

## La carica dei driver

**Ritmi insostenibili e poche tutele:**

**i problemi di chi consegna pacchi**

**Duecento aziende con gli Artigiani,  
ma tenerne traccia è «impossibile»**

**Alberto Mapelli**

trento Contratti precari, un numero di ore previste di molto inferiore a quelle effettivamente trascorse al volante e retribuite ancora meno, pause brevi o inesistenti. È il lavoro dei driver, come vengono definiti nel contratto nazionale, i corrieri che consegnano pacchi a domicilio. Una categoria nuova di lavoratori nata con la rivoluzione Amazon e resa ancora più indispensabile dal Covid-19. Un mestiere in cui servono solo la patente e un furgone, se si vuole tentare di mettersi in proprio. Un mondo fluido che ha incrementato la sua importanza durante l'emergenza Covid. «Il principale problema ad inizio emergenza Covid-19 per chi lavora come corriere espresso — spiega Stefano Montani, segretario provinciale della Filt Cgil — è stato, in molti casi, il ritardo nella fornitura di dpi, ma soprattutto la mancata sanificazioni dei furgoni utilizzati da autisti diversi nell'arco della settimana. Problema, questo, particolarmente accentuato in Atoa, società che opera per conto di Amazon». L'e-commerce, non si è mai fermato, nonostante a livello sindacale fosse stato chiesto di consegnare «solo beni ritenuti indispensabili — ricorda Montani —. E invece il volume delle merci lavorate ha registrato un aumento».

In Trentino è praticamente impossibile fare una stima del numero di persone e aziende attive nel settore. La categoria autotrasporti dell'Associazione artigiani trentino ha circa 200 aziende che fanno trasporto merci inferiori alle sei tonnellate sulle oltre 400 totali associate. Il numero è quasi simbolico perché «le chiusure e le aperture sono all'ordine del giorno e non tutte le aziende si associano a noi», spiega Claudio Comini, vicepresidente della categoria. Si stima infatti che le aziende di autotrasporti in Trentino siano circa un migliaio. «Se il lavoratore è autonomo — racconta Giovanni Giorlando, segretario della sezione trentina della Cisl Fit — non esistono tutele perché tutto sta nella sua capacità di prendere un appalto adeguato». Il tipo di pagamento può essere diverso: un fisso per ogni consegna oppure a seconda del numero di fermate, ovviamente senza la garanzia di aver ancora un lavoro il giorno dopo. Considerando la bassa specificità del lavoro il coltello dalla parte del manico lo hanno le aziende. «Per raggiungere la paga di un corriere con contratto, il lavoratore autonomo deve lavorare tre o quattro ore in più ogni giorno», evidenzia Giorlando. Il lavoro del driver è instabile per sua natura. È impossibile, infatti, costringere le aziende a stabilizzare un gran numero di lavoratori perché «è un mestiere dal flusso

difficilmente prevedibile,— continua Giorlando — con dei picchi in alcuni periodi dell'anno».

Ai corrieri espresso si applica l'orario contrattuale di 39 ore settimanali, estendibili a 44 previo accordo aziendale sottoscritto con le organizzazioni sindacali firmatarie del contratto nazionale. Un allungamento dovuto al fatto che i corrieri lavorano in regime di discontinuità (ad esempio durante il carico dei furgoni) e per questo c'è un riconoscimento forfettizzato delle ore eccedenti le 39 contrattuali e di un'indennità giornaliera minima per trasferta di 10 euro al giorno. «Spesso nel settore operano singoli imprenditori o ditte con un numero minimo di lavoratori che, pur di vedersi assegnato l'appalto, operano senza il rispetto del contratto nazionale — commenta Montani —. Queste approfittano anche del fatto che molti lavoratori per questioni economiche, spesso stranieri, sono costretti a lavorare, anche inconsapevolmente, in condizioni fuori dalle regole». «Il problema principale — aggiunge il vicepresidente Comini — è quello degli appalti al ribasso. Anche perché per avere quei prezzi si attenta alla sicurezza dei lavoratori, con manutenzioni e sostituzioni dei mezzi che non vengono fatte regolarmente».

Dietro alle grosse sigle di consegna conosciute a livello nazionale esiste un sottobosco di piccoli «padroncini» che possiedono pochi mezzi e hanno un grosso turnover di lavoratori. «Questo è ancora un mondo molto oscuro. Le aziende sono incontrollabili — racconta Nicola Petrolli, segretario della **Uil** trasporti trentina —, attirano i lavoratori con condizioni di lavoro sopportabili per i primi giorni, incrementando giorno per giorno il numero di consegne fino a rendere i ritmi insostenibili». Un altro problema, per il segretario di **Uil** trasporti, è «la fiducia che tanti lavoratori stranieri ripongono nei loro connazionali, finendo in situazioni di sfruttamento da cui non riescono ad uscire». Petrolli parla anche di casi in cui i lavoratori lamentano pressioni e minacce in caso di lamentele: «A volte ci vengono a spiegare come non possono ribellarsi a condizioni di lavoro che diventano opprimenti perché hanno paura per le famiglie rimaste a casa».

