



Scuola di Reportage Goffredo Parise

IV Edizione - 2023 | 2024

Menzione speciale

VITA DA RIDER, PEDALARE PER GUADAGNARE

di **Vittoria Buttignol, Ilaria Ursig**

Liceo "Leonardo da Vinci" - Treviso

Prova a pensare di trovarti in una città piccola ma allo stesso tempo frenetica, dove persone a bordo di biciclette e motorini sfrecciano come pazzi tra le stradine a grande velocità. Anche il semplice gesto di attraversare la strada è diventato un atto che richiede grande attenzione e atletica, perché i ciclisti tagliano la strada, fanno sorpassi azzardati, continuano imperterriti il loro percorso senza guardarsi troppo intorno. Benvenuti nel mondo dei rider, dove la velocità e la prontezza sono di casa. Nelle loro divise catarifrangenti che brillano tra le facciate colorate dei palazzi storici e gli zaini termici che conferiscono un'aria di determinazione, hanno cambiato il profilo delle città. Anche i luoghi tranquilli e un po' sonnolenti come Treviso hanno assunto un'aria iperdinamica: i rider guizzanti tra i vicoli pittoreschi del centro storico sono un inno alla comodità e all'efficienza. Un semplice clic su un'applicazione al cellulare invece della fatica di doversi vestire, prenotare il ristorante, uscire, prendere la macchina, trovare parcheggio, ordinare, aspettare. Volete mettere? Nessuno, tranne ovviamente le compagnie che ci hanno investito, si aspettava che anche in Italia sarebbe esploso il fenomeno rider. Invece sono più di 30.000, concentrati soprattutto nelle grandi città. Un numero in costante crescita, alimentato da un mercato del food delivery in continua espansione e dalla diffusione sempre maggiore dell'e-commerce. È la cosiddetta gig economy, un modello economico sempre più diffuso dove non esistono più le prestazioni lavorative continuative (il posto fisso, con contratto a tempo indeterminato) ma si lavora *on demand*, cioè solo quando c'è richiesta. Un bell'affare per pochi, un passo indietro di duecento anni per molti.

All'ombra di questa realtà apparentemente moderna e metropolitana si nascondono meccanismi antichi di sfruttamento dei lavoratori, una nuova forma di feudalesimo, inconcepibile nella società in cui viviamo.

Un sottobosco senza diritti e senza tutele al punto che numerose nostre richieste di ottenere un'intervista sono state respinte per paura di perdere il lavoro.

Dopo molti tentativi finalmente uno di loro, che chiameremo Tommaso, ha accettato di incontrarci. Lo fa perché il suo percorso da rider si è concluso 2 anni fa e quindi può parlarci liberamente.

Decidiamo di darci appuntamento in un baretto in piazza Vittoria. All'orario stabilito, puntuale (si capisce che è abituato a spaccare il secondo) lo vediamo dirigersi verso di noi dopo aver legato accuratamente

la bici, d'altronde è il suo unico mezzo sostentamento. E' un giovane alto e snello, cammina verso di noi con passo svelto e un sorriso stampato in volto. Indossa dei pantaloni della tuta grigi, una giacca in pelle nera sbottonata e delle sneakers bianche. Tommaso ha 27 anni e si è appena laureato in scienze ambientali a Venezia. Intuiamo subito la sua sensibilità per l'ambiente e la sua passione per le attività all'aria aperta, tra le quali anche la bicicletta: "trovo più libertà nel pedalare per la città che nel confinarmi all'interno di una macchina" ci racconta. Aveva deciso di fare il rider per portare a casa un po' di soldi, per contribuire alle spese familiari e ottenere più indipendenza economica.

Prima di consegnare il cibo per una nota piattaforma aveva lavorato come cassiere e barista. Poi, grazie ad una sua amica, al secondo anno di università ha iniziato a lavorare come rider per applicazioni di delivery, che all'epoca iniziavano a nascere anche a Treviso. Era il lavoro perfetto per lui perché gli permetteva di guadagnare e allo stesso tempo di stare all'aria aperta.

Le sue giornate erano scandite dagli "slot" di lavoro, blocchi di tempo che vanno dalle 12 alle 15 o dalle 18:30 alle 23. La cosa positiva era che ciascun rider poteva scegliere in che fascia oraria dare la propria disponibilità: l'algoritmo della piattaforma si occupava di assegnare i segmenti di lavoro, cercando di garantire un equilibrio di ore lavorative per tutti. Tommaso lavorava tanto, ma era un impiego flessibile e l'essere pagato a ore gli permetteva di guadagnare dai 350 ai 600 euro al mese.

Quindi tutto bene? Non esattamente. Lavorare come rider, per Tommaso e per tutti gli altri, significava essere completamente coordinato dall'applicazione: la gestione dei soldi, la comunicazione con il cliente, il tempo da percorrere, le strade da fare. Non c'era fretta, ma una sorta di ritmo costante imposto dalle richieste degli ordini. Guai a sgarrare.

