



Αναδημοσίευση από [Struggles In Italy](#) μέσω [attack.org.gr](#)

Μετάφραση/ Επιμέλεια: **Μπάμπης Χατζηγιαννάκος/ Ελίνα Σαουσοπούλου**

Το εργατικό κίνημα είναι εδώ. Μάχεται συλλογικά και κερδίζει τη ζωή του. Κόντρα στις νέες εργασιακές συνθήκες και τις επιταγές του Κεφαλαίου και της εργοδοσίας, από το Λονδίνο και το Παρίσι, μέχρι το Τορίνο και την Αθήνα, οι εργαζόμενοι υψώνουν τη φωνή τους και ως μια γροθιά σπάνε την καταπίεση.

1. Η έννοια του “sharing economy”



Οι εφημερίδες κάθε μέρα γραφουν για το πως αλλάζει ο κόσμος μας με τις ψηφιακές τεχνολογίες. Συχνά διαβάζουμε για την αυτοματοποίηση, την ψηφιοποίηση της ζωής και το τέλος της εργασίας. Όλα αυτά συνδέονται με αυτό που ονομάζεται “sharing economy” (σ.σ. οικονομία διαμοιρασμού). Δηλαδή εφαρμογές που συνδέουν την προσφορά και τη ζήτηση συγκεκριμένων αγαθών με τη διανομή τους. **Η Foodora δεν είναι μια τέτοια εφαρμογή** καθώς δε διανέμει κάποιο αγαθό. Η Foodora είναι κομμάτι του επονομαζόμενου «gig-economy» (gig στην αργκό είναι μια εργασία με σύντομη και αβέβαιη διάρκεια) όπως το Uber και το Task Rabbit.



Η Foodora προσφέρει σε εστιατόρια τη δυνατότητα νέων πελατών μέσω της παροχής ευέλικτων κούριερ. Η εφαρμογή παρακολουθεί τις παραγγελίες και τις αναθέτει σε κούριερ βάσει ενός αλγορίθμου που υπολογίζει ταχύτητα κ απόσταση. Τα εστιατόρια δέχονται νέες παραγγελίες χωρίς να απασχολούν άτομα, καταβάλλοντας το 30% του κόστους των ολοκληρωμένων παραδόσεων, το οποίο σημαίνει πως δεν επιβαρύνονται με κανένα έξτρα κόστος. Οι πελάτες αγοράζουν το φαγητό της επιλογής τους μέσα από μια μεγάλη γκάμα εστιατορίων πληρώνοντας 2.90€ ανά παραγγελία. Νεαροί ποδηλάτες, τους οποίους η εταιρεία αποκαλεί “riders” κερδίζουν ελάχιστα χρήματα με το να μετακινούνται μέσα στην πόλη στον ελεύθερό τους χρόνο. Η Foodora από μια μικρή startup εταιρεία στο Βερολίνο, επεκτάθηκε παγκοσμίως και τώρα βρίσκεται σε 10 χώρες και 36 πόλεις. Στην Ιταλία άνοιξε πριν δυο χρόνια ξεκινώντας από το Τορίνο και το Μιλάνο και σύντομα θα επεκταθεί και στη Ρώμη, με πρόβλεψη για αύξηση του όγκου πωλήσεων κατά 75% κάθε μήνα. **Τη στιγμή που γράφονται αυτές οι γραμμές, οι riders φτάνουν τους 300 στο Τορίνο και τους 600 στο Μιλάνο χωρίς κανέναν από αυτούς να απασχολείται άμεσα από την εταιρεία.** Αντιθέτως απασχολούνται με συμβόλαιο γνωστό ως “co.co.co” (contract for continued collaboration on a project=συμβόλαιο συνεχούς συνεργασίας σε ένα έργο). Αυτά τα συμβόλαια έχουν ως αποτέλεσμα οι riders να θεωρούνται αυτόνομοι εργαζόμενοι/συνεργάτες, με αποτέλεσμα η εταιρεία να μπορεί να παρακάμψει όλα τα κομμάτια της εργατικής νομοθεσίας που εφαρμόζονται στους άμεσα απασχολούμενους.

