate al mondo del lavoro, denominate “Il lavoro. Quello buono” e “Dignità e diritti per tutti i lavoratori”<sup>50</sup>. In particolare, Liberi e Uguali vuole inquadrare giuridicamente le nuove forme di lavoro (cioè quelle della *gig economy*), considerate a metà strada tra lavoro subordinato e autonomo. Il superamento di questa anomalia dovrebbe avvenire attraverso l'introduzione di maggiori tutele e del salario minimo garantito<sup>51</sup>.

---

<sup>47</sup> Non si può parlare di coalizione di centrosinistra alle elezioni politiche del 4 marzo 2018. Infatti, solo Partito Democratico e +Europa hanno corso insieme, mentre Liberi e Uguali e Potere al Popolo si sono presentati separatamente. Inoltre, Liberi e Uguali rappresentava la fusione di tre liste: Sinistra Italia, Possibile e Articolo 1-Movimento Democratico e Progressista.

<sup>48</sup> [http://ftp.partitodemocratico.it/programma2018/PD2018-programmaA4\\_5feb.pdf](http://ftp.partitodemocratico.it/programma2018/PD2018-programmaA4_5feb.pdf), visitato in data 26/11/2018.

<sup>49</sup> *Ibidem*.

<sup>50</sup> <http://liberieuguali.it/programma/#lavoro>, visitato in data 26/11/2018.

<sup>51</sup> *Ibidem*.

Per ciò che riguarda i partiti che non hanno superato la soglia di sbarramento, meritano particolare attenzione i programmi elettorali di due schieramenti, +Europa e Potere al Popolo.

+Europa, coalizzato con Partito Democratico, Civica Popolare e Insieme, ha presentato un programma elettorale suddiviso in otto macro-categorie. Tra queste vi è la sezione dedicata al lavoro, nella quale il partito di Emma Bonino prevede “forme di tutela retributiva per quei lavoratori esclusi dalla contrattazione collettiva mediante un minimo retributivo legato al contratto di riferimento stabilito dalle parti sociali”<sup>52</sup>. Dunque, il riferimento ai lavoratori della *gig economy* è presente, anche se implicitamente, ed è coerente con quanto proposto nel programma del Partito Democratico. La proposta, però, è vaga e non entra nel dettaglio.

Potere al Popolo, partito nato poco prima delle elezioni dalle realtà e dalle esperienze dei centri sociali italiani, si schiera a sinistra dello scacchiere politico. Esso non si è schierato con nessuna forza politica, scegliendo dunque di correre da solo. Nel suo programma, diviso in quindici punti, c’è una sezione dedicata al lavoro, denominata “Per i diritti delle lavoratrici e dei lavoratori, per il diritto al lavoro”<sup>53</sup>. In questa sezione è presente un riferimento ai lavoratori della *gig economy* e del *food delivery*, dato che PaP parla di regolamentazione di “false” partite IVA che “nascondono lavori subordinati pagati con salari da fame e senza alcun diritto”<sup>54</sup>. La dichiarazione di Potere al Popolo tende alla generalizzazione e non entra nel dettaglio della questione. Infatti, in questa sezione del programma si assiste ad un attacco indistinto a tutto il sistema capitalistico, reo di sfruttare tutti i lavoratori e le lavoratrici.

In conclusione di questa analisi, i partiti che fanno riferimento alla *gig economy* e/o al *food delivery* sono cinque: MoVimento 5 Stelle, Partito Democratico e Liberi e Uguali, +Europa e Potere al Popolo. Il che non dovrebbe sorprendere, dato che il MoVimento 5 Stelle attinge dai voti dei giovani disoccupati o con scarse condizioni lavorative, mentre PD, LeU, +Europa e PaP rimangono tradizionalmente ancorati ai valori della sinistra, cioè quelli della difesa dei diritti dei lavoratori. Nelle proposte programmatiche osservate vi sono elementi comuni come l’inquadramento normativo dei nuovi lavori della *gig economy*, l’aumento delle

---

<sup>52</sup> <https://pueuropa.eu/programma/lavoro/>, visitato in data 26/11/2018.

<sup>53</sup> <https://poterealpopolo.org/potere-al-popolo/programma/>, visitato in data 26/11/2018.

<sup>54</sup> *Ibidem*.

tutele dei *riders*, l'introduzione dell'equo compenso e del salario minimo. I programmi risultano comunque poco dettagliati, nonostante la *gig economy* in Italia coinvolga un alto numero di lavoratori. In sostanza, il dibattito politico e le azioni comunicative dei partiti politici non sono ancora proiettati su questo tema di recente nascita e sviluppo. *Gig economy* e *food delivery*, per ora, sembrano non poter dettare l'agenda del dibattito. Infatti, come visto in precedenza (cfr. cap. 2), l'attenzione sul tema è stata posta solo in alcuni casi, prevalentemente sentenze e casi di cronaca che riguardavano l'integrità fisica dei *riders*.

Dopo aver osservato i programmi politici dei partiti che si sono presentati alle elezioni politiche del 4 marzo 2018, l'analisi verte sulle proposte di legge, a livello di Camera e Senato, ove disponibili, riguardanti i temi della *gig economy* e del *food delivery*. Nell'analisi verranno osservate sia le proposte pre-elezioni 4 marzo 2018 che le proposte post-elezioni. L'analisi delle proposte serve a verificare come la politica comunica e percepisce i due fenomeni oggetto del presente lavoro di tesi.

Per ciò che riguarda i due partiti della compagine governativa, non si segnalano proposte di legge da parte dei parlamentari della Lega Nord, né prima né dopo le elezioni, mentre per quanto concerne il MoVimento 5 Stelle, soprattutto nella persona di Luigi Di Maio, attuale Ministro del Lavoro e dello Sviluppo Economico, c'è stata la proposta di inserire le tutele per i *riders* nel cosiddetto Decreto Dignità<sup>55</sup>. Le vicende del Decreto Dignità, in relazione al mondo del *food delivery*, che meritano particolare attenzione, verranno analizzate successivamente (cfr. 3.3.).

Il centrodestra, rappresentato da Forza Italia e Fratelli d'Italia, non ha presentato proposte di legge in materia di *gig economy*, né nella precedente legislatura né in quella attuale, dimostrandosi dunque non interessato a trattare questa tematica. Infatti, già dall'analisi dei programmi elettorali non emergevano segnali d'interesse per l'argomento, probabilmente perché i lavoratori della *gig economy* non rappresentano un bacino elettorale contendibile da parte del centrodestra.

Invece, coerentemente con i loro programmi elettorali, i partiti di centrosinistra si sono dimostrati i più attivi dal punto di vista delle iniziative legislative.

In ordine cronologico, si segnalano tre proposte di legge presentate sulla regolamentazione della *gig economy*: la proposta di legge n°4283 presentata nel febbraio 2017

---

<sup>55</sup> <https://www.lettera43.it/it/articoli/politica/2018/07/20/decreto-dignita-testo/222089/>, visitato in data 26/11/2018.

da Giorgio Airaudò, deputato di Sinistra Italiana; la proposta di legge n°2934 presentata nell'ottobre 2017 da Pietro Ichino, senatore del Partito Democratico; la proposta di legge n°862 presentata nel luglio 2018 da Luca Pastorino, deputato di Liberi e Uguali.

La proposta di legge presentata da Giorgio Airaudò<sup>56</sup> si apre con un'introduzione in cui viene spiegata la differenza tra *sharing economy* e *gig economy* (cfr. cap. 1) in maniera esaustiva e dettagliata. Inoltre, nel parlare di *gig economy*, la proposta di legge fa riferimento a tutte le sfaccettature e le tipologie lavorative di questo ambiente, tra cui il settore del *food delivery*. La proposta di legge entra poi nel dettaglio, argomentando sulle paghe dei *riders*, le (mancate) tutele e le tipologie contrattuali che le aziende applicano ai fattorini. L'obiettivo del progetto di legge è quello di inquadrare giuridicamente i *gig workers*, introducendo diritti e tutele per questi ultimi, attraverso alcune proposte: equiparazione tra contratti di collaborazione occasionale e contratti di collaborazione coordinata e continuativa, eliminazione della durata massima dei contratti di collaborazione occasionale, in modo tale da togliere *giggers* e *riders* da situazioni di precarietà e riorganizzazione dei turni per consentire ai lavoratori gli adeguati tempi di riposo. La proposta di legge del deputato Airaudò altro non è che la modifica di alcuni articoli del decreto legislativo n°81/2015 (il cosiddetto *Jobs Act* del governo Renzi). In sostanza, la proposta di legge inquadra molto bene i fenomeni della *gig economy* e del *food delivery* e cerca di andare incontro alle richieste dei *riders*, le quali saranno successivamente analizzate (cfr. cap. 4).

Il disegno di legge n°2934, presentato il 5 ottobre 2017 dal senatore del PD Pietro Ichino, denominato "Disposizioni in materia di lavoro autonomo mediante piattaforma digitale"<sup>57</sup>, inizia con una relazione introduttiva sulla situazione delle nuove tecnologie. Nella relazione vi è una corretta e chiara distinzione tra *gig economy* e *food delivery*, i quali hanno simili modalità di lavoro ma diverse logiche. Naturalmente, vengono illustrate le situazioni contrattuali e la mancanza di tutele e indennità per *giggers* e *riders* che godono di uno status lavorativo ambiguo e difficilmente inquadrabile dal punto di vista giuridico. L'obiettivo del disegno di legge è duplice: istituire uno standard retributivo minimo ed assicurare le protezioni minime per i lavoratori dal punto di vista contributivo e mutualistico. Il disegno di legge vuole modificare alcuni articoli della legge n°81/2017 (denominata *Jobs Act del lavoro autonomo*), la

---

<sup>56</sup> [http://documenti.camera.it/\\_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0050130.pdf](http://documenti.camera.it/_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0050130.pdf), visitato in data 26/11/2018.

<sup>57</sup> <http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/17/DDLPRES/0/1059435/index.html?stampa=si&spart=si&toc=no>, visitato in data 26/11/2018.

quale è un'integrazione del già citato *Jobs Act*. Anche in questo disegno di legge si assiste ad un inquadramento chiaro e consapevole della *gig economy* e del *food delivery*, e le proposte stesse vanno in direzione delle richieste dei lavoratori.

L'ultima proposta di legge, presentata nell'attuale legislatura, è la n°862, ed è opera del deputato di Liberi e Uguali Luca Pastorino<sup>58</sup>. La proposta di legge è denominata "Modifiche al Decreto Legislativo 15 Giugno 2015, n°81 e nuove disposizioni in materia di Lavoro Digitale, Salario Orario Minimo ed Equo Compenso"<sup>59</sup>. Come si nota dal titolo, la proposta di legge è un tentativo di modifica del *Jobs Act*. La relazione introduttiva si apre facendo riferimento alle notizie di cronaca riguardo agli incidenti accorsi ai *riders* del *food delivery* (dunque, non vi è una distinzione tra *gig economy* e *food delivery*). La proposta di legge è decisamente completa e dettagliata e dimostra grande sensibilità nei confronti dei *riders*, ma al tempo stesso è molto ideologica, dato che punta alla distinzione e alla lotta tra capitale e lavoro. A livello strutturale, la proposta di legge è divisa in due parti: la prima sembra specificamente dedicata ai *riders*, mentre la seconda apre a tutto ciò che riguarda la *gig economy*. Le proposte della prima parte riguardano: il riconoscimento del rapporto di subordinazione dei *riders* nei confronti delle aziende e la relativa applicazione del contratto collettivo nazionale; in mancanza del contratto collettivo, viene ipotizzata l'introduzione di una retribuzione minima su base oraria, la quale non può essere inferiore al salario minimo; il riconoscimento del diritto al lavoratore dell'assicurazione per l'invalidità e gli infortuni; la riorganizzazione dei turni di lavoro su base settimanale, tenendo anche conto dei tempi di riposo. Nella seconda parte della proposta di legge (denominata "Disposizioni in materia di equo compenso per lavoratori cd. Autonomi"<sup>60</sup>) viene ipotizzata l'introduzione dell'equo compenso, che non deve essere inferiore alla retribuzione minima prevista dai contratti collettivi nazionali. La proposta di legge presentata dal deputato Pastorino risulta, tra quelle analizzate, la più completa e strutturata, dato che prevede diritti e tutele per i *giggers* in generale e per i *riders* nello specifico. La proposta di legge di Luca Pastorino rientra nel più grande progetto denominato Giustapaga<sup>61</sup>, un portale web promosso da Giuseppe Civati,

---

<sup>58</sup> Luca Pastorino è stato eletto con Liberi e Uguali e fa parte dell'omonimo gruppo parlamentare. La sua militanza è però riconducibile a Possibile, partito il cui leader era Giuseppe Civati.

<sup>59</sup> <http://www.giustapaga.it/wp-content/uploads/2018/07/PROPOSTA-DI-LEGGE-Gig-Economy-1.pdf>, visitato in data 26/11/2018.

<sup>60</sup> *Ibidem*.

<sup>61</sup> <http://www.giustapaga.it/>, visitato in data 26/11/2018.

ex leader di Possibile, in cui vengono raccolte informazioni ed esperienze sul mondo del lavoro digitale.

Sempre a livello di attività parlamentare, è opportuno segnalare il sito ufficiale che raccoglie le attività dei parlamentari del Partito Democratico<sup>62</sup>: la pagina web raccoglie tutte le dichiarazioni e gli interventi effettuati dai deputati del PD nelle sedi istituzionali. Cercando i termini “*gig economy*” e “*food delivery*”, vi sono nove articoli in cui i deputati chiedono a gran voce che il governo Conte intervenga in favore di una chiara regolamentazione dei *giggers* e dei *riders* nel quadro di contratti uniformi, diritti e tutele. Per ciò che riguarda gli altri partiti presenti in Parlamento, non risultano attività simili a quella promossa dal Partito Democratico.

In conclusione, dei programmi politici analizzati solo i partiti di sinistra e centrosinistra (con l’eccezione del MoVimento 5 Stelle) si sono occupati della questione dei *riders* e della *gig economy* in generale. Passando dalle parole (i programmi elettorali) ai fatti (le proposte di legge), risultano solo tre proposte, tutte provenienti dal centrosinistra, di cui due pre-elezioni del 4 marzo 2018 e una, presentata da Luca Pastorino, post-elezioni. Riguardo all’iter delle proposte, le prime due sono ancora in attesa di discussione in Commissione Lavoro, mentre la terza è in attesa della prima lettura alla Camera. Inoltre, le proposte di legge presentate sono state poco discusse anche dal punto di vista mediatico. Infatti, sono pochi gli organi di stampa che riportano la notizia (ed i successivi sviluppi) della presentazione delle proposte.

L’unica proposta che è stata realmente al centro dell’attenzione politica e mediatica (cioè l’unica proposta che ha realmente dettato l’agenda del dibattito pubblico) è legata al cosiddetto “decreto Dignità”, promosso e voluto dal Ministro del Lavoro Luigi di Maio, che verrà analizzato nel paragrafo successivo. L’attenzione si concentra sul “decreto Dignità” e sulla figura di Luigi Di Maio e per due motivi: 1) come vedremo, il decreto rappresenta il tentativo che più si è avvicinato all’obiettivo della regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*; 2) come visto nel precedente capitolo, sono state molte le sollecitazioni da parte degli organi di informazione nei confronti di Luigi Di Maio che, personalizzando la questione, grazie soprattutto alla carica ministeriale di cui gode, si è fatto carico della questione della regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*. Oltre al

---

<sup>62</sup> <https://www.deputatipd.it/>, visitato in data 26/11/2018.

decreto, verranno anche analizzate tutte le occasioni di incontro tra Luigi Di Maio e gli attori della *gig economy* e del *food delivery* (aziende, lavoratori, istituzioni e sindacati) in cui, alla fine, tutto si è risolto con un nulla di fatto.

### 3.3. Il “decreto Dignità” e gli altri tentativi di regolamentazione

Come visto nel capitolo precedente, gli articoli analizzati, oltre alla descrizione degli eventi, vedono nella maggior parte dei casi una sollecitazione nei confronti del governo centrale, in particolare nei confronti del Ministro del Lavoro Luigi Di Maio, per una regolamentazione a livello nazionale della *gig economy* e del *food delivery*. Le sollecitazioni sono rinvenibili soprattutto per ciò che riguarda gli eventi legati a proposte di legge e iniziative a livello locale (come la Carta di Bologna e la proposta di legge della Regione Lazio), proposte provenienti dalle piattaforme digitali (come la Carta dei Valori del *food delivery* presentata da Foodora, Foodracers, Moovenda e Prestofood) e sentenze che hanno dettato l’agenda del dibattito pubblico e politico. Tutte le richieste facevano riferimento a possibili incontri e “tavoli” di contrattazione tra Luigi Di Maio e gli altri attori (organizzazioni sindacali, organizzazioni dei *riders* e aziende del *food delivery*) e al possibile inserimento di un articolo a favore dei *gig workers* all’interno del decreto legge n°87 del 12 luglio 2018, denominato “Disposizioni urgenti per la dignità dei lavoratori e delle imprese”<sup>63</sup> o, come ribattezzato dallo stesso Luigi Di Maio e dai media italiani, “decreto Dignità”.

Dal punto di vista dei contenuti, il decreto è composto da 15 articoli, suddivisi in 5 capi: 1) Misure per il contrasto al precariato; 2) Misure per il contrasto alla delocalizzazione e la salvaguardia dei livelli occupazionali; 3) Misure per il contrasto alla ludopatia; 4) Misure in materia di semplificazione fiscale; 5) Disposizioni finali e di coordinamento. Dei capi sopra citati, quello in cui *gig economy* e *food delivery* avrebbero dovuto trovare spazio è il Capo I. Infatti, nei 5 articoli dedicati al contrasto del precariato vi sono modifiche al decreto legislativo n°81/2015 (il cosiddetto *Jobs Act*) per ciò che riguarda la disciplina dei contratti di lavoro a tempo determinato e la disciplina della somministrazione di lavoro<sup>64</sup>, mentre non sono rinvenibili articoli che modificano la disciplina del contratto di collaborazione coordinata e continuativa e, dunque, dei rapporti di lavoro di tipo autonomo.

---

<sup>63</sup> <http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2018/07/13/18G00112/sg>, visitato in data 23/01/2019.

<sup>64</sup> *Ibidem*.

Quella del “decreto Dignità” è, dunque, un’occasione mancata di regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*, ed è in contrasto con ciò che il MoVimento 5 Stelle aveva annunciato in campagna elettorale tramite il suo programma, cioè l’individuazione di un

*Quadro normativo unitario da applicare ai dipendenti digitali o ai lavoratori della gig economy, nell’ambito del quale considerare, in particolare, l’applicazione di adeguati standard di protezione sociale e delle condizioni di lavoro, anche con riferimento a informazioni complete su diritti e obblighi, il corrispondente livello di protezione sociale e sull’identità del datore di lavoro*<sup>65</sup>.

Eppure, le premesse per una normativa erano presenti, dato che lo stesso MoVimento 5 Stelle, nelle prime stesure del “decreto Dignità”, aveva inserito una bozza<sup>66</sup> correttiva riguardante proprio la *gig economy* ed il *food delivery*. In particolare, la bozza correttiva, denominata “Norme in materia di lavoro subordinato anche tramite piattaforme digitali, applicazioni e algoritmi”, era composta da 7 articoli, i quali sarebbero dovuti rientrare nel Capo I del decreto, cioè quello riguardante la lotta alla precarietà. In particolare, l’articolo 1 prevedeva il riconoscimento del rapporto di subordinazione per i *gig workers*, a dispetto della sentenza di primo grado del Tribunale di Torino, che avrebbe dovuto superare quella situazione di ambiguità, sospesa tra l’autonomia e la subordinazione. Infatti, secondo l’articolo 1 della bozza correttiva,

*È considerato prestatore di lavoro subordinato [...] chiunque si obblighi, mediante retribuzione, a collaborare nell’impresa, prestando il proprio lavoro intellettuale o manuale, alle dipendenze e secondo le direttive, almeno di massima e anche se fornite a mezzo di applicazioni informatiche [...] pure nei casi nei quali non vi sia la predeterminazione di un orario di lavoro e il prestatore sia libero di accettare la singola prestazione richiesta (art. 1 c. 1)*<sup>67</sup>.

Inoltre,

*È subordinata anche la prestazione di attività chiesta e remunerata direttamente da un terzo e resa personalmente nei suoi confronti qualora il datore di lavoro, anche per il tramite di programmi informatici o applicazioni digitali a scopo di lucro, realizzi un’intermediazione tra lavoratore e terzo, altresì stabilendo o influenzando in modo determinante le condizioni e la remunerazione dello scambio. La natura subordinata resta ferma anche nell’ipotesi in cui il lavoratore renda la prestazione impiegando beni e strumenti nella propria disponibilità (art. 1 c. 2)*<sup>68</sup>.

---

<sup>65</sup> <https://www.movimento5stelle.it/programma/wp-content/uploads/2018/02/Lavoro.pdf>, visitato in data 26/11/2018.

<sup>66</sup> [https://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/\\_Oggetti\\_Embedded/Documenti/2018/06/18/finale%20Articolato\\_Strutturale\\_Riders\\_ulteriore%20revisione%2017%20giugno.pdf?uid=AEkcvG8E](https://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/_Oggetti_Embedded/Documenti/2018/06/18/finale%20Articolato_Strutturale_Riders_ulteriore%20revisione%2017%20giugno.pdf?uid=AEkcvG8E), visitato in data 23/01/2019.

<sup>67</sup> *Ibidem*.

<sup>68</sup> *Ibidem*.

Anche nel campo dei diritti e delle tutele, la bozza correttiva avrebbe permesso una regolamentazione all'avanguardia, uniforme e diffusa su tutto il territorio sulla falsariga della Carta di Bologna e della proposta di legge della Regione Lazio. Infatti, all'articolo 2 veniva introdotto l'equo compenso:

*Ai prestatori di lavoro deve essere applicato un trattamento economico complessivo proporzionato alla quantità e alla qualità del lavoro prestato e comunque non inferiore ai minimi previsti dal contratto collettivo applicabile all'attività prestata, o, in mancanza, ai minimi previsti, per prestazione analoghe, dalla contrattazione collettiva nazionale del settore o della categoria più affine (art. 2 c. 1)<sup>69</sup>.*

Nell'articolo 3 veniva espressamente proibito il divieto della retribuzione a cottimo, mentre l'articolo 5 introduceva una serie di tutele per i *gig workers*, come ad esempio il versamento dei contributi, l'indennità di malattia e il diritto alle ferie. In generale, i primi sei articoli della bozza correttiva del “decreto Dignità” riguardano tutti i lavoratori della *gig economy*, mentre il settimo ed ultimo articolo è rivolto specificamente ai lavoratori del settore del *food delivery*: nell'articolo 7 si afferma che

*Alla consegna di pasti a domicilio si applicano le disposizioni precedenti e le norme legislative in tema di lavoro subordinato se le prestazioni sono espletate nell'ambito di apposita organizzazione apprestata dal committente [...] ancorché i mezzi di locomozione siano del prestatore e questi abbia facoltà di determinare l'ordine di precedenza delle consegne (art. 7)<sup>70</sup>.*

In sostanza, la bozza proposta dal Movimento 5 Stelle, se fosse stata inserita nel “decreto Dignità”, avrebbe permesso la regolamentazione a livello nazionale della *gig economy* e del *food delivery* attraverso il riconoscimento del rapporto di subordinazione dei *gig workers* e l'introduzione di diritti e tutele alla stregua di tutti gli altri lavoratori, in linea, dunque, con le richieste dei *riders* e le iniziative a livello locale e in contrasto con il *modus operandi* delle aziende e con la sentenza di primo grado del Tribunale di Torino.

