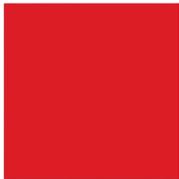


“Rider”

Indagine sui lavoratori del
food delivery a Palermo



2024

CGIL

PALERMO

“Rider”

Indagine sui lavoratori del food delivery a Palermo

Studio realizzato nel 2024

Testi a cura di **Dario Fazzese**

Indagine statistica a cura di **Ludovica Ioppolo**

con la collaborazione di

***Olga Giunta** – Rider/Segr. Filt CGIL Palermo

***Francesco Brugnone** – Segretario Generale Nidil Cgil

***Alessandro Bellavista** – Professore Ordinario di Diritto del lavoro – Università degli Studi di Palermo

Ringraziamenti

Luciana Ferruzza, Antonella Romano, Alessandra Minutella, Nidil Cgil Palermo, Filt Cgil Palermo, Filcams Cgil Palermo.



Camera del Lavoro Metropolitana Palermo

Via Giovanni Meli 5 - Tel. 091 6111166 e-mail cgilpalermo@cgilpalermo.it

Premessa

Il "fenomeno" dei Riders

La trasformazione dei modelli produttivi, congiuntamente alle nuove abitudini di consumo, hanno portato negli ultimi decenni alla proliferazione di nuove tipologie di lavoro, caratterizzate da forme sempre più flessibili di organizzazione, soprattutto nel settore dei servizi e del commercio.

L'impatto di tali politiche ha determinato il proliferare dei cosiddetti contratti di lavoro "atipico", termine generico che spesso indica un lavoro precario, povero e mancante di diritti consolidati.

Da un lato la spinta ai consumi, dall'altro la continua esasperazione del principio di competitività che premia chi riesce a fornire prodotti in tempi brevi e a basso costo, hanno realizzato una sempre maggiore deregolamentazione in termini di contratti e salari a danno dei lavoratori.

In questo contesto, abbiamo assistito alla nascita di nuove tipologie contrattuali per vecchie forme di lavoro, come ad esempio l'ex interinale, oggi lavoro in somministrazione, ma anche a vere e proprie forme di lavoro "nuovo", per rispondere meglio alle richieste di un mercato sempre più soffocato dall'offerta di prodotti e dall'aumento dei consumi.

Quest'ultimo caso è proprio quello che ha visto nascere e proliferare il fenomeno dei *Riders*, così definiti per via della consuetudine di spostarsi in sella ad una bici o ad una motocicletta per garantire la pronta e celere consegna di merci, in particolare di alimentari, spesso eterodiretti poiché dipendenti da più piattaforme, con una organizzazione della propria attività dettata da un algoritmo che spinge nella direzione del massimo numero di consegne nel minor tempo di percorrenza.

Questa tipologia di lavoro, inquadrabile in quella che è stata definita *Gig Economy*, proprio perché caratterizzata da una forma estremamente flessibile di organizzazione e di precarietà contrattuale, ha, negli ultimi anni, rappresentato quasi un simbolo della mercificazione del lavoro voluta dal neoliberismo.

La percezione è che, in questo sistema, al centro di tutto vi sia esclusivamente il profitto. Infatti, in un modello così fatto, i temi della professionalità, della sicurezza e dei tempi di vita del lavoratore, diventano una questione marginale se non addirittura una *zavorra* per l'impresa.

Vogliamo essere chiari su questo punto: il tema che ci poniamo non è se le aziende siano "buone" o "cattive", il punto per noi è se un modello organizzativo di questo tipo, senza le dovute contro misure in termini di diritti specifici e diffusi (contratto di lavoro e stato sociale adeguato) come ad esempio è capitato storicamente in agricoltura - settore caratterizzato da sempre da forme di lavoro precario a causa della stagionalità che contraddistingue il settore - è da considerarsi un modello dignitoso o meno.

Un ulteriore elemento di analisi è quello rappresentato dalla scommessa di poter sindacalizzare i lavoratori di questo comparto, che sembra essere fortemente attraversato da un *turn over* degli operatori e da una evidente parcellizzazione degli stessi nonché da una difficoltà oggettiva, tipica del nuovo modello finanziario, legata alla possibilità di avere una controparte definita e riconoscibile con la quale contrattare.

1. I Rider a Palermo

Palermo è una città che negli anni ha saputo valorizzare, al pari e forse più del proprio patrimonio culturale e paesaggistico, il valore del cibo.

La cucina locale è diventata uno degli elementi che ha contribuito a rendere la nostra città una meta turistica ambita e non stupisce che negli anni si siano moltiplicati i luoghi di ristorazione, da quelli classici (ristoranti e trattorie) a quelli della distribuzione di prodotti più comunemente definiti *street food*.

Alla stessa maniera, quindi, non deve stupire che proprio in questa città, così povera di offerte lavorative, sia cresciuta esponenzialmente la domanda di *forza lavoro* in questo settore.

Ovviamente, il fenomeno delle consegne a domicilio non è nuovo e, tradizionalmente, si è trattato di un lavoro che, quando non direttamente effettuato dall'impresa stessa, ha sempre presentato forme di sfruttamento e spesso di *lavoro nero*, svolto soprattutto da giovani, anche da minori, che ricorrevano a queste mansioni per determinare un reddito minimo che andava ad aggiungersi ad un reddito familiare altrimenti insufficiente a far fronte ai bisogni del nucleo familiare di appartenenza del lavoratore. Quindi, alla luce di quanto detto, verrebbe la tentazione di immaginare che, in qualche modo, la nascita delle varie piattaforme di consegna abbia determinato una regolarizzazione del fenomeno degli addetti alla consegna a Palermo. Purtroppo, ciò a cui frequentemente assistiamo, è più una forma di "legalizzazione" dello sfruttamento di questi lavoratori.

Sarebbe diverso se, come già detto, venisse costruito un sistema di tutele forti, una organizzazione del lavoro contrattabile, un sistema previdenziale adeguato e un modello contrattuale che punti all'inquadramento dentro i CCNL che garantisca un salario base dignitoso e un sistema di diritti adeguati.

Da queste considerazioni e dalla volontà di meglio organizzare e rappresentare questi lavoratori e queste lavoratrici nel nostro territorio, nasce l'idea di questo libro bianco che, lungi dal potersi ritenere del tutto esaustivo, ha l'obiettivo di "fotografare" le condizioni di lavoro, rendere noto il fenomeno e di immaginare delle soluzioni allo stesso, così da fornire un ulteriore strumento di lavoro e analisi.