2.Η Foodora στην Ιταλία

Η Foodora πωλήθηκε για δεκάδες εκατομμύρια ευρώ αλλά διατηρεί ακόμη το προφίλ της startup: μια νεανική και φιλική πολυεθνική όπου κόσμος δουλεύει σε παρείστικα open-space γραφεία στο Βερολίνο και νέοι σπουδαστές έχουν τη δυνατότητα να αποκτούν ένα εύκολο, ευκαιριακό χαρτζιλίκι παραδίδοντας φαγητό με το ποδήλατο τους.

Η άφιξή της στο Τορίνο ήταν το ακριβές αντίγραφο της έναρξής της στο Βερολίνο. Οι μάνατζερ, όλοι κάτω των 30 ετών, συναντιούνται συχνά σε χαλαρό κλίμα σε συνεργατικούς χώρους στο κέντρο της πόλης, δεν ακολουθούν επισημότητες και χρησιμοποιούν αγγλικές λέξεις στο λόγο τους. Ο στόλος των κούριερ απαρτίζεται επίσης από μορφωμένους νέους που πληρώνονται 5€ την ώρα. Αυτή η ιδανική εικόνα άρχισε να σπάει όταν τον Αύγουστο οι κούριερ της Deliveroo στο Λονδίνο ξεκίνησαν απεργία και ένα μήνα μετά ακολούθησαν και οι συνάδερφοι τους στο Παρίσι. Υπεραπλουστευμένα, ο λόγος ήταν πως αφότου η εταιρεία κατάφερε να προσελκύσει αρκετούς “εργαζόμενους”, άλλαξε τον τρόπο πληρωμής από σταθερό μισθό σε πληρωμή ανά παράδοση. **([Διαβάστε το σχετικό άρθρο εδώ](#))**

Απο τότε που ξεκίνησε η εταιρεία στην Ιταλία, οι εργαζόμενοι κάνουν ανεπίσημες συναντήσεις και συζητήσεις, ειδικά κατά την αναμονή νέων παραγγελιών. Συγκρότησαν ανεπίσημες συνελεύσεις και συναντήθηκαν και με τη διοίκηση της εταιρείας για να συζητήσουν ζητήματα που τους απασχολούσαν. Η σπίθα της διαμαρτυρίας όμως άναψε όταν ήρθε και στο Τορίνο η αλλαγή στην σύμβαση -παρόμοια με την περίπτωση του Λονδίνου και του Παρισιού-.

Τα πιο συνηθισμένα προβλήματα για του εργαζόμενους στην διανομή φαγητού είναι η αντιμετώπιση αντίξοων καιρικών συνθηκών, το ότι καλούνται να καλύπτουν μεγάλες αποστάσεις, συνήθως 60-80 χιλιόμετρα ανά βάρδια στην περίπτωση της Foodora, καθώς και ο νεκρός χρόνος μεταξύ των παραγγελιών.

Επιπλέον, υπάρχουν νέες πτυχές που συνδέονται με την ψηφιακή φύση αυτής της σχέσης εργασίας. Ο χρόνος εργασίας ορίζεται ως 24/7, είναι δηλαδή 24 ώρες το 24ωρο, 7 ημέρες την εβδομάδα, οπότε δεν υπάρχει καμιά απολύτως διάκριση μεταξύ χρόνου εργασίας και ανάπαυσης. Οι riders θεωρητικά μπορούν να αποφασίζουν οι ίδιοι τη διαθεσιμότητα τους, αλλά πρακτικά δεν γνωρίζουν το πότε τελικά θα δουλεύουν, αφού οι managers αποφασίζουν αν θα δεχτούν/τροποποιήσουν ή ακόμη και ακυρώσουν τη βάρδια, ακόμα και κατά τη διάρκειά της. Καθώς ένας αλγόριθμος αποφασίζει σε real time το ρυθμό και χρόνο εργασίας (ανάλογα με τον όγκο των παραγγελιών και την θέση των κούριερ), υπάρχουν ώρες απόλυτης αιχμής αλλά και πραγματικά μηδενικού φόρτου. Περιττό να αναφερθεί πως -προφανώς- τόσο το ποδήλατο όσο και το τηλέφωνο παρέχονται απο τον ίδιο τον κούριερ, που επιβαρύνεται με όλο το σχετικό κόστος συντήρησης. Συχνά σε συνεντεύξεις οι riders αναφέρουν πως ο διαρκής εντοπισμός της θέσης τους (μέσω gps) είναι παράνομος, ειδικά όταν αυτό γίνεται μέσω κάποιας εφαρμογής της Google ή της Apple.