Il mancato inserimento della bozza all'interno del testo finale del “decreto Dignità” potrebbe essere imputabile alla serie di incontri tra le aziende del *food delivery* e le istituzioni, in particolare con il Ministro del Lavoro Luigi Di Maio. Infatti, la bozza correttiva è stata presentata il 17 giugno 2018, cioè all'indomani del primo incontro<sup>71</sup> tra Di Maio e alcune aziende del *food delivery* (Glovo, Deliveroo, Justeat e Foodora). Nel tavolo di contrattazione organizzato da Luigi Di Maio con le aziende sopra citate, le aziende stesse non hanno

---

<sup>69</sup> *Ibidem*.

<sup>70</sup> *Ibidem*.

<sup>71</sup> <https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-06-18/riders-contratto-salario-minimo-all-indennita-cosa-prevede-decreto-maio-bozza-102608.shtml?uuid=AEP8qB8E>, visitato in data 23/01/2019.

espresso soddisfazione per la bozza presentata e hanno paventato una possibile uscita dal mercato italiano. Nonostante le “minacce” avanzate dalle aziende, Luigi Di Maio non sembrava voler arretrare dalla sua posizione e della bozza presentata, dichiarando che, in caso di un mancato accordo durante il tavolo di contrattazione, il governo sarebbe comunque intervenuto inserendo la bozza correttiva all’interno del “decreto Dignità”. Come riporta, però, Il Foglio<sup>72</sup> in questo incontro non vi è stata alcuna discussione riguardo la bozza redatta dal MoVimento 5 Stelle, e il Ministro Di Maio ha preferito rimandare il tavolo di contrattazione con le aziende.

Il secondo incontro<sup>73</sup> tra Di Maio e le aziende, tenutosi il 2 luglio 2018, vede una novità rispetto all’incontro precedente, cioè la proposta della “Carta dei Valori del *food delivery*”, presentata da Foodora, Foodracers, Moovenda e Prestofood e analizzata dal punto di vista mediatico nel capitolo precedente. La Carta dei Valori presentata dalle aziende, e discussa al tavolo di contrattazione, non ha incontrato il parere favorevole né del Ministro del Lavoro né delle associazioni dei *riders* a causa del mancato riconoscimento del rapporto di subordinazione: infatti, nella Carta dei Valori, che rispondeva alle richieste dei *riders* per ciò che concerne diritti e tutele e ricalcava parte della bozza correttiva proposta dal MoVimento 5 Stelle, il contratto di lavoro proposto era di collaborazione coordinata e continuativa e forniva ai *riders* uno status di lavoratore parasubordinato, mentre le associazioni e il Ministro Di Maio erano propensi ad un rapporto di subordinazione. Dunque, anche il secondo incontro tra aziende, associazioni dei lavoratori e ministro si è risolto con un nulla di fatto, con la differenza che nel primo incontro erano state le aziende a rifiutare le richieste del ministro e dei *riders*, mentre nel secondo incontro sono stati i *riders* ed il ministro a rifiutare le richieste avanzate dalle aziende del *food delivery*.

Il ministro Di Maio, alla luce del mancato raggiungimento di un accordo comune, ha preferito rimandare ad un terzo incontro<sup>74</sup>, che si è tenuto il 26 luglio 2018. Anche in questo tavolo di contrattazione, l’oggetto della discordia tra aziende, ministro e *riders* ha riguardato il rapporto di subordinazione dei *riders*. In questo incontro, però, non sono state presentate

---

<sup>72</sup> <https://www.ilfoglio.it/economia/2018/06/20/news/compromessi-first-sui-rider-il-cambiamento-puo-attendere-201343/>, visitato in data 23/01/2019.

<sup>73</sup> <https://www.ilfoglio.it/politica/2018/07/02/news/sui-rider-di-maio-prende-tempo-203448/>, visitato in data 23/01/2019.

<sup>74</sup> <https://www.ilfoglio.it/politica/2018/07/26/news/per-di-maio-i-rider-possono-aspettare-se-ne-riparla-a-settembre-207662/>, visitato in data 24/01/2019.

nuove proposte e, come riporta Il Foglio<sup>75</sup>, il ministro Di Maio ha preferito farsi da parte per far condurre le trattative ai tecnici del Ministero del Lavoro, lasciando anche intravedere un cambiamento di rotta per quanto riguarda il rapporto di lavoro: se, infatti, nei primi incontri e nelle dichiarazioni ufficiali del ministro (cfr. infra) le intenzioni erano quelle di non cedere sul riconoscimento dello status di lavoratori subordinati, nel terzo incontro Di Maio “nel corso della contrattazione ha spostato l’asticella delle priorità sulle tutele, abbandonando le pretese sull’inquadramento lavorativo”<sup>76</sup>. Anche il terzo incontro, come i precedenti, non ha portato a nessun accordo tra gli attori in gioco, rimandando il tutto ad un quarto incontro, tenutosi in data 11 settembre 2018.

Nel quarto incontro<sup>77</sup>, a cui hanno preso parte sindacati, *riders*, aziende e tecnici del Ministero del Lavoro, la discussione si è interamente concentrata su diritti e tutele dei lavoratori, tralasciando dunque l’aspetto dell’inquadramento del rapporto di lavoro, ancora in bilico tra autonomia e subordinazione. In sostanza, nell’arco dei quattro incontri, quello che era il caposaldo del governo (nella persona di Luigi Di Maio) e dei fattorini, cioè l’introduzione di una legge in cui venisse riconosciuto il rapporto di subordinazione tra piattaforme digitali e *riders*, è stato messo sempre più da parte per lasciare spazio esclusivamente ad una contrattazione incentrata su diritti e tutele, a prescindere dell’inquadramento giuridico del rapporto di lavoro. Anche il quarto incontro non ha portato ad un accordo collettivo, e la questione, inizialmente, era stata rinviata a fine settembre 2018.

In realtà, quello dell’11 settembre 2018 è stato il quarto ed ultimo incontro tra governo e parti sociali per la contrattazione e la successiva regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*, perché l’incontro di fine settembre non è mai avvenuto e, ad oggi, non si hanno notizie di nuove convocazioni di tavoli di contrattazione da parte del Ministero del Lavoro. Come si vedrà (cfr. cap. 4), il mancato proseguimento delle trattative tra governo e aziende ha portato a forti proteste da parte dei *riders* che, come riporta Linkiesta<sup>78</sup>, parlano di propaganda, annunci e promesse da parte del governo: “Sino ad oggi ora quello che abbiamo visto sono stati solo grandi promesse e annunci, disegni di legge in grado di

---

<sup>75</sup> *Ibidem*.

<sup>76</sup> *Ibidem*.

<sup>77</sup> [https://www.ilmessaggero.it/economia/economia\\_e\\_finanza/riders\\_tutele\\_orario\\_di\\_lavoro\\_equo\\_compenso-3966748.html](https://www.ilmessaggero.it/economia/economia_e_finanza/riders_tutele_orario_di_lavoro_equo_compenso-3966748.html), visitato in data 24/01/2019.

<sup>78</sup> <https://www.linkiesta.it/it/article/2018/10/24/riders-tavolo-trattativa-scomparso-di-maio/39866/>, visitato in data 24/01/2019.

risolvere i nostri problemi poi messi da parte perché intaccavano gli interessi di Lega e Confindustria”<sup>79</sup>. Anche Next, organo di informazione online, dedica un articolo<sup>80</sup> dai toni polemici nei confronti del Ministro del Lavoro, in cui si ripercorre l’iter della mancata regolamentazione di *gig economy* e *food delivery*.

Come visto in precedenza, gli organi di informazione, riguardo alla Carta dei Valori del *food delivery*, alla Carta di Bologna e alla proposta di legge della Regione Lazio, non hanno avanzato richieste al governo in generale, ma hanno personalizzato la questione attorno al Ministro del Lavoro Luigi Di Maio. Il perché di questa scelta da parte dei quotidiani cartacei e degli organi di informazione online è individuabile nella comunicazione ufficiale (cioè non mediata e che proviene direttamente dalla pagina Facebook del ministro) di Luigi Di Maio.

Infatti, in uno dei suoi primi post<sup>81</sup> su Facebook dopo il giuramento e l’insediamento al ministero del Lavoro, Di Maio ha compiuto un gesto politico dalla connotazione fortemente simbolica:

*Mi sono insediato al ministero del Lavoro e come primo atto ho voluto incontrare i rider, una categoria di nuovi lavoratori, simbolo di una generazione abbandonata che non ha né tutele e a volte nemmeno un contratto. Dobbiamo garantire loro l’assicurazione ed una paga minima dignitosa*<sup>82</sup>.

Dunque, la questione è stata personalizzata dalla stampa perché lo stesso Luigi Di Maio si è fatto carico della regolamentazione relativa alla *gig economy* e al *food delivery*, generando quella che viene definita una *issue* riflessa, cioè tematiche che “partiti e candidati creano ed elaborano in proprio e verso le quali cercano di convogliare l’attenzione dei media informativi”.<sup>83</sup> Le dichiarazioni del ministro Di Maio, datate 4 giugno 2018 (cioè due settimane prima dell’incontro del 18 giugno), vedono l’utilizzo di toni drammatici per ciò che riguarda la descrizione dei *rider*s (simbolo di una generazione abbandonata) e denotano una situazione di necessità e urgenza sul quale è necessario intervenire il prima possibile attraverso una legge uniforme a livello nazionale. Nel secondo post<sup>84</sup>, datato 18 giugno 2018 e dedicato interamente al primo incontro tra ministro, aziende, sindacati e lavoratori, le dichiarazioni di Luigi Di Maio sono le seguenti:

---

<sup>79</sup> *Ibidem*.

<sup>80</sup> <https://www.nextquotidiano.it/tavolo-riders-di-maio/>, visitato in data 24/01/2019.

<sup>81</sup> <https://www.facebook.com/LuigiDiMaio/videos/1729741410395731/>, visitato in data 24/01/2019.

<sup>82</sup> *Ibidem*.

<sup>83</sup> G. Mazzoleni, *La comunicazione politica*, Il Mulino, Bologna, 2012, p. 178.

<sup>84</sup> <https://www.facebook.com/LuigiDiMaio/posts/1747145271988678>, visitato in data 24/01/2019.

*Sono contento perché tutti si sono dimostrati assolutamente disponibili al confronto. Ho spiegato loro (alle aziende del food delivery, ndr) che il mio obiettivo come ministro è quello di garantire tutele e diritti ai nuovi lavoratori digitali della “gig economy”, di cui i riders sono una piccola, ma significativa parte. Questo per me è il primo passo in questa direzione [...] La volontà di intraprendere questo percorso è forte da entrambe le parti. Sono fiducioso che lavorando insieme giungeremo a una soluzione che farà da apripista in Italia e nel mondo per i diritti dei nuovi lavoratori digitali e per la fine del precariato. Andiamo avanti, proseguiamo i lavori, fiduciosi che questo sia il primo passo per risolvere un problema più ampio, quello della dignità legata al lavoro. Viviamo in un paese in cui molti nostri giovani hanno rinunciato ad avere uno stipendio pur di lavorare. Finora, chi è venuto prima di noi, ha preferito girare la testa dall'altra parte, noi non lo faremo mai. Io non lo farò mai<sup>85</sup>.*

Escludendo gli attacchi politici ai precedenti governi, nelle parole del ministro Di Maio viene sottolineato l'andamento positivo delle trattative tra istituzioni, lavoratori e aziende. Di Maio continua a personalizzare la questione intorno alla propria figura, si fa carico delle richieste dei *riders* ed estende il problema non solo ai fattorini del *food delivery* (come nel post precedente), ma allarga la platea dei lavoratori considerando i *gig workers* nella loro totalità. Dunque, nelle dichiarazioni del ministro vi è la promessa di una regolamentazione a livello nazionale di *gig economy* e *food delivery* che tuteli i lavoratori dei due settori, considerati come privati della loro dignità e dei diritti fondamentali, nel minor tempo possibile. In realtà, come visto in precedenza, non vi è ancora nessuna legge in questo senso e il post del ministro Di Maio appena analizzato è l'ultimo per ciò che riguarda la regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*. Infatti, analizzando i canali di comunicazione ufficiali del ministro del Lavoro, non vi è traccia di altre dichiarazioni riguardanti gli incontri successivi, i progressi effettuati o la possibilità di convocazione di nuovi tavoli.

In conclusione, sia il “decreto Dignità” sia i tavoli convocati da Luigi Di Maio rappresentano dei tentativi mancati di regolamentazione. Quella che per il ministro era una battaglia urgente contro la precarietà, da portare avanti nel più breve tempo possibile, si è trasformata in una promessa non mantenuta che ha lasciato nei *riders*, e nei *gig workers* in generale, un senso di smarrimento e di abbandono da parte delle istituzioni. Ripercorrendo l'intero iter della questione, si è passati dalla bozza correttiva del “decreto Dignità” (studiata *ad hoc* per la *gig economy*) che, nelle intenzioni del ministro, avrebbe dovuto far parte del testo finale del decreto a prescindere dalle richieste delle piattaforme digitali, alla convocazione di tavoli di confronto che hanno portato ad un nulla di fatto, fino ad uno stop totale alle trattative.

---

<sup>85</sup> *Ibidem*.

Per ciò che riguarda le motivazioni che hanno portato a tutti i mancati tentativi di regolamentazione sopra descritti, è possibile avanzare due ipotesi, basate sulle analisi degli articoli redatti dalla stampa e sulle dichiarazioni raccolte in precedenza: 1) la regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery* non fa parte dell'agenda politica del governo composto da Lega e MoVimento 5 Stelle, cioè non è individuabile nel “Contratto per il governo del cambiamento”<sup>86</sup> stipulato dai partner dell'attuale esecutivo; 2) le costanti minacce di abbandono del mercato italiano da parte delle piattaforme digitali hanno costretto il ministro Luigi Di Maio ad un ripensamento per ciò che concerne le condizioni dettate nei tavoli di confronto.

Riguardo la prima ipotesi, il contratto di governo ha, tra i suoi punti, una sezione interamente dedicata al mondo del lavoro in cui, anche se non vi sono riferimenti espliciti né alla *gig economy* né al *food delivery*, il governo si pone l'obiettivo di inserire tutele per alcune tipologie di lavoratori. Infatti,

*Sul tema del lavoro appare di primaria importanza garantire una retribuzione equa al lavoratore in modo da assicurargli una vita e un lavoro dignitosi [...] A tal fine si ritiene necessaria l'introduzione di una legge salario minimo orario che, per tutte le categorie di lavoratori e settori produttivi in cui la retribuzione minima non sia fissata dalla contrattazione collettiva, stabilisca che ogni ora del lavoratore non possa essere retribuita al di sotto di una certa cifra [...] Particolare attenzione sarà rivolta al contrasto della precarietà, causata anche dal “jobs act”, per costruire rapporti di lavoro più stabili e consentire alle famiglie una programmazione più serena del loro futuro<sup>87</sup>.*

Dunque, anche se non specificamente citati, i lavoratori della *gig economy* e del *food delivery* fanno parte di quei lavoratori che, al momento della realizzazione del contratto di governo, precedente alla sentenza d'appello della Corte di Torino, non godono di un compenso inquadrabile all'interno dei contratti collettivi nazionali. In sostanza, l'ampliamento delle tutele e dei diritti dei lavoratori, tra cui *gig workers* e *riders*, fa ampiamente parte dell'agenda di governo e, quindi, i motivi della mancata regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery* non possono essere ricondotti alle priorità del governo formato da Lega e MoVimento 5 Stelle.

La seconda ipotesi, probabilmente, è la più plausibile per spiegare l'*impasse* delle trattative e dei tavoli di confronto tra le aziende e il ministro del Lavoro Luigi Di Maio. Infatti, come visto nel primo capitolo, la *gig economy* coinvolge, in Italia, circa un milione di lavoratori (di

---

<sup>86</sup> [http://download.repubblica.it/pdf/2018/politica/contratto\\_governo.pdf](http://download.repubblica.it/pdf/2018/politica/contratto_governo.pdf), visitato in data 24/01/2019.

<sup>87</sup> *Ibidem*.

cui diecimila *riders*) che, potenzialmente, rappresentano una buona fetta di elettorato in mano, però, alle piattaforme digitali. Luigi Di Maio si è dunque trovato di fronte ad un bivio: assecondare le richieste dei *gig workers* e dei *riders*, con il rischio di un'uscita dal mercato italiano<sup>88</sup> da parte delle aziende del settore, potrebbe significare la potenziale perdita di un milione di posti di lavoro, i quali rappresenterebbero un prezzo politicamente alto da pagare (in termini di consenso), mentre assecondare le aziende significherebbe mantenere il milione di posti di lavoro (che, in futuro, probabilmente aumenteranno), ma alle condizioni delle piattaforme digitali, quindi non mantenendo le promesse che Di Maio ha fatto ai lavoratori sia in campagna elettorale che nei tavoli di confronto. In entrambe le situazioni la figura del ministro Di Maio avrebbe perso sicuramente di credibilità e ne sarebbe uscita politicamente ridimensionata (dato che Di Maio, oltre ad essere ministro del Lavoro e Vicepresidente del Consiglio, è anche il Capo Politico del MoVimento 5 Stelle). Proprio per questo motivo, il ministro ha preferito mettere da parte la questione relativa alla regolamentazione dei due fenomeni, anche se, come visto nell'analisi della comunicazione, lo stesso Di Maio aveva delineato una situazione da regolare con urgenza e con tutti i mezzi possibili. Il ministro ha dunque rinviato, a data da destinarsi, i tavoli di confronto aspettando, probabilmente, il momento più opportuno per dotare l'Italia di una legge all'avanguardia in tema di diritti e tutele per i nuovi lavoratori che, al momento, nonostante le iniziative e a livello locale e la sentenza d'appello di Torino del gennaio 2019, non vedono riconosciuto, a livello di politica nazionale, il rapporto di subordinazione alle piattaforme digitali.

### 3.4. Conclusioni

Il rapporto tra politica italiana, *gig economy* e *food delivery* varia in base alla territorialità delle proposte. Infatti, a livello locale le proposte del Comune di Bologna e della Regione Lazio hanno incontrato sia il favore dei lavoratori del settore che delle piattaforme digitali (anche se piattaforme locali e non multinazionali). Le proposte analizzate sono all'avanguardia dal punto di vista delle tutele e dei diritti dei lavoratori e, dal punto di vista della comunicazione

---

<sup>88</sup> L'ipotesi è comprovata dal fatto che Foodora, in data 5 agosto 2018, ha annunciato l'uscita dal mercato italiano, la quale si è concretizzata ad ottobre con l'acquisizione delle quote dell'azienda da parte di Glovo che, come visto nel capitolo precedente, non ha però assunto i duemila riders che lavoravano per Foodora.

delle istituzioni proponenti e delle figure che le rappresentano (Virginio Merola e Nicola Zingaretti), vi è una percezione corretta di questi due fenomeni, cioè che essi, nella loro evoluzione, non possono più essere considerati come lavoretti temporanei, ma come veri e propri lavori che necessitano del giusto inquadramento normativo del rapporto di lavoro, corredato da tutele e diritti. Le due iniziative mostrano, inoltre, una certa sensibilità nei confronti dei lavoratori, dato che i contenuti rispondono perfettamente alle istanze portate avanti da questi ultimi. Da notare, infine, come le due iniziative provengano da un sindaco e da un presidente di regione appartenenti al Partito Democratico, cioè allo schieramento di centro-sinistra.

Proprio dal centro-sinistra, analizzando la politica nazionale, arrivano le tre proposte di legge, presentate sia prima che dopo le elezioni del 4 marzo 2018, a favore di una regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*, anche se l'iter di queste proposte non ha portato queste ultime neanche alla discussione alle Camere. Passando all'analisi dei programmi per la campagna elettorale delle elezioni politiche del 4 marzo 2018, anche in questo caso sono i partiti che fanno parte degli schieramenti di sinistra e centro-sinistra (con l'eccezione del MoVimento 5 Stelle) ad occuparsi maggiormente della *gig economy* e del *food delivery*, appropriandosi dunque di questa *issue*, mentre nei programmi di centro-destra non sono state individuate proposte atte alla regolamentazione dei due fenomeni. Vi è da dire, però, che dal punto di vista comunicativo le proposte presenti nei programmi dei partiti che si schierano a sinistra dello scacchiere politico non entrano nel dettaglio, tendono a generalizzare, sono connotate da una forte carica ideologica e hanno una visione molto semplicistica della situazione.

Come visto, un paragrafo a parte è stato dedicato al MoVimento 5 Stelle e alle vicende legate al “decreto Dignità”, sia per la posizione governativa occupata dal movimento che per le proposte (esplicitate e dettagliate) avanzate in campagna elettorale in tema di *gig economy* e *food delivery*. Infatti, il MoVimento 5 Stelle, con Luigi Di Maio nelle vesti di ministro del Lavoro, avrebbe potuto legiferare appena dopo l'insediamento del governo in materia di economia digitale grazie alla bozza correttiva da inserire nel testo finale del “decreto Dignità” ma, a causa del fallimento delle trattative e allo stop dei tavoli di contrattazione, la regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery* è stata messa da parte. Considerata la posizione del MoVimento 5 Stelle e le intenzioni di Luigi Di Maio, che parlava di una situazione di necessità e urgenza, quella del “decreto Dignità” e delle successive trattative

con aziende e lavoratori sono state, al tempo stesso, le migliori occasioni di dotare l'Italia di una legge nazionale sull'economia digitale e le più grandi delusioni, dato che si sono concluse con un nulla di fatto.

Ad oggi, dunque, nonostante le proposte di legge, le promesse fatte in campagna elettorale e i molteplici tentativi di contrattazione, la politica italiana non ha ancora fornito ai *gig workers* e ai *riders* una legge uniforme, da applicare a tutto il territorio nazionale, all'avanguardia per quanto riguarda i diritti, le tutele e il riconoscimento del rapporto di subordinazione. I lavoratori italiani del settore, in conclusione, nonostante la sentenza d'appello di Torino, si trovano ancora in una situazione di ambiguità, sospesi nell'area grigia tra autonomia e subordinazione.