Deliveroo, la piattaforma per cui lavorava Tommaso, forniva alcuni strumenti ai rider: i caschi, i giubbotti, gli zaini termici e il porta cellulare, ma la qualità non era sempre all'altezza delle aspettative, racconta Tommaso. Per esempio il materiale dei giubbotti si usurava in poco tempo e perdeva la catarifrangenza, mettendo così a rischio la sicurezza dei lavoratori. Anche il porta cellulare era di scarsa qualità e spesso non si ancorava bene al manubrio, costringendo i riders a guidare tenendo il telefono in mano. Tommaso e altri rider avevano segnalato più volte alla piattaforma i disagi dovuti a quell'equipaggiamento ma i problemi non sono mai stati davvero risolti. Abbiamo scritto all'ufficio stampa di Deliveroo per ottenere informazioni, ma evidentemente devono essere molto impegnati in azienda, o non hanno ritenuto importante darci la loro versione dei fatti, perché non abbiamo mai ricevuto risposta alla mail che avevamo inviato.

Ma torniamo al nostro protagonista che abbiamo lasciato alle prese con un giubbotto usurato. Le esperienze negative non si sono limitate all'attrezzatura, ci dice. Ci sono stati ritardi nei pagamenti e situazioni complicate causate da clienti scontenti per problemi che erano in realtà legati a errori commessi dai ristoranti o a indirizzi errati.

Dopo lo scoppio della pandemia da COVID-19, le condizioni di lavoro sono peggiorate: i pagamenti, che prima avvenivano per fascia oraria, dipendono ora dal numero di consegne effettuate. Tommaso si trova di punto in bianco a diventare un cottimista: tanti pasti consegnati, tanti (cioè, a dire il vero, pochi) soldi guadagnati. E i compensi continuano a diminuire. Quando era pagato a ora erano 7 euro l'ora, poi è passato a ricevere mediamente 4,50 euro a consegna. Ma Treviso è una città piccola, ci sono pochi ordini e la paga mensile di Tommaso si riduce a una miseria: 45-60 euro al mese. Niente, tanto che lascia il lavoro e si mette a cercare delle alternative. Non tutti però possono scegliere come lui, non tutti possono dire alla piattaforma tanti saluti e grazie. Un sacco di riders non ha altre alternative. E la cosa grave è che non si tratta solo di giovani che pedalano e consegnano pasti per tirare su qualche soldo per l'università: un sacco di gente di mezza età e molti migranti che non trovano altro da fare accettano di lavorare a qualsiasi condizione.

Banca d'Italia nel 2018 incrociando i dati dell'Agenzia Nazionale Politiche Attive del Lavoro con quelli di analoghi addetti alle consegne, ma in altri settori aveva tracciato il profilo dei lavoratori del food delivery. Ne era emerso che la maggior parte dei riders, l'85%, è formata da uomini. Due su dieci di loro sono laureati.

Gli stranieri sono il 22%, un numero alto rispetto alla popolazione residente in Italia. La nota dolente è rappresentata dalle retribuzioni: con almeno venticinque consegne al giorno si arriva a soli 800 euro al mese. Inoltre, per colpa della crisi economica seguita alla crisi sanitaria del Covid, l'età media si sta alzando: prima era 25,4 anni ma ora supera i 30. Il Covid ha fatto la fortuna di queste aziende di delivery: nei mesi di lockdown il mercato si è espanso arrivando a servire tutte le città con più di 50 mila abitanti e il 66 per cento degli italiani, ovvero circa 40 milioni di persone. Come si sa, una volta che ci si è abituati a quanto è comodo fare tutto con un clic, è difficile tornare indietro.

Team di docenti anno scolastico 2023 | 2024

● Lisa Iotti

Giornalista d'inchiesta di **Presadiretta - Rai 3**. Dirige il team di docenti della **Scuola di Reportage Goffredo Parise**, giornalista ed autrice di docufilm per **Rai 3** e **Sky**.

● Riccardo Iacona

Giornalista, autore di reportages storici della **tv pubblica italiana**, conduce il programma di approfondimento e reportage di **Rai 3 Presadiretta**. È autore di numerosi libri. Per Edizioni Dedalo dirige la collana SOTTOINCHIESTA. (P.h. Maurizio D'Avanzo)

● Stefano Feltri

Giornalista e autore di numerosi libri, ex Direttore di **Editoriale Domani**, ex Vice-Direttore de **Il Fatto Quotidiano**, conduce periodicamente la rassegna stampa di Prima Pagina a **Radio Rai 3**. Dal 2023 cura la newsletter **Appunti** al quale è abbinato un podcast ed è editorialista di **Milano Finanza**.

● Riccardo Staglianò

Giornalista, saggista, studioso di nuove tecnologie e del loro effetto sulla società. Inviato per il **Venerdì** di **Repubblica**.

● Emiliano Poddi

Scrittore. Autore per la compagnia di musica e teatro "Accademia dei Folli" di Torino. Insegna alla **Scuola Holden di Torino** dal 2005.