Όλα αυτά για 500€ το μήνα, με 25 ώρες εργασία την εβδομάδα.



3.Νέες συνθήκες και η απαρχή της απεργίας

Οι riders διεκδίκησαν καλύτερες συνθήκες εργασίας. Το Μάιο του 2016, 85 από τους 100 rides υπέγραψαν σχετική επιστολή, αλλά τα αιτήματά τους αντιμετωπίστηκαν με υπεκφυγές και δικαιολογίες του τύπου «αυτή τη στιγμή ο διευθυντής της εταιρείας απουσιάζει». Όταν στα τέλη Ιουλίου επιτεύχθηκε συνάντηση, η διοίκηση τους ενημέρωσε ότι η σύμβαση εργασίας δε μπορεί να αλλάξει. Αυτό που στην πραγματικότητα μετέτρεψε τη δυσαρέσκεια σε διαμαρτυρία, ήταν το γεγονός πως η σύμβαση μπορούσε να αλλάξει και μάλιστα αυτό σύντομα το έκανε η ίδια η εταιρεία!

Το Σεπτέμβρη η εταιρεία παρουσίασε μια νέα σύμβαση εργασίας, η οποία αρχικά θα εφαρμοζόταν στους νέους riders και απο 30 Νοεμβρίου πρόκειται να αποκτήσει καθολική ισχύ. Η νέα σύμβαση εξαλείφει το σταθερό εισόδημα και το αντικαθιστά με την πληρωμή 2.70€ ανά παράδοση παραγγελίας. Ο αριθμός παραδόσεων ανά βάρδια δεν μπορεί να επηρεαστεί απο τους riders, όπως για παράδειγμα συμβαίνει με τους βιομηχανικούς εργάτες, αλλά θα είναι αυτός που θα καθορίζει -εντέλει- το εισόδημά τους. **Για να επιτευχθεί μισθός ύψους 500€, θα πρέπει να κάνουν τουλάχιστον μία παράδοση κάθε μισή**

ώρα, όλες τις ώρες και για όλες τις μέρες του χρόνου. Ο διευθύνων σύμβουλος Gianluca Cocco, αρνήθηκε να συζητήσει τους νέους όρους με το σωματείο βάσης SiCobas, το οποίο επέλεξαν οι εργαζόμενοι να τους εκπροσωπήσει, αφού οι εργαζόμενοι δεν έχουν αυτόνομα το δικαίωμα του συνδικαλισμού. Η διοίκηση συμφώνησε να προχωρήσει μόνο σε προσωπικές συναντήσεις με μεμονωμένα άτομα, όπου και πολλοί εξ αυτών έχασαν την πρόσβαση στο κοινό group μέσω του οποίου επικοινωνούσαν ή μπήκαν κατευθείαν στη μαύρη λίστα.

Οι ανεπίσημες επαφές των riders μετατράπηκαν σε πρόδρομο απεργίας. **Στις 8 Οκτωβρίου στο Τορίνο έγινε η πρώτη απεργία εργαζομένων που απασχολούνται σε κάποια εφαρμογή.** Σχεδόν 50 riders μπλόκαραν την υπηρεσία για ένα ολόκληρο Σάββατο, ενώ ποδηλατώντας στην πόλη μοίρασαν φυλλάδια έξω από εστιατόρια που χρησιμοποιούν το Foodora. Είχαν τρία βασικά αιτήματα:

- Κατάργηση της σύμβασης “προσωρινής συνεργασίας” όπως περιγράφεται παραπάνω, καθώς και της πληρωμής ανα παράδοση αλλά και την υπογραφή ευέλικτης part-time σύμβασης, 20 ωρών κατ’ ελάχιστο, που θα περιλαμβάνει άδεια ασθένειας, ασφάλιση και κανονική άδεια.
- Βασικό ωρομίσθιο 7.50€ με μπόνους ανά παράδοση 1€.
- Προστασία των συνδικαλιστικών δικαιωμάτων και παύση των απειλών και των πειθαρχικών διώξεων των απεργών.
- Οι εργαζόμενοι να έχουν επίσημο δίαυλο για την ενημέρωσή τους και την επικοινωνία με την εργοδοσία (κι όχι μέσω ενός γκρουπ στην εφαρμογή WhatsApp), συμμετοχή της εταιρείας στα έξοδα συντήρησης ποδηλάτου και τα έξοδα του κινητού τηλεφώνου, καθώς και κανονική ασφάλιση που δε θα καλύπτει μόνο τυχόν ατυχήματα αλλά και τις ημέρες ανάρρωσης.