Proprio la questione legata all'inquadramento normativo del rapporto di lavoro è stato il fattore scatenante che ha portato i *riders* a mobilitarsi attraverso proteste, scioperi e creazioni di gruppi organizzati dei lavoratori del settore. Nel prossimo capitolo verranno analizzati i gruppi che si sono andati a creare e le modalità di comunicazione di questi ultimi.

## Capitolo 4

### Organizzazione, mobilitazione e comunicazione dei *riders* del *food delivery*

Dopo aver osservato la comunicazione e la percezione dei fenomeni della *gig economy* e del *food delivery* della stampa italiana e della politica italiana, il seguente capitolo intende analizzare la comunicazione di quello che Mazzoleni<sup>1</sup> considera, al pari di media e politica, il terzo attore della comunicazione politica, cioè il cittadino-elettore.

In questo caso, il cittadino-elettore non è l'opinione pubblica in generale, ma sono i lavoratori della *gig economy*, in particolare i *riders* del settore del *food delivery*. L'analisi è indirizzata, in primis, all'individuazione delle organizzazioni dei *riders* più influenti e operative sul territorio italiano. In particolare, le organizzazioni individuate ed oggetto di analisi sono cinque: 1) Riders Union Firenze; 2) Riders Union Bologna; 3) Riders Union Roma; 4) Deliverance Milano; 5) Deliverance Project, situato nella città di Torino. Le organizzazioni sono state scelte in relazione agli eventi analizzati nel capitolo 2, dunque per il criterio di territorialità, e per importanza, cioè per il numero di *riders* "associati".

Successivamente, applicando la metodologia dello studio di caso, le organizzazioni individuate verranno osservate sotto alcuni punti di vista, tra cui i motivi che hanno portato i *riders* ad organizzarsi, la definizione che i *riders* stessi danno delle organizzazioni, le proposte avanzate dalle organizzazioni, le modalità e i canali di comunicazione e, infine, il rapporto tra organizzazioni, classe politica e piattaforme digitali.

Infine, in conclusione del capitolo, verrà definito il grado di omogeneità e/o eterogeneità delle organizzazioni (cioè se le organizzazioni comunicano tra loro e se hanno una visione limitata alla realtà in cui sono nate oppure una visione nazionale) e verrà adoperato un confronto tra di esse, sottolineando le eventuali analogie e differenze dal punto di vista comunicativo tra i gruppi di *riders* sopra citati.

---

<sup>1</sup> G. Mazzoleni, *La comunicazione politica*, Il Mulino, Bologna, 2012, pp. 28-30.

#### 4.1. Riders Union Firenze

Il Gruppo Riders Union Firenze nasce nei primi di ottobre del 2018 e raccoglie i *riders* fiorentini che lavorano per le piattaforme digitali presenti nel capoluogo toscano. Secondo le stime, l'organizzazione fiorentina conta più di 600 *riders* affiliati<sup>2</sup>.

Nel loro unico canale di comunicazione, cioè Facebook, è presente la pagina<sup>3</sup> ufficiale del gruppo, che si definisce come “collettivo dei ciclofattorini che lavorano per le varie piattaforme di consegna cibo a domicilio nella città di Firenze”<sup>4</sup>. Dunque, il Riders Union Firenze non si presenta né come sindacato né come organizzazione di categoria, ma come collettivo, cioè come struttura organizzativa che agisce allo scopo di riunire i lavoratori, altrimenti isolati. Infatti,

*RUF nasce con l'intenzione di creare una maggiore aggregazione tra i lavoratori sottoposti al facile isolamento causato dalle condizioni di lavoro. Siamo convinti che l'Unione dei Riders sia un utile strumento per far valere i basilari diritti dei lavoratori e per contrattare con le aziende che spesso, proprio in ragione della disgregazione dei suoi “collaboratori”, perseguono come unico obiettivo un profitto senza limiti<sup>5</sup>.*

In sostanza, Riders Union Firenze nasce con l'esigenza di creare un gruppo organizzato forte, con elevato potere decisionale e di contrattazione, capace di contrastare l'egemonia delle aziende. Il collettivo dei *riders* fiorentino è, quindi, molto critico nei confronti delle piattaforme digitali e, più in generale, nei confronti della *gig economy*:

*Riteniamo necessario manifestare con forza il nostro dissenso nei confronti della cosiddetta Gig Economy che, in assenza di una regolamentazione adeguata e di tutele specifiche, sta stravolgendo il mondo del lavoro in nome di un consumismo sfrenato e senza Etica<sup>6</sup>.*

Infine, nella mission di RUF è presente un invito alla partecipazione per i *riders* del territorio fiorentino:

*Invitiamo tutti i Riders di Firenze che si identificano in una prospettiva di crescita e di confronto costruttivo a partecipare alla costruzione di questo progetto con la speranza di riuscire a dare un contributo reale per migliorare le condizioni dei Riders presenti a Firenze [...]<sup>7</sup>.*

---

<sup>2</sup>[https://rep.repubblica.it/pwa/locali/2018/10/01/news/il\\_popolo\\_dei\\_riders\\_unitevi\\_nasce\\_il\\_covo\\_delle\\_due\\_ruote-207888697/](https://rep.repubblica.it/pwa/locali/2018/10/01/news/il_popolo_dei_riders_unitevi_nasce_il_covo_delle_due_ruote-207888697/), visitato in data 18/02/2019.

<sup>3</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionfirenze/>, visitato in data 18/02/2019.

<sup>4</sup> <https://www.facebook.com/pg/ridersunionfirenze/about/>, visitato in data 18/02/2019.

<sup>5</sup> *Ibidem.*

<sup>6</sup> *Ibidem.*

<sup>7</sup> *Ibidem.*

Dunque, l'intenzione del collettivo consiste nel creare un gruppo organizzato capace di elaborare proposte che possano migliorare le condizioni lavorative di coloro che sono impegnati nel *food delivery*. Naturalmente, le proposte non mancano e, anzi, Riders Union Firenze propone un decalogo degli aspetti positivi e negativi del mondo della *gig economy* e del *food delivery* utile alla sensibilizzazione delle piattaforme digitali e dei cittadini che, spesso, usufruiscono della consegna a domicilio attraverso le applicazioni di *food delivery*.

A proposito degli aspetti positivi, RUF (in un titolo eloquente, denominato “Cosa ci piace”) elenca tre punti:

*1) La flessibilità degli orari di lavoro offerta è sicuramente un elemento che favorisce la nostra autonomia, ci consente di gestire gli orari di lavoro con molta libertà permettendoci di portare avanti altre attività parallele come lo studio o un altro lavoro; 2) I guadagni sono proporzionali alla quantità di lavoro svolta per cui è possibile raggiungere discrete somme di denaro ogni mese; 3) Utilizzare la bicicletta è un altro fattore che può rendere piacevole questo lavoro che per alcuni versi è molto simile ad una attività sportiva<sup>8</sup>.*

Anche per ciò che concerne gli aspetti negativi (che vanno sotto il nome di “Cosa non ci piace”) vengono elencati tre punti principali:

*1) L'automatizzazione del lavoro, gestito prevalentemente da una applicazione costruita sulla base di complessi algoritmi, favorisce lo svolgimento delle mansioni alimentando però una sensazione di alienazione e isolamento; 2) La fatica e lo stress a cui siamo sottoposti a causa dei tanti rischi della viabilità stradale sono fattori negativi che potrebbero essere attenuati se gli utenti e le aziende prestassero più attenzione alle distanze da percorrere per il ritiro e la consegna [...] L'assenza di una regolamentazione delle distanze di ritiro e consegna esprime al meglio il consumismo sfrenato alimentato da queste aziende; 3) L'assenza di una regolamentazione contrattuale chiara che identifichi meglio la nostra figura professionale è un altro fattore che rende frustrante il nostro lavoro. Sarebbe giusto riconoscere qualche diritto in più come ad esempio le ferie pagate e la malattia [...]<sup>9</sup>.*

Riders Union Firenze, nell'elenco sopra citato, non denuncia in toto le condizioni di lavoro, ma chiede più tutele e diritti ed una regolamentazione chiara, in linea con le dichiarazioni rilasciate dalla maggior parte dei *riders* italiani negli articoli analizzati in precedenza (cfr. cap. 2). Inoltre, nell'elenco non vi è un riferimento esplicito alla classe politica (anche se la regolamentazione dovrebbe arrivare dal legislatore), mentre continui attacchi, di impronta fortemente ideologica, sono rivolti alle aziende per le quali i *riders* lavorano e ai consumatori che, secondo RUF, dovrebbero prestare più attenzione al momento dell'effettuazione di un ordine, in modo tale da mostrare maggiore sensibilità e solidarietà nei confronti dei lavoratori.

---

<sup>8</sup> *Ibidem.*

<sup>9</sup> *Ibidem.*

Dunque, dopo aver analizzato la mission di Riders Union Firenze, sembra che il target a cui il collettivo si rivolge sia formato da tre attori specifici: 1) *riders* della propria organizzazione; 2) aziende; 3) cittadini. Ai *riders*, infatti, viene concessa la possibilità di entrare in un gruppo organizzato per far valere i propri diritti. Le aziende, invece, sono “invitate” dai *riders* ad una maggiore sensibilità e consapevolezza dei disagi vissuti dai lavoratori, mentre per ciò che riguarda i cittadini vi è una richiesta di utilizzo più consapevole delle applicazioni di *food delivery*.

Per quanto riguarda le modalità di comunicazione, Riders Union Firenze si dimostra molto attiva sulla propria pagina Facebook, anche se la maggior parte dei post riguarda condivisioni di eventi e notizie provenienti da tutta Italia e concernenti il mondo del lavoro in generale (non solo *gig economy* e *food delivery*). Molte sono le condivisioni dei post di un altro gruppo di *riders*, cioè Riders Union Bologna.

Per ciò che riguarda i post generati dai creatori di Riders Union Firenze, essi sono rivolti soprattutto ad altri attori che, nella *mission* precedentemente descritta, non erano stati presi in considerazione, cioè i media ed i sindacati. Riguardo ai media, Riders Union Firenze riporta molte delle notizie analizzate nel capitolo 2, e ringrazia la stampa e gli organi di informazione online per la particolare attenzione rivolta al tema della *gig economy* e del *food delivery*. Per il RUF, la stampa rappresenta il canale di comunicazione più efficace per sensibilizzare l'opinione pubblica sulle condizioni dei lavoratori del settore. Per ciò che concerne i sindacati, Riders Union Firenze prende una posizione netta contro questi ultimi, e in un post<sup>10</sup> datato 7 febbraio 2019 si pone in forte contrasto contro tutte le organizzazioni sindacali:

*Ci teniamo a ribadire che il RUF non è un sindacato, né è organizzato in modo sindacale. L'organizzazione propria dei sindacati, che spesso si affida alla delega di individui che nemmeno conoscono il mondo che rappresentano, spesso non avendoci mai lavorato, è quanto di più estraneo possa esserci per il nostro collettivo. Il loro modo di boicottare le lotte, conducendo le trattative a ribasso coi padroni di turno, poi spacciate per grandi vittorie, il proselitismo con cui cercano di accaparrarsi nuovi iscritti, elargendo regalini con i soldi che lo stato li regala, ci ripugna e ci disgusta [...] Crediamo nell'auto-organizzazione, nel fatto che ogni lavoratore abbia da sé la capacità di riuscire a capire cosa è meglio per sé, senza che nessun delegato glielo debba spiegare<sup>11</sup>.*

---

<sup>10</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionfirenze/posts/1984050101891821>, visitato in data 18/02/2019.

<sup>11</sup> *Ibidem*.

Il tono utilizzato è fortemente polemico, e alcuni termini (“lotte”, “padroni di turno”, “auto-organizzazione”) denotano una forte carica ideologica del discorso, con un chiaro orientamento a sinistra.

A livello di iniziative politiche, si segnala la prima, e per adesso unica, manifestazione interamente organizzata dal collettivo RUF (anche se ispirata dalla mobilitazione di tutti i *riders* europei e in concomitanza con la decisione di Glovo di licenziare gli ex *riders* di Foodora) datata 1 dicembre 2018, in cui l’organizzazione, in contrasto con le aziende, chiede maggiori tutele e condizioni di lavoro più dignitose. Lo slogan della manifestazione è, dal punto di vista comunicativo, molto emblematico: “+ diritti – profitti = dignità”<sup>12</sup>. Dunque, in questo slogan vi è anche una richiesta rivolta alla classe politica (per una regolamentazione che dia più tutele ai *riders*), che però non viene mai citata o chiamata in causa da Riders Union Firenze che, come visto, indirizza le proprie azioni con l’obiettivo di ottenere attenzione mediatica per sensibilizzare la cittadinanza.

In conclusione, Riders Union Firenze nasce come collettivo che ha l’obiettivo di aggregare quanti più fattorini e indirizza la propria comunicazione verso l’opinione pubblica e le aziende.

#### 4.2. Riders Union Bologna

Riders Union Bologna nasce nel novembre del 2017, e rappresenta una delle organizzazioni dei *riders* più influenti sul territorio italiano, sia in termini numerici sia per quanto concerne le attività e le proposte politiche. Come il collettivo fiorentino, anche Riders Union Bologna ha come unico canale ufficiale di comunicazione la propria pagina Facebook<sup>13</sup>, seguita da poco più di cinquemila utenti. Riders Union Bologna, nelle informazioni, si definisce nel seguente modo:

*Siamo un gruppo di riders che lavorano nel mondo alquanto grigio del delivery food e di attivisti sociali che operano a Bologna a tutela dei diritti dei precari. Abbiamo cominciato incontrandoci per condividere le nostre impressioni riguardo le condizioni di lavoro che ci impegnano molte o poche ore della giornata<sup>14</sup>.*

---

<sup>12</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionfirenze/posts/1945897709040394>, visitato in data 19/02/2019.

<sup>13</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionbologna/>, visitato in data 19/02/2019.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

Dunque, Riders Union Bologna non è un collettivo formato esclusivamente da *riders*, ma comprende tutti coloro che vivono in condizioni di lavoro precarie, con poche tutele e diritti. Inoltre, il mondo del *food delivery* viene definito “grigio”. Ciò sta ad indicare la situazione di ambiguità in cui vivono i *riders*, cioè senza una regolamentazione chiara del fenomeno ed una considerazione non esatta del *food delivery* da parte della classe politica e delle piattaforme digitali. Infatti,

*Nei primi momenti di ritrovo ci siamo resi conto che le nostre condizioni lavorative, seppur differenziate, sono accomunate da una forte precarietà e dall'assenza di tutele. Molti di noi hanno accettato di correre il rischio per troppo tempo, probabilmente anche perché il lavoro da fattorini, adesso chiamato da rider, non viene riconosciuto come tale, ma viene accomunato ad un “lavoretto” o ad un passatempo per sportivi<sup>15</sup>.*

A differenza del collettivo fiorentino, Riders Union Bologna non cita esplicitamente le aziende, la politica o l'opinione pubblica, dunque il target del messaggio non è ben definito e, quindi, non si capisce chi, secondo l'organizzazione bolognese, abbia una percezione errata della *gig economy* e del *food delivery*.

Per ciò che concerne gli obiettivi di Riders Union Bologna, il gruppo afferma che vuole “moltiplicare [...] i momenti di incontro e i servizi mutualistici per farci forza e rivendicare i nostri diritti, per un lavoro e una città più sicure”<sup>16</sup>. Dunque, la pagina nasce con lo scopo di riunire e far incontrare i *riders* e, più in generale, i lavoratori precari che operano nel territorio bolognese, in modo tale da elaborare proposte che vadano incontro ad un aumento di tutele e diritti per i lavoratori del settore. Dalla *mission* del gruppo, è possibile dedurre che la pagina Facebook e l'organizzazione sono nate come luogo virtuale (e, successivamente, fisico) in cui far incontrare i lavoratori e per elaborare proposte da presentare alle istituzioni. Non vi sono riferimenti né ai cittadini né alle aziende, dunque Riders Union Bologna si rivolge ai *riders*, assumendo i connotati dell'auto-referenzialità.

Dal punto di vista delle iniziative politiche e dell'organizzazione del gruppo, la comunicazione di Riders Union Bologna cambia totalmente. Infatti, come verificato nei precedenti capitoli, il collettivo bolognese ha contribuito alla realizzazione della Carta promossa dal Comune di Bologna, che viene definita come “il primo tentativo di una nuova forma di contrattazione metropolitana, immaginata come un importante strumento verso il riconoscimento da parte delle piattaforme di quanto ci spetta”<sup>17</sup>. Dal momento della

---

<sup>15</sup> *Ibidem.*

<sup>16</sup> *Ibidem.*

<sup>17</sup> *Ibidem.*

contrattazione con il Comune di Bologna, Riders Union Bologna è diventato un punto di riferimento a livello nazionale per ciò che riguarda l'aumento di tutele e diritti dei *riders*. L'importanza acquisita dall'organizzazione bolognese è provata dal fatto che nei tavoli organizzati dal ministro Di Maio (cfr. cap. 3.3) Riders Union Bologna ha partecipato come uno degli attori più importanti, ponendosi alla stregua di qualsiasi altra associazione di categoria o sindacato. A proposito dei sindacati, Riders Union Bologna dichiara, in un post su Facebook, che

*È un'associazione indipendente che, tramite le lotte che promuove per i diritti nel food delivery, mira ad ottenere miglioramenti delle condizioni di lavoro. Per raggiungere questo obiettivo è disponibile al dialogo con altre realtà sociali, compresi i sindacati confederali e di base, nel rispetto reciproco dell'indipendenza di ciascuno<sup>18</sup>.*

Dunque, a differenza di Riders Union Firenze, che si pone in una posizione antitetica rispetto ai sindacati, Riders Union Bologna, forte anche della sua posizione nel panorama italiano, apre alla collaborazione con tutte le forze sociali.

Le iniziative di Riders Union Bologna sono molteplici (a differenza dell'unica manifestazione organizzata da Riders Union Firenze) e variegate, e vanno dalla richiesta di boicottaggio delle piattaforme digitali multinazionali (come Glovo e Deliveroo) all'indizione di scioperi e manifestazioni per arrivare all'organizzazione delle assemblee sindacali (retribuite) dei *riders* di Sgnam e MyMenu, cioè le aziende firmatarie della Carta di Bologna.

Come detto in precedenza, Riders Union Bologna si è posto come attore importante durante le trattative tra le piattaforme digitali e il ministro Di Maio per la regolamentazione di *gig economy* e *food delivery*. Dunque, risulta utile analizzare la comunicazione dell'organizzazione bolognese durante i vari incontri e dopo lo stop alle trattative e ai tavoli di confronto, in modo tale da verificare le modalità con cui RUB si rapporta alla classe politica e alle aziende.

Il primo post<sup>19</sup> analizzato è quello dedicato al primo incontro tra Di Maio e i *riders*, tenutosi il 4 giugno 2018. Questo incontro, come visto nel capitolo precedente, non riguarda l'apertura dei tavoli di trattazione, ma è un gesto simbolico del Ministro che, all'indomani dell'insediamento al Ministero del Lavoro, ha voluto incontrare i lavoratori

---

<sup>18</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/237589520311227>, visitato in data 19/02/2019.

<sup>19</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/253873588682820>, visitato in data 19/02/2019.

della *gig economy*. Nel post è riportato il testo integrale della lettera che Riders Union Bologna ha consegnato al ministro, ma vi è anche una premessa:

*È finito il tempo delle promesse elettorali e delle passerelle mediatiche sulle spalle dei precari come noi. Siccome non ci interessano soluzioni calate dall'alto né tantomeno le pacche sulle spalle, abbiamo scritto una lettera chiarendo quale deve essere la direzione dell'unico vero "cambiamento", che crediamo debba passare dal riconoscimento delle lotte sociali e della libera organizzazione dei lavoratori e delle lavoratrici<sup>20</sup>.*

Dunque, il messaggio iniziale di RUB è connotato di toni polemici nei confronti della classe politica, accusata di occuparsi dei *gig workers* in campagna elettorale soltanto per ottenere consensi. Nella lettera, Riders Union Bologna chiede l'apertura immediata di un tavolo di contrattazione e, soprattutto, il riconoscimento di soggetto collettivo portatore di interessi particolari sui risultati della Carta dei diritti firmata assieme al Comune di Bologna. L'influente posizione di Riders Union Bologna sembra essere riconosciuta dai diversi attori che prendono parte alla contrattazione per la regolamentazione di *gig economy* e *food delivery*. Infatti, il 14 giugno 2018, cioè quattro giorni prima dell'incontro tra Luigi Di Maio e le aziende, il ministro ha nuovamente incontrato due rappresentanze di dei *riders*, cioè Riders Union Bologna e Deliverance Milano. Nel post<sup>21</sup> dedicato all'incontro, RUB riporta i dettagli delle proposte avanzate da Di Maio (la bozza correttiva del "decreto Dignità", cfr. cap. 3.3), e i toni, precedentemente polemici, sembrano attenuarsi:

*Siamo stati chiari nel ribadire la necessità di un tavolo nazionale in cui discutere di una specifica proposta di regolamentazione del settore, sulla scia del lavoro già fatto a Bologna con la Carta dei diritti. Salario dignitoso, no al cottimo, salute e sicurezza, contrattazione sulla base del CCNL Logistica i punti centrali [...] Il testo su cui lavora il Governo è in fase di valutazione e noi stessi apriremo un dibattito interno per discutere le proposte e i possibili scenari, partendo dalla consapevolezza che è necessario intervenire per tutelare effettivamente i riders e tutti i "lavoratori digitali". Giudicheremo con franchezza la proposta che verrà avanzata dal Ministero, riservandoci la possibilità di mobilitarci qualora non si rispettassero gli impegni assunti<sup>22</sup>.*

Riders Union Bologna, dopo il primo post in cui attaccava la classe politica, apre alla collaborazione con Luigi Di Maio, utilizzando toni distensivi e di apertura in vista del primo vero e proprio tavolo di contrattazione del 2 luglio 2018.

All'incontro del 2 luglio è dedicato un post<sup>23</sup> in cui è riportato il testo della dichiarazione che RUB ha letto di fronte al ministro Di Maio, le piattaforme digitali e le organizzazioni sindacali. In questo caso, le parole riportate non riguardano solo il collettivo bolognese, ma

---

<sup>20</sup> *Ibidem*.

<sup>21</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/259510128119166>, visitato in data 19/02/2019.

<sup>22</sup> *Ibidem*.