2. Le lotte per un lavoro dignitoso di Francesco Brugnone*

ECONOMIA

"Io sono un rider e non ho alcun diritto", parte da Palermo la mobilitazione nazionale

Venerdì è in programma lo sciopero delle consegne, con un flash mob per le vie della città. Il segretario generale Nidil Cgil Palermo Andrea Gattuso: "Spieghiamo ai clienti le condizioni dei lavoratori"

Il lavoro dei Rider comincia un decennio fa con l'allora azienda SocialFood, che "deteneva" commercialmente il territorio della città metropolitana di Palermo. Tutti i Rider, in quel periodo, avevano una condizione economico/lavorativa quasi soddisfacente con un contratto Co.Co.Co. Ma il lavoro dei Rider, nel tempo, è diventato sempre più un lavoro subordinato mascherato da autonomo. Emblematica, in questo senso, è stata la vittoria storica in Tribunale di uno dei rider - assistito dalla Nidil Cgil di Palermo - la cui successiva assunzione a tempo indeterminato ha dimostrato, senza alcuna ombra di dubbio, che le piattaforme di delivery rendono i lavoratori schiavi di un algoritmo che organizza loro il lavoro, in un sistema che dispone unilateralmente i tempi di vita e di lavoro delle persone (apre e chiude gli slot turni, etc...). La sentenza "Tuttolomondo" ha fatto di Palermo il laboratorio giudiziale d'Italia, come poi dimostrato da tutte le altre vertenze portate avanti, non ultima quella contro UberEats.

Una sentenza che può fare scuola

Rider di Glovo, tribunale di Palermo ordina assunzione a tempo indeterminato

E' la prima volta che un rider viene assunto a tempo indeterminato in Italia, dice la Cgil. Il giudice ha anche disposto un risarcimento del danno dal giorno della disconnessione al giorno della effettiva reintegra e la differenza retributiva tra quanto guadagnato dal rider con il contratto autonomo e quanto gli sarebbe spettato con un contratto di lavoro subordinato

Il modello impostato dalle piattaforme di Delivery, in sostanza, non è attualmente compatibile con diritti, tutele e sicurezza dei lavoratori: seguire e portare avanti la cosiddetta "gig economy" aumenta, di fatto, la precarietà, la mancanza di un contratto di lavoro stabile ed efficacemente retribuito.

Ecco perché negli ultimi anni le proteste di rivendicazione e gli scioperi dei Rider sono stati all'ordine del giorno, come quelli avvenuti a Palermo, a Carini, a Caltanissetta (per restare in Sicilia). Quanto sopra dimostra quanto da sempre sottolineato da NIdil Cgil, ovvero che queste modalità di lavoro non sono dignitose, né per i Rider, né per nessun altro lavoratore.

Entrando più in dettaglio, ad esempio, per guadagnare 1000 euro netti al mese un Rider deve lavorare quasi 7 giorni su 7 per almeno 8h al giorno. Negli ultimi anni, infatti, le aziende del delivery food, soprattutto Glovo su Palermo, hanno ridotto il compenso dei Rider abbattendo gli slot km, gli slot orari e la paga base delle consegne. Risultato? I Rider, per guadagnare quanto 1 anno prima, sono costretti a fare quasi il doppio delle consegne, aumentando i rischi per la propria salute e sicurezza perché, non dimentichiamolo, i Rider lavorano sulla strada! Strade di una città come Palermo che espone le persone ad ogni genere di rischio: aggressioni, rapine, incidenti, liti, etc...

Con le varie proteste, con le molteplici giornate di sciopero, si continua a rivendicare un lavoro più dignitoso, sia dal punto di vista economico che dal punto di vista dei diritti, delle tutele e della sicurezza.



A livello nazionale è in discussione una piattaforma per la creazione di un contratto per i Rider, un contratto che contenga una parte normativa che finalmente parli di tutele e una parte economica che permetta ai Rider di poter avere una giusta retribuzione.

Purtroppo, il mercato del lavoro, anche con le politiche dell'attuale Governo, va nella direzione opposta, quella del lavoro atipico e/o finto autonomo. L'ultimo Disegno di Legge A.C. 1532 2024, "Collegato lavoro" ne è, purtroppo, la dimostrazione più chiara e trasparente.

3. Verso una Nuova Organizzazione del Lavoro: L'impatto del Contratto Subordinato nel Settore del Food Delivery

Di Olga Giunta*

Nel 2021, dopo anni di lotte e mobilitazioni, Just Eat ha deciso di staccarsi dal gruppo Assodelivery e sperimentare l'applicazione del contratto di lavoro subordinato per i propri dipendenti. Questa scelta ha segnato l'inizio di una nuova fase nel settore del food delivery, con l'obiettivo di garantire maggiore stabilità retributiva, sicurezza e un contatto diretto tra azienda e rider.

Mentre questi principi sono consolidati in molti ambiti lavorativi, nel food delivery rappresentano una novità coraggiosa, in controtendenza rispetto al modello tradizionale delle multinazionali del settore. L'introduzione di una retribuzione oraria, la fornitura di dispositivi di protezione e una struttura aziendale che permette un dialogo più diretto, hanno migliorato notevolmente le condizioni di lavoro. I corrieri non sono più vincolati all'andamento del mercato, come nel sistema a cottimo, e vengono pagati per il tempo a disposizione, indipendentemente dalle consegne effettuate. In questo modo, l'azienda si assume il rischio dell'instabilità del mercato, proteggendo il salario dei rider.

Un altro vantaggio importante riguarda la sicurezza: senza l'urgenza di dover correre per aumentare il guadagno, i rider possono lavorare in modo più sicuro e con meno stress. Con una paga oraria garantita, si riduce anche il rischio di conflitti con ristoratori o clienti per ritardi, poiché ogni minuto perso non influisce direttamente sul guadagno.

Un ulteriore passo avanti è rappresentato dalla riduzione della sensazione di impotenza di fronte agli imprevisti. Problemi come l'eliminazione automatica delle ore quando la batteria del telefono si scarica o il blocco dell'account per un mancato riconoscimento facciale vengono ora risolti con l'intervento di una figura umana, evitando situazioni frustranti.

Il contatto diretto con i responsabili di area ha permesso di superare quel sistema frustrante di lavoratori "usa e getta", restituendo dignità tanto al lavoro quanto alla persona.

Tuttavia, non mancano ancora alcuni aspetti da migliorare. Tra questi, l'utilizzo di mezzi privati (biciclette e scooter) e i relativi costi di manutenzione e assicurazione, che restano a carico dei dipendenti. Un'altra criticità è la perdita di ore lavorative in caso di guasti ai mezzi, che comporta sia costi di riparazione che mancanza di retribuzione. Anche il protocollo meteo è da rivedere, poiché non sempre tiene conto di tutte le variabili meteorologiche.

Nonostante queste sfide, il dialogo continuo tra azienda e corrieri, attraverso i sindacati, offre margini di miglioramento per le condizioni lavorative. Il modello intrapreso da Just Eat rappresenta un passo avanti importante per la dignità del lavoro in un settore storicamente precario. In mancanza di interventi legislativi specifici, l'applicazione del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per la Logistica ha già dimostrato la sua efficacia, restituendo sicurezza e stabilità a migliaia di lavoratori in Italia. Questo modello potrebbe diventare un riferimento per l'intero comparto del food delivery, aprendo la strada a un futuro più equo e sostenibile.

4. Accenni di Giurisprudenza

La Sezione Lavoro del Tribunale di Palermo è intervenuta ripetutamente nella lotta per i diritti dei rider, emettendo diverse sentenze significative che, per le loro innovazioni, hanno attirato molta attenzione mediatica.

