volerelaluna LA POLITICA PUNTOACAPO

Riders: ancora una volta deve intervenire la magistraura

Autore: Giulia Druetta

La Procura di Milano ha disposto il controllo giudiziario di Foodinho, la società italiana di *food delivery* parte del gruppo spagnolo Glovo. Nella pratica, ciò si traduce con l'affiancamento all'attuale amministratore della società di un altro amministratore nominato dalla Procura, il cui compito sarà quello di **controllare l'operato della società, il rispetto delle tutele del lavoro e soprattutto la regolarizzazione della posizione dei riders**. La notizia è molto rilevante e si spera che ponga finalmente un argine al dilagante sfruttamento del settore del *delivery*. Dal decreto infatti emerge un **quadro di paghe sotto la soglia di povertà, di periodi di lavoro in attesa non retribuiti e di un pervasivo controllo algoritmico**.

La necessità di tutelare i riders non è certo una novità. Il provvedimento della Procura di Milano si pone infatti in continuità con **altre decisioni dei tribunali del lavoro che hanno accertato l'applicazione delle tutele del lavoro subordinato per i riders**. La Corte di Appello di Torino proprio nei confronti della Foodinho srl, ad esempio, ha dichiarato ben tre volte negli ultimi anni la riqualificazione dei riders contrattualizzati come autonomi come lavoratori subordinati. Viene allora da chiedersi come mai, a fronte delle decisioni dei tribunali per l'applicazione delle tutele, **queste società non si siano ancora adeguate**, tanto da richiedere l'intervento della Procura di Milano.

Per avere un quadro complessivo su questa vicenda, è necessario ripercorrere ciò che è accaduto negli ultimi undici anni, cioè da quando il *food delivery* è entrato nel paese. La dura realtà è che **la situazione dei rider negli anni è peggiorata sotto tutti i punti di vista, da quelli contrattuali a quelli legati alla sicurezza**. Se nel 2015 Foodora, la prima società di *food delivery* a essere entrata nel mercato italiano, faceva sottoscrivere ai riders contratti di lavoro di co.co.co con paghe orarie, ora i contratti proposti da tutte le piattaforme sono diventati di prestazione occasionale con paga a cottimo puro, con obbligo di apertura della partita IVA una volta superati i 5.000 euro. Stessa cosa dal punto di vista della sicurezza, salvo l'introduzione della visita pre-assuntiva (frutto di un precedente intervento sempre della Procura di Milano) molto poco è cambiato. Ai rider di Foodora venivano forniti alcuni dispositivi di sicurezza (senza condizionare le tutele al numero di consegne svolte) e veniva incoraggiata l'applicazione di una piastra sulla bici per evitare il trasporto di carichi sulle spalle come invece accade oggi. In tal senso vi sarebbe da chiedersi come mai ai portalettere è vietato il trasporto di pesi sulle spalle mentre per i riders sia la prassi.

Il peggioramento delle loro condizioni di lavoro è determinato da vari fattori normativi, politici e relativi alla contrattazione collettiva. **La politica si interessò al fenomeno nel 2019 in seguito alle proteste dei riders**. Il tentativo fu, da una parte, quello di formulare una norma che potesse tutelare i ciclo-fattorini e dall'altra aprire un tavolo di contrattazione tra CGIL, CISL e UIL, le Unions metropolitane e l'associazione datoriale