«Il settore degli autotrasporti sta vivendo una rivoluzione epocale», spiega il vicepresidente della categoria autotrasporti Comini. Che lancia un appello ai lavoratori maltrattati: «Fatevi aiutare, una volta varcata la nostra porta vi difenderemo come associa ti garantendo l'anonimato».

**Girolando (Cisl)**  
«Se il lavoratore è autonomo non esistono tutele: è legato agli appalti. Per prendere il salario di un corriere assunto deve lavorare 3 o 4 ore in più al giorno»

**TRENTO** Contratti precari, un numero di ore probante di molto inferiore a quelle effettivamente trascorse al volante e retribuite ancora meno, pause brevi o inesistenti. È il lavoro dei driver, come vengono definiti nel contratto nazionale, i corrieri che consegnano pacchi a domicilio. Una categoria nuova di lavoratori nata con la rivoluzione Amazon: e non ancora più tutelata dal Covid-19. Un trasfere in cui servono solo la patente e un furgone, se si vuole tentare di mettersi in proprio. Un mondo fatiscente che ha incrementato la sua importanza durante



# La carica dei driver

l'emergenza Covid. «Il principale problema all'inizio emergenza Covid-19 per chi lavora come corriere espresso — spiega Stefano Montani, segretario provinciale della Fil Cgil — è stato, in molti casi, il ritardo nella licenzia dei dpi, ma soprattutto la mancata sanificazione dei furgoni utilizzati da autisti diversi nell'arco della settimana. Problema, questo, particolarmente accentratissimo in Alsa, società che opera per conto di Amazon». In commercio, non si è mai fermato, nonostante a livello sindacale fosse stato chiesto di consegnare «solo beni ritenuti indispensabili» — ricorda Montani —. Il lavoro di volume delle merci lavorate ha registrato un aumento». In Trentino è praticamente impossibile fare una stima del numero di persone e aziende attive nel settore. La categoria autotrasporti dell'Associazione artigiani trentino ha circa 200 aziende che hanno trasporto merci inferiori alle sei tonnellate sulle oltre 400 tonnellate associate. Il numero è quasi simbolico perché «le chiusure e le aperture sono all'ordine del giorno e non tutte le aziende si associano a noi», spiega Claudio Comini, vicepresidente della categoria. Si stima infatti che le aziende di autotrasporti in Trentino siano circa un migliaio. «Se il lavoratore è autonomo — racconta Giovanni Girolando, segretario della sezione trentina della Cisl Fil — non esistono tutele perché tutto sta nella sua capacità di prendere un appalto adeguato». Il tipo di pagamento può essere diverso: un fisso per ogni consegna oppure a seconda del numero di fermate, ovviamente senza la garanzia di aver ancora un lavoro il giorno dopo. Considerando la bassa specificità del lavoro il rischio della parte del mercato hanno le aziende. «Per raggiungere la paga di un corriere con contratto, il lavoratore autonomo deve lavorare tre o quattro ore in più ogni giorno», evidenzia Gio-

## Ritmi insostenibili e poche tutele: i problemi di chi consegna pacchi Duecento aziende con gli Artigiani, ma tenerne traccia è «impossibile»

lando. Il lavoro del driver è instabile per sua natura. È impossibile, infatti, costringere le aziende a stabilizzare un gran numero di lavoratori perché «è un mestiere dal flusso difficilmente prevedibile», — continua Girolando — con dei picchi in alcuni periodi dell'anno».

Al corriere espresso si applica l'orario contrattuale di 33 ore settimanali, estendibili a 44 per il servizio aziendale sottoscritto con le organizzazioni sindacali firmatarie del contratto nazionale. Un allungamento dovuto al fatto che

i corrieri lavorano in regime di discontinuità (ad esempio durante il carico dei furgoni) e per questo c'è un riconoscimento letterizzato delle ore eccedenti le 33 contrattuali e di un'indennità giornaliera minima per insediarsi di un euro al giorno. «Spesso nel settore operano singoli imprenditori o ditte con un numero minimo di lavoratori che, pur di vedersi assegnato l'appalto, operano senza il rispetto del contratto nazionale», — commenta Montani —. Queste approssimazioni anche del fatto che molti lavoratori per qua-

sitati economiche, spesso stranieri, sono costretti a lavorare, anche inaccogevolmente, in condizioni fuori dalle regole». «Il problema principale — aggiunge il vicepresidente Comini — è quello degli appalti al ribasso. Anche perché per avere quei prezzi si atterra alla sicurezza dei lavoratori, con manufatti e sostituzioni dei mezzi che non vengono fatte regolarmente».