Con la storica sentenza n. 3570/2020, il Tribunale, dopo un approfondito esame della giurisprudenza internazionale ed europea in tema di piattaforme digitali, ha affermato la natura subordinata del rapporto di lavoro di un rider che aveva impugnato il proprio licenziamento attuato mediante distacco dall'App di una società di *food delivery*. A parere del giudicante, tenuto conto delle sue concrete modalità di svolgimento, il rapporto di lavoro intercorrente tra rider e società di gestione della piattaforma, deve essere qualificato come subordinato ai sensi dell'art. 2094 c.c. La prestazione dei rider risulta, infatti, completamente organizzata dall'esterno e la libertà del rider di scegliere se e quando lavorare, su cui si fonda la natura autonoma della prestazione non è reale, ma solo apparente e fittizia. Conseguentemente la disconnessione e la mancata riattivazione dell'account del lavoratore configura un licenziamento per fatti concludenti qualificabile come licenziamento orale quindi nullo. Da tale premessa è derivata la condanna della società di gestione della piattaforma, da qualificarsi imprenditore del settore trasporti, logistica e distribuzione, alla reintegrazione del rider illegittimamente licenziato.

Ed ancora, all'esito di un procedimento per condotta antisindacale promosso da Filcams, NIdiL e Filt CGIL, con la decisione del 20 giugno 2023 il Tribunale di Palermo ha condannato una nota società del *food delivery* a comunicare alle OO.SS una serie dettagliata di informazioni previste dal Decreto Trasparenza e dal Decreto Lavoro, riguardanti i sistemi decisionali e di monitoraggio automatizzati; scrive il Giudice *"nel mondo del lavoro, vi sono ormai molte imprese industriali e commerciali, di varie dimensioni che impiegano sistemi e procedure digitalizzate, così come tecnologie o software basati su algoritmi o intelligenza artificiale (AI), al fine di migliorare i flussi produttivi o la gestione del rapporto lavorativo. Questi sistemi e procedure devono essere soggetti alla possibilità di controllo umano e devono essere conoscibili nel loro funzionamento da parte di coloro che vi sono soggetti, come i lavoratori a carico dei quali il sistema prenda decisioni o la cui condotta o volontà venga monitorata dal sistema"*.

Delivery food: controlli a distanza sui lavoratori

La Filcams CGIL: "Palese violazione dello Statuto dei Lavoratori"

"Anche i lavoratori che hanno un contratto di lavoro subordinato sono sottoposti ad un continuo controllo a distanza, in palese violazione dell'art.4 della L.300/70, da cui derivano valutazioni delle prestazioni lavorative legate al raggiungimento di standard qualitativi e obiettivi che risultano essere irraggiungibili. Soggetti quindi anche loro agli schemi degli algoritmi,

trasformando il lavoro subordinato in lavoro a cottimo nel quale il mancato raggiungimento di questi standard determina contestazioni disciplinari e conseguenti licenziamenti delle lavoratrici e dei lavoratori, spesso portati anche alle dimissioni".

Giuseppe Aiello - Segr. Gen. Filcams CGIL Palermo

Infine, con due ordinanze ex art. 700 c.p.c. il Tribunale, accogliendo i ricorsi cautelari promossi da NidiL, Filcams e Filt Cgil, ha imposto alle società di *food delivery* l'adozione di specifiche misure di sicurezza per fronteggiare le alte temperature cui il lavoratore è esposto durante la stagione estiva nell'esecuzione della prestazione lavorativa, prevenendo i relativi rischi per la propria salute. In particolare, con l'ordinanza del 3.8.2022, il Tribunale ha ordinato al datore di lavoro di consegnare al rider un contenitore termico contenente acqua potabile sufficiente per il fabbisogno giornaliero, integratori di sali minerali e un'adeguata protezione solare. Con il provvedimento del 18.8.2022, invece, il Tribunale ha condannato la società convenuta - in applicazione del d. lgs. 81/2008 - ad effettuare una specifica valutazione del rischio da esposizione ad ondate di calore e delle conseguenti misure necessarie per la tutela della incolumità del rider e di prevenzione dei rischi lavorativi ai quali lo stesso è esposto e, inoltre, a fornire al ciclofattorino un'adeguata formazione e informazione sui rischi correlati all'attività di consegna implicante sforzi fisici con esposizione prolungata alle ondate di calore e ai raggi solari.



LAVORO AUTONOMO

RIDER UBER EATS, ACCORDO STORICO SU RISARCIMENTO LICENZIAMENTI

Soddisfazione NidiL Filcams: significativo passo avanti nel riconoscimento dei diritti dei ciclofattorini

5. Il lavoro dei Rider **di Alessandro Bellavista***

L'inchiesta della Cgil sul "fenomeno" dei Rider nella città di Palermo mette in luce chiaramente le condizioni di estremo sfruttamento in cui si trovano ad operare questi lavoratori.

D'altra parte, le principali forme di lavoro nell'economia delle piattaforme, ovvero nella *gig economy*, vale a dire il *crowdwork* e il "lavoro a chiamata tramite piattaforma", pongono molteplici problemi alla riflessione giuridica e, in particolare, a quella giuslavoristica.

Uno dei rischi più gravi in quest'area, in effetti, è che il lavoro non venga nemmeno riconosciuto come tale; ma considerato, un "passatempo" o, al massimo, "un lavoretto" di tipo autonomo od occasionale. L'inchiesta qui in esame demistifica questa narrazione. A ben vedere, infatti, l'esame delle concrete modalità di funzionamento e di organizzazione delle piattaforme digitali mette in luce il costante uso di una forza lavoro estremamente flessibile, con una disponibilità *just-in-time*, retribuita solo a prestazione, e sottoposta a fortissimi controlli elettronici. Sgombrato il campo, quindi, dalla diffusa retorica secondo cui la *gig economy* rappresenterebbe un felice paradiso, si coglie come si sia in presenza, in prevalenza, di brutali forme di asservimento del lavoro che rievocano, seppure in un contesto tecnologico moderno, gli albori della rivoluzione industriale.

Nonostante la varietà dei modi di lavorare nell'ambito della *gig economy*, una caratteristica unificante è quella che si tratta sempre di forme di lavoro *on demand* o "a chiamata", in cui il lavoratore è pagato solo dopo avere effettivamente svolto la prestazione. Per giunta, in mancanza di specifiche regole contrattuali, l'eventuale calo della domanda e l'impossibilità temporanea della prestazione ricadono in capo al lavoratore.

Più precisamente, se si considerano le forme di organizzazione del lavoro delle principali piattaforme digitali emerge come il lavoratore sia sottoposto ad una sorveglianza costante, a direttive stringenti e a sostanziali sanzioni disciplinari in caso di comportamento inadeguato secondo gli standard richiesti. La soggezione del lavoratore è così tanto intensa da paventare il pericolo che egli diventi una sorta di automa a disposizione della piattaforma, com'è d'altra parte simboleggiato dallo stesso nome, *Mechanical Turk*, della nota piattaforma di *crowdworking* di Amazon. Tutto questo induce a ritenere che questi rapporti sono, e non possono non essere, di lavoro subordinato. E, in effetti, i giudici tendono a propendere per questa soluzione che comporta l'applicazione delle tutele del diritto del lavoro.