<sup>23</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/275646243172221>, visitato in data 19/02/2019.

si tratta di una vera e propria dichiarazione congiunta di Riders Union Bologna, Riders Union Roma e Deliverance Milano. Vi è, quindi, il tentativo delle varie associazioni italiane di unirsi per i tavoli di contrattazione, pur mantenendo ognuno la propria indipendenza, evitando così di costituirsi sotto un'unica sigla. Le motivazioni della mancata creazione di una sigla unica potrebbero essere individuabili nella diversità di vedute per ciò che riguarda il rapporto con altri attori sociali, come ad esempio i sindacati, e per le differenti modalità di comunicazione utilizzate (cfr. infra.). Nella dichiarazione sono riportate le richieste dei *riders* che, come visto in precedenza, vanno dal riconoscimento del rapporto di subordinazione nei confronti delle piattaforme digitali fino all'inserimento di diritti e tutele come l'assicurazione contro gli infortuni, i contributi previdenziali e il diritto di associazione sindacale. Dal punto di vista comunicativo, la dichiarazione congiunta ha l'obiettivo di raggiungere due target: le piattaforme digitali e l'opinione pubblica. Riguardo al primo target, Riders Union Bologna utilizza toni fortemente critici nei confronti delle aziende, sia per ciò che riguarda le proposte sia per l'approccio mostrato da esse nei tavoli di contrattazione:

*In questi giorni abbiamo sentito tante e diverse proposte su come dovrebbe essere regolamentato il settore del food delivery. Poche partivano da quello che effettivamente i lavoratori chiedono e vivono. Anche molte aziende del settore hanno detto la propria ma da parte di queste ultime nulla di nuovo è stato messo sul piatto se non una fotografia del presente basata sul principio del business as usual fatto di co.co.co. o prestazioni occasionali arricchita da minacce vere o presunte ("siamo pronti a lasciare il mercato italiano") o toni apocalittici ("non si possono concedere troppi diritti")<sup>24</sup>.*

Dunque, RUB si pone in posizione antitetica rispetto alle aziende, mentre nella dichiarazione congiunta non vi sono né critiche né aperture alla classe politica, che in questa "lettera" non viene presa in considerazione, coerentemente con i target a cui le organizzazioni si rivolgono.

Per ciò che riguarda l'incontro del 26 luglio 2018, Riders Union Bologna agisce sulla falsariga del tavolo precedente, cioè con una dichiarazione congiunta insieme a Riders Union Roma e Deliverance Milano in cui vengono riportate le richieste dei lavoratori del *food delivery*. L'unica differenza è individuabile nel fatto che le organizzazioni dei *riders*, per la prima volta, sollecitano il governo e sottolineano la necessità di una legge a livello nazionale:

---

<sup>24</sup> *Ibidem*.

*Partiamo dal presupposto che crediamo sia necessario un intervento legislativo che regoli questo settore a partire dalle proposte contenute nell'articolato del governo che in primo momento sembrava dovessero rientrare nel cosiddetto Decreto Dignità, ovvero una legge che vada a riformare il codice civile estendendo la qualifica di lavoro subordinato anche a chi opera tramite piattaforme digitali come noi riders del food delivery<sup>25</sup>.*

In questa dichiarazione congiunta, infine, non vi sono prese di posizione in contrasto con le aziende, anche se è ormai appurabile la posizione antitetica dei lavoratori nei confronti delle piattaforme digitali.

Nell'ultimo incontro, datato 11 settembre 2018, Riders Union Bologna riporta semplicemente i dettagli dell'incontro attraverso un post<sup>26</sup> in cui l'organizzazione modifica le proprie richieste:

*Nella giornata di ieri abbiamo partecipato al tavolo tecnico convocato dal Ministero del Lavoro per provare a definire maggiori diritti e tutele per i riders. Finora sono stati i limiti di questo percorso istituzionale, ma abbiamo deciso di giocare questa partita fino in fondo perché un miglioramento delle nostre condizioni di lavoro è quanto mai urgente [...] Per questo abbiamo deciso di provare a sbloccare lo stallo in cui si trovava il tavolo facendo partire la discussione non dalla qualificazione del rapporto di lavoro, ma dalle singole tutele che sono indispensabili per svolgere le nostre mansioni in sicurezza e con dignità<sup>27</sup>.*

Dunque, a proposito di questo incontro cambiano le modalità di comunicazione: i post sopra analizzati riportavano dichiarazioni congiunte (pubblicate prima dei tavoli) che poi i riders avrebbero letto davanti al Ministro Di Maio, mentre il post dedicato a questo incontro è successivo ai tavoli di contrattazione e riporta esclusivamente il pensiero di Riders Union Bologna. Non cambia, invece, la posizione nei confronti delle piattaforme digitali:

*Dopo i precedenti appuntamenti, in cui abbiamo sondato la disponibilità di governo e piattaforme ad intervenire, abbiamo deciso di partecipare all'incontro di ieri per andare a vedere nel concreto cosa le aziende sono disposte a riconoscere ai propri lavoratori. Al di là delle buone intenzioni e delle parole, dobbiamo registrare la vaghezza delle proposte avanzate, ad esempio non basta parlare di paga dignitosa, ma bisogna indicare un salario preciso agganciato al CCNL di riferimento, oppure non basta parlare di generiche coperture assicurative, ma di garantire INPS e INAIL al 100%. Rispetto a questo atteggiamento abbiamo incalzato le piattaforme chiedendo che rispondano in maniera precisa e puntuale alle richieste che abbiamo presentato fin dall'inizio. Per questo entro due settimane le aziende dovranno presentare una risposta formale in merito ai nostri punti, così che si potrà finalmente determinare se ci siano i margini per un accordo o se invece sarà necessario abbandonare il tavolo a causa del loro atteggiamento<sup>28</sup>.*

In sostanza, Riders Union Bologna si pone sempre in posizione antitetica rispetto alle aziende, ma in questo caso sollecita queste ultime a presentare una soluzione, pena lo stop

---

<sup>25</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/297955287607983>, visitato in data 19/02/2019.

<sup>26</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/337537190316459>, visitato in data 19/02/2019.

<sup>27</sup> *Ibidem*.

<sup>28</sup> *Ibidem*.

alle trattative. Nelle parole di RUB è possibile individuare una mancanza di fiducia nei confronti delle aziende, le quali non risultano credibili agli occhi dei lavoratori.

Come visto in precedenza, l'ultimatum dettato da Riders Union Bologna non ha sortito gli effetti sperati, dato che quello dell'11 settembre è stato l'ultimo incontro tra *riders*, aziende e Ministero del Lavoro. In un post<sup>29</sup> datato 19 ottobre 2018, Riders Union Bologna mostra tutta la sua rabbia nei confronti sia delle aziende che del governo. Per le aziende, i contenuti e i toni utilizzati sono gli stessi visti in precedenza, mentre per ciò che riguarda l'approccio con la classe politica e, in particolare, con il governo, Riders Union Bologna utilizza un registro comunicativo inedito:

*La nostra pazienza però è finita anche nei confronti degli atteggiamenti mostrati dal Governo in questa vicenda. Sino ad ora quello che abbiamo visto sono stati solo grandi promesse e annunci, disegni di legge in grado di risolvere i nostri problemi poi messi da parte perché intaccavano gli interessi di Lega e Confindustria. Passata l'attenzione mediatica sulla nostra lotta, della generazione abbandonata simbolo del malgoverno della casta non è rimasta traccia neanche nei provvedimenti del Governo. Invece dei diritti promessi, invece di un reddito in grado di consentirci di rifiutare questi lavori indegni, continuiamo a vedere nostri coetanei morire nel Mediterraneo, condoni per gli evasori e tagli delle tasse ai più ricchi. Insomma, nel "cambiamento" non sembra esserci spazio per il miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro nostre e dei tanti intrappolati nell'economia dei lavoretti e in questo presente fatto di miseria e sfruttamento. Come gli abitanti delle coste salentine o delle periferie di Taranto, come gli studenti che si mobilitano ma che non trovano una corrispondenza tra le aperture di Di Maio e il testo della manovra di bilancio, anche noi oggi ci sentiamo abbandonati e presi in giro da un Governo sempre più debole con i forti e forte con i deboli<sup>30</sup>.*

Le dichiarazioni di RUB, con toni forti e polemici, esulano anche dalla regolamentazione del *food delivery* e spaziano su una critica al governo sotto tutti i punti di vista. Il soggetto più criticato è il MoVimento 5 Stelle, e in particolare il Ministro Di Maio, accusato di non avere né la forza né il coraggio di imporsi nei confronti delle piattaforme digitali.

In conclusione, Riders Union Bologna può essere considerata come una delle organizzazioni più influenti su tutto il territorio italiano, sia per le risorse numeriche a disposizione sia per le iniziative portate avanti. Realizzare insieme al Comune di Bologna la Carta dei diritti e partecipare ai tavoli indetti dal Ministero del Lavoro insieme alle piattaforme digitali è sinonimo di influenza di RUB, che viene considerata alla stregua di un'associazione di categoria. Dal punto di vista comunicativo, il rapporto con le aziende è antitetico, e la pagina Facebook ufficiale di Riders Union Bologna è prevalentemente utilizzata per promuovere le attività dell'organizzazione, sensibilizzare l'opinione pubblica e dare un punto di riferimento ai lavoratori della *gig economy*, sia di Bologna che di tutta Italia.

---

<sup>29</sup> <https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/361766684560176>, visitato in data 19/02/2019.

<sup>30</sup> *Ibidem*.

A differenza di Riders Union Firenze, l'organizzazione bolognese non prende le distanze dai sindacati ma, anzi, apre al dialogo e alla collaborazione. Infine, analizzando l'approccio comunicativo ai media e alla politica, Riders Union Bologna non instaura rapporti con la stampa e mantiene atteggiamenti neutrali verso di essa (infatti, molti post della pagina ufficiale rappresentano condivisioni di notizie prese dalla carta stampata, ma RUB né ringrazia, come invece fa Riders Union Firenze, né attacca il sistema giornalistico). Più complicato è il rapporto con la politica, soprattutto con la politica nazionale, e in particolare con il governo. Lo scetticismo iniziale di Riders Union Bologna nei confronti della politica (vista come interessata esclusivamente al consenso, soprattutto in periodo di campagna elettorale) diminuisce grazie ai tavoli di incontro organizzati dal Ministero del Lavoro. Però, al momento dello stop delle trattative, Riders Union Bologna critica nuovamente il governo, con un attacco che spazia su tutte le iniziative dell'esecutivo, e non solo in tema di *gig economy* e *food delivery*.

#### 4.3. Riders Union Roma

Riders Union Roma nasce nel maggio del 2018, e rappresenta il punto di riferimento dei lavoratori della *gig economy* e del *food delivery* nella capitale. L'unico canale attraverso cui il collettivo romano comunica è Facebook, anche se la pagina ufficiale<sup>31</sup> conta pochissimi seguaci (poco più di 300) e non è organizzata come le pagine analizzate in precedenza. Infatti, non è presente né la descrizione né la *mission* di Riders Union Roma, e anche la percentuale di *engagement* (numero di “mi piace”, commenti o condivisioni nei diversi post della pagina) non è elevata.

La *mission* di Riders Union Roma è comunque individuabile nel primo post in assoluto creato dal collettivo romano, che rappresenta un evento<sup>32</sup> in cui viene proclamata la prima assemblea dei *riders* romani. Nella descrizione dell'evento è possibile individuare la netta presa di posizione contro le piattaforme digitali e la *call to action* nei confronti dei fattorini e, in generale, dei lavoratori della *gig economy* che operano nel territorio capitolino:

*Conosciamo tutti le condizioni lavorative in cui versiamo: rischi per la salute, paghe basse, nessuna forma di tutela sindacale. In Europa e in molte città italiane sono nati spontaneamente gruppi e collettivi di riders, che*

---

<sup>31</sup> <https://www.facebook.com/Riders-Union-Roma-1823967490995837/>, visitato in data 20/02/2019.

<sup>32</sup> <https://www.facebook.com/events/223202625112194/>, visitato in data 20/02/2019.

*stanno provando a smontare il discorso aziendale che, sotto il velo della retorica sul lavoretto autonomo/ hobby, nasconde lavoratori fissi con contratto chiaramente precario, che non tutela neanche in caso di infortunio, pronti a sacrificarsi per avere qualche punto percentuale in più sulla propria affidabilità, sottoponendosi alla “schiavitù” del cottimo. Ed infatti, le piattaforme del cibo sono l'esempio emblematico della c.d. gig economy, fatta di lavoretti precari, che inquadra i riders come lavoratori autonomi, ma dietro questa ingannevole qualificazione contrattuale si nascondono il dispotismo, il potere gerarchico e organizzativo, espresso tramite un algoritmo, tipico del lavoro subordinato a cui noi dipendenti siamo costretti a sottostare. Alla luce di queste considerazioni, l'obiettivo di questo primo incontro è costruire e mettere le basi a un percorso di protesta che possa portare concretamente a una lotta in grado di farci ottenere maggiori diritti e tutele. Fare il rider non è un hobby né uno sport ma un lavoro<sup>33</sup>.*

Nelle dichiarazioni di Riders Union Roma vi sono, dunque, tutte le richieste dei *riders* in direzione di un aumento di diritti e tutele e del riconoscimento del rapporto di subordinazione. RUR, inoltre, sottolinea come fare il *rider* non possa più essere considerato un “lavoretto”. Toni polemici nei confronti delle aziende, viste dal collettivo romano come despoti con cui non è possibile contrattare.

Dal punto di vista delle iniziative politiche, Riders Union Roma è molto attiva riguardo all'organizzazione di assemblee locali dei *riders*. Infatti, oltre alla prima assemblea sopra citata, datata 10 maggio 2018, RUR ne proclama altre due in data 31 maggio 2018<sup>34</sup> e 14 giugno 2018<sup>35</sup>. Entrambe le assemblee sorgono in concomitanza con due iniziative politiche analizzate nei capitoli precedenti: l'assemblea del 31 maggio nasce con la necessità e l'obiettivo di discutere la proposta di legge della Regione Lazio, mentre l'assemblea del 14 giugno prevede, oltre alla discussione sulla proposta della Regione Lazio, anche un dibattito sul primo incontro tra Luigi Di Maio e i *riders* del 4 giugno 2018.

Per ciò che riguarda l'influenza esercitata da Riders Union Roma, nella proposta di legge della Regione Lazio il collettivo romano è stato ascoltato dal presidente della Regione Nicola Zingaretti, e alcune delle richieste sono state recepite ed inserite nella legge. A proposito del primo incontro tra Luigi Di Maio e i *riders*, non era invece presente la delegazione di Riders Union Roma, il che sta ad indicare la minore importanza del collettivo romano rispetto ad altre realtà più importanti (come Riders Union Bologna e Deliverance Milano) che, invece, hanno partecipato a tutti i tavoli di contrattazione. L'analisi comunicativa si concentra dunque sulla reazione di Riders Union Roma all'approvazione

---

<sup>33</sup> *Ibidem*.

<sup>34</sup> <https://www.facebook.com/events/1901355456753499/>, visitato in data 20/02/2019.

<sup>35</sup> <https://www.facebook.com/events/1740794969346964/>, visitato in data 20/02/2019.

della proposta di legge della Regione Lazio. Infatti, il collettivo romano dedica un post<sup>36</sup> alla vicenda:

*Siamo felici di vedere che qualcosa di concreto nei palazzi si stia muovendo, anche se siamo perfettamente consapevoli che ci vorrà ben altro per migliorare la nostra condizione lavorativa [...] Sappiamo bene che i contenuti della proposta mirano a garantire la tutela della salute e della sicurezza del lavoratore, quella assistenziale e previdenziale, promuovendo lo sviluppo responsabile dell'economia digitale, ambito in cui ha competenza legislativa la Regione. Ma questo per noi è solo l'inizio [...] L'assessore regionale al Lavoro e nuovi diritti, Claudio Di Bernardino, ha ascoltato noi Riders gettando le basi per una legge che abbia validità nella Regione Lazio [...] Chiediamo a gran voce che il Ministro Luigi Di Maio non si pieghi alle pressioni assurde delle multinazionali e che si continui sulla strada delle tutele sperando di poter visionare il Decreto "Dignità" prima che sia messo in discussione e poi a votazione. Siamo lavoratori, ogni goccia del nostro sudore deve avere il giusto compenso così come ogni nostra pedalata deve essere tutelata, questo deve essere chiaro ad ogni Parlamentare<sup>37</sup>.*

Dunque, il messaggio lanciato da Riders Union Roma apre alla collaborazione con le forze politiche e al proseguimento delle trattative con esse in direzione di un costante aumento di tutele e diritti per i *riders*. Ancora una volta, le piattaforme digitali sono il bersaglio del collettivo romano (e delle altre organizzazioni dei *riders*).

Come visto in precedenza con Riders Union Bologna, l'apertura alla collaborazione con le forze politiche, e in particolare con il Ministro Luigi Di Maio, si trasforma in un senso di sfiducia verso le istituzioni al momento dello stop alle trattative. Riders Union Roma non invia però un messaggio diretto, ma si limita alla condivisione dei post delle altre associazioni dei *riders*.

In conclusione, Riders Union Roma non esercita un'influenza paragonabile a quella di altri collettivi di *riders*, e l'unico canale di comunicazione, cioè Facebook, è utilizzato prevalentemente come "vetrina" in cui esporre le proprie attività, che consistono nell'organizzazione di eventi mirati al dibattito tra lavoratori. Dunque, il target a cui Riders Union Roma fa riferimento sono soprattutto i lavoratori della *gig economy* e del *food delivery* della capitale. Inoltre, RUR fornisce pochi contenuti e messaggi personali e preferisce la condivisione di post di altri collettivi o di organi di informazione che riportano notizie del mondo del *food delivery*.

A proposito degli organi di informazione, Riders Union Roma non prende una posizione specifica nei confronti della stampa, dimostrando così la propria tendenza all'auto-referenzialità. Essa, infatti, è comprovata anche dal fatto che il collettivo non ha né

---

<sup>36</sup> [https://www.facebook.com/permalink.php?story\\_fbid=1887640674628518&id=1823967490995837](https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid=1887640674628518&id=1823967490995837), visitato in data 20/02/2019.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

L'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica (mai citata, né in maniera esplicita né implicita nei post analizzati) né di allacciare rapporti con i sindacati, anch'essi mai citati sulla pagina Facebook di Riders Union Roma. Il collettivo romano, a causa delle scarse risorse numeriche (viste in precedenza) e della poca efficacia dal punto di vista comunicativo, non può considerarsi un importante attore a livello nazionale.

#### 4.4. *Deliverance Milano*

Deliverance Milano nasce nell'ottobre del 2016 e anch'esso, come gli altri gruppi sopra citati, ha in Facebook l'unico canale di comunicazione. La pagina di Deliverance Milano conta poco più di 1800 seguaci e, nella sua descrizione, si definisce come “collettivo politico di precari e fattorini attivi nel delivery food. Un sindacato sociale autonomo auto-organizzato e una rete di supporto a sostegno dei lavoratori in lotta nella smart city”<sup>38</sup>.

Dal punto di vista comunicativo, Deliverance Milano si conferma come uno dei gruppi più attivi, con un aggiornamento costante dei contenuti che spaziano da messaggi creati *ad hoc* a condivisioni di notizie degli organi di informazione e delle altre organizzazioni dei *riders*. Data la quantità di contenuti, verranno analizzati solo quelli più rilevanti per il presente lavoro di tesi, cioè i post correlati ad alcuni degli eventi analizzati nei capitoli precedenti.

Il primo post analizzato è datato 18 maggio 2018, all'indomani del grave incidente che ha coinvolto il *rider* milanese (cfr. cap. 2). Nel post<sup>39</sup> dedicato, Deliverance Milano si mobilita ed organizza, per il 23 maggio, un presidio davanti a Palazzo Marino (sede del Comune di Milano). Oltre ad esprimere solidarietà per il lavoratore coinvolto nell'incidente, Deliverance Milano ribadisce le richieste dei *riders* e indirizza il proprio messaggio all'attore politico e alle piattaforme digitali:

*Vogliamo l'apertura di un tavolo con le aziende delle piattaforme digitali al Comune di Milano e vogliamo sedere al tavolo in quanto lavoratori direttamente coinvolti e in quanto sindacato autonomo che da più di un anno e mezzo tutela e difende i corrieri da un regime di assenza di diritti e tutele, nell'indifferenza generale di istituzioni e imprese. Le nostre richieste sono quelle di sempre: abolizione del cottimo; abolizione del rating e del ranking; copertura assicurativa per tutte e tutti, danni a terzi e infortunio; monte ore garantito; una paga minima oraria; rimborso spese per mezzi di lavoro; materiale tecnico adeguato; un sistema di assegnazione turni*

---

<sup>38</sup> [https://www.facebook.com/pg/deliverancemilano/about/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/deliverancemilano/about/?ref=page_internal), visitato in data 21/02/2019.

<sup>39</sup> <https://www.facebook.com/deliverancemilano/posts/1952156941762008>, visitato in data 21/02/2019.

*non escludente; la riduzione dei rami di consegna; un contratto nazionale. Qualcuno ci deve ascoltare, basta fare finta di niente<sup>40</sup>.*

Nel messaggio vengono utilizzati toni polemici, e Deliverance Milano prende posizione sia contro le aziende sia contro la politica in maniera indistinta. Inoltre, da sottolineare l'utilizzo del termine "sindacato autonomo" con cui Deliverance Milano si auto-definisce, con il quale è possibile ipotizzare il mancato riconoscimento dei lavoratori milanesi in una delle sigle sindacali tradizionali. Dal punto di vista delle richieste, queste sono in linea con ciò che è stato proposto dalle organizzazioni precedentemente analizzate.

Altri post oggetto d'analisi riguardano l'incontro del 2 luglio 2018 tra le associazioni di *riders*, il Ministro del Lavoro Luigi Di Maio e le aziende del *food delivery*. Infatti, insieme a Riders Union Bologna, Deliverance Milano (o meglio, una delegazione del collettivo) ha preso parte alle trattative presso il ministero, il che pone DM come organizzazione con influenza a livello nazionale ed interlocutore credibile per aziende e istituzioni. Nel primo post<sup>41</sup>, datato 22 giugno 2018, Deliverance Milano spiega le richieste da presentare all'incontro e, con toni polemici, critica classe politica, aziende e sindacati:

*Questo tavolo, a nostro avviso, potrebbe anche avere risvolti magici. Riuscire nel gioco di prestigio di resuscitare le organizzazioni di rappresentanza sindacale, note come confederali, quei sindacati concertativi che a forza di contrattazioni sempre a ribasso, ci hanno assuefatto all'assenza di garanzie e di vittorie, avallando politiche che hanno trasformato il concetto stesso di sindacato, facendolo diventare parte del problema. Di certo costoro non possono essere ritenuti nostri alleati, perché le lotte dei lavoratori non sono in svendita, esattamente come non lo sono i nostri diritti. Tutta la vicenda della "rivolta dei fattorini", infatti, riapre una questione politica centrale, che travalica la nostra singola vertenza sul piano della rappresentanza. Il protagonismo dei lavoratori che, in tutto il paese, si sono autorganizzati, in rappresentanze sindacali autonome, è un patrimonio che non può e non deve essere perso. L'apertura nei nostri confronti, da parte del Ministro Di Maio, in tal senso, è reale, e solo se viene accompagnata da una messa in discussione del Testo Unico sulla rappresentanza acquisisce forza e il suo legittimo valore; altrimenti si rischia di cadere nella trappola del marketing politico, facilmente strumentalizzabile, o peggio diviene un modo per attaccare il diritto di rappresentanza dei lavoratori, modellando un nuovo tipo di contrattazione su base individuale, azienda per azienda, che piace molto alle imprese, ma non ai lavoratori. A quel tavolo siederemo consapevoli di essere la punta più evidente, in questo momento, dello sfruttamento del mondo del lavoro, molto più ampio e generalizzato di noi, ricordando al Ministro Di Maio e a tutto il Governo, che i lavoratori o si difendono tutti o si rischia di non difenderne nessuno<sup>42</sup>.*

Il messaggio di Deliverance Milano è chiaro: presa di distanza dai sindacati tradizionali, autorganizzazione e costituzione di un sindacato autonomo per la difesa dei diritti dei *riders*. Infatti, i sindacati tradizionali sono accusati di una quasi "collusione" con le aziende attraverso le contrattazioni al ribasso. Il secondo post<sup>43</sup> dedicato all'incontro del 2 luglio

---

<sup>40</sup> *Ibidem*.