Η εξέλιξη του αγώνα

Η διαδήλωση ήταν τόσο πετυχημένη που διήρκεσε ολόκληρη τη μέρα, ενώ υπήρξε και συμμετοχή των ντόπιων περαστικών και καλύφθηκε άμεσα από εφημερίδες κυρίως λόγω της πρωτόγνωρης πραγματικότητας που έφερνε η εμπλοκή νέων τεχνολογιών. **Η εταιρεία είχε πια δεχτεί ανεπανόρθωτο πλήγμα στην εικόνα της:** η τροποποίηση του λογότυπου (από ένα χέρι που κουβαλάει δίσκο σε μια σιδερένια μπάλα με αλυσίδες), καθώς και η απόβαση στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης όπου η εταιρεία αναγκάστηκε να διαγράψει προσβολές και μηνύματα αλληλεγγύης. **Η υπερπροβολή της Foodora σε αυτά τα μέσα διευκόλυνε την ένδειξη αλληλεγγύης.** Όλα αυτά βοήθησαν στην οργάνωση περαιτέρω τοπικών δράσεων: μοιράσματα φυλλαδίων σε εστιατόρια και ομιλίες. Με την μεγάλη απήχηση των

παραπάνω, **ξεκίνησε μποϋκοτάρισμα με τη συμμετοχή μάλιστα και των εστιατορίων.** Μετά το τέλος της συνάντησης με την διοίκηση στις 10/10, με συμμετοχή στελεχών τόσο από την Ιταλία όσο και από τη Γερμανία, δόθηκε η υπόσχεση να εκδοθεί ανακοίνωση που θα απαντάει σε όλα τα αιτήματα των εργαζομένων. Αξίζει να σημειωθεί πως κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης, μια ομάδα ανθρώπων από το συνεργατικό χώρο που αναφέρθηκε πως χρησιμοποιείται από Foodora, ήρθαν για να δείξουν την αλληλεγγύη τους και το ότι αποποιούνται την οποιαδήποτε σύνδεση με τη Foodora.

Όσο η διοίκηση προετοίμαζε την ανακοίνωσή της, μια έμμεση αλλά σαφής απάντηση δόθηκε πρόωρα: ξαφνικές και “περίεργες” απολύσεις! **Δύο από τους riders που έστησαν και παρακολουθούσαν τη συνέλευση αφαιρέθηκαν από την εφαρμογή.** Μπορεί να μην έγινε διακοπή του συμβολαίου τους, αλλά παύθηκαν οι βάρδιες τους. Η καθαρογραμμένη απάντηση της εταιρείας ήρθε στις 14/10, πάνω στην εκπνοή της συμφωνημένης προθεσμίας: **η πληρωμή ανά παράδοση δε θα ήταν πια 2.70€, αλλά 3.70€...** Το ίδιο πρωί οι riders επισκέφτηκαν το γραφείο της Foodora στο Τορίνο αλλά το βρήκαν κλειστό. Κανένας από τη διοίκηση δεν εμφανίστηκε ούτε απάντησε στο τηλέφωνο. Δύο επιθεωρητές του Υπουργείου Εργασίας πήγαν στα γραφεία για να ελέγξουν την νομιμότητα της κατάστασης, ενώ ο υπουργός εργασίας δήλωνε την αλληλεγγύη του στους riders. **Όλο κ πιο πολλοί riders αποκλείονταν από την εφαρμογή ενώ περνούσαν τη μέρα τους σε εξορμήσεις μοιράζοντας φυλλάδια που περιέγραφαν τον αγώνα τους. Μια ομάδα riders επισκέφθηκε τα κεντρικά γραφεία στο Μιλάνο, όπου την πρώτη φορά τα βρήκε κλειστά και την δεύτερη η διοίκηση κλειδώθηκε στο γραφείο για τρεις ώρες. Και στις δύο περιπτώσεις, οι riders από το Τορίνο αξιοποίησαν το χρόνο τους κάνοντας επαφές με τους συναδέλφους τους στο Μιλάνο, οργανώνοντας εκδηλώσεις πληροφόρησης αλλά και την επέκταση της απεργίας.** Υπό αυτήν την πίεση, η εταιρεία ανακοίνωσε ότι σε συνεργασία με τρία συνεργεία ποδηλάτων οι riders θα έχουν έκπτωση 50% σε επισκευές. Σύμφωνα με τους riders κανένας τους δεν έλαβε ποτέ τέτοια έκπτωση. **Η πραγματική απάντηση της εταιρείας ήταν να προχωρήσουν σε μαζικές προσλήψεις,** με την υπόσχεση να έχουν κατ’ ελάχιστο δύο διαδρομές ανά ώρα, μια υπόσχεση που δεν κράτησε και αντικαταστάθηκε είτε από λιγότερες παραδόσεις ανά ώρα, είτε από λιγότερες ώρες ανά εβδομάδα, ενώ το “φταίξιμο” για όλο αυτό, η εταιρεία το έριξε στους απεργούς.