Peraltro, i fatti dimostrano che le specifiche problematiche del lavoro digitale e dei connessi sistemi decisionali algoritmici hanno stentato ad emergere, non solo in Italia, agli occhi del pubblico e degli stessi esperti della materia. L'esperienza delle piattaforme digitali di consegna di beni a domicilio è emblematica di tutto ciò. Solo lo sviluppo di conflitti sindacali e giudiziari (in particolare quelli palermitani di cui parla la presente inchiesta) tra le piattaforme e i lavoratori ha squarciato il velo dell'opacità con cui tendeva a nascondersi tale modello di organizzazione economica, a tal punto da far ritenere che quella dell'opacità sia una vera e propria scelta di modello di *business*. Questi conflitti sindacali e giudiziari hanno permesso di diradare lo stato di invisibilità in cui è collocato chi lavora per le piattaforme digitali.

Infatti, anzitutto, come s'è accennato, davanti ai tribunali sono state poste le questioni della qualificazione come subordinato del lavoro nelle piattaforme, di fronte alla narrazione diffusa, da parte delle stesse piattaforme, che quello prestato dai Rider non fosse nemmeno un lavoro o, al massimo, una prestazione di lavoro del tutto autonoma. E proprio la prova dell'opacità dei modelli organizzativi delle piattaforme digitali, basati sui sistemi decisionali algoritmici è stata data, da un lato, dalla circostanza che essi sono stati ritenuti, dalla giurisprudenza, capaci di produrre effetti discriminatori sul piano collettivo; e, dall'altro, dal fatto che quest'ultimi sono stati considerati, dal Garante per la protezione dei dati personali attuati in violazione della disciplina sulla protezione dei dati personali.

Inoltre, l'esame delle nuove modalità di lavoro, rese possibili dalle innovazioni tecnologiche, esemplificate dalle formule dell'economia digitale o della *gig economy*, permette di rilevare che qui emerge una singolare miscela di vecchie e originali forme di impiego della forza lavoro che sollevano molti dubbi sulla loro corrispondenza ai principi fondamentali di tutela della persona. L'originalità sta, in sostanza, nel dato che ci si trova sempre davanti ad un'organizzazione del lavoro gestita tramite sistemi informatici, algoritmi e meccanismi decisionali automatizzati. Il vecchio è dato dalla circostanza che, comunque, non si vede affatto la realizzazione del sogno di una società dove il lavoro è pienamente valorizzato e adeguatamente considerato, bensì incombe sempre lo spettro dello sfruttamento; a tal punto che si parla di "caporalato digitale", di "città minerarie digitali", di "lavoratori alla spina". E sotto questo profilo, come recita un'indimenticabile canzone dei Led Zeppelin, *the song remains the same*. Di conseguenza, sembra assumere concretezza l'immagine di un universo distopico, descritto da un abbondante messe di libri e film di fantascienza.

Pertanto, il fatto che la *gig economy* non rappresenti il paradiso in terra è chiaramente dimostrato dalla recente esplosione del conflitto sociale in quest'ambito.

Infatti, è riscontrabile, con una diffusione planetaria, sia l'attivazione di controversie individuali al fine del riconoscimento della natura subordinata del rapporto di lavoro con le piattaforme digitali sia il sorgere di modalità di azione collettiva nell'economia digitale, allo scopo di salvaguardare le aspettative dei lavoratori ivi impiegati e di assicurare loro adeguate tutele.

In Italia, la narrazione della *sharing economy* come luogo pacifico, che concede la possibilità di guadagnare qualche euro divertendosi, s'è sciolta come neve al sole, nell'ottobre del 2016, con la protesta pubblica dei Rider di Foodora (inquadriati come collaboratori autonomi) che hanno manifestato contro il mutamento unilaterale delle loro condizioni contrattuali, consistente nel passaggio da un compenso orario ad uno basato sulle consegne effettuate e quindi al cottimo puro. Ciò che va messo in evidenza è che tale agitazione ha assunto "visibilità" presso l'opinione pubblica grazie alla capacità organizzativa dei promotori. Infatti, questi soggetti hanno ideato una campagna comunicativa capace di rendere "visibile" "l'invisibilità" che avvolge chi lavora per le piattaforme digitali. E questa è una strategia che molti lavoratori stanno adottando in vari casi di lavoro su piattaforma. Un noto caso è, per esempio, la costruzione di forum sul web per i *crowdworkers* di *Amazon Mechanical Turk*.

Pertanto, se la tecnologia rivoluziona l'organizzazione e le forme di lavoro, al tempo stesso essa crea nuove possibilità di azione collettiva e di rivendicazione dei diritti, come dimostrano le iniziative di cui parla l'inchiesta in esame e quelle in atto a livello nazionale e globale.

Va così sottolineato che, pure nel nuovo contesto tecnologico, si apre per un sindacato aperto all'innovazione e desideroso di affrontare le sfide poste da quest'ultima una vasta prateria d'intervento. Ai tradizionali strumenti di lotta e azione sindacale si aggiungono anche le opportunità offerte dalle specifiche organizzazioni in cui si svolge il lavoro. Si pensi, per esempio, alla facoltà per il sindacato di esercitare i diritti informatici del lavoratore, contenuti nella disciplina sulla protezione dei dati personali, sulla base della delega di costui, oppure in via autonoma, o di sfruttare il web per mobilitare lavoratori, utenti e consumatori allo scopo di tutelare i diritti della persona che lavora, con strumenti come il boicottaggio o lo sciopero.

La presente inchiesta dimostra che l'azione sindacale è sempre in grado di raggiungere risultati positivi per i lavoratori. Certo, è anche necessario un rinnovato quadro normativo che regoli, in funzione della tutela dei lavoratori, il cosiddetto *management* algoritmico, con cui si esercitano i poteri delle piattaforme digitali. E si auspica che il legislatore italiano attui in modo congruo la recente direttiva europea sul miglioramento delle condizioni dei lavoratori delle piattaforme, la quale introduce un significativo pacchetto di tutele a loro favore.

Beninteso, va sottolineato con forza che, come emerge dalla suddetta inchiesta, la rivendicazione di diritti dignitosi per i Rider è solo un frammento, seppure importante, di una più ampia e necessaria azione delle forze progressiste volta ad affermare la centralità della persona che lavora. Ciò richiede che vanno combattute la precarietà e l'insicurezza che si sono diffuse a macchia d'olio, nell'intero mercato del lavoro, a causa delle deleterie politiche del lavoro neolibériste degli ultimi anni.

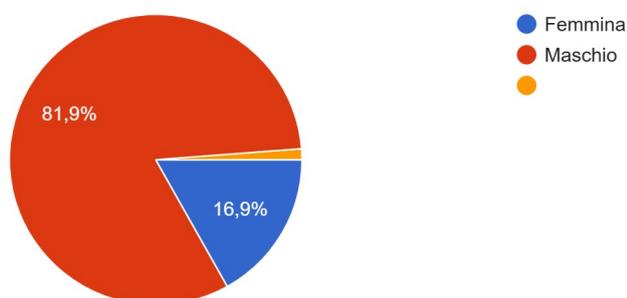
6. Rider: indagine ed analisi dei dati

Come si potrà osservare nelle tabelle allegate, da un'indagine fatta su un campione pari a circa 1/5 dei lavoratori (90 su 450 addetti) del settore operanti sul nostro territorio, sono emerse diverse informazioni che, sconfessando la *vulgata comune* che vorrebbe certe forme lavorative intese come *lavoretti*, cioè attività finalizzate ad una utenza giovane e non dipendente esclusivamente da questo reddito, ci raccontano una realtà più complessa, che descrivono lavoratori alle prese con numerosi rischi per la propria incolumità al fine di garantirsi un reddito indispensabile alla propria sopravvivenza, seppur povero nel valore salariale.