<sup>41</sup> <https://www.facebook.com/deliverancemilano/posts/1974038272907208>, visitato in data 21/02/2019.

<sup>42</sup> *Ibidem*.

<sup>43</sup> <https://www.facebook.com/deliverancemilano/posts/1983643018613400>, visitato in data 21/02/2019.

rappresenta invece la dichiarazione congiunta, analizzata in precedenza con Riders Union Bologna, firmata da Deliverance Milano, Riders Union Roma e Riders Union Bologna.

Deliverance Milano, molto attiva dal punto di vista della produzione dei contenuti, è l'unica delle organizzazioni fino ad ora osservate che si occupa di uno degli eventi analizzati nel capitolo 2, cioè la Carta dei Valori del *food delivery* presentata da Foodora, Moovenda, Prestofood e Foodracers. I contenuti del post dedicati alla proposta vedono Deliverance Milano prendere una posizione netta contro le aziende firmatarie, con toni fortemente critici che bocciano su tutti i fronti la Carta dei Valori:

*Sì, va bene, abbiamo capito: avete la testa dura! Vogliamo un contratto subordinato, l'abolizione del cottimo, l'abolizione del rating e del ranking. Questi sono per noi i punti imprescindibili delle nostre rivendicazioni e non ci sposteremo di un millimetro dal riconoscimento del rapporto di subordinazione. Non abbiamo nessuna intenzione di accettare alcuna negoziazione al ribasso!<sup>44</sup>.*

Anche in questo caso, Deliverance Milano lancia un chiaro messaggio alle aziende: le organizzazioni dei *riders* partecipano alle trattative, ma esse devono partire solo ed esclusivamente dalle condizioni presentate dai lavoratori.

Dopo i vari incontri tra le organizzazioni dei *riders*, il Ministero del Lavoro e le piattaforme digitali, Deliverance Milano dedica un post<sup>45</sup> all'ultimo tavolo di contrattazione dell'11 settembre 2018 e allo stop alle trattative. I contenuti del post, datato 27 settembre 2018, riguardano soprattutto i dettagli dell'ultimo incontro e le richieste di Deliverance Milano, dunque l'organizzazione sembra voler indirizzare il proprio messaggio ai *riders*, in modo tale da rendere consapevoli questi ultimi dello stato di avanzamento delle trattative. Come nei post analizzati in precedenza, non mancano gli attacchi alle piattaforme digitali e alla classe politica, anche se Deliverance Milano ammette che, tra i diversi attori, sono stati fatti dei passi in avanti in direzione di una regolamentazione nazionale del settore del *food delivery*:

*A questo incontro "tecnico", avvenuto un po' in sordina e non sotto i riflettori battenti della stampa nazionale, dopo i primi proclami dai toni messianici e chiusa la fase preliminare eminentemente esplorativa, abbiamo assistito per la prima volta forse a quello che ci è sembrato essere un primo passo di avvicinamento tra le parti, verso cosa è ancora tutto da verificare. Archiviata la discussione della natura del rapporto di lavoro, che per noi resta evidentemente subordinato e per le aziende indiscutibilmente autonomo, si è avviato un confronto in punti sulle singole tutele specifiche che a nostro avviso e a pieno diritto devono essere riconosciute come piene e ai lavoratori subordinati a prescindere da qualunque sia il tipo di rapporto di lavoro in essere [...] Ormai lontani i giorni in cui le aziende sostenevano senza ritegno che si trattasse solamente di fitness urbano da sbrigare nel*

---

<sup>44</sup> <https://www.facebook.com/deliverancemilano/>, visitato in data 21/02/2019.

<sup>45</sup> <https://www.facebook.com/deliverancemilano/posts/2058503927793975>, visitato in data 21/02/2019.

*tempo libero, Matteo Sarzana, in qualità di portavoce di Assodelivery, ha dichiarato che tutti i lavoratori dipendenti assunti alle maestranze di una compagnia del delivery food vanno ritenuti lavoratori a tutti gli effetti e vanno riconosciuti loro, in quanto tali, tutti i diritti, le garanzie e le tutele che ad ogni lavoratore dovrebbero spettare [...] Anche se a dirlo tutta, la strada è ancora lunga e piena di trabocchetti, e anche se un piccolo passo oltre il muro dell'omertà delle piattaforme sembra essere stato fatto, nulla ancora è cambiato e tutto va ancora conquistato. Con ciò siamo sempre più convinti e determinati a portare avanti le nostre istanze, al tavolo come nelle strade, per lottare anche in fase di contrattazione, senza dimenticare che mentre questa partita continua, la nostra battaglia più difficile la affrontiamo tutti i giorni quando saliamo in sella alle nostre bici<sup>46</sup>.*

In sostanza, Deliverance Milano, nonostante i (presunti) passi in avanti, continua a guardare con scetticismo alle aziende e, tramite una sorta di invito all'azione, sollecita i *riders* milanesi e italiani ad unirsi alla "lotta", in modo tale da aumentare il potere di contrattazione delle organizzazioni dei *riders*.

L'ultimo post<sup>47</sup> oggetto d'analisi è datato 18 dicembre 2018, e riguarda la mancata prosecuzione delle trattative tra le organizzazioni dei *riders*, le piattaforme digitali e il Ministero del Lavoro. In questo caso, Deliverance Milano indirizza il suo messaggio all'attore politico, e in un duro sfogo, che vede l'utilizzo di toni polemici, critica la gestione delle trattative del Ministro Luigi Di Maio. Inoltre, il messaggio è accompagnato nuovamente da una proposta di legge creata da Deliverance Milano, il cui obiettivo torna ad essere quello del riconoscimento del rapporto di subordinazione, quest'ultimo messo da parte nell'ultimo tavolo di contrattazione. In questo post non mancano gli attacchi alle aziende, e Deliverance Milano sottolinea che lo stop alle trattative rappresenta un grave passo indietro che, difficilmente, potrà essere recuperato:

*Dopo più di sei mesi di attesa, di convocazioni a vuoto, interminabili viaggi verso Roma, abbiamo riscontrato la mancanza di volontà da parte delle aziende di trattare con noi lavoratori e ci siamo scontrati con la cruda evidenza che al momento non ci sono margini per raggiungere un accordo che ci porti ad ottenere finalmente l'applicazione di un contratto collettivo nazionale a tutele piene, da lavoratori a tutti gli effetti, quali siamo [...] A questo punto, tocca constatare, che siamo di nuovo al punto di partenza, ma l'anno sta per terminare e la nostra pazienza è esaurita, insieme al tempo che questo governo aveva a disposizione [...] Bisogna intervenire a livello giuridico con un provvedimento normativo che disciplini il mondo delle piattaforme, in modo da bilanciare in maniera più equa pesi e misure tra le parti sociali, un pochino di più dalla parte dei lavoratori [...] Il governo ora decida da che parte stare, con i lavoratori o dalla parte della casta economica di questo paese. Qui non si tratta come è stato più volte detto a sproposito, di fare qualcosa per una "generazione perduta" perché colpita dalla precarietà dilagante, ma di restituire dignità al lavoro, governando attraverso la politica il cambiamento in corso, dettato dalle nuove forme di organizzazione produttiva al tempo dell'economia digitale<sup>48</sup>.*

Dunque, Deliverance Milano si posiziona in maniera antitetica rispetto alle aziende, e non intravede spiragli né per nuovi tavoli di contrattazione né per tentativi di collaborazione

---

<sup>46</sup> *Ibidem*.

<sup>47</sup> <https://www.facebook.com/deliverancemilano/posts/2106257189685315>, visitato in data 21/02/2019.

<sup>48</sup> *Ibidem*.

in generale. Per quanto riguarda la critica alla classe politica, essa è comunque accompagnata da una richiesta nei confronti del Ministro Di Maio, in modo tale che esso si schieri a favore dei lavoratori. Nonostante la delusione provocata dallo stop alle trattative, Deliverance Milano riconosce comunque nella politica l'unica via per arrivare ad una regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*. La critica, in sostanza, assume i connotati di un appello “finale” alla classe politica, con la quale Deliverance Milano non prende una posizione avversariale o di inimicizia come con le piattaforme digitali.

In conclusione, dopo aver osservato i post più rilevanti ai fini del presente elaborato, Deliverance Milano si pone, insieme a Riders Union Bologna, come una delle più importanti ed influenti organizzazioni dei *riders* sul territorio nazionale, il che è comprovato dalla partecipazione ai tavoli di contrattazione con aziende e istituzioni, dalle risorse numeriche a disposizione (che portano ad una maggiore capacità di mobilitazione e, di conseguenza, ad una maggiore attenzione da parte della stampa e dell'opinione pubblica), dall'efficacia comunicativa dei messaggi sopra osservati e dall'organizzazione generale all'interno della propria pagina ufficiale su Facebook.

Per ciò che riguarda i rapporti con gli attori sociali ed istituzionali, Deliverance Milano, come le altre organizzazioni, individua nelle aziende il nemico principale con il quale non è possibile aprire un dialogo a causa delle condizioni dettate da esse e dalla visione che le aziende stesse hanno dei *riders* e dei *gig workers* in generale. Deliverance Milano vuole infatti superare la concezione di “lavoretto”, e parla di vero e proprio lavoro a tutti gli effetti che, di conseguenza, deve avere normative, tutele e diritti degni di questo nome. Inedito, invece, il rapporto con i sindacati: Deliverance Milano rifiuta la rappresentanza delle sigle sindacali tradizionali e si auto-proclama sindacato autonomo creato *ad hoc* per la *gig economy* ed il *food delivery*.

Per quanto concerne il rapporto con gli altri due attori della comunicazione politica, Deliverance Milano critica la classe politica, in particolare il governo e Luigi Di Maio, ma sembra voler lasciare comunque uno spiraglio per il dialogo e la collaborazione, dato che l'organizzazione milanese vede nello strumento del decreto legge l'unica soluzione per la regolamentazione della *gig economy* e del *food delivery*. Per quanto riguarda i rapporti con i media, molte sono le condivisioni di post degli organi di informazione. Nella maggior parte dei casi, le notizie condivise riguardano interviste concesse da Deliverance Milano alla stampa. Dunque, anche se in maniera implicita, l'organizzazione vede negli organi di

informazione uno strumento fondamentale per sensibilizzare l'opinione pubblica e raggiungere l'attore politico. Nel complesso, la pagina Facebook ufficiale di Deliverance Milano, ben organizzata e costantemente aggiornata dal punto di vista della quantità e della varietà dei contenuti, si rivolge a due target specifici: il primo è rappresentato dai *riders*, dato che in molti post sono frequenti le *call to action* e viene descritto, con dovizia di particolari, lo stato dell'arte della *gig economy* e del *food delivery* in Italia, mentre il secondo destinatario dalla comunicazione di Deliverance Milano è l'attore politico, il che è individuabile nei frequenti appelli, corredati da proposte, che l'organizzazione rivolge proprio alle istituzioni.

#### 4.5. Deliverance Project

Deliverance Project, ultima organizzazione oggetto d'analisi, nasce nell'ottobre del 2016 ed opera nella città di Torino. Insieme a Deliverance Milano, è l'organizzazione di *riders* più "vecchia" tra le cinque analizzate. Anche Deliverance Project, come le altre organizzazioni, ha come unico canale di comunicazione ufficiale la propria pagina Facebook. Per ciò che riguarda il numero di seguaci, essi sono poco più di tremila, il che pone l'organizzazione torinese come la più seguita dopo Riders Union Bologna.

Nelle proprie informazioni, Deliverance Project si autodefinisce in maniera negativa, cioè definendosi per ciò che non è:

*Deliverance Project non è un collettivo, né un sindacato né tanto meno un'organizzazione politica, ma lo strumento per condividere esperienze e tentare di creare connessioni in un contesto caratterizzato da una capillare automatizzazione e precarizzazione finalizzate principalmente ad isolare e rendere inermi i soggetti coinvolti e sconvolti dai nuovi strumenti di organizzazione del lavoro. Le osservazioni e le valutazioni che prendono voce da Deliverance Project riflettono il punto di vista di alcuni rider o più generalmente lavoratori coinvolti nelle assemblee che di volta in volta lottano all'interno di quel segmento della logistica che è il food delivery nella città di Torino<sup>49</sup>.*

Vi è dunque, una diversa visione tra le varie organizzazioni. Ad esempio, Deliverance Milano si definisce come "sindacato autonomo" e Riders Union Firenze come "collettivo di cicofattorini". Deliverance Project si pone, invece, come semplice mezzo attraverso cui i *riders* possono riunirsi per far sentire la propria voce. Dunque, è possibile ipotizzare che il target di riferimento della pagina Facebook di Deliverance Project siano i lavoratori stessi coinvolti nel mondo del *food delivery*.

---

<sup>49</sup> <https://www.facebook.com/pg/DeliveranceProject/about/>, visitato in data 22/02/2019.

Come per le altre organizzazioni, i post analizzati dal punto di vista comunicativo sono stati scelti in base agli eventi osservati nei capitoli precedenti, con particolare attenzione per le due sentenze del Tribunale di Torino (quella di primo grado dell'aprile 2018 e quella di appello del gennaio 2019), le quali toccano più da vicino Deliverance Project per il criterio di territorialità.

Il primo post<sup>50</sup> analizzato riguarda la sentenza di primo grado del Tribunale di Torino, emessa in data 11 aprile 2018 e pubblicata a maggio dello stesso anno. Nelle dichiarazioni di Deliverance Project si legge la rabbia dei fattorini, i quali prendono di mira, con toni forti e polemici, le piattaforme digitali e la magistratura:

*Quella di mercoledì 11 aprile è stata vissuta come una data importante per le sorti della gig economy in Italia. Le lotte nel food delivery, negli ultimi due anni, hanno avuto la forza di contrapporsi alla tendenza generale e crescente delle nuove forme di organizzazione del lavoro di trasformare il lavoro salariato in lavoro autonomo on demand, retribuito solo per il valore prodotto e privato di ogni tipo di tutela [...] Foodora vince. Ha la ragione grigia del grigio tribunale di Torino [...] Ma la vittoria in tribunale si paga spesso col pubblico disprezzo. Il gongolare dei manager e le passerelle autopromozionali dei legali di Foodora sui canali nazionali avvengono tra strepiti di indignazione [...] Siamo tutti troppo adulti per non sapere che i tribunali sono giusti tanto quanto Foodora è trasparente, onesta e rispettosa dei suoi lavoratori [...] Assorbito il duro colpo il nostro lavoro sarà quello di diluire nel tempo il disprezzo che giustamente cova verso le multinazionali del food delivery e i campioncini del capitalismo straccione che le gestiscono e questo non per mero spirito vendicativo, ma per legittimare e supportare quella rabbia che a più riprese porterà noi e altri colleghi (e altri sfruttati) a intraprendere iniziative di lotta<sup>51</sup>.*

Deliverance Project prende posizione contro le piattaforme digitali, così come le altre organizzazioni, ma lo fa utilizzando un frame fortemente politico ed ideologico. Inoltre, sembra rivolgere un'accusa di collusione tra giudici e multinazionali, il che rappresenta un inedito rispetto ai gruppi precedentemente analizzati. Il target del messaggio a cui Deliverance Project fa riferimento sono i lavoratori stessi, dato che è presente una *call to action* che invita i fattorini a prendere parte alle future iniziative, le quali si basano sulla mobilitazione e la protesta.

La protesta come unica modalità d'azione per la rivendicazione dei diritti è comprovata dal prossimo post analizzato, datato 6 giugno 2018, in concomitanza con l'incontro tra il ministro Di Maio e Riders Union Bologna del 4 giugno e la presentazione della Carta dei diritti del Comune di Bologna del 31 maggio. Nel messaggio, confezionato come se fosse una lettera, il cui destinatario è Riders Union Bologna, è presente una forte critica alle modalità d'azione del gruppo bolognese. Deliverance Project è il primo, ed unico, dei gruppi

---

<sup>50</sup> <https://www.facebook.com/DeliveranceProject/posts/1836760179677933>, visitato in data 22/02/2019.

<sup>51</sup> *Ibidem*.

analizzati che prende nettamente le distanze dalle altre associazioni dei lavoratori del *food delivery*, delineando così una spaccatura e la negazione della disponibilità al dialogo e alla contrattazione del gruppo torinese nei confronti di attori sociali ed istituzioni. La “lettera”, sin dal titolo (“Non vi basta il pane, qualcuno vuole anche le poltrone”<sup>52</sup>), delinea quello che vuole essere il *modus operandi* di Deliverance Project, il quale non passa attraverso la contrattazione né con le forze politiche né con le forze sindacali:

*La via intrapresa da Riders Union Bologna, tanto con la carta dei diritti quanto e soprattutto con l'incontro istituzionale al ministero del lavoro, non può essere considerata un punto d'arrivo, né un punto di partenza per mettere in campo una contrattazione reale. È una via vecchia, già battuta ed intrisa di contraddizioni. Le contraddizioni della politica, quella di Di Maio & Salvini in testa, pronta a promettere tutto e a fare l'esatto contrario; le contraddizioni del sindacato e della rappresentanza, vittime dell'autoreferenzialità e della brama di riconoscimento, in nome delle quali qualche lavoratore o qualche lavoratrice è sempre sacrificabile; ed infine le contraddizioni di un sistema di organizzazione del lavoro (la c.d. gig economy) che già da tempo ha stravolto le vite di chi per vivere deve lavorare e può solo farlo stando a testa bassa, imbrigliato nella pervasività costante delle applicazioni. Le esigenze e le dinamiche portate avanti dall'aspirante sindacato bolognese (Riders Union Bologna, nda) non sono di certo esemplari e rappresentative di una mobilitazione ancora tutta in divenire. Una mobilitazione che può crescere ed ottenere risultati solo passando prima dalle piazze, dai ristoranti ed in tutti quei luoghi in cui il senso di sfruttamento e di insoddisfazione si fa crescente. Una mobilitazione che assume forme e sfumature differenti in base al differente contesto e che non può permettersi di anteporre le esigenze del sindacato, inteso come istituzione, alla reale mobilitazione. Le priorità non possono essere quella del riconoscimento e dell'apertura di un tavolo di trattativa, che rischia di avere sorti piuttosto incerte senza un reale coinvolgimento ed un obiettivo condiviso, soprattutto se tali priorità sono sponsorizzate da un governo che con fare istrionico e gattopardiano mira a cambiar tutto senza cambiare niente. Cari colleghi e care colleghe di Riders Union Bologna sulla strada che avete scelto non vi riconosciamo, perché non sta ai sindacati scioperare convocando i lavoratori, né ai sindaci lanciare i boicottaggi; piuttosto sta ai lavoratori e alle lavoratrici, agli sfruttati e alle sfruttate ritrovare la forza e la voglia di conquistare ciò che gli spetta, senza l'intermediazione di chi ha come unico interesse quello di preservare le stesse posizioni di potere che ci hanno portati e portate fino a qui<sup>53</sup>.*

Il messaggio di Deliverance Project è chiaro: rifiuto di ogni tipo di rappresentanza sindacale, divieto di dialogare e collaborare con le forze politiche e allontanamento dalle posizioni dei gruppi dei *riders* che siedono ai tavoli di contrattazione, visti come “traditori” agli occhi dei lavoratori della *gig economy*. Per Deliverance Project, l'unica via per la regolamentazione è la continua mobilitazione e protesta, creata dal basso e senza la necessità di confluire in una delle sigle sindacali tradizionali.

Il concetto della mobilitazione del basso è confermato anche dall'analisi del post<sup>54</sup> successivo, datato 2 luglio 2018, in concomitanza con l'incontro tra Di Maio e alcune organizzazioni di *riders* (Riders Union Bologna e Deliverance Milano). Come visto in

---

<sup>52</sup> <https://www.facebook.com/notes/deliverance-project/non-vi-basta-il-pane-qualcuno-vuole-anche-le-poltrone/1892381727449111/>, visitato in data 22/02/2019.

<sup>53</sup> *Ibidem*.

<sup>54</sup> <https://www.facebook.com/DeliveranceProject/posts/1930235676997049>, visitato in data 22/02/2019.

precedenza, i gruppi di Bologna e Milano si sono presentati, con una propria delegazione, presso il Ministero del Lavoro per sedere al tavolo di contrattazione, presentando una dichiarazione congiunta e rendendosi disponibili al dialogo e alla collaborazione con sindacati, istituzioni e piattaforme digitali, pur prendendo le dovute distanze da queste ultime. Deliverance Project, invece, ribadisce la propria estraneità e il rifiuto alle trattative attraverso un messaggio (anch'esso in formato di lettera) i cui destinatari sono il Ministro Luigi Di Maio, gli organi di informazione e gli attori che si sono seduti al tavolo:

*Le parole che seguono nascono dai continui confronti e dibattiti portati avanti a Torino, tra lavoratori e lavoratrici in lotta che da tempo stanno cercando di migliorare le condizioni di lavoro e di vita, attraverso azioni e iniziative condivise. Parole che rispecchiano l'orizzontalità dei rapporti che ci ha permesso di costruire una lotta capace di spezzare il silenzio dello sfruttamento indegno del food delivery e far rinascere la solidarietà necessaria per immaginare un futuro diverso da quello misero che si staglia all'orizzonte. In questo testo non si snoccioleranno fumose statistiche né ci si dilungherà in tecnicismi di sorta, ma si cercherà di riportare l'espressione dei problemi reali che attraverso la lotta sono arrivati su questo tavolo e che rivendicano una coerente irriducibilità: i e le rider che lottano e si organizzano a Torino non sono disposti a compromessi e trattative al ribasso [...] Il conto dei feriti su strada si allunga ogni giorno, piccoli e grandi ricatti ci frustrano sempre di più. Noi abbiamo già deciso di opporci in prima persona, consapevoli dei rischi e di poter contare solo su noi stessi. Il tempo dell'attesa è finito. Chi lotta ha il merito di aver sollevato un problema ad oggi sulla bocca di tutti. Chi lotta ha già deciso quali sono le condizioni minime sotto le quali non si è disposti a scendere<sup>55</sup>.*

La lettera prosegue con una lista di richieste dei *rider*s torinesi, ma quel che Deliverance Project vuole nuovamente sottolineare è che le richieste provengono dal basso, cioè dai lavoratori stessi. Inoltre, il gruppo torinese sembra voler autocelebrarsi, prendendosi il merito di aver portato agli onori delle cronache e all'attenzione dell'opinione pubblica e dell'attore politico la questione della *gig economy* e *food delivery*, il tutto attraverso la lotta, le mobilitazioni e le iniziative intraprese nel capoluogo piemontese. Implicitamente, Deliverance Project critica Riders Union Bologna, la quale, non avendo la stessa capacità di mobilitazione e di lotta, ha preferito ricorrere quasi subito al dialogo con gli attori sociali ed istituzionali.

