

# Rider

Il fatturato delle aziende di consegne è cresciuto e le condizioni di lavoro dei fattorini sono peggiorate. È tempo di cambiare. *Pagina 22*

## Lavoro

**Il fatturato delle aziende di consegne a domicilio è aumentato, mentre le condizioni di lavoro dei fattorini sono peggiorate. Ma ora l'Unione europea chiede più tutele per i rider. L'articolo di *Francesca Coin***

**A**ll'inizio della pandemia di covid-19 sono stati definiti essenziali. Era grazie al loro lavoro, infatti, che milioni di persone potevano ricevere la spesa o una cena direttamente a casa. Hanno anche permesso al settore della ristorazione - bar, ristoranti e pizzerie - di sopravvivere. Sono i rider, i lavoratori che fanno consegne a domicilio. Secondo Coldiretti, tra il 2020 e il 2021 il fatturato del *food delivery* è passato da 900 milioni di euro a circa 1,5 miliardi. Nonostante questo, i rider rimangono una delle categorie lavorative meno tutelate.

Per loro il 2021 doveva essere l'anno della svolta. Il 29 marzo Just Eat, una delle principali aziende del settore, ha firmato un accordo con le parti sociali - il primo di questo tipo - per applicare ai rider le tutele riservate ai lavoratori dipendenti, tra cui ferie, trattamento di fine rapporto (tfr) e indennità per malattia. In questo modo Just Eat si riposizionava nel mercato e, per usare le parole di Daniele Contini, direttore del ramo italiano dell'azienda, faceva "una scelta etica e di responsabilità". La decisione dell'azienda è uno spartiacque nella storia delle consegne di pasti a domicilio.

Pochi mesi prima AssoDelivery, l'associazione a cui aderiscono alcune delle maggiori aziende del settore - come Uber Eats, Glovo e Deliveroo - aveva siglato un accordo con l'Unione generale del lavoro (Ugl), un sindacato minoritario tra i fattorini e vicino alle

aziende. L'obiettivo era ostacolare l'introduzione di un salario minimo orario in linea con i contratti collettivi nazionali e come richiesto dalla legge 128 del 2019, e ribadire che i rider vanno trattati come lavoratori autonomi.

La finta autonomia è sempre stata tra i problemi principali di chi fa consegne a domicilio, perché consente ad aziende con un fatturato milionario di scaricare i rischi e i costi su lavoratori che vengono pagati pochissimo e a cottimo. Per anni i sindacati metropolitani, i collettivi di lavoratori e attivisti come Deliverance Milano, Riders union Bologna e Deliverance project di Torino, hanno denunciato le condizioni di sfruttamento nel settore. Hanno anche evidenziato che i rider non possono essere considerati lavoratori autonomi, visto che i loro sposta-

menti sono costantemente monitorati dall'azienda attraverso un algoritmo che ne valuta la prestazione e, a seconda del punteggio di ogni lavoratore, decide a chi assegnare gli ordini. Negli anni l'impegno politico di questi collettivi ha contribuito a un cambio di orientamento giuridico che ha permesso di portare gradualmente i rider nell'ambito del lavoro subordinato. "Non è più il tempo di dire che sono schiavi, è il tempo di dire che sono cittadini che hanno bisogno di una tutela giuridica", ha detto Francesco Greco, procuratore capo della procura di Milano, il 24 febbraio 2021, dopo aver stabilito una multa di più di 700 milioni di euro per le aziende del settore, accusate di aver violato le norme sulla sicurezza sul lavoro.

L'accordo tra Ugl e AssoDelivery, in questo contesto, è stato aspramente criticato. Il 26 marzo la rete Rider xi diritti, un coordinamento nazionale nato dall'esperienza dei sindacati metropolitani e dalla convergenza dei sindacati confederali Cgil e Uil sugli obiettivi di riconoscimento dei diritti e delle tutele per i rider, ha convocato un giorno di sciopero per fermare le consegne in 31 città italiane: il "no delivery day". Pochi giorni dopo, la firma dell'accordo integrativo di Just Eat veniva accolta con speranza, come se fosse il primo passo per il riconoscimento di piene tutele per tutti.

Un anno dopo, nel settore del food delivery lo sfruttamento continua a essere la norma. Federica Pitoni lavora come rider per

Glovo a Ladispoli ed è nel direttivo Nidil Cgil di Roma Nord, Civitavecchia e Viterbo, un sindacato fondato nel 1998 per rappresentare e tutelare i lavoratori atipici.