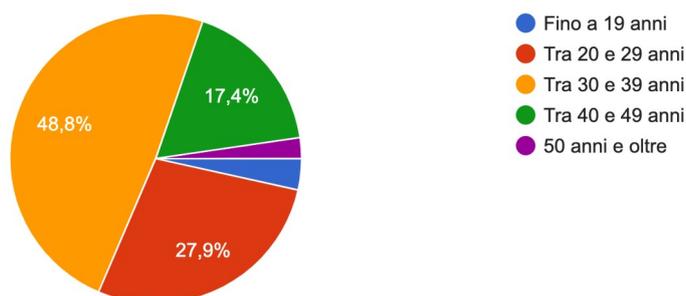
In sintesi lo scenario che emerge è il seguente:

Dalle domande poste agli intervistati emerge, nella maggior parte dei casi, come questo lavoro coinvolga lavoratrici e lavoratori di età tra i 20 e i 40 anni, di sesso prevalentemente maschile, di istruzione media o anche medio-alta, di nazionalità prevalentemente italiana e con residenza in città, che basano la propria sopravvivenza sul reddito proveniente prevalentemente, spesso esclusivamente, da questa attività lavorativa.

Sesso
83 risposte

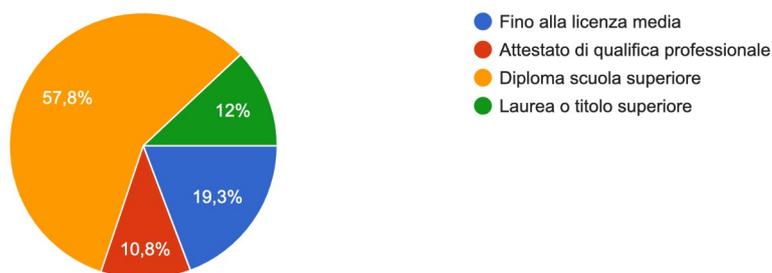


Età
86 risposte



Titolo di studio

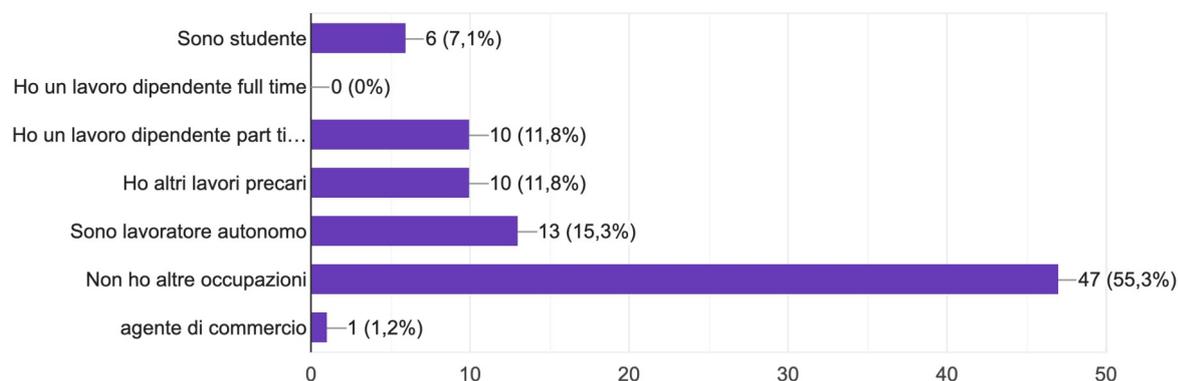
83 risposte



Questo ci pone, quindi, dinnanzi ad un blocco sociale che non vive questa esperienza come un arrotondamento del proprio salario o come "lavoretto" ma, piuttosto, come l'occasione di costruire un proprio reddito da cui trarre la propria possibilità di emancipazione in un contesto territoriale estremamente avaro di opportunità lavorative.

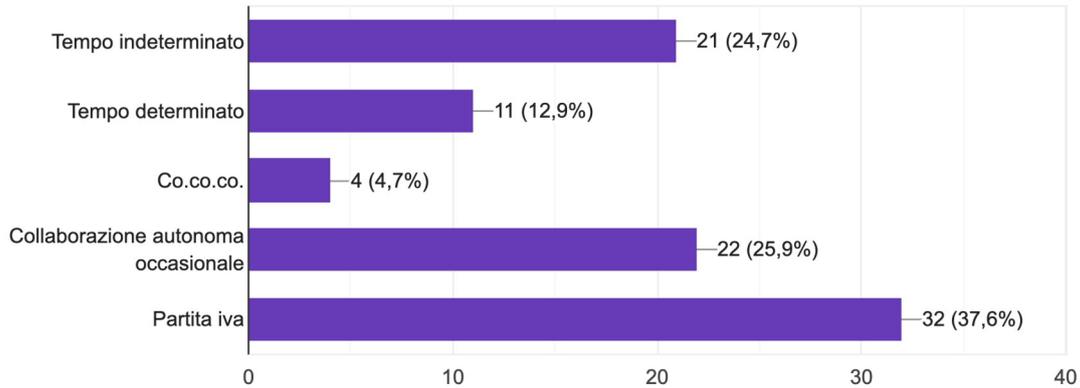
Attualmente hai altre occupazioni oltre il lavoro come rider?

85 risposte

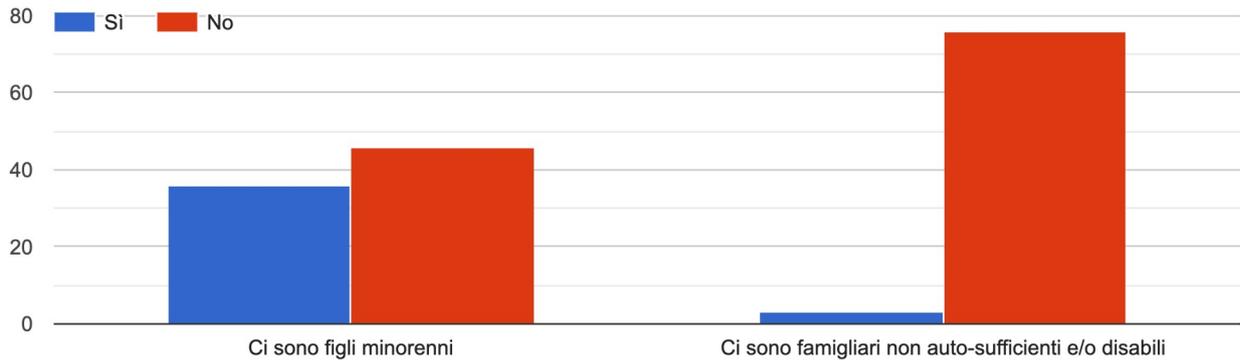


Che tipo di rapporto di lavoro hai con il/i committente/i?