Nel terzo post<sup>56</sup> analizzato, datato 11 settembre 2018, Deliverance Project ha come target di riferimento i *rider*s, ai quali spiega l'esito degli incontri precedenti tra Di Maio, le piattaforme digitali e le organizzazioni dei *rider*s e rende noto lo stato dell'arte della *gig economy* e del *food delivery* dal punto di vista della regolamentazione. Non mancano gli attacchi alla politica e alle piattaforme digitali, ma in questo frangente Deliverance Project

---

<sup>55</sup> *Ibidem*.

<sup>56</sup> <https://www.facebook.com/DeliveranceProject/posts/2042326722454610>, visitato in data 22/02/2019.

solidarizza con le organizzazioni dei *riders* precedentemente criticate e apre al dialogo e alla collaborazione con esse:

*A quanto pare non sono solo le aziende a fare i soldi sul nostro sudore- nei peggiori dei casi sulla nostra pelle- ma evidentemente anche a chi governa piace il trucco e ha deciso di sfruttarlo per guadagnarci in consensi e visibilità e architettarci sopra astuti e squallidi giochi e giochetti politici. Non possiamo quindi fare altro che lasciare questo tavolo di giochi e giochetti e portar via pure la palla. La stessa palla con cui vogliamo tornare a giocare fuori dai tavoli, per le strade, dove la nostra voce non si perde tra i silenzi interessati di chi ci sfrutta, ma si moltiplica e amplifica con voci nuove per diventare assordante. Il tavolo è inclinato dal lato dei padroni, la lotta è nelle strade con i lavoratori! Torniamo a incontrarci, a conoscerci, a riconoscerci e a lottare contro chi ci usa, promette e poi pretende di intortarci<sup>57</sup>.*

Deliverance Project ribadisce la necessità di mobilitazione dal basso, ma prende anche coscienza del fatto che c'è bisogno di una collaborazione con le altre realtà locali, in modo tale da creare una rete di respiro nazionale che possa far valere le richieste dei lavoratori del *food delivery*, sia nelle strade che, di conseguenza, nelle istituzioni.

Gli ultimi due post analizzati sono dedicati all'importante sentenza d'appello del Tribunale di Torino dell'11 gennaio 2019. Il primo<sup>58</sup>, datato 6 gennaio, è rivolto ai *riders* e rappresenta un invito all'azione. Infatti, Deliverance Project, a prescindere dall'esito della sentenza, vuole organizzare un presidio davanti al tribunale. Nel messaggio, il cui destinatario è rappresentato dai lavoratori, non mancano comunque le critiche nei confronti delle aziende e della classe politica, in particolare del governo:

*Foodora se n'è andata, gambe in spalla e malloppo sotto al braccio, lasciando 2000 rider disoccupati e un processo in corso. L'11 gennaio si terrà a Torino l'udienza di appello della causa intentata da 5 ex lavoratori licenziati in seguito alle proteste dell'autunno 2016, le prime in Italia della cosiddetta "Gig economy". Dopo la sconcertante sentenza del primo grado e dopo il polverone sollevato dal governo, risolto in un nulla di fatto, questa data rappresenta un passaggio importante oltre alle lotte che continuano a movimentare le strade delle nostre città. Quale che sia, il verdetto di questa udienza avrà infatti ripercussioni non solo sugli ex rider in causa, ma su tutto quel mondo sommerso di lavoratori "finti autonomi" che tra app, algoritmi e "lavoretti", si dibattono per sbarcare il lunario<sup>59</sup>.*

Nel secondo post<sup>60</sup>, accompagnato da un video in cui i giudici d'appello leggono la sentenza e le motivazioni, Deliverance Project indirizza il suo messaggio, connotato da toni polemici, nei confronti delle piattaforme digitali:

*Vittoria parziale. Ma pur sempre una vittoria! Foodora è stata condannata a pagare secondo gli standard fissati dai contratti collettivi nazionali, però non deve essere la sola ad adeguarsi a questi standard. Glovo, Deliveroo, UberEat, Justeat e ogni altra compagnia che finora si è arricchita sulle spalle di migliaia di lavoratori*

---

<sup>57</sup> *Ibidem*.

<sup>58</sup> <https://www.facebook.com/events/481190399073979/>, visitato in data 22/02/2019.

<sup>59</sup> *Ibidem*.

<sup>60</sup> <https://www.facebook.com/watch/?v=2064377413642153>, visitato in data 22/02/2019.

*e lavoratrici dovrà pagare e riconoscere rapporti di lavoro subordinati e relative tutele. Oggi è andata bene per noi, ma dovrà andare meglio per tutti*<sup>61</sup>.

Nella parte finale del messaggio Deliverance Project fa intendere che proseguirà, attraverso mobilitazioni e altre forme di iniziative politiche, nella “battaglia” per l’ottenimento di maggiori diritti e tutele. Il riferimento non è rivolto esclusivamente ai lavoratori del *food delivery*, ma anche a coloro che sono occupati nel più vasto universo della *gig economy*.

In conclusione, Deliverance Project, dal punto di vista comunicativo, si pone in una posizione antitetica rispetto a tutti gli attori fino ad ora analizzati. Il gruppo torinese non crede nel dialogo e nella collaborazione con le tradizionali sigle sindacali, le istituzioni e, tantomeno, con le piattaforme digitali del *food delivery*. Inizialmente, Deliverance Project si pone in contrasto anche con le altre organizzazioni dei *riders* sorte sul territorio nazionale, il che è rappresenta un *modus operandi* non individuabile nei gruppi precedentemente analizzati.

L’unica via, secondo DP, è la mobilitazione dal basso. Questo è dimostrabile non solo dai post analizzati per il seguente elaborato, ma dall’intera gestione comunicativa dalla pagina Facebook ufficiale dell’organizzazione torinese. Infatti, la pagina, ad esclusione dei contenuti sopra descritti, riguarda soprattutto la condivisione di eventi in cui vengono proclamati scioperi, picchetti, mobilitazioni, assemblee, dibattiti e sit-in di protesta dei *riders* che operano nel capoluogo piemontese. Dunque, Deliverance Project utilizza la propria pagina come se fosse una “vetrina” in cui esporre le proprie iniziative politiche, in modo tale da attirare l’attenzione dell’opinione pubblica e, soprattutto, dei *riders*, i quali possono trovare in Deliverance Project un punto di riferimento per dare voce a propri diritti. Si potrebbe dire, in definitiva, che la pagina è stata creata *da riders per riders*, anche se i destinatari dei messaggi variano a seconda degli eventi.

In conclusione del capitolo, verrà effettuato un confronto tra le modalità comunicative dei gruppi appena analizzati, in modo tale da individuare analogie, differenze e grado di omogeneità o di eterogeneità delle organizzazioni dei *riders*.

---

<sup>61</sup> *Ibidem*.

#### 4.6. Conclusioni

Attraverso l'analisi della comunicazione delle diverse organizzazioni dei *riders*, è possibile individuare tre analogie che accomunano le modalità di approccio e la percezione della *gig economy* e del *food delivery*.

Il primo punto in comune riguarda le modalità di comunicazione. Infatti, tutte le organizzazioni analizzate comunicano esclusivamente tramite social network, in particolare Facebook. Ogni gruppo ha la propria pagina ufficiale in cui, con diverse modalità, si relaziona con la propria *audience* tramite post creati *ad hoc*, condivisioni di notizie degli organi di informazione, dichiarazioni, proposte e inviti alla partecipazione.

L'utilizzo di Facebook come unico mezzo di comunicazione è giustificabile dal fatto che il social network, grazie alla velocità con cui possono essere creati e/o condivisi i contenuti, è il più utilizzato in Italia. Inoltre, la comunicazione sui social network ha il vantaggio di non essere mediata dagli altri mezzi di comunicazione e, dunque, le organizzazioni dei *riders* possono esprimere a pieno le proprie opinioni senza distorsioni.

Vi è però, in alcuni casi, una contraddizione tra l'utilizzo che i gruppi di *riders* fanno del social network e le modalità di comunicazione solitamente utilizzate all'interno di esso. Infatti, molti dei post osservati ed analizzati trattano di proposte e dichiarazioni congiunte che somigliano molto ai formati del comunicato stampa e della lettera. I contenuti, di conseguenza, sono talvolta lunghi e "pesanti", cioè utilizzano un linguaggio politico con forti connotazioni ideologiche e carichi di tecnicismi che non facilitano la comprensione del destinatario del messaggio (i *riders*), andando in controtendenza rispetto a quello che dovrebbe essere il linguaggio utilizzato sui social networks, caratterizzato solitamente da velocità e semplicità dei contenuti<sup>62</sup>. In poche parole, tutti i gruppi sopra analizzati non sfruttano a pieno le potenzialità del social network, utilizzando tecniche di comunicazione tradizionali che non rispondono alle caratteristiche di velocità ed immediatezza dei nuovi mezzi di comunicazione. Il rischio, che effettivamente si concretizza, è quello di confondere il vero destinatario della comunicazione. Infatti, le organizzazioni dichiarano più volte che le pagine ufficiali da loro create sono rivolte soprattutto ai *riders*, che possono trovare in esse dei punti di riferimento. Le modalità di comunicazione, però, nonostante l'intenzione

---

<sup>62</sup> G. Giansante, *La comunicazione politica online. Come usare il web per costruire consenso e stimolare la partecipazione*, Carocci Editore, Roma, 2014.

di rivolgersi ai lavoratori, sembrano elaborate e strutturate per un altro target, cioè l'attore politico.

L'unico gruppo che sembra rivolgersi esclusivamente alla propria audience è Riders Union Roma. Infatti, il gruppo capitolino utilizza la propria pagina per creare ed organizzare eventi che riguardano principalmente le assemblee dei *riders*. Dunque, Riders Union Roma è decisamente orientata all'autoreferenzialità e predilige la comunicazione "interna", evitando qualsiasi forma di comunicazione "esterna", cioè rivolta ad attori che non fanno parte del mondo del *food delivery*. Al contrario, gli altri gruppi sembrano prediligere la comunicazione "esterna", anche se l'obiettivo, nelle intenzioni, dovrebbe essere quello di comunicare internamente, cioè ai *riders*.

Il secondo punto che accomuna le organizzazioni dei *riders* riguarda il bersaglio polemico della loro comunicazione, cioè le piattaforme digitali per cui i *riders* stessi lavorano. Infatti, nella maggior parte dei post analizzati, i collettivi dei *riders* sono concordi nel prendere di mira le aziende e incolparle della situazione di precarietà in cui vivono i lavoratori del settore del *food delivery*. Anche se con modalità, toni e registri comunicativi differenti, le organizzazioni dei *riders* trovano il motivo principale della propria nascita e mobilitazione nella condizione di sfruttamento e di ambiguità legislativa in cui si trovano. Le piattaforme digitali, secondo i *riders*, hanno un potere di ricatto troppo elevato grazie al quale riescono a non far giungere a conclusione i tavoli di contrattazione indetti dal Ministro Luigi Di Maio. Attraverso proposte, iniziative e altre forme di partecipazione politica, la comunicazione dei gruppi di *riders* è finalizzata all'aumento di quelle che vengono definite risorse numeriche, "proprie dei gruppi che possono far riferimento e mobilitare settori sociali ampi o molto ampi"<sup>63</sup> in modo tale da costituire gruppi associativi, cioè "strutture specializzate per l'articolazione degli interessi che sono specificamente designate a rappresentare gli obiettivi di un gruppo in particolare"<sup>64</sup>.

Il terzo punto in comune, conseguenza dell'attacco rivolto nei confronti delle piattaforme digitali, è rappresentato dalla percezione e dalla relativa comunicazione che i gruppi di *riders* hanno sia della *gig economy* che del *food delivery*. Tutte le organizzazioni, anche se con diverse modalità comunicative e di partecipazione politica, presentano le stesse richieste e le stesse proposte, che sono finalizzate al superamento del concetto di *gig economy*

---

<sup>63</sup> M. Cotta, D. Della Porta e L. Morlino, *Scienza politica*, Il Mulino, Bologna, 2008, p. 192.

<sup>64</sup> G.A. Almond e B.G. Powell, *La politica comparata*, Il Mulino, Bologna, 1988.

come semplice “lavoretto” o “passatempo” e, di conseguenza, all’aumento di diritti e tutele e all’individuazione del rapporto lavorativo come rapporto di subordinazione.

Anche se l’obiettivo è comune, i gruppi di *riders* analizzati propongono differenti condizioni per raggiungerlo e si rapportano agli attori sociali ed istituzionali con modalità tra loro diverse. Ad esempio, il rapporto con le istituzioni varia sia dal punto di vista comunicativo sia per ciò che riguarda le modalità di azione. Riders Union Bologna e Deliverance Milano partecipano ai tavoli organizzati dal Ministro Luigi Di Maio, dunque instaurano un rapporto di dialogo e di collaborazione con le istituzioni attraverso la contrattazione, a partire da una proposta scritta, sotto forma di dichiarazione congiunta, presentata al Ministero del Lavoro. I due gruppi, in sostanza, riconoscono nella politica l’unico strumento necessario al raggiungimento di una regolamentazione a livello nazionale della *gig economy* e del *food delivery*. Riders Union Bologna e Deliverance Milano, dunque, agiscono secondo tre delle forme convenzionali della partecipazione politica teorizzate da Milbrath<sup>65</sup>: 1) avviare una discussione politica; 2) avere contatti con un funzionario o un dirigente politico; 3) partecipare a riunioni in cui si prendono decisioni politiche.

Deliverance Project, invece, rifiuta ogni tipo di dialogo e collaborazione con la classe politica, accusata dallo stesso gruppo di non avere la forza per combattere le piattaforme digitali. Per DP, l’unica forma di “lotta” per ottenere la regolamentazione di *gig economy* e *food delivery* è la mobilitazione dal basso, cioè dai lavoratori stessi. In sostanza, Deliverance Project agisce attraverso alcune forme non convenzionali (o nuove forme) di partecipazione politica<sup>66</sup>: 1) aderire ad un boicottaggio; 2) occupare edifici; 3) fare un sit-in; 4) partecipare ad uno sciopero selvaggio.

Per quanto riguarda gli altri due gruppi, Riders Union Firenze e Riders Union Roma, essi non prendono parte a nessuna forma di contrattazione politica a livello nazionale o a mobilitazioni, ma si limitano a riportare quelle che sono le notizie e le attività degli altri gruppi di *riders*. Dunque, da parte di questi due gruppi non è individuabile neanche una presa di posizione nei confronti delle istituzioni, anche se Riders Union Roma, ascoltata come soggetto portatore di interessi da parte della Regione Lazio, riconosce implicitamente nella politica la via per arrivare ad una regolamentazione del settore.

---

<sup>65</sup> L.W. Milbrath, *Political Participation*, Rand Mc-Nally, Chicago, 1965.

<sup>66</sup> F. Raniolo, *La partecipazione politica*, Il Mulino, Bologna, 2007.

Diversità di vedute possono essere individuate anche nei confronti di un altro attore, cioè il sindacato. Riders Union Firenze, Deliverance Milano e Deliverance Project rifiutano ogni forma di dialogo e collaborazione con i sindacati, accusati di trattare al ribasso sulle spalle dei lavoratori, e negano qualsiasi possibilità di confluire, come organizzazione di categoria, in una delle sigle sindacali tradizionali. All'interno di questa comunanza di intenti, vi sono comunque delle differenze: Riders Union Firenze e Deliverance Project rifiutano le modalità di azione sindacali e il concetto stesso di sindacato sotto tutti gli aspetti, prediligendo altre forme di autorganizzazione che non contemplano alcun tipo di trattativa, mentre Deliverance Milano preferisce definirsi sindacato autonomo creato *ad hoc* per i lavoratori della *gig economy* e del *food delivery*, ispirandosi ai modelli delle associazioni di categoria, le quali sono comunque coinvolte in trattative con altri attori sociali e istituzioni. In questo caso, Riders Union Bologna la pensa diversamente da tutti i gruppi sopra citati. Infatti, nonostante l'indipendenza del gruppo bolognese rispetto alle sigle sindacali tradizionali, esso apre al dialogo e alla collaborazione, riconoscendo nei sindacati stessi un importante gruppo di pressione capace di contrattare, insieme ai *riders*, con le piattaforme digitali e le istituzioni per ottenere tutte le richieste dei lavoratori del settore del *food delivery*. Nei post di Riders Union Roma, invece, i sindacati non vengono mai citati, e il gruppo capitolino non assume una precisa posizione nei loro confronti.

Per ciò che riguarda il rapporto con i media, altro attore della comunicazione politica, solo Riders Union Firenze, in alcuni dei post presenti sulla pagina Facebook, ringrazia esplicitamente la stampa per l'attenzione che essa rivolge all'argomento. Nessun altro gruppo fa lo stesso, ma nessuno di loro prende posizione contro il sistema giornalistico. Anzi, numerosi post dei diversi gruppi rappresentano condivisioni di notizie prese dalle pagine Facebook degli organi di informazione, e molte delle organizzazioni dei *riders* rilasciano interviste ai diversi organi di stampa. Forse consapevoli di non poter raggiungere e sensibilizzare l'opinione pubblica solo attraverso i loro canali di comunicazione ufficiali (le pagine Facebook), i gruppi di *riders*, anche se implicitamente, pensano che gli organi di informazione siano lo strumento più efficace e importante per raggiungere un pubblico più ampio e per poter dettare l'agenda del dibattito pubblico e politico.

In conclusione, a causa delle diverse posizioni assunte dai gruppi e alle differenti modalità di rapportarsi agli altri attori (politica, media e sindacati), si potrebbe affermare che le organizzazioni hanno un altro grado di eterogeneità dal punto di vista comunicativo. Infatti,

nonostante alcuni punti in comune, vi sono troppe differenze, che non permettono a questi gruppi di unire le proprie forze per costituire una vera e propria associazione di categoria. Gli unici gruppi tra loro simili, per modalità comunicative e di azione, sono Riders Union Bologna e Deliverance Milano che, partecipando congiuntamente ai tavoli di contrattazione e presentando proposte comuni, possono essere considerati come le due organizzazioni dei *riders* più influenti su tutto il territorio nazionale. Se intendiamo un gruppo di pressione come “un insieme di persone, organizzate su basi volontarie, che mobilita risorse per influenzare decisioni e conseguenti politiche pubbliche”<sup>67</sup>, allora Riders Union Bologna e Deliverance Milano possono essere considerati come tali. Infatti, i due gruppi hanno a disposizione quelle risorse utili per dialogare con le istituzioni e le aziende, come le

*Risorse numeriche, proprie dei gruppi che possono far riferimento e mobilitare settori sociali ampi o molto ampi [...] risorse di influenza, in cui valgono le conoscenze personali, lo status sociale delle persone appartenenti ai gruppi, la facilità di accesso alle sedi decisionali, a canali di pressione rilevanti, la rappresentatività rispetto all'ambito sociale di riferimento [...] risorse conoscitive, cioè dovute al monopolio, quasi-monopolio o al controllo di conoscenze tecniche in cui si esprimono interessi e pressione [...] risorse organizzative, derivanti dall'esistenza di strutture efficienti del gruppo nell'esprimere ed articolare le proprie domande secondo le modalità, i tempi e nelle sedi più opportune e nel mantenere la coesione ovvero, se necessario, la capacità di mobilitazione del gruppo*<sup>68</sup>.

Anche Deliverance Project può essere considerato come un gruppo di pressione ma, a causa della mancanza di risorse (o a causa della volontà del gruppo stesso di non volerle utilizzare), esso non si pone come referente credibile per le istituzioni, i sindacati e le piattaforme digitali. Inoltre, la negazione di ogni tipo di dialogo e collaborazione e il frequente ricorso a forme non convenzionali di partecipazione politica, pongono Deliverance Project su un piano completamente diverso rispetto a Riders Union Bologna e Deliverance Milano.

Per ciò che riguarda gli altri due gruppi, Riders Union Firenze e Riders Union Roma, essi non possono essere classificati come gruppi di pressione a causa delle scarse risorse a disposizione e, di conseguenza, per l'incapacità di proporre iniziative volte al dialogo, alla contrattazione e alla mobilitazione.

---

<sup>67</sup> M. Cotta, D. Della Porta e L. Morlino, *Scienza politica*, Il Mulino, Bologna, 2008, p. 189.

<sup>68</sup> *Ivi*, pp. 192-193.

## Conclusioni

Il presente lavoro di tesi, dopo aver offerto una panoramica chiara e completa sulla situazione italiana della *gig economy* e del *food delivery*, ha analizzato la comunicazione dei tre attori della comunicazione politica, cioè il sistema dei media (in particolare la carta stampata e gli organi di informazione online), l'attore politico (attraverso l'analisi delle iniziative politiche a livello locale e nazionale e tramite l'osservazione dei programmi elettorali dei partiti politici che si sono presentati alle elezioni politiche del 4 marzo 2018) e il cittadino-elettore (inteso come l'insieme delle organizzazioni dei *riders* del settore del *food delivery* in Italia).

Ciò che emerge riguardo allo stato dell'arte della *gig economy* e del *food delivery* in Italia è una situazione di ambiguità e di forte eterogeneità, dovuta dal fatto che i due fenomeni, di recente nascita e sviluppo, non hanno ancora conosciuto una regolamentazione uniforme a livello nazionale. Infatti, a seconda delle piattaforme digitali variano le tipologie contrattuali, i compensi, i diritti e le tutele per i lavoratori del settore.

La situazione è, quindi, paradossale: *gig economy* e *food delivery* nascono e si diffondono all'interno dell'economia digitale, ed essa si è potuta sviluppare grazie al progresso delle nuove tecnologie, internet in primis. Il terzo millennio, nonostante l'uso massiccio della tecnologia e la continua evoluzione di quest'ultima, deve ancora fare i conti con forme di lavoro che hanno connotati "ottocenteschi". La mancanza di diritti e tutele dei *gig workers* ha costretto i lavoratori di questo settore a mobilitarsi per rivendicare diritti relativi alla regolamentazione dell'orario di lavoro, alla sicurezza e ad un controllo non invasivo del comportamento durante i turni di lavoro. Diritto alle ferie, alla malattia, contributi previdenziali e copertura assicurativa sono ciò che i *riders* chiedono alle piattaforme digitali e alla classe politica. Quelli che per la maggior parte dei lavoratori sono diritti "standard", per i lavoratori dell'economia digitale sono ancora (nel 2019) diritti da conquistare attraverso la mobilitazione contro le piattaforme digitali e la contrattazione con la classe politica. In sostanza, si potrebbe dire che a nuove forme di lavoro non corrispondono nuovi (o gli stessi) diritti. La costante contrapposizione tra lavoratori e piattaforme digitali somiglia alla classica frattura tra capitale e lavoro, sviluppatasi, però, nei secoli XIX e XX.

