
I ciclofattorini nella terra di nessuno

Autore: Carlo Cefaloni

Fonte: Città Nuova

I diritti dei riders e il contratto collettivo voluto dalle maggiori società delle consegne a domicilio. Una vertenza emblematica nel pieno della crisi da pandemia

Mentre aumenta l'allarme per il riacutizzarsi del contagio da Covid 19, emerge ed è destinato a crescere un forte contrasto a proposito dei diritti dei ciclofattorini (*riders*). L'avanzare della pandemia rappresenta una occasione di crescita per le società che gestiscono la consegna del cibo. Il 90% del mercato italiano è rappresentato da [Assodelivery](#), un'associazione di categoria costituitasi solo nel 2018 ed è una sorta di internazionale delle piattaforme tecnologiche che gestiscono un numero mutevole e incerto (da 20 a 30 mila) di ciclofattorini (cosiddetti *riders*). *Deliveroo*, *Glovo*, *Just Eat* e *Uber Eats* hanno la loro sede all'estero e referenti nel nostro Paese, ma entra nella partita anche Socialfood, nata da due giovani laureati palermitani premiati da Banca Intesa San Paolo per l'innovazione tecnologica nel settore agro-alimentare. Alla vigilia dell'entrata in vigore della legge 128 del 2019 che introduce alcuni diritti di base nel settore, *Assodelivery* ha sottoscritto un **accordo collettivo con un sigla sindacale di destra (Ugl)** che afferma di rappresentare mille ciclofattorini. Nella sostanza non si vuole riconoscere a tale categoria la qualifica e i diritti dei lavoratori dipendenti (ferie, malattie, indennità licenziamento, ecc.) così come richiedono, invece, i sindacati Cgil, Cisl e Uil esigendo l'applicazione del contratto collettivo già vigente per il settore della logistica, trasporto merci e spedizioni. Sulla stessa linea si pone il ministro del Lavoro, **Nunzia Catalfo**, che ha definito **"contratto pirata"** quello concluso tra *Assodelivery* e la Ugl (già Cisl) e ha convocato le parti sociali l'11 novembre per definire una vertenza aperta già al tempo del Conte 1 con l'iniziativa dell'allora ministro del Lavoro Luigi che convocò anche le nuove forme auto organizzate dei riders in una trattativa simbolica per tutte le forme della **Gig economy**, quell'area che teoricamente dovrebbe riguardare i cosiddetti *freelance* che occupano parte del loro tempo in attività gestite da piattaforme informatiche. **Un mondo dai tratti "smart" ma che si presta a nascondere forme di sfruttamento ottocentesco** di un lavoro sempre più precario. Ad ogni modo **la Cassazione, con la sentenza 2663 del 2020**, ha precisato, nel caso della organizzazione esterna del lavoro ad opera delle piattaforme informatiche (che assegnano i compiti e valutano i risultati), **i riders hanno diritto al trattamento e alle garanzie dei lavoratori subordinati** senza bisogno di convertire il rapporto in una forma di lavoro dipendente. Secondo alcuni giuristi si tratterebbe di una **"terra di nessuno"** che meriterebbe una regolamentazione ibrida, diversa dalle categorie novecentesche della stabilità del lavoro dipendente e di quello autonomo. Addirittura è anche circolata **una lettera aperta di circa 800 rider rivolta al governo per chiedere di non essere inquadrati come dipendenti** per conservare la libertà del proprio tempo e vedersi riconosciuto la maggiorazione del lavoro a cottimo (più soldi per più consegne): una missiva firmata, tuttavia, solo con il nome proprio e la società di riferimento. **Il cottimo** è un metodo di retribuzione previsto dalla legge ma superato finora, nei fatti, dalle conquiste del sindacato contro forme implicite di sfruttamento. Formalmente il contratto collettivo siglato da Ugl e *Assodelivery* è valido grazie alla **mancata regolamentazione legale della rappresentanza sindacale** e alla frammentazione, quando esistono, delle sigle dei ciclofattorini. Di fatto *Assodelivery* li sta invitando ad aderire a tale accordo come condizione per poter continuare a svolgere la loro attività che tende a crescere con le nuove disposizioni del lockdown. Di contro, cresce il numero degli scioperi spontanei e organizzati nelle città desertificate. Secondo l'organizzazione dei [riders union di Bologna](#) «il Covid-19 colpisce tutti ma la crisi sociale ed economica che ne segue non fa altrettanto. **Come le grandi piattaforme del food-delivery, c'è chi continua a fare profitti mentre altri restano privi di qualsiasi ammortizzatore sociale o reddito.** La pandemia acuisce quelle differenze che attraversano la nostra società». I rappresentanti di *Assodelivery*, prevalentemente

giovani e informali come si presentano sul sito, fanno presente, invece, di aver salvato, con il loro contratto collettivo, ben **30 mila lavoratori messi in pericolo** dall'applicazione di una legge che renderebbe, a loro parere, troppo oneroso il costo del lavoro, aggravato ulteriormente dall'applicazione del contratto collettivo della logistica. La competizione tra soggetti internazionali e *start up* si giocherebbe, quindi, tutto sul **marginale di guadagno**, niente affatto trascurabile, che resta dall'intermediazione tra società di ristorazione e consumatori finali. **Un segmento produttivo** considerato secondario e affidato al "nero" fino a pochi anni addietro, cioè prima dello sviluppo di questa forma di consumo di massa che va oltre la consegna del cibo. **I ciclofattorini hanno deciso di organizzarsi per «far sentire la voce degli invisibili»** senza cedere ad alcun ricatto ma chiedendo «reddito e salute, welfare e diritti». Una novità da cogliere per tutti coloro che vogliono affrontare concretamente **il dilemma sull'economia capace di mettere la persona al centro**. Una prima risposta a tale mobilitazione è arrivata dalla filiale italiana del gruppo **Just eat**, quotato alla Borsa di Londra, che ha dichiarato di voler assumere dal 2021 i circa 3 mila ciclofattorini con un contratto di lavoro dipendente. Una trattativa che dice molto del nostro sistema.