85 risposte



Nel tuo nucleo familiare (considera i conviventi):



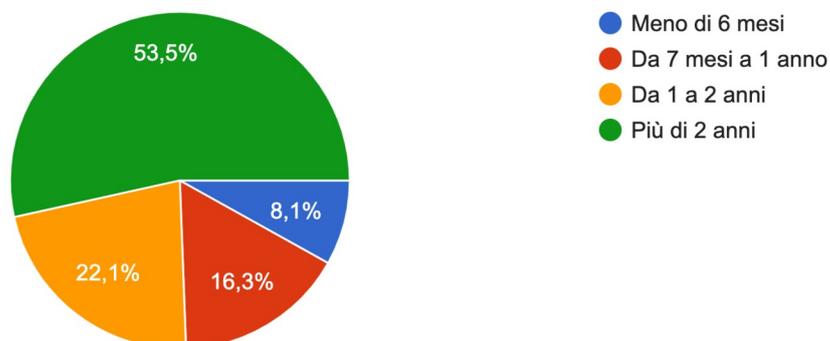
A dimostrazione di questo, è interessante osservare che in molti casi (1 su 3) si sia in presenza di genitori di minori.

Inoltre, emerge una certa continuità occupazionale degli intervistati, dimostrato dal fatto che in un settore relativamente nuovo, nella maggioranza dei casi, gli intervistati hanno dichiarato di lavorare da più di un anno (3 su 4) e spesso anche da oltre due

Da quanto tempo lavori come rider?

86 risposte

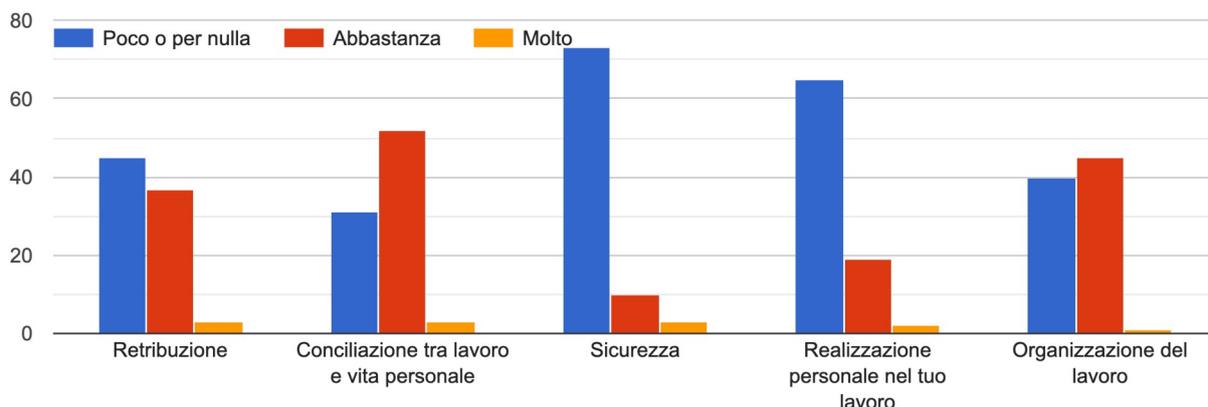
anni
(più di
1 su
2).



In sintesi, potremmo dire che il rider "tipo" nel nostro territorio è un lavoratore tra i 30 e i 40 anni, uomo più spesso che donna, in cerca di un reddito che garantisca autonomia economica, in diversi casi genitore, che cerca stabilità occupazionale attraverso questo impiego che però spesso ne svilisce le potenzialità di crescita in termini di soddisfazione personale.

Quest'ultimo dato emerge in maniera abbastanza omogenea e, se da un lato viene molto apprezzata la flessibilità degli orari, dall'altro lato si sottolinea la scarsa soddisfazione nel lavoro che si svolge.

Quanto sei soddisfatto dei seguenti aspetti nel tuo lavoro di rider?



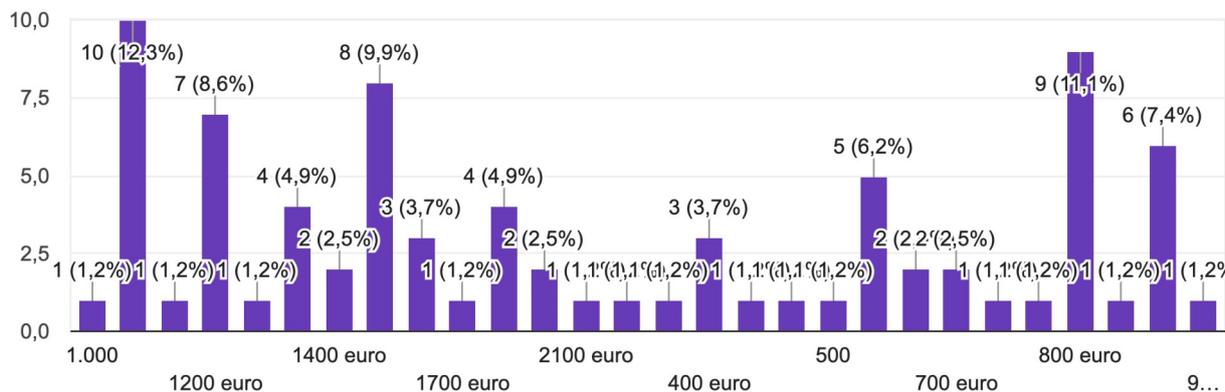
Considerando il reddito che guadagni con il tuo lavoro di rider, quale delle seguenti affermazioni lo descrive meglio?

85 risposte



Considerando il tuo lavoro di rider, qual è il tuo reddito medio netto mensile?

81 risposte



Ma se fin qui abbiamo affrontato "l'identikit" del lavoratore, l'altra domanda che ci siamo posti è: quali sono le condizioni di lavoro?

In una parola, INSICURO

In effetti il tema della sicurezza è quello che emerge con più forza: sicurezza nel rapporto di lavoro, sicurezza nel salario, sicurezza nell'attività lavorativa.

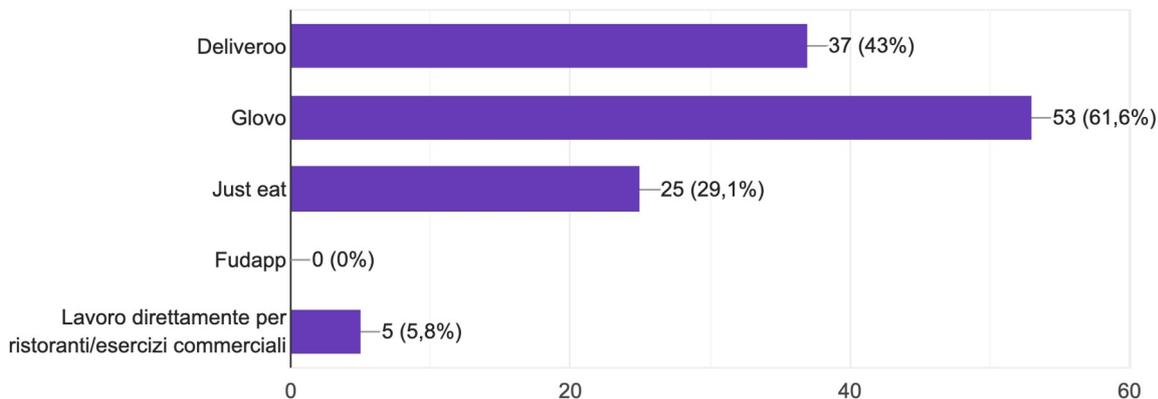
Un altro rider rapinato a Palermo, Cgil: «Serve un tavolo di crisi»