### "Valgo meno di un hamburger"

Tra ottobre e novembre 2021 i rider di Glovo a Ladispoli hanno scioperato due volte. Mentre gli sviluppi giuridici andavano verso l'inquadramento nel lavoro subordinato, aziende come Glovo continuavano a pagare i fattorini a cottimo. "Prendiamo un euro e venti per ogni consegna, a cui si aggiungono quaranta centesimi al chilometro di rimborso per il carburante. Non abbiamo un minimo salariale, quindi se non prendiamo ordini non guadagniamo niente", spiega Federica Pitoni.

Negli ultimi mesi Glovo ha abbassato la paga da 1,40 euro a 1,20 euro a consegna. "Valgo meno di un hamburger" è uno dei cartelli usati dai rider durante lo sciopero. A queste paghe vanno sottratte le spese a carico dei rider. "Il 90 per cento di noi lavora in macchina, perché attraversiamo l'Aurelia anche al buio, la sera tardi", dice Pitoni. Questo significa che dobbiamo pagare di tasca nostra la benzina, la manutenzione e l'assicurazione dell'auto e sperare di riuscire a vivere con ciò che resta".

Federica Pitoni è entrata nel mondo dei rider a sessant'anni. A quest'età, racconta, "sei tagliato fuori dai concorsi. Se rispondi agli annunci di lavoro non ti prendono in considerazione e nella migliore delle ipotesi ti trovi a lavorare in nero". Per lei le piattaforme del food delivery erano l'unica alternativa. Lo stesso per Stefania, che ha 47 anni, una laurea, un master e un'esperienza ventennale come educatrice nelle scuole e nelle cooperative sociali. Nel 2018 ha ricevuto una proposta per lavorare come assistente sociale per 500 euro al mese. Troppo poco anche solo per pagare le spese.





Dopo un periodo di disoccupazione, si è affacciata al mondo delle piattaforme delle consegne a domicilio. Riesce a sopravvivere solo perché è proprietaria della casa dove vive. Negli ultimi due giorni in sei ore ha guadagnato una media di 1,50 euro lorde all'ora. "Ho fatto due consegne in tre ore per un totale di dieci euro lorde ieri mattina e l'altro giorno ho lavorato per tre ore senza fare consegne e quindi senza guadagnare niente".

Questo lavoro "è una guerra tra poveri", dice Stefania. Per una donna, poi, "significa vivere con la paura. Un tempo il rider si fermava al portone e aspettava che il cliente scendesse, invece ora dobbiamo salire al piano. Per noi donne significa esporci continuamente alla possibilità di fare brutti incontri".

Non ne fa solo un problema di sicurezza, ma di autonomia. Anche se sono considerati lavoratori autonomi, i rider non possono rifiutarsi di portare a termine una consegna. Come ha scritto Marco Marrone nel libro *Rights against the machines!* (Mimesis 2021), per migliorare la propria valutazione il rider deve essere sempre disponibile, accelerare i tempi e fare il maggior numero possibile di consegne, anche a costo di passare con il semaforo rosso, di andare troppo veloce o di mettersi in situazioni di pericolo.

#### Il fallimento del modello Just Eat

Federica e Stefania raccontano che a Ladispoli c'è molta solidarietà tra i rider, anche se l'algoritmo li mette in competizione tra loro. "L'algoritmo non è uno strumento tecnico", dice Federica. "Dietro il software ci sono decisioni umane. L'ho sempre immaginato come Peter Sellers nel *Dottor Stranamore* di Stanley Kubrick: una persona disturbata che odia gli esseri umani e gode nel farli soffrire".

Nonostante le speranze, le cose non sono andate meglio a Just Eat. Lo racconta Angelo Avelli, un attivista di Deliverance Milano

e della rete Rider x i diritti. Avelli è stato uno dei primi a capire che i rider erano il simbolo della destrutturazione del mondo del lavoro.

Da anni lavora nelle consegne a domicilio e fa parte dei collettivi sindacali. In passato gli è capitato di aspettare un ordine per 17 ore, chiedendosi perché fosse uscito di casa. "In quei casi vedi quello vicino a te che va a fare tre consegne e pensi che magari è colpa tua, che forse sei tu che non sei al posto giusto". In realtà la tendenza a estorcere tempo di lavoro non retribuito è il problema principale delle piattaforme del settore. "Più lavori", dice Angelo, "più l'algoritmo ti fa lavorare. Ti premia in base alla disponibilità a rimanere lì gratuitamente".