Δύο εβδομάδες μετά την πρώτη απεργία, εκτός από τους εργαζόμενους, αποκλείστηκαν από την εφαρμογή και εστιατόρια που έδειξαν αλληλεγγύη. Από την αρχή της απεργίας, οι riders προσπαθούσαν να μην στοχοποιηθούν άτομα: άλλαζαν συχνά τους εκπροσώπους στις συναντήσεις με την εταιρεία, έδιναν ψεύτικα ονόματα και αλλοίωναν τη φωνή τους. Όταν η Foodora αναγνώρισε τα άτομα που πρωτοστάτησαν στην απεργία, μπλόκαρε κάθε μορφή επικοινωνίας, χωρίς επίσημη απόλυση τους. Υποψήφιοι εργαζόμενοι που ήταν έτοιμοι να υπογράψουν συμβόλαιο, αντιμετωπίστηκαν με τον ίδιο τρόπο μόνο και μόνο από την συμμετοχή τους σε συνελεύσεις. Υπάρχει προβληματισμός όσο αφορά στο πως η διοίκηση το γνώριζε αυτό.

Εν το μεταξύ **η επιθεώρηση εργασίας έχει ξεκινήσει έρευνα και οι εργαζόμενοι συναντήθηκαν με τον δήμο κ το υπουργείο.** Στις δυο αυτές περιπτώσεις η Foodora δεν είχε συμμετοχή, ενώ οι απεργοί προχώρησαν σε πλήθος δημόσιων συναντήσεων. **Δεν πρέπει να υποτιμηθεί ο ρόλος των κοινωνικών κέντρων και των διάφορων συλλογικοτήτων:** μέσα ενημέρωσης κάλυψαν τον αγώνα και έμπρακτη αλληλεγγύη ήρθε από τις κινήσεις τοπικών συλλογικοτήτων. Συγκροτήθηκαν ανοικτές συνελεύσεις στο Μιλάνο, αλλά και στο Τορίνο ακτιβιστές προώθησαν συνελεύσεις στο τοπικό πανεπιστήμιο και στο κοινωνικό κέντρο Cavallerizza. Η αναρχική ομάδα Asilo οργάνωσε δείπνο αλληλεγγύης.

5.Ελαστικές σχέσεις εργασίας και η ιταλική αγορά εργασίας

Πρέπει να σκεφτούμε τη μεγαλύτερη εικόνα του ζητήματος. Το συμπέρασμα είναι ότι **η Foodora μπορεί και πληρώνει χαμηλούς μισθούς** (στην Γαλλία οι riders πληρώνονται 7.20€/ώρα και επιπλέον 2€/παράδοση) **γιατί προηγούμενες εργασιακές μεταρρυθμίσεις απορρύθμισαν την αγορά**

εργασίας και εξαφάνισαν την προστασία του εργαζομένου. Όταν η απορρυθμισμένη αγορά συναντά την υπέρκατακερματισμένη εργασιακή πραγματικότητα της Foodora, λαμβάνουμε ένα θανατηφόρο κοκτέιλ. Η Foodora έχει κατηγορηθεί για την εκμετάλλευση της ιταλικής νεολαίας με τα υψηλά ποσοστά ανεργίας (40% το 2015). Αυτό που η εταιρία αποκαλεί μικρή, περιστασιακή εργασία, για τους riders είναι στην πραγματικότητα το μονο εισόδημα που έχουν.

Ευτυχώς οι αγώνες των riders αλλά και όλοι οι σύγχρονοι εργατικοί αγώνες μας αφυπνίζουν και κρατούν ψηλά το ηθικό της νεολαίας της εργασιακής περιπλάνησης!