

---

# I rider tra diritti negati e caporalato

**Autore:** Fabio Di Nunno

**Fonte:** Città Nuova

**I ciclofattorini che consegnano cibo a domicilio, noti anche come rider, sono oramai tra i lavoratori più deboli nella nostra società: poche tutele giuridiche e sanitarie e, a quanto pare, anche vittime del caporalato.**

Durante i [mesi di lockdown](#), i servizi di ristorazione al pubblico sono stati sospesi, ma non le **consegne a domicilio fornite tramite le cosiddette piattaforme di delivery**, che sono risultate essenziali per parte della popolazione costretta a restare a casa: [i rider hanno consegnato cibi pronti o altri beni](#) muniti delle loro bici e moto, rischiando il contagio nella speranza di garantirsi un introito. Sempre durante il lockdown, inoltre, **alcune piattaforme hanno esteso le consegne anche ad altri prodotti, come la spesa o il giornale**. In Italia, prima delle crisi pandemica, si stimava che i rider fossero circa 10 mila unità, numero cresciuto sicuramente nelle ultime settimane. Fra questi, **molti hanno inizialmente lavorato senza che le piattaforme per le quali consegnavano fornissero loro quei dispositivi di protezione individuale (DPI)** che tutte le aziende dovrebbero mettere a disposizione dei propri dipendenti (**mascherine, guanti, gel**). Il nocciolo è proprio questo: le piattaforme di delivery come **Deliveroo, Glovo, Just Eat, Foodys o Uber Eats**, si considerano semplici mediatori tra gli esercenti e i corrieri, con la conseguenza che questi lavoratori non risultano essere inquadrati come dipendenti, sebbene lo svolgimento delle proprie mansioni sia subordinato alle direttive fornite dalla piattaforma stessa. Sebbene i **ciclofattorini** siano definiti dal decreto legge n.101/2019 (convertito dalla legge n.128/2019) «**lavoratori autonomi che svolgono attività di consegna di beni per conto altrui**, in ambito urbano e con l'ausilio di velocipedi o veicoli a motore, attraverso piattaforme anche digitali», le operazioni svolte dalle piattaforme di consegna sono più di una semplice **intermediazione** (virtuale) tra diversi attori. Le piattaforme, infatti, smistano virtualmente gli ordini, tramite algoritmi, gestendo una rete di corrieri presente sul territorio cittadino; attraverso la **geolocalizzazione**, gli ordini sono infatti assegnati ai rider in base alla prossimità al luogo di prelievo del prodotto; le piattaforme inoltre indicano al lavoratore il **percorso** da seguire per effettuare la consegna e, infine, processano il pagamento. **Tutto questo senza che al rider sia, di fatto, lasciata alcuna autonomia**. Anzi, il rider è incentivato a seguire le indicazioni che vengono dalla piattaforma, in quanto al suo comportamento corrisponde una valutazione che ha delle ricadute in termini di numero di consegne assegnate dalla piattaforma stessa.\* La normativa introdotta nel 2019 prevede per questi lavoratori l'**obbligo di copertura antinfortunistica**, di iscrizione presso Gestione Separata Inps nonché l'applicazione di un **minimo salariale** orario collegato al contratto nazionale collettivo (CCNL) di riferimento. Inoltre, una recente sentenza della Cassazione (il cosiddetto "**caso Foodora**") ha definito l'**applicazione delle tutele del lavoro subordinato** tutte le volte in cui la collaborazione è connotata da modalità di esecuzione della prestazione imposte dal committente. Nell'attesa di una circolare dell'Istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro (INAIL) più specifica, **dal 1° febbraio 2020 le piattaforme sono tenute ad assicurare i propri ciclofattorini**, indicare la lavorazione svolta dal rider, il mezzo utilizzato per le consegne (scooter, bici o altro, oppure a piedi) e la percentuale delle attività eseguite in relazione ai diversi mezzi, per esempio con bicicletta o ciclomotore (70%), auto o altro mezzo di trasporto (15%), a piedi (15%), perché **la voce di rischio da attribuire alle lavorazioni può variare in funzione del mezzo usato per le consegne**. Ciononostante, **i rider hanno più volte lamentato di non avere alcuna garanzia per quanto riguarda la malattia o gli infortuni sul lavoro**, così come nemmeno i DPI per proteggere sé stessi e le persone con le quali entrano in contatto. **Deliveroo ha attivato un fondo di supporto per i rider**, grazie al quale coloro che contraggono il [Covid-19](#) o quelli a cui l'autorità sanitaria impone l'isolamento possano avere diritto a un **sostegno finanziario della durata**