Assodelivery, che comprendeva quelle che allora erano le maggiori compagnie del delivery: Uber Eats, Foodinho, Deliveroo Italy e Just Eat. Il tavolo ministeriale si è protratto fino a settembre 2020, quando **Assodelivery improvvisamente si è sfilata e, a sorpresa, ha firmato un contratto con il solo sindacato UGL** con l'intento – non taciuto, poiché scritto nell'introduzione del stesso contratto collettivo – di evitare l'applicazione della Legge rider e di derogare all'articolo 2 del Jobs Act. Il contratto UGL viene infatti applicato dal 2 novembre 2020, stessa data di entrata in vigore della legge rider. Ed è il contratto applicato ancora oggi ai riders di Glovo e di Deliveroo nonostante le dichiarazioni dei Tribunali di Firenze e Bologna e della Corte di Appello di Torino e nonostante le note critiche del Ministero del lavoro (nota del 17 settembre 2020 e circolare n. 17 del 19 novembre 2020). Con il CCNL UGL, **la condizione di lavoro dei riders non migliora rispetto a prima**: non si modifica l'organizzazione della prestazione, non cambiano gli algoritmi, né si modifica l'assetto del compenso. Si trovano piccoli escamotage per legittimare lo status quo: nel contratto ad esempio viene indicata la paga di 10 euro per ora lavorata, tuttavia i 10 euro sono parametrati alle stime dell'algoritmo sui minuti di svolgimento dell'ordine (ad esempio se l'algoritmo stima che per effettuare l'ordine il rider ci metterà 20 minuti lo pagherà 3,3 circa). Per cui il compenso si basa su un calcolo algoritmico a priori e viene attribuita, di fatto, una paga a cottimo.

L'art 2 del Jobs Act si presta a questo tipo di "intervento" in quanto presenta un caratteristica pericolosa: mentre il comma 1 prevede che le tutele della subordinazione vadano applicate ai collaboratori organizzati dal committente che svolgono le prestazioni in modo continuativo e personale, il comma 2 elenca una serie di casi nei quali le tutele del comma 1 possono essere disapplicate, tra i quali, la sottoscrizione di un accordo *ad hoc* da parte dei sindacati maggiormente rappresentativi. Il pericolo è evidente: **la legittimazione di accordi al ribasso rispetto alle tutele della subordinazione, come in effetti è avvenuto**. In questo scenario c'è un problema più ampio e che riguarda la contrattazione collettiva divisa tra sindacati compiacenti agli interessi padronali e sindacati (e politica) impotenti di fronte al capitalismo di piattaforma. **Le società di *delivery* non hanno fatto altro che disinteressarsi di delle regole dello Stato e della tutela dei lavoratori confidando nell'assenza di sanzioni**: l'obiettivo era quello di evitare una regolarizzazione complessiva (come invece ha fatto il marchio Just Eat) e affrontare il contenzioso con il singolo lavoratore al fine di limitare i costi.

Nel maggio 2025 **la condizione dei rider ha subito un ulteriore aggravamento dovuto ad un cambio di sistema di organizzazione del ciclo produttivo**. Mentre in passato, il rider lavorava attraverso un punteggio che gli permetteva l'accesso ai turni, oggi lavora con un meccanismo di *free login* che comporta il fatto che debba loggarsi nei punti centrali della città, aspettando l'agognato arrivo dell'ordine. Ciò comporta per moltissimi riders lunghi tempi nelle piazze esposti alla intemperie, fermi nell'attesa di una chiamata. Tale situazione è possibile grazie all'**arruolamento di un organico di lavoratori di molto superiore alle necessità che svolge attività in condizioni economiche difficili** per questo è pronto ad entrare in campo anche per pochi euro. La composizione del settore è

variegata ma connotata dallo stato di bisogno dei lavoratori e delle lavoratrici: molti riders sono persone straniere che fanno di tutto al fine di mantenere la propria posizione regolare in Italia e quindi sono disposte ad accettare anche condizioni di sfruttamento. Altre sono persone italiane, che pur non avendo problemi di permesso di soggiorno, vivono condizioni di vita molto complicate: persone con famiglie numerose, debiti, o pensioni troppo basse che non riescono ad arrivare a fine mese.

Certamente **con questo intervento della Procura di Milano si va nella direzione di una svolta del settore**. Tuttavia, guardando al passato, credo sia necessario rimanere vigili al fine di evitare accordi al ribasso e lavorare collettivamente per raggiungere l'obiettivo finale: **regolarizzare i riders con rapporti di lavoro subordinato e l'applicazione del CCNL Logistica e dotarli di mezzi di lavoro idonei forniti dal datore di lavoro**. Queste potrebbero sembrare richieste minime, scontate, eppure, ahimé, oggi non lo sono.