Dietro alle grosse sigle di consegna nazionale a livello nazionale esiste un sottobosco di piccoli «padroncini» che possiedono pochi mezzi e hanno un grosso turnover di lavoratori. «Questo è ancora un mondo molto oscuro. Le aziende sono incontrollabili», — racconta Nicola Petrolli, segretario della Uil trasporti trentino —, «attirano i lavoratori con condizioni di lavoro soppesabili per i primi giorni, incrementando giorno per giorno il numero di consegne fino a rivelare i ritmi insostenibili». Un altro problema, per il segretario di Uil trasporti, è «la fiducia che tanti lavoratori stranieri ripongono nel loro contratto, finendo in situazioni di sfruttamento da cui non riescono ad uscire». Petrolli parla anche di casi in cui i lavoratori lamentano pressioni e minacce in caso di licenziamenti: «A volte ci vengono a spiegare come non possono ribellarsi a condizioni di lavoro che diventano opprimenti perché hanno paura per le famiglie rimaste a casa».

«Il settore degli autotrasporti sta vivendo una rivoluzione epocale», spiega il vicepresidente della categoria autotrasporti Comini. Che lancia un appello ai lavoratori: «Inviti a unire, una volta varcata la nostra porta di dimissioni come associati garantendo l'anonimato».

Alberto Mapei

**Montani (Cgil)**  
Spesso nel settore operano piccoli imprenditori che pur di vincere l'appalto non applicano il contratto

**Petrolli (Uil)**  
Tanti lavoratori stranieri hanno paura a denunciare perché temono per le loro famiglie

## «Non è un lavoro per tutti» Mario: «Tanto stress, ma guadagno più di 1500 euro»

**TRENTO** «No, riconosco che non è un lavoro che possono fare tutti per la quantità di stress a cui si è sottoposti e per l'organizzazione paralizzante che richiede. Ma io sono contento, non posso lamentarmi. Mario (nome di fantasia) ha il corriere da più di un anno in tutta la provincia di Trento. La sua esperienza, però, è molto lontana dalla realtà descritta dai sindacati: «Sono assai regolamentato e guadagno più di 1.500 euro al mese». Una paga che ritiene adeguata allo sforzo fisico e mentale che il lavoro richiede. I ritmi, infatti, sono normali e la giornata che può diventare complicata in un secondo, per il maltempo o un incidente non lo spaventano. Ma la retribuzione è adatta e Mario non si sente sfruttato: «Lavoro otto ore al giorno dai lunedì al venerdì e molto raris-

simente mi capita di finire il turno in ritardo. Anzi, può capitare di non riuscire a consegnare tutti i pacchi e di essere costretto a ripartire in azienda qualche ora. Però, non mi hanno mai fatto problemi per questo, né mi sono trovato sorpreso in busta paga».

In media, ogni giorno consegna tra i cento e i centocinquanta pacchi ogni giorno. Il furgone a sua disposizione è aziendale ed è in «buone condizioni». «Le pause non sono considerate, come dicevo prima basta un po' di organizzazione. Io ad-

**L'esperienza**  
«Non posso lamentarmi, sono assunto regolarmente e lavoro otto ore»

A. M.

## «Novanta giorni da incubo» Francesco: «Ho iniziato con 80 pacchi e finito con 120»

**TRENTO** Novanta giorni di prova, Francesco (nome di fantasia) non ha restato di più. «È stata una liberazione, non posso pensare di lavorare in queste condizioni. Pensai che il contratto era anche a tempo indeterminato...». Francesco è l'esperto del lato oscuro del mondo del driver. Nell'accordo stipulato con l'azienda le ore di lavoro previste erano 27, manufatti al volante solo dai lunedì ai mercoledì. «In realtà ho lavorato anche gli altri giorni della settimana più di una volta, con le ore in più che mi sono state pagate come straordinari, il 49 per cento della paga ordinaria». Nel complesso lo stipendio di Francesco non raggiungeva i 1.200 euro.

Le condizioni di lavoro erano pessime. «Dovevo essere in azienda intorno alle 7:30 e partivo a fare il mio giro, che cam-

minava continuamente. Ho iniziato con 80 pacchi al giorno, ma sono arrivato in fretta a recapitarne anche 120. Le nuove da contratto non venivano mai rispettate, finendo di consegnare i pacchi anche dopo le 23:30 «Era impossibile. La cosa peggiore è che mi fermavano sotto controllo con il gps. Se mi fermavo più di cinque minuti mi chiamavano al cellulare e mi dicevano di ripartire. Solo dopo aver consegnato almeno l'80 per cento dei pacchi, quindi non prima delle 11, ricevevo l'autorizzazione a fermarmi».

**Controllato**  
«Mi tenevano sotto controllo con il gps. Se mi fermavo mi chiamavano subito»

Francesco aveva già avuto esperienze come corriere in regione e da subito aveva notato la differenza tra le due esperienze: «Nella precedente esperienza mi avevano richiesto la patente per poter noleggiare il furgone a mio nome. Qui invece non hanno voluto nemmeno la fotocopia del documento». Secondo Francesco «la ditta non ha richiesto nemmeno i permessi per poter effettuare consegne all'interno delle Dti di Trento», visto che sono state ricevute delle multe che i suoi ex superiori avrebbero dovuto pagare. «Per loro erano solo numeri, perché il turnover è