---

**massima di 14 giorni**, nonché una polizza assicurativa gratuita per coloro che risultano essere positivi al Covid-19. Nel frattempo, **i Carabinieri di Milano hanno avviato un'indagine sulle piattaforme di delivery**, in merito a rischi sanitari nonché al rispetto degli standard di salute e sicurezza per i lavoratori, rilevando che le piattaforme avrebbero fornito ai rider in maniera parziale ed insufficiente il materiale necessario per ridurre il rischio sanitario dovuto al Covid-19, non garantendo così una distribuzione capillare dei DPI. Non a caso il **Comune di Milano**, a partire dal 16 aprile, ha provveduto alla distribuzione ai rider impegnati nelle consegne a domicilio **kit con 5 mascherine, 5 paia di guanti ed un volantino informativo in italiano, inglese, spagnolo e francese con le principali indicazioni per affrontare l'emergenza Covid-19** (come usare correttamente i DPI, inviti ad evitare assembramenti durante le attese sia presso i ristoranti di ritiro sia nei luoghi di ritrovo, il rispetto delle distanze minime con gli operatori e i clienti finali, ecc.). Con lo stesso obiettivo, la **Regione Lazio**, ha predisposto un **bonus sicurezza rider**, che prevede l'erogazione di 200 euro a vantaggio dei lavoratori di queste piattaforme digitali per l'acquisto di DPI. Sebbene sia positivo che alcuni enti locali siano intervenuti per fronteggiare il problema, la domanda è **perché la collettività debba socializzare i costi per dotare i rider dei DPI**, quando come per ogni altro datore di lavoro **questi dovrebbero essere affrontati da chi trae profitto dalla fornitura di questo servizio**, e cioè dalle piattaforme per cui i rider lavorano. Inoltre, restano irrisolte le questioni dell'inquadramento normativo di questi lavoratori e della dignità del loro lavoro. Infine, il Tribunale di Milano ha stabilito il **commissariamento di Uber Italy** per caporalato, proprio a causa dello **sfruttamento e l'approfittamento dello stato di bisogno dei rider con Uber Eats** che, attraverso società di intermediazione di manodopera, è accusato di aver sfruttato dei migranti provenienti da contesti di guerra, richiedenti asilo, residenti in centri di accoglienza temporanei e persone in stato di bisogno. Nello specifico, **una società avrebbe procacciato per conto di Uber Italy dei rider provenienti da zone conflittuali del pianeta** (Mali, Nigeria, Costa d'Avorio, Gambia, Guinea, Pakistan, Bangladesh e altri) e la cui vulnerabilità è segnata da anni di guerre e povertà alimentare, caratterizzate anche dal forte isolamento sociale in cui vivono, favorendo l'opportunità di reperire lavoro a bassissimo costo, trattandosi di persone disposte a tutto per sopravvivere, sfruttate e discriminate da datori di lavoro senza scrupoli. L'emergenza ha mostrato quanto importante sia il lavoro di queste persone, grazie al quale è possibile ricevere cibi pronti o altri beni. **La legge del 2019 prevede che, entro il mese di novembre 2020, le parti collettive dovranno regolare gli aspetti fondamentali di tali rapporti lavorativi**, tra cui le tutele assicurative ed i criteri di determinazione del compenso. È necessario pertanto riflettere, senza indugi, su come sia corretto inquadrare questi lavoratori, i quali al momento sono per lo più autonomi con la partita IVA e molti, come si è visto, senza alcuna copertura contro gli infortuni. \* Lo studio di riferimento sulle nuove piattaforme è di Luigi Scorca, "The Transformation of Postal Services in Light of Technological Developments and Users' Needs", in P. L. Parcu et al. (eds.), *New Business and Regulatory Strategies in the Postal Sector, Topics in Regulatory Economics and Policy*, Springer Nature Switzerland, 2018.