



## **Rider, la lotta per i diritti e l'urgenza di un reddito minimo**

Forza lavoro. Le indagini della procura di Milano sulla violazione delle norme sulla sicurezza rivelano, ancora una volta, l'attualità delle rivendicazioni dei ciclofattorini sulle tutele e le garanzie nel rapporto di lavoro subordinato, e non di collaborazione come pretendono le piattaforme digitali. Ed è arrivato il momento di porre finalmente la questione del reddito tra i periodi di lavoro e non lavoro.

Il mancato rispetto delle norme sull'igiene e sulla sicurezza stradale e sul lavoro, contestato dalla [procura di Milano](#), è uno degli aspetti strutturali dell'economia dei lavoretti (*Gig economy*) basata sul lavoro a cottimo, sulla necessità imposta ai rider dalle piattaforme di bruciare i tempi e misurare le loro prestazioni sulla base di classifiche di rendimento. Questi tempi produttivi moltiplicano gli incidenti stradali dei rider, anche molto gravi come è accaduto a Milano o a Bologna, e hanno imposto perlomeno alcune forme di assicurazione integrativa. Ma il problema è a monte e va considerato in primo luogo rispetto alla tipologia del rapporto di lavoro con le piattaforme digitali.

A questo proposito è esemplare la reazione di Assodelivery, l'associazione alla quale aderiscono Deliveroo, Glovo, Just Eat, Social Food e Uber Eats. Annunciando «tolleranza zero» rispetto a tre presunti casi di caporalato e favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, ha evidenziato che i rider «sono lavoratori autonomi che svolgono servizi per le piattaforme e possono scegliere quando, quanto, dove e come svolgere l'attività con le piattaforme».

È la posizione classica delle piattaforme che confondono la libertà dei rider di scegliere i tempi dell'impiego con la loro subordinazione effettiva nel corso dell'esecuzione della mansione che risponde ai tempi e alle modalità imposte dal datore di lavoro. Il che non esclude che siano «autonomi» fuori dal rapporto con le piattaforme.

Il problema è che sono «subordinati» quando accettano portano il cibo giapponese da un ristorante alla casa del consumatore che l'ha ordinato dall'applicazione del suo smartphone. Per questa ragione i

collettivi autonomi del sindacalismo sociale, i sindacati e una giurisprudenza nata grazie alle lotte per i diritti dei rider sostengono che questo segmento del lavoro digitale è un lavoro (para)subordinato che va regolato con le norme previste dalla legge, tra l'altro del Jobs Act.

Su questo punto lo scontro con le piattaforme, non solo con quelle del food delivery, è globale. In California è stato riconosciuto il legame di subordinazione, e ciò rappresenta un elemento chiarificatore non privo di problemi ([Il Manifesto, 12 settembre](#)). In Italia il decreto-legge n. 101 del 3 settembre scorso, ultimo atto di Di Maio da ministro del lavoro, è in attesa di una conversione in legge in parlamento.

Il testo ha offerto una soluzione pilatesca. Non ha chiarito se per i rider è necessaria una dilatazione della nozione di subordinazione o quella di collaborazione etero-organizzate. Anzi, ha formulato l'ipotesi di un «cottimo misto», avversato dalle lotte dei lavoratori, e subordina il compenso orario alla condizione che, per ciascuna ora lavorativa, il lavoratore accetti almeno una chiamata. Ipotesi discutibile che lascia il potere agli algoritmi nelle flotte numerose. Al nuovo governo tocca imprimere una svolta radicale e rispondere al problema, posto dai sindacati, se i rider rientrano nel contratto della logistica. E va finalmente affrontato il problema che riguarda tutti i lavoratori occasionali e a termine, non solo quelli «digitali». Il riconoscimento della subordinazione coglierebbe solo un momento di una vita composta da attività precarie, ma non il continuo passaggio tra periodi di lavoro e non lavoro nella generale precarizzazione.

La vera risposta è un reddito minimo garantito, il più esteso possibile. Un'esigenza totalmente disattesa dal cosiddetto «reddito di cittadinanza».

Tratto da Il Manifesto [20.09.2019](#)