Proprio a causa di questa contrapposizione, gli attori della comunicazione politica analizzati nel presente lavoro di tesi hanno cambiato la propria percezione sulla *gig economy*

e sul *food delivery*. Se, infatti, la mancanza di diritti e tutele poteva essere inizialmente attribuita alla concezione di questi nuovi lavori (intesi come “lavoretti” temporanei svolti perlopiù da studenti durante il loro percorso universitario), ad oggi, dopo aver osservato l’identikit di *gig workers* e *riders*, essi non possono più essere considerati come tali, ma devono essere equiparati a qualsiasi altra occupazione. Quindi, come in qualsiasi altra occupazione, anche nella *gig economy* e nel *food delivery* devono essere presenti dispositivi di tutela volti alla concessione e alla difesa dei diritti dei lavoratori.

Questo tipo di visione (aumento di diritti e tutele e inquadramento del rapporto di lavoro in direzione della subordinazione tra lavoratori e piattaforme digitali) incontra il parere favorevole di tutti gli attori della comunicazione politica osservati nel presente lavoro di tesi.

La stampa, attraverso l’analisi degli articoli, concorda sul fatto che i *gig workers* rappresentano una categoria di lavoratori sfruttata e poco tutelata dalle piattaforme digitali, e queste ultime “approfittano” della situazione di ambiguità causata dalla mancanza di una legislazione nazionale uniforme per ridurre i costi e massimizzare i profitti.

L’attore politico, chiamato a rispondere alle accuse di immobilismo avanzate dal sistema dei media e dalle organizzazioni dei *riders*, si è attivato, a livello locale, con iniziative all’avanguardia, volte all’aumento delle tutele e alla concessione di diritti fondamentali per ogni lavoratore. A livello nazionale, nonostante le proposte avanzate in campagna elettorale, le proposte di legge depositate in Parlamento e il tentativo dell’attuale Ministro del Lavoro di risolvere la questione dei *riders* attraverso il “decreto Dignità” e i successivi tavoli di contrattazione, non è ancora presente una legge uniforme che garantisca dignità, diritti, tutele e il rapporto di subordinazione per i *gig workers*. Da sottolineare il fatto che, riguardo alle proposte, solo i partiti di centrosinistra e sinistra (con l’eccezione del MoVimento 5 Stelle) si sono occupati della questione relativa alla *gig economy* e al *food delivery*.

Le organizzazioni dei *riders*, invece, sono nate proprio a causa della mancanza di diritti e tutele e, anche se con *modus operandi* differenti (alcune organizzazioni optano per la contrattazione con la classe politica, altre per la mobilitazione e la lotta), hanno un obiettivo comune, cioè il superamento della concezione di *gig economy* e *food delivery* come “lavoretti” da effettuarsi a tempo perso. Di fatto, per molti dei lavoratori di questo settore gli introiti del *food delivery* sono le uniche forme di entrata economica. Il superamento di questa concezione comporta, di fatto, la richiesta (rivolta soprattutto alla classe politica) di una

legge uniforme a livello nazionale che garantisca diritti, tutele e il rapporto di subordinazione tra lavoratori e piattaforme digitali.

Nel formare le organizzazioni, i *riders*, consapevolmente, prendono inoltre le distanze dalle sigle sindacali tradizionali e optano, quindi, per la formazione di sindacati autonomi specificamente dedicati alla difesa dei lavoratori del settore del *food delivery*.

Per ciò che riguarda le modalità comunicative e la creazione dei messaggi, tutti e tre gli attori della comunicazione politica assumono come *target* polemico principale le piattaforme digitali. Infatti, il sistema dei media concede poco spazio nei propri articoli alle aziende, le quali sono costantemente al centro degli “attacchi” da parte dei giornalisti. Lo stesso si può notare con l’attore politico, che nella realizzazione delle iniziative a livello locale adotta misure atte a disincentivare l’attuale *modus operandi* delle piattaforme digitali, soprattutto le multinazionali. Anche a livello nazionale, le proposte di legge e i programmi elettorali mirano all’eliminazione di quello che viene definito “nuovo capitalismo digitale”, in cui i *gig workers* recitano il ruolo degli sfruttati e le aziende quello degli sfruttatori. Anche per le organizzazioni dei *riders*, la situazione di ambiguità in cui si trovano i lavoratori del settore è da ricondurre interamente al comportamento delle aziende, talvolta dipinte come “despoti” restii alla contrattazione e all’allargamento di diritti e tutele per i lavoratori. Secondo gli attori sopra analizzati, il motivo che porta le piattaforme digitali a non concedere diritti e tutele è dovuto all’obiettivo di queste ultime di puntare alla massimizzazione dei profitti attraverso la riduzione al minimo dei costi del lavoro. In sostanza, nella contrapposizione tra capitale e lavoro, il sistema dei media e l’attore si schierano dalla parte dei lavoratori della *gig economy* e del *food delivery*.

L’osservazione e l’analisi delle modalità comunicative degli attori della comunicazione politica sono stati altresì utili per valutare il livello di interazione che intercorre tra gli attori stessi. Sulla base dei modelli di comunicazione politica proposti da Mazzoleni, è possibile affermare che le interazioni dei tre attori rientrano nel modello cosiddetto “pubblicistico-dialogico”<sup>1</sup>. Infatti, le organizzazioni dei *riders*, attraverso le manifestazioni e le mobilitazioni (eventi volontari), insieme agli eventi (involontari) analizzati nel presente lavoro di tesi (come, ad esempio, sentenze e incidenti), attirano l’attenzione del sistema dei media e tentano di orientare il dibattito pubblico. Il sistema dei media, a sua volta, riporta le notizie,

---

<sup>1</sup> G. Mazzoleni, *La comunicazione politica*, Il Mulino, Bologna, 2012, p. 25.

intervista le organizzazioni dei *riders* e, attraverso le continue sollecitazioni rivolte all'attore politico, cerca di dettare l'agenda del dibattito politico sui temi della *gig economy* e del *food delivery*. L'attore politico, infine, accoglie le richieste del sistema dei media (attraverso dichiarazioni e interviste in cui vengono presentate le iniziative e le proposte) e dialoga direttamente con le organizzazioni dei *riders* tramite l'indizione dei tavoli di contrattazione volti alla regolamentazione del settore.

Quindi, per ciò che riguarda le modalità di comunicazione e l'interazione dei tre attori della comunicazione politica, il sistema dei media, l'attore politico e il cittadino-elettore (qui inteso come le organizzazioni dei *riders*) possono considerarsi come “*primi inter pares*: la loro comunicazione (politica) prende forma nell'interazione che stabiliscono di volta in volta con l'uno o l'altro attore”<sup>2</sup>.

Per le organizzazioni dei *riders*, che stanno assumendo con importanza crescente i connotati dei gruppi di pressione, la strada da percorrere sembra essere quella dell'unione. Infatti, la creazione di una sigla unica a livello nazionale potrebbe far aumentare il potere di contrattazione per i lavoratori del settore. Un maggiore potere di contrattazione potrebbe, e dovrebbe, portare infine alla tanto desiderata legge a livello nazionale con diritti, tutele e il riconoscimento del rapporto di subordinazione tra lavoratori e piattaforme digitali.

---

<sup>2</sup> *Ini*, p. 26.

## Bibliografia e Sitografia

### *Bibliografia*

- ALMOND G.A., POWELL B.G., *La politica comparata*, Il Mulino, Bologna, 1988.
- ARCIDIACONO D., MANZO C., “Sharing o non Sharing: quattro domande sul dilemma dell’economia collaborativa”, in *Inchiesta*, n°197, Edizioni Dedalo, Bari, luglio-settembre 2017.
- BAL. G., “La vittoria dei rider. Il Comune a Di Maio: il governo si attivi”, *Repubblica*, 13/01/2019.
- BENTIVEGNA S. (a cura di), *Parlamento 2.0. Strategie di comunicazione politica in Internet*, Angeli, Milano, 2012.
- BETTAZZI M., “Sgnam e MyMenu: noi puntiamo sulla qualità pure nei contratti”, *Repubblica*, 01/06/2018.
- “Rider, i colossi non firmano. Il sindaco: ora boicottiamoli”, *Repubblica*, 01/06/2018.
- “Carta dei rider, i big del settore al sindaco: confrontiamoci”, *Repubblica*, 02/06/2018.
- BLUMENTHAL S., *The permanent campaign*, Touchstone Books, New York, 1982.
- BO. MA., “Duecento biker restano a piedi”, *Repubblica*, 15/11/2018.
- BOTTINI A., “La “libertà” dei rider fuori dai vincoli di subordinazione”, *Il Sole 24 Ore*, 22/09/2018.
- CAMPUS D., *Comunicazione politica: le nuove frontiere*, Laterza Editore, Bari, 2008.
- CAPOCCI A., “Vita da rider, in attesa della chiamata”, *Il Manifesto*, 30/06/2018.
- CARTA I., “Le pressioni per le consegne. L’incubo del rider finito sotto al tram”, *Repubblica*, 19/05/2018.
- CASADEI C., “Rider, la Carta di Bologna nasce già azzoppata. Firmano solo due società”, *Il Sole 24 Ore*, 01/06/2018.
- CAVALLINI G., *Foodora, Deliveroo & Co: le fattispecie della gig economy italiana, tra previsioni contrattuali ed effettive modalità di esecuzione del rapporto*, Università degli Studi di Milano, Milano, 2017.
- CICCARELLI R., “I riders non sono lavoratori subordinati. Le motivazioni della sentenza”, *Il Manifesto*, 08/05/2018.

- “Rider di 50 anni iscritto alla UIL “licenziato” dalla piattaforma Glovo”, *Il Manifesto*, 08/05/2018.
  - “Riders senza diritti, la protesta a Milano e lo sciopero venerdì”, *Il Manifesto*, 22/05/2018.
  - “Lo chiamano lavoro, si dice precariato feroce e senza diritti”, *Il Manifesto*, 01/06/2018.
  - “Firmata la carta dei diritti, prima vittoria dei riders”, *Il Manifesto*, 01/06/2018.
  - “Zingaretti brucia Di Maio sui riders”, *Il Manifesto*, 20/06/2018.
  - “La prima legge sui riders è del Lazio”, *Il Manifesto*, 21/06/2018.
  - “Foodora ora apre a Di Maio: carta dei diritti con altre tre aziende”, *Il Manifesto*, 30/06/2018.
- COCCORESE P., “La lotta paga. Dai politici solo promesse”, *Corriere della Sera*, 12/01/2019.
- COTTA M., DELLA PORTA D., MORLINO L., *Scienza politica*, Il Mulino, Bologna, 2008.
- CRAVERO F., “I lavoretti non sono un lavoro. Sconfitti i fattorini del cibo”, *Repubblica*, 12/04/2018.
- “Cannizzo (ex rider Foodora): soddisfatto a metà, la lotta per avere diritti non si ferma”, *Repubblica*, 12/01/2019.
  - “Ai rider ferie e tredicesima ma Foodora non li assumerà”, *Repubblica*, 12/01/2019.
- CRAVERO F., MARTINENGHI S., “Foodora, i fattorini sconfitti: grazie a noi qualcosa è cambiato”, *Repubblica*, 12/04/2018.
- DE CESARE C., “La scalata dei rider. Foodora adesso passa a Glovo”, *Corriere della Sera*, 01/11/2018.
- DE GHANTUZ CUBBE M., “La Regione vara la legge a tutela dei rider: no al cottimo”, *Repubblica*, 21/06/2018.
- DI VICO D., “Sentenza Foodora: i fattorini in bici non sono dipendenti”, *Corriere della Sera*, 12/04/2018.
- “Una carta per tutelare i rider. L’apertura di Foodora e altre tre”, *Corriere della Sera*, 30/06/2018.
- EDELMAN M., *Gli usi simbolici della politica*, Guida, Napoli, 1987.
- EUROFOUND (a cura di), *New forms of employment*, Publications Office of the European Union, Lussemburgo, 2015.
- FAIOLI M., *Jobs “App”, Gig Economy e Sindacato*, Università di Roma “Tor Vergata”, Roma, 2017.

FALCHI T., “Noi riders insieme ai braccianti”, *Il Manifesto*, 20/06/2018.

FALCONIERI G., QUERZÈ R., “La vittoria in aula dei rider di Foodora. Hanno diritto a ferie e malattia”, *Corriere della Sera*, 12/01/2019.

FORTEZZA F., BERDICCHIA F., MASINO G., MORICONI S., “Spazi di coworking e fattori abilitanti al marketing nel PMI”, *Impresa Progetto- Electronic Journal of Management*, n° 1, 2016.

GIAMBARTOLOMEI A., “La vittoria dei rider. Paga oraria e ferie come i dipendenti”, *Il Fatto Quotidiano*, 12/01/2019.

GIANSANTE G., *La comunicazione politica online. Come usare il web per costruire consenso e stimolare la partecipazione*, Carocci Editore, Roma, 2014.

GRANDI R., VACCARI C., *Come si vincono le elezioni. Elementi di comunicazione politica*, Carocci Editore, Roma, 2015.

HALLIN D.C., MANCINI P., *Modelli di giornalismo. Mass media e politica nelle democrazie occidentali*, Laterza, Bari, 2004.

IL SOLE 24 ORE, “Milano, rider incrociano le braccia”, *Il Sole 24 Ore*, 23/05/2018.

- “Riders, il Lazio firma la prima legge di tutela”, *Il Sole 24 Ore*, 20/06/2018.

MA. ALB., “Glovo si mangia gli avanzi di Foodora”, *Il Sole 24 Ore*, 01/11/2018.

MAGNANI M., “La soluzione dei contratti collettivi”, *Il Sole 24 Ore*, 08/05/2018.

MARI. AN., “Lazio, la legge sui rider alla prova del voto”, *Il Sole 24 Ore*, 21/06/2018.

MARTELLO P., “Confini giuridici sempre più labili”, *Il Sole 24 Ore*, 08/05/2018.

MAZZOLENI G., *La comunicazione politica*, Il Mulino, Bologna, 2012.

MILBRATH L.W., *Political Participation*, Rand Mc-Mally, Chicago, 1965.

NIMMO D.D., COMBS J.E., *Mediated political realities*, Longman, New York, 1990.

PAGLIASSOTTI M., “Foodora condannata. Sentenza ribaltata a metà”, *Il Manifesto*, 12/01/2019.

PASQUINO G., *Bilancio della preferenza unica e futuro della riforma elettorale*, Il Mulino, Bologna, 1993.

PATTERSON T.E., *Out of order*, Knopf, New York, 1993.

PELATI M., “Rider, arriva dal Lazio la prima legge”, *Corriere della Sera*, 20/06/2018.

PIZZIN M., “Dal minimo orario alla copertura Inail: per i rider pronta una carta dei diritti”, *Il Sole 24 Ore*, 30/06/2018.

PRIOSCHI M., “Ai ciclofattorini la retribuzione dei dipendenti”, *Il Sole 24 Ore*, 12/01/2019.

QUERZÈ R., “Rider, la carta dei diritti firmata a Bologna. Boicottate gli assenti”, *Corriere della Sera*, 01/06/2018.

RANIOLO F., *La partecipazione politica*, Il Mulino, Bologna, 2007.

REDAZIONE, “Foodora, il giudice: consegne non sono lavoro subordinato”, *Il Fatto Quotidiano*, 08/05/2018.

- “Bologna, il sindaco: boicottate chi sfrutta i riders”, *Il Fatto Quotidiano*, 01/06/2018.

REPUBBLICA, “Rider ferito, scatta lo sciopero per chiedere più sicurezza”, *Repubblica*, 20/05/2018.

RICCIARDI R., “Sì all’equo compenso e più tutele per i rider”, *Repubblica*, 30/06/2018.

SCHUDSON M., *Why democracies need an unlovable press*, Polity Press, Cambridge, 2008.

SORRENTINO C., BIANDA E., *Studiare giornalismo. Ambiti, logiche, attori*, Carocci Editore, Roma, 2013.

STAGLIANÒ R., “La sconfitta dei ragazzi in bicicletta”, *Repubblica*, 12/04/2018.

STRAMBI V., “Siamo soltanto ingranaggi. Le aziende non esistono, parliamo con una app”, *Repubblica*, 15/11/2018.

TAPSCOTT D., *The Digital Economy: Promises and Peril In The Age of Networked Intelligence*, McGraw-Hill, New York, 1995.

TULLINI P., *Economia digitale e lavoro non-standard*, Università di Bologna, Bologna, 2016.

### *Sitografia*

<http://www.lastampa.it/2018/02/24/societa/cos-la-gig-economy/pagina.html>, visitato in data 20/08/2018.

<https://www.informazionefiscale.it/gig-economy-definizione-cos-e-significato>, visitato in data 25/08/2018.

<http://www.economia.rai.it/articoli/crowd-work-cos-e-come-funziona/36914/default.aspx>, visitato in data 04/09/2018.

<https://www.economyup.it/innovazione/per-favore-non-riduciamo-la-gig-economy-a-una-questione-di-pizze-e-fattorini/>, visitato in data 04/09/2018.

<https://www.digital4.biz/executive/digital-transformation/economia-digitale-significato-dx-journey/>, visitato in data 08/11/2018.

<http://www.lexdigital.it/economia-digitale/>, visitato in data 08/11/2018.

<http://www.dire.it/29-03-2018/188087-lavoro-pochi-diritti-e-tanta-elusione-tasse-ecco-la-gig-economy/>, visitato in data 09/11/2018.

<https://www.enlabs.it/lo-stato-dellecommerce-in-italia-e-nel-mondo-nel-2018/>, visitato in data 09/11/2018.

<https://www.strogoff.it/dati-e-numeri-sulle-commerce-cosa-ci-dice-il-report-casaleggio-associati/>, visitato in data 12/11/2018.

<http://fooddelivery.report>, visitato in data 12/11/2018.

<https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-06-02/da-rider-servizi-clouding-lavori-gig-economy-coinvolgono-milione-addetti>, visitato in data 12/11/2018.

<https://www.ilsole24ore.com/art/tecnologie/2017-11-14/quando-startup-fa-flopwebvan>, visitato in data 12/11/2018.

[https://www.agi.it/economia/mercato\\_dipendenti\\_food\\_delivery\\_italia-3571145/news/2018-03-02](https://www.agi.it/economia/mercato_dipendenti_food_delivery_italia-3571145/news/2018-03-02), visitato in data 14/11/2018.

<https://www.mckinsey.com/featured-insights/employment-and-growth/independent-work-choice-necessity-and-the-gig-economy>, visitato in data 14/11/2018.

<http://www.italiacibum.it/mercato-del-food-delivery-numeri-record-primato-deliveroo/>, visitato in data 14/11/2018.

<http://www.businesspeople.it/Business/Economia/Gig-economy-verso-i-25-miliardi-di-euro-in-Italia-102821>, visitato in data 15/11/2018.

<https://www.tgcom24.mediaset.it/cronaca/lombardia/milano-rider-perde-gamba-sotto-al-tram-colpa-delle-buche-in-strada>, visitato in data 15/11/2018.

<https://www.justeat.it/blog/rider-foodpony-per-justeat/>, visitato in data 14/11/2018.

<https://www.justeat.it/blog/rider-ponyu-per-justeat/>, visitato in data 14/11/2018.

<https://www.justeat.it/about>, visitato in data 14/11/2018.

<https://www.foodpony.it>, visitato in data 14/11/2018.

<https://www.prestofood.it>, visitato in data 14/11/2018.

<https://www.mymenu.it>, visitato in data 15/11/2018.

<https://www.cosaordino.it>, visitato in data 15/11/2018.

<https://deliveroo.it/it/sitemap>, visitato in data 15/11/2018.

<https://www.foodracers.com/it>, visitato in data 15/11/2018.

<https://glovoapp.com/it/fir#>, visitato in data 16/11/2018.

<https://www.moovenda.com>, visitato in data 16/11/2018.

<https://www.wired.it/economia/business/2018/07/27/food-delivery-bacchetteforchette-sgnam-mymenu-polo-italiano>, visitato in data 16/11/2018.

<https://about.ubereats.com/it/cities>, visitato in data 16/11/2018.

<http://www.rassegna.it/articoli/foodora-a-glovo-duemila-riders-a-rischio-licenziamento>, visitato in data 17/11/2018.

[https://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/\\_Oggetti\\_Embedded/Documenti/2018/06/29/CS\\_carta/valori/food/delivery.pdf](https://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/_Oggetti_Embedded/Documenti/2018/06/29/CS_carta/valori/food/delivery.pdf), visitato in data 19/11/2018.

<http://www.comune.bologna.it/news/firmata-bologna-la-carta-dei-diritti-fondamentali-dei-lavoratori-digitali-nel-contesto-urbano>, visitato in data 19/11/2018.

<https://www.corriere.it/dataroom-milena-gabanelli/riders-euro-consegna-assicurazione-food-delivery-fattorini-foodora-justeat-glovo-deliveroo>, visitato in data 19/11/2018.

<https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2018/03/23/-noi-rider-controllati-da-un-algoritmo>, visitato in data 19/11/2018.

[https://www.agi.it/economia/moovenda\\_contratto\\_rider-4076505/news/2018-06-27](https://www.agi.it/economia/moovenda_contratto_rider-4076505/news/2018-06-27), visitato in data 20/11/2018.

<https://www.linkiesta.it/it/article/2018/08/04/ecco-come-funziona-ubereats-paghe-basse-flessibilita-totale-e-scatole>, visitato in data 20/11/2018.

<https://www.quotidiano.net/economia/rider-stipendio>, visitato in data 20/11/2018.

[https://dait.interno.gov.it/documenti/trasparenza/Doc/4/4\\_Prog\\_Elettorale.pdf](https://dait.interno.gov.it/documenti/trasparenza/Doc/4/4_Prog_Elettorale.pdf), visitato in data 26/11/2018.

<https://www.movimento5stelle.it/programma/wp-content/uploads/2018/02/Lavoro.pdf>, visitato in data 26/11/2018.

<https://www.leganord.org/programma-politiche>, visitato in data 26/11/2018.

[http://www.forza-italia.it/speciali/Programma\\_centrodestra\\_condiviso\\_10\\_PUNTI.pdf](http://www.forza-italia.it/speciali/Programma_centrodestra_condiviso_10_PUNTI.pdf), visitato in data 26/11/2018.

<http://www.fratelli-italia.it/programma.pdf>, visitato in data 26/11/2018.

[http://ftp.partitodemocratico.it/programma2018/PD2018-programmaA4\\_5feb.pdf](http://ftp.partitodemocratico.it/programma2018/PD2018-programmaA4_5feb.pdf),  
visitato in data 26/11/2018.