Ha riportato escoriazioni al braccio e alla gamba sinistra e gli è stato sottratto l'incasso

La proposta occupazionale che ci viene raccontata è caratterizzata soprattutto da un lavoro inquadrato nei contratti atipici, in particolare attraverso l'uso della partita iva. Infatti, ad eccezione di uno dei grandi gruppi di settore che (anche a seguito delle battaglie sindacali che negli ultimi anni hanno portato anche a sentenze decisive sul tema) ha prevalentemente lavoratori con contratti a tempo indeterminato nel comparto della logistica, tutte le altre aziende prediligono rapporti di natura autonoma, para subordinata o comunque slegata dai vincoli che i CCNL impongono su materie quali l'orario di lavoro, il salario, il lavoro straordinario e tutte quelle tutele che i CCNL prevedono.

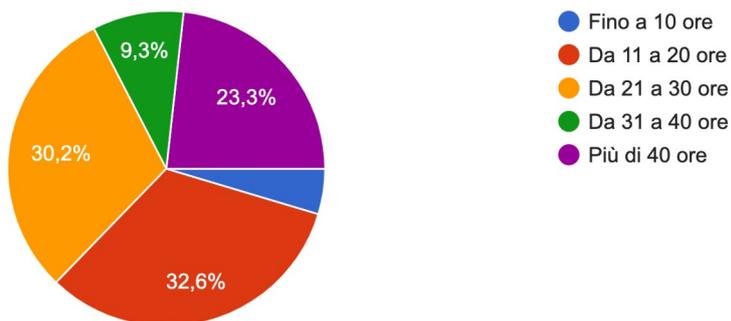
Con quale/i azienda/e lavori? (possibili più risposte)

86 risposte



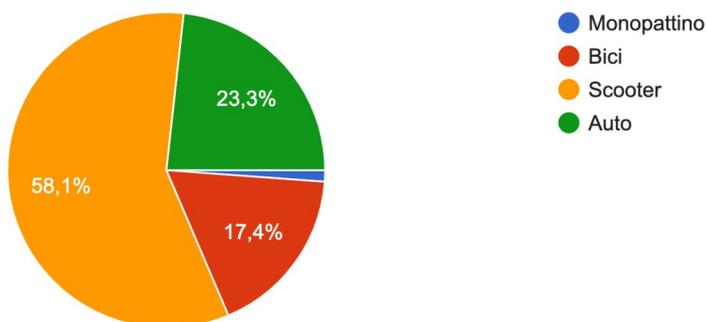
Solitamente, quanto tempo dedichi al tuo lavoro di rider in una settimana?

86 risposte



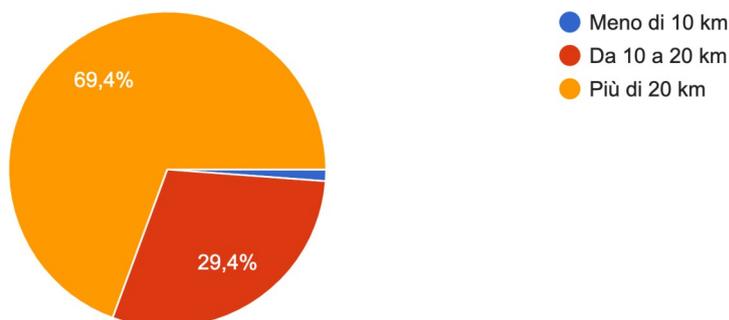
Quale mezzo usi per lavorare?

86 risposte



Considerando una sola giornata lavorativa, quanti km percorri in media?

85 risposte



Non a caso, assistiamo a lavoratori che, pur percorrendo in media lo stesso numero di km e impiegando la stessa quantità di tempo nel lavoro, hanno salari estremamente variabili in una forbice che vede al punto più basso somme fino a 400€ contro vette che arrivano fino e oltre i 2000€.

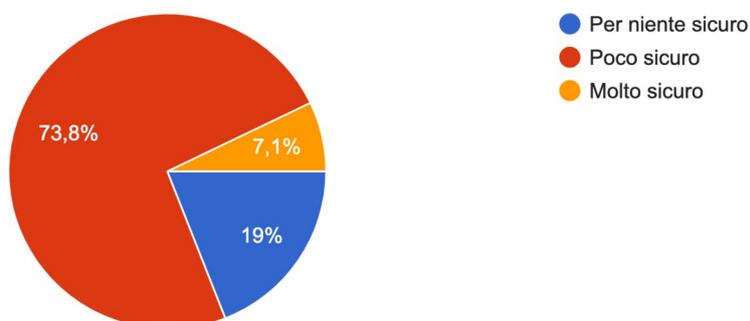
Non deve quindi stupire se - soprattutto fra questi lavoratori - vi è una certa quantità di persone che ha l'esigenza di coniugare più occupazioni e che pertanto apprezza l'aspetto molto flessibile del proprio lavoro, senza il quale difficilmente riuscirebbe a coniugare le due cose così da garantirsi un salario appena dignitoso.

Sicurezza, nella declinazione che ne fanno i rider, però significa soprattutto sicurezza nell'attività lavorativa.

La quasi totalità degli intervistati ha sottolineato questo aspetto, sia quando si è trovata a rispondere alla domanda specifica che poneva il questionario, sia quando aveva la possibilità di dare una risposta del tutto aperta.

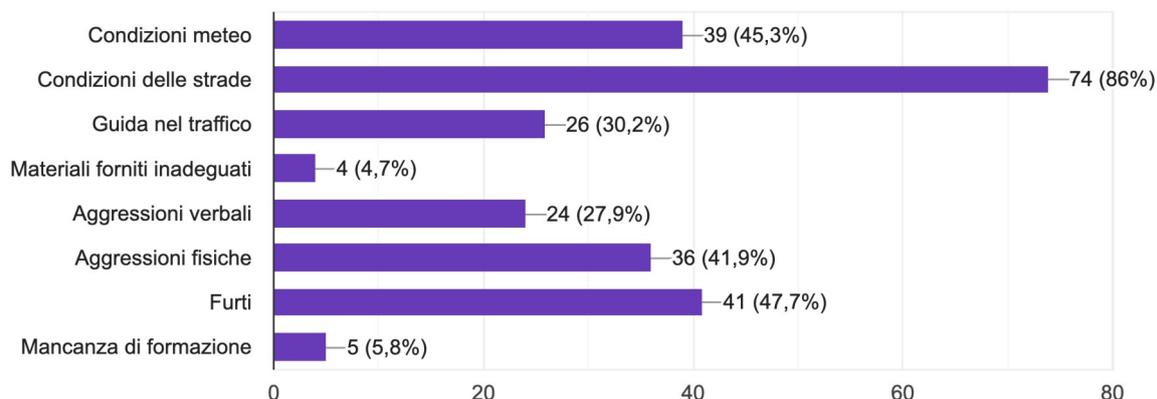
Quanto ti senti al sicuro durante il tuo lavoro di rider?