Purtroppo questa tendenza non è venuta meno quando i rider hanno cominciato a essere inquadrati come lavoratori subordinati. Lo racconta Davide Contu, che fa il rider da sei anni e ha lavorato per quasi tutte le piattaforme, sia con paga fissa sia a cottimo. Oggi Davide Contu è dipendente di Just Eat ed è stato il primo rider a essere nominato rappresentante sindacale aziendale (Rsa) e per la sicurezza (Rls) della Cgil a Milano per Just Eat. La lista dei problemi denunciati dai lavoratori è lunga e a tratti schiacciante. Tra le questioni più urgenti ci sono l'uso estensivo di contratti part time con orari poco flessibili e la richiesta continua di disponibilità supplementari. Come spiega Contu, "la maggior parte dei lavoratori ha un contratto di dieci o quindici ore settimanali, ma l'azienda gli chiede regolarmente di fare quindici o venti ore di lavoro supplementare".

È un problema, "perché il lavoratore matura le ferie, l'indennità di malattia o la quattordicesima sulla base delle dieci ore previste dal contratto e non delle trenta ore effettive che svolge. E se oltre a dieci ore ne fa regolarmente altre venti, per due terzi il

suo lavoro è ancora precario. Il lavoro supplementare, previsto dal contratto per ragioni operative e in momenti di picco ma non metodicamente, sembra quindi un inaccettabile espediente per ridurre il costo del lavoro e tutelarsi dal rischio d'impresa, facendolo ricadere, ora come prima, sul lavoratore".

#### Le nuove norme

Un altro problema è la clausola che permette all'azienda di cambiare il calendario fino a 48 ore prima del turno. Molti non possono arrivare alla fine del mese con un impiego part time. E il fatto che l'azienda possa modificare i turni con due giorni di preavviso impedisce ai rider di avere un altro lavoro.

"Significa che l'azienda, con un contratto part time di dieci ore, monopolizza la tua settimana dalla mattina alla sera, sette giorni su sette". Se il problema del lavoro autonomo era che i rider dovevano dare una disponibilità di tempo superiore a quella retribuita, con la subordinazione c'è un problema analogo.

Inoltre ai rider viene chiesta flessibilità, mentre l'azienda non è affatto flessibile. "Spesso succede che chi dà disponibilità a lavorare solo a pranzo si trova a fare consegne la sera, e viceversa", spiega Contu. Questo ha portato a gravi violazioni, per esempio del diritto allo studio: come uno studente all'ultimo anno di un istituto tecnico che non poteva permettersi di fare assenze, ma era costretto a lavorare nelle ore di lezione. Poi ci sono i casi di lavoratori che vivono fuori città e sono vincolati agli orari dei trasporti pubblici, a volte sono costretti a dormire nei parchi o nelle stazioni perché l'azienda gli chiede di aspettare la consegna dell'ultimo ordine dopo la fine del turno.

I lavoratori si sono accorti delle contraddizioni di Just Eat. Osasele, un rider di origine nigeriana che ha una lunga esperienza di

lavoro e di attivismo con le piattaforme del food delivery, dice che il lavoro "è diventato durissimo" quando Just Eat ha introdotto la subordinazione.

Il contratto da dieci ore non permetteva di arrivare alla fine del mese, e l'impossibilità di gestire il proprio tempo rendeva difficile integrare lo stipendio con un lavoro supplementare. Osasele ha deciso di lasciare Just Eat per passare a una nuova azienda del settore che applica il contratto collettivo nazionale per i lavoratori del terziario e riconosce tutte le tutele della subordinazione.

Di fatto, mentre Just Eat e AssoDelivery continuavano a imporre condizioni di lavoro troppo pesanti, altre aziende come la tedesca Gorillas e la turca Getir, hanno cominciato a investire in Italia applicando i contratti collettivi nazionali. Quindi molti rider scelgono di lavorare per aziende che garantiscono condizioni migliori. Sarebbe ora che tutte le piattaforme concedessero ai rider lo status di lavoratori dipendenti senza trucchi o escamotage.

È quello che prevede anche il pacchetto di norme introdotto dalla Commissione europea l'8 dicembre 2021 per tutelare i diritti dei rider e dei lavoratori della gig economy. La normativa sottolinea la necessità di estendere ai rider tutti i diritti che spettano ai lavoratori subordinati. Chiede, inoltre, trasparenza nell'uso degli algoritmi per consentire ai lavoratori di sapere in base a quali parametri vengono valutati. Una volta approvata dal parlamento e dal consiglio europeo, la direttiva dovrà essere recepita nella legislazione nazionale dei singoli stati. Prima o poi, le piattaforme dovranno arrendersi al fatto che queste normative nascono per essere seguite, e non aggirate. ●

Francesca Coin è professoressa associata di sociologia all'Università di Lancaster. Si occupa di lavoro e di disuguaglianze sociali.