<http://liberieuguali.it/programma/#lavoro>, visitato in data 26/11/2018.

<https://piueuropa.eu/programma/lavoro>, visitato in data 26/11/2018.

<https://poterealpopolo.org/potere-al-popolo/programma>, visitato in data 26/11/2018.

<https://www.lettera43.it/it/articoli/politica/2018/07/20/decreto-dignita-testo/222089/>,  
visitato in data 26/11/2018.

[http://documenti.camera.it/\\_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0050130.pdf](http://documenti.camera.it/_dati/leg17/lavori/stampati/pdf/17PDL0050130.pdf),  
visitato in data 26/11/2018.

[http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/17/DDLPRES/0/1059435/index.html?stamp  
a=si&spart=si&toc=no](http://www.senato.it/japp/bgt/showdoc/17/DDLPRES/0/1059435/index.html?stamp<br/>a=si&spart=si&toc=no), visitato in data 26/11/2018.

[http://www.giustapaga.it/wp-content/uploads/2018/07/PROPOSTA-DI-LEGGE-  
Gig-Economy-1.pdf](http://www.giustapaga.it/wp-content/uploads/2018/07/PROPOSTA-DI-LEGGE-<br/>Gig-Economy-1.pdf), visitato in data 26/11/2018.

<http://www.giustapaga.it/>, visitato in data 26/11/2018.

<https://www.deputatipd.it/>, visitato in data 26/11/2018.

[https://www.movimento5stelle.it/programma/wp-  
content/uploads/2018/02/Lavoro.pdf](https://www.movimento5stelle.it/programma/wp-<br/>content/uploads/2018/02/Lavoro.pdf), visitato in data 26/11/2018.

<http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/05/7782018.pdf>, visitato in  
data 08/01/2019.

[http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/CartaDiritti3105\\_web.pdf](http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/CartaDiritti3105_web.pdf),  
visitato in data 08/01/2019.

[http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/1529505862\\_pdf.pdf](http://www.bollettinoadapt.it/wp-content/uploads/2018/06/1529505862_pdf.pdf),  
visitato in data 10/01/2019.

<http://www.lettieritanca.it/wp/wp-content/uploads/2018/09/28009967s.pdf>, visitato in  
data 10/01/2019.

[https://www.wikilabour.it/public/Segnalazioni/20190111\\_CdA-Torino.pdf](https://www.wikilabour.it/public/Segnalazioni/20190111_CdA-Torino.pdf), visitato in  
data 14/01/2019.

[https://www.corriere.it/cronache/18\\_aprile\\_12/fattorini-licenziati-vince-foodora-  
giudice-non-sono-dipendenti](https://www.corriere.it/cronache/18_aprile_12/fattorini-licenziati-vince-foodora-<br/>giudice-non-sono-dipendenti), visitato in data 15/01/2019.

[https://torino.corriere.it/cronaca/18\\_aprile\\_12/ex-rider-foodora-persa-causa-ma-cosi-  
paga-scendera-ancora](https://torino.corriere.it/cronaca/18_aprile_12/ex-rider-foodora-persa-causa-ma-cosi-<br/>paga-scendera-ancora), visitato in data 15/01/2019.

[https://www.corriere.it/economia/18\\_maggio\\_31/carta-bologna-rider-salario-minimo-tutele-ma-big-non-firmano](https://www.corriere.it/economia/18_maggio_31/carta-bologna-rider-salario-minimo-tutele-ma-big-non-firmano), visitato in data 15/01/2019.

[https://roma.corriere.it/notizie/cronaca/18\\_giugno\\_20/regione-lazio-giunta-approva-legge-rider-equo-compenso-tutele](https://roma.corriere.it/notizie/cronaca/18_giugno_20/regione-lazio-giunta-approva-legge-rider-equo-compenso-tutele), visitato in data 15/01/2019.

[https://roma.corriere.it/notizie/cronaca/18\\_giugno\\_20/lazio-presenta-legge-rider-tutele-dignita-stipendio-fisso-lavoro](https://roma.corriere.it/notizie/cronaca/18_giugno_20/lazio-presenta-legge-rider-tutele-dignita-stipendio-fisso-lavoro), visitato in data 15/01/2019.

[https://www.corriere.it/economia/18\\_giugno\\_29/contratto-tutele-rider-svolta-annunciata-chi-fa-consegne-casa](https://www.corriere.it/economia/18_giugno_29/contratto-tutele-rider-svolta-annunciata-chi-fa-consegne-casa), visitato in data 15/01/2019.

[https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/18\\_maggio\\_18/milano-rider-che-ha-perso-gamba-sono-caduto-le-buche](https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/18_maggio_18/milano-rider-che-ha-perso-gamba-sono-caduto-le-buche), visitato in data 15/01/2019.

[https://www.corriere.it/opinioni/18\\_dicembre\\_15/ancora-tragedia-pero-rider-restano-f079f574-00a9-11e9-8adf-e9de349ac71d.shtml](https://www.corriere.it/opinioni/18_dicembre_15/ancora-tragedia-pero-rider-restano-f079f574-00a9-11e9-8adf-e9de349ac71d.shtml), visitato in data 15/01/2019.

[https://www.corriere.it/economia/18\\_ottobre\\_31/scalata-rider-foodora-italia-adesso-passa-glovo-.shtml](https://www.corriere.it/economia/18_ottobre_31/scalata-rider-foodora-italia-adesso-passa-glovo-.shtml), visitato in data 15/01/2019.

[https://www.corriere.it/economia/18\\_ottobre\\_31/spagnola-glovo-compra-foodora-italia-delivery-hero](https://www.corriere.it/economia/18_ottobre_31/spagnola-glovo-compra-foodora-italia-delivery-hero), visitato in data 15/01/2019.

[https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/18\\_settembre\\_13/rider-sentenza](https://milano.corriere.it/notizie/cronaca/18_settembre_13/rider-sentenza), visitato in data 15/01/2019.

[https://torino.corriere.it/cronaca/19\\_gennaio\\_11/foodora-accolto-appello-torino-ricorso-5-ex-rider](https://torino.corriere.it/cronaca/19_gennaio_11/foodora-accolto-appello-torino-ricorso-5-ex-rider), visitato in data 15/01/2019.

[https://torino.repubblica.it/cronaca/2018/04/11/news/torino\\_decine\\_di\\_rider\\_in\\_tribunale\\_per\\_il\\_processo\\_contro\\_foodora](https://torino.repubblica.it/cronaca/2018/04/11/news/torino_decine_di_rider_in_tribunale_per_il_processo_contro_foodora), visitato in data 15/01/2019.

[https://bologna.repubblica.it/cronaca/2018/04/12/news/ciclofattorini\\_a\\_bologna\\_la\\_prima\\_carta\\_dei\\_diritti](https://bologna.repubblica.it/cronaca/2018/04/12/news/ciclofattorini_a_bologna_la_prima_carta_dei_diritti), visitato in data 15/01/2019.

<https://ricerca.repubblica.it/repubblica/archivio/repubblica/2018/06/03/camusso-sostiene-la-carta-dei-rider-le-grandi-aziende-locali>, visitato in data 15/01/2019.

[https://roma.repubblica.it/cronaca/2018/06/20/news/lazio\\_dalla\\_regione\\_prima\\_legge\\_per\\_tutele\\_a\\_rider](https://roma.repubblica.it/cronaca/2018/06/20/news/lazio_dalla_regione_prima_legge_per_tutele_a_rider), visitato in data 15/01/2019.

[https://roma.repubblica.it/cronaca/2018/06/19/news/regione\\_lazio\\_riders\\_per\\_la\\_prima\\_volta\\_approvata\\_proposta\\_di\\_legge\\_per\\_tutelarli](https://roma.repubblica.it/cronaca/2018/06/19/news/regione_lazio_riders_per_la_prima_volta_approvata_proposta_di_legge_per_tutelarli), visitato in data 15/01/2019.

[https://www.repubblica.it/economia/2018/06/29/news/rider\\_4\\_aziende\\_siglano\\_carta\\_per\\_nuove\\_tutele\\_da\\_contratto\\_di\\_collaborazione\\_a\\_compensazione\\_orario\\_minimo-](https://www.repubblica.it/economia/2018/06/29/news/rider_4_aziende_siglano_carta_per_nuove_tutele_da_contratto_di_collaborazione_a_compensazione_orario_minimo-), visitato in data 15/01/2019.

[https://milano.repubblica.it/cronaca/2018/05/17/news/incidenti\\_stradali\\_rimane\\_incastrato\\_tra\\_due\\_tram\\_grave\\_un\\_motociclista](https://milano.repubblica.it/cronaca/2018/05/17/news/incidenti_stradali_rimane_incastrato_tra_due_tram_grave_un_motociclista), visitato in data 15/01/2019.

[https://www.repubblica.it/economia/2018/10/31/news/food\\_delivery\\_glovo\\_compra\\_foodora](https://www.repubblica.it/economia/2018/10/31/news/food_delivery_glovo_compra_foodora), visitato in data 15/01/2019.

[https://milano.repubblica.it/cronaca/2018/07/04/news/milano\\_il\\_giudice\\_del\\_lavoro\\_avoro\\_il\\_rider\\_non\\_e\\_un\\_lavoratore\\_subordinato](https://milano.repubblica.it/cronaca/2018/07/04/news/milano_il_giudice_del_lavoro_avoro_il_rider_non_e_un_lavoratore_subordinato), visitato in data 15/01/2019.

[https://torino.repubblica.it/cronaca/2019/01/11/news/foodora\\_il\\_giudice\\_ai\\_rider\\_trattamento\\_economico\\_come\\_nella\\_logistica\\_ferie\\_tredicesima\\_e\\_malattie\\_pagate](https://torino.repubblica.it/cronaca/2019/01/11/news/foodora_il_giudice_ai_rider_trattamento_economico_come_nella_logistica_ferie_tredicesima_e_malattie_pagate), visitato in data 15/01/2019.

<https://ilmanifesto.it/foodora-respinto-il-ricorso-dei-rider-non-sono-lavoratori-subordinati>, visitato in data 16/01/2019.

<https://ilmanifesto.it/sono-riders-o-pony-express-il-dilemma-della-sentenza-foodora>, visitato in data 16/01/2019.

<https://ilmanifesto.it/bologna-firmata-la-carta-dei-diritti-prima-vittoria-dei-riders>, visitato in data 16/01/2019.

<https://ilmanifesto.it/la-prima-legge-sui-riders-e-della-regione-lazio>, visitato in data 16/01/2019.

<https://ilmanifesto.it/riders-per-tutelarli-partiamo-dalla-carta-dei-diritti>, visitato in data 16/01/2019.

<https://ilmanifesto.it/riders-senza-diritti-a-milano-domani-la-protesta-venerdi-losciopero>, visitato in data 16/01/2019.

<https://ilmanifesto.it/addio-allitalia-ora-foodora-getta-la-spugna>, visitato in data 16/01/2019.

<https://ilmanifesto.it/foodora-condannata-sentenza-ribaltata-a-meta>, visitato in data 16/01/2019.

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/05/07/sentenza-foodora-tra-rider-e-azienda-non-ci-sono-obblighi-e-il-jobs-act-ha-ridotto-lambito-del-lavoro-subordinato>, visitato in data 16/01/2019.

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/05/31/rider-il-sindaco-merola-boicottate-aziende-che-sfruttano-i-fattorini-costringiamo-a-firmare-contratto-chi-non-lha-fatto>, visitato in data 16/01/2019.

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/04/16/riders-lalba-di-un-nuovo-sindacato-a-bologna-la-prima-internazionale-e-la-carta-dei-diritti-torino-non-ci-sono-solo-i-tribunali>, visitato in data 16/01/2019.

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/06/20/lazio-proposta-di-legge-su-tutela-rider-zingaretti-a-di-maio-non-la-impugni>, visitato in data 16/01/2019.

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/05/20/rider-in-sciopero-il-25-maggio-dopo-incidente-a-milano-fit-cgil-apriamo-contrattazione>, visitato in data 16/01/2019.

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2018/05/24/milano-rider-chiedono-diritti-dopo-linfortunio-di-francesco-lui-ha-perso-una-gamba-non-aspetteremo-il-morto>, visitato in data 16/01/2019.

<https://www.ilfattoquotidiano.it/in-edicola/articoli/2018/11/09/glovo-si-prende-foodora-ma-non-i-suoi-rider>, visitato in data 16/01/2019.

<https://www.ilfattoquotidiano.it/2019/01/11/foodora-a-torino-accolto-il-ricorso-di-5-rider-siano-retribuiti-come-da-contratto-collettivo>, visitato in data 16/01/2019.

<https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-04-11/rider-foodora-licenziati-tribunale-respinge-ricorso>, visitato in data 17/01/2019.

<http://www.diritto24.ilsole24ore.com/art/dirittoLavoro/2018-07-05/il-rapporto-lavoro-riders-e-natura-autonoma>, visitato in data 17/01/2019.

<https://www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2018-06-19/rider-lazio-brucia-maio-e-approva-legge-difesa-fattorini>, visitato in data 17/01/2019.

<https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-06-29/riders-accordo-4-aziende-delivery-arrivano-paga-oraria-e-copertura-inps>, visitato in data 17/01/2019.

<http://www.agrisole.ilsole24ore.com/art/impreses/2018-10-31/glovo-piattaforma-tecnologica-consegne-acquisisce-foodora-italia-delivery-hero>, visitato in data 17/01/2019.

<http://quotidianolavoro.ilsole24ore.com/art/rapporto-lavoro/2018-07-04/anche-il-tribunale-milano-food-rider-sono-lavoratori-autonomi>, visitato in data 17/01/2019.

<https://www.ilsole24ore.com/art/norme-e-tributi/2019-01-11/foodora-accolto-l-appello-cinque-rider-sono-dipendenti-dell-azienda>, visitato in data 17/01/2019.

<https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2019-01-12/foodora-rider-come-dipendenti-ecco-cosa-puo-succedere-adesso>, visitato in data 17/01/2019.

<https://www.linkiesta.it/it/chi-siamo/>, visitato in data 18/01/2019.

<http://www.news30.it/index.html#divSlideTestata1>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.agi.it/info/organizzazione>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.linkiesta.it/it/article/2018/04/12/vita-da-rider-litalia-e-il-paese-peggiore-deuropa-per-fare-questo-mestiere>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.linkiesta.it/it/article/2018/06/22/zingaretti-chi-governa-con-le-provocazioni-non-fa-altro-che-aumentare>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.linkiesta.it/it/article/2018/05/24/la-cgil-proclama-lo-sciopero-dei-rider-senza-i-rider>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.linkiesta.it/it/article/2018/12/05/decalogo-rider-food-delivery>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.linkiesta.it/it/article/2019/01/12/foodora-rider-lavoratori-dipendenti>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.linkiesta.it/it/article/2019/01/16/decreto-rider-foodora-freelance-valerio-de-stefano-gig-economy>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.wired.it/economia/lavoro/2018/04/11/processo-foodora-sentenza>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.wired.it/economia/lavoro/2018/05/07/fattorini-foodora-lavoratori-autonomi>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.wired.it/economia/lavoro/2018/05/31/fattorini-carta-diritti-bologna>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.wired.it/economia/lavoro/2018/06/20/gig-economy-lavoro-digitale-fattorini-regione-lazio>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.wired.it/economia/lavoro/2018/06/29/foodora-carta-diritti-fattorini>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.wired.it/economia/business/2018/10/31/food-delivery-glovo-acquista-foodora-italia>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.wired.it/economia/business/2018/12/17/glovo-foodora-fusione-2019>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.wired.it/economia/lavoro/2019/01/11/foodora-condanna-rider-ferie-contributi-logistica>, visitato in data 18/01/2019.

<https://www.lettera43.it/it/articoli/cronaca/2018/04/11/foodora-respinto-ricorso-rider-torino-tribunale-lavoro>, visitato in data 19/01/2019.

<https://www.lettera43.it/it/articoli/economia/2018/04/12/foodora-gig-economy-torino-tribunale-legge-politica>, visitato in data 19/01/2019.

<https://www.lettera43.it/it/articoli/cronaca/2018/06/20/lazio-legge-tutela-rider>, visitato in data 19/01/2019.

<https://www.lettera43.it/it/ultima-ora/2018/06/29/carta-diritti-rider-paga-ore-contributi>, visitato in data 19/01/2019.

<https://www.lettera43.it/it/articoli/economia/2018/08/03/foodora-lascia-italia>, visitato in data 19/01/2019.

<https://www.lettera43.it/it/articoli/cronaca/2019/01/11/ricorso-rider-foodora-appello>, visitato in data 19/01/2019.

[https://www.agi.it/economia/rider\\_foodora\\_sentenza](https://www.agi.it/economia/rider_foodora_sentenza), visitato in data 19/01/2019.

[https://www.agi.it/breakingnews/rider\\_4\\_aziende\\_del\\_settore\\_firmano\\_carta\\_dei\\_valori\\_su\\_contratti\\_salari\\_e\\_previdenza](https://www.agi.it/breakingnews/rider_4_aziende_del_settore_firmano_carta_dei_valori_su_contratti_salari_e_previdenza), visitato in data 19/01/2019.

[https://www.agi.it/economia/foodora\\_rider\\_fattorini\\_sentenza](https://www.agi.it/economia/foodora_rider_fattorini_sentenza), visitato in data 19/01/2019.

<https://www.facebook.com/virginiomerolasindaco/photos/a.197258116964881>, visitato in data 21/01/2019.

<https://www.facebook.com/nicolazingaretti/photos/a.90091374033>, visitato in data 22/01/2019.

<https://www.nicolazingaretti.it/notizie/leggetutelarider>, visitato in data 22/01/2019.

<https://www.nicolazingaretti.it/notizie/tutela-per-chi-lavora-con-le-app>, visitato in data 22/01/2019.

<https://www.nicolazingaretti.it/notizie/leggeriders>, visitato in data 22/01/2019.

[https://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/\\_Oggetti\\_Embedded/Documenti/2018/06/18/finale/](https://www.ilsole24ore.com/pdf2010/Editrice/ILSOLE24ORE/ILSOLE24ORE/Online/_Oggetti_Embedded/Documenti/2018/06/18/finale/), visitato in data 23/01/2019.

<https://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2018-06-18/riders-contratto-salario-minimo-all-indennita-cosa-prevede-decreto-maio-bozza>, visitato in data 23/01/2019.

<https://www.ilmfoglio.it/economia/2018/06/20/news/compromessi-first-sui-rider-il-cambiamento-puo-attendere>, visitato in data 23/01/2019.

<https://www.ilmfoglio.it/politica/2018/07/02/news/sui-rider-di-maio-prende-tempo>, visitato in data 23/01/2019.

<http://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2018/07/13/18G00112/sg>, visitato in data 23/01/2019.

<https://www.ilmattino.it/politica/2018/07/26/news/per-di-maio-i-rider-possono-aspettare-se-ne-riparla-a-settembre>, visitato in data 24/01/2019.

[https://www.ilmessaggero.it/economia/economia\\_e\\_finanza/rider\\_tutele\\_orario\\_di\\_lavoro\\_equo\\_compenso](https://www.ilmessaggero.it/economia/economia_e_finanza/rider_tutele_orario_di_lavoro_equo_compenso), visitato in data 24/01/2019.

<https://www.linkiesta.it/it/article/2018/10/24/rider-tavolo-trattativa-scomparso-di-maio>, visitato in data 24/01/2019.

<https://www.nextquotidiano.it/tavolo-riders-di-maio/>, visitato in data 24/01/2019.

<https://www.facebook.com/LuigiDiMaio/videos/1729741410395731/>, visitato in data 24/01/2019.

<https://www.facebook.com/LuigiDiMaio/posts/1747145271988678>, visitato in data 24/01/2019.

[http://download.repubblica.it/pdf/2018/politica/contratto\\_governo.pdf](http://download.repubblica.it/pdf/2018/politica/contratto_governo.pdf), visitato in data 24/01/2019.

[https://rep.repubblica.it/pwa/locali/2018/10/01/news/il\\_popolo\\_dei\\_riders\\_unitevi\\_nasce\\_il\\_covo\\_delle\\_due\\_ruote](https://rep.repubblica.it/pwa/locali/2018/10/01/news/il_popolo_dei_riders_unitevi_nasce_il_covo_delle_due_ruote), visitato in data 18/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionfirenze/>, visitato in data 18/02/2019.

<https://www.facebook.com/pg/ridersunionfirenze/about/>, visitato in data 18/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionfirenze/posts/1984050101891821>, visitato in data 18/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionfirenze/posts/1945897709040394>, visitato in data 19/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionbologna/>, visitato in data 19/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/237589520311227>, visitato in data 19/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/253873588682820>, visitato in data 19/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/259510128119166>, visitato in data 19/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/275646243172221>, visitato in data 19/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/297955287607983>, visitato in data 19/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/337537190316459>, visitato in data 19/02/2019.

<https://www.facebook.com/ridersunionbologna/posts/361766684560176>, visitato in data 19/02/2019.

<https://www.facebook.com/Riders-Union-Roma-1823967490995837>, visitato in data 20/02/2019.

<https://www.facebook.com/events/223202625112194>, visitato in data 20/02/2019.

<https://www.facebook.com/events/1901355456753499>, visitato in data 20/02/2019.

<https://www.facebook.com/events/1740794969346964>, visitato in data 20/02/2019.

[https://www.facebook.com/permalink.php?story\\_fbid](https://www.facebook.com/permalink.php?story_fbid), visitato in data 20/02/2019.

<https://www.facebook.com/pg/deliverancemilano/about>, visitato in data 21/02/2019.

<https://www.facebook.com/deliverancemilano/posts/1952156941762008>, visitato in data 21/02/2019.

<https://www.facebook.com/deliverancemilano/posts/1974038272907208>, visitato in data 21/02/2019.

<https://www.facebook.com/deliverancemilano/posts/1983643018613400>, visitato in data 21/02/2019.

<https://www.facebook.com/deliverancemilano>, visitato in data 21/02/2019.

<https://www.facebook.com/deliverancemilano/posts/2058503927793975>, visitato in data 21/02/2019.

<https://www.facebook.com/deliverancemilano/posts/2106257189685315>, visitato in data 21/02/2019.

<https://www.facebook.com/pg/DeliveranceProject/about>, visitato in data 22/02/2019.

<https://www.facebook.com/DeliveranceProject/posts/1836760179677933>, visitato in data 22/02/2019.

<https://www.facebook.com/notes/deliverance-project/non-vi-basta-il-pane-qualcuno-vuole-anche-le-poltrone/1892381727449111>, visitato in data 22/02/2019.

<https://www.facebook.com/DeliveranceProject/posts/1930235676997049>, visitato in data 22/02/2019.

<https://www.facebook.com/DeliveranceProject/posts/2042326722454610>, visitato in data 22/02/2019.

<https://www.facebook.com/events/481190399073979>, visitato in data 22/02/2019.

<https://www.facebook.com/watch/?v=2064377413642153>, visitato in data 22/02/2019.