84 risposte



Quali aspetti ti fanno sentire meno sicuro nel tuo lavoro di rider? (massimo 3 risposte)

86 risposte



Quello che emerge è una preoccupazione legata soprattutto alla condizione delle strade, troppo spesso piene di ostacoli quali buche, detriti, ecc., che mettono costantemente a repentaglio la sicurezza dei lavoratori che si muovono prevalentemente in scooter o bici. Queste, è importante sottolinearlo, rappresentano il "luogo di lavoro" dei rider, così come lo sono le fabbriche per gli operai.

Per questa ragione non deve stupire che in cima ad ogni altra questione ci sia proprio questa, seguita dal rischio di furti (sia del proprio mezzo che della merce in consegna, oltre che, ovviamente, dei contanti) e dalle aggressioni fisiche o verbali o dal traffico.

Per riassumere, quindi, potremmo dire che il lavoro da rider è caratterizzato da una forte precarietà del rapporto di lavoro, spesso da part time involontario, che non consente una soddisfazione professionale e che dà un salario povero a fronte di un elevato rischio per la sicurezza dei lavoratori.

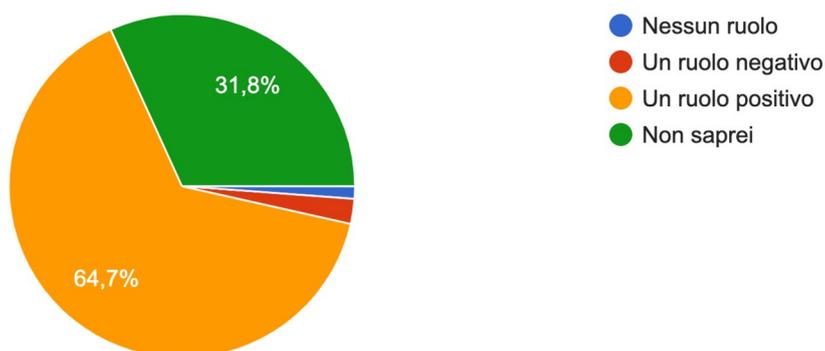
Volendo però chiudere questa riflessione con una nota positiva, emerge anche che sull'organizzazione del lavoro e sulla natura flessibile degli orari ci sia una certa soddisfazione da parte di una maggioranza degli intervistati.

7. Il Sindacato

L'ultima parte dell'inchiesta si è focalizzata sul grado di sindacalizzazione base dei lavoratori del settore.

Secondo te, che ruolo svolge il sindacato per le lavoratrici e i lavoratori rider?

85 risposte



Per onestà intellettuale, va detto che i dati raccolti sono condizionati dal fatto che il sindacato è il soggetto che ha materialmente organizzato le interviste.

Inevitabilmente, parte della platea dei soggetti che è stato possibile intercettare per sviluppare l'inchiesta è iscritta o comunque partecipa alla vita del sindacato, ad ogni modo non era scontato leggere che nella maggior parte dei casi, oltre a conoscere il sindacato, questi lavoratori siano anche convinti del fatto che lo stesso possa svolgere un ruolo positivo.

Ne sono esempio interessante alcune risposte degli intervistati, che sostanzialmente chiedono al sindacato di lottare per diritti molto specifici come quello al mezzo aziendale o ad una indennità per l'utilizzo del mezzo proprio, al riconoscimento e all'applicazione del CCNL, alla contrattazione dell'algoritmo, alla **possibilità di ottenere in generale un insieme di diritti che diano piena dignità a questa tipologia di lavoro.**

Rimane comunque ampia la platea di chi non conosce affatto o non ne capisce il ruolo, se è vero che il 31% degli intervistati alla domanda "che ruolo svolge il sindacato?" ha risposto "non so". Questo deve certamente interrogarci sul come allargare la consapevolezza tra i lavoratori e le lavoratrici in merito alla possibilità di organizzarsi per reclamare maggiori conquiste sociali, anche utilizzando la *Casa dei Rider "Antonio Prisco"*, inaugurata il 24 Novembre 2022, fortemente voluta dalla Cgil di Palermo insieme al Nidil e alla Filt (le due categorie maggiormente coinvolte, a Palermo, nella sindacalizzazione di questi lavoratori), con lo scopo di dare una risposta a bisogni immediati (riparo, accesso ai servizi igienici, diritto al riposo, ciclofficina, ecc) migliorare quindi le condizioni lavorative e di vita delle operatrici e degli operatori del food-delivery, erogare un servizio di informazione e formazione sui temi del diritto e della sicurezza sul lavoro e delle tutele connesse, ma anche offrire un luogo nel quale ricucire le relazioni tra lavoratori che, altrimenti, farebbero fatica a far "gruppo".

La Casa dei rider è realtà grazie alla Cgil e all'Epyc. Dal Comune nemmeno una rastrelliera

di Tullio Filippone



Inaugurata la Casa dei Rider (foto di Mike Palazzotto)

Centinaia di fattorini potranno usufruire di uno spazio per ristorarsi, ricaricare le batterie delle bici e riparare i mezzi



8. Che fare?

In conclusione, quella di organizzare e rappresentare i lavoratori della gig economy, ed i rider che ne sono uno degli esempi più rappresentativi, costituisce una sfida vitale per una organizzazione sindacale, come la Cgil, che si pone il tema di ricomporre le fratture sociali prodotte dalle politiche neoliberiste per tentare di costruire diritti universali e di ridare centralità e protagonismo al lavoro nel nostro paese. In questo senso, le stesse rivendicazioni che sembrano emergere dall'inchiesta fatta tra i rider, ci indicano la necessità di diritti generali oltre che di rivendicazioni di categoria.

Se da un lato il tema del contrasto alla consegna al piano, o quello legato ai pagamenti virtuali per limitare il rischio di rappresentare una preda appetibile per furto, sono richieste di categoria, il riconoscimento di rapporti di lavoro subordinato, così come il tema delle condizioni delle strade, sono elementi che coinvolgono più categorie di lavoratori ed in generale di persone.

In questo senso, anche la possibilità di rappresentare i rischi per la propria sicurezza può diventare un tema comune tra i lavoratori del settore, come anche il contrasto ai part time involontari.

Le testimonianze del lavoro fatto dalle nostre categorie, che qui, in sintesi, abbiamo voluto riportare, ci dicono che tanto è fatto sul processo di sindacalizzazione di questi lavoratori, esattamente come la giurisprudenza nazionale ed europea si è evoluta negli ultimi anni, costruendo strumenti di contrasto all'abuso dei contratti para autonomi che, come dimostrano molte sentenze, celavano nei fatti rapporti di lavoro subordinato.

Il salto di qualità può essere rappresentato dalla costruzione di un sistema di regole forti, contrattuali e legislative che, a livello nazionale, regionale e locale, determinino un sistema chiaro di regole comuni.

La strada è ancora lunga ma, come insegna la storia del movimento dei lavoratori nel nostro paese, la sensazione è che ci siano tutte le condizioni per allargare la partecipazione e raggiungere quei risultati necessari per costruire un lavoro dignitoso ed una stagione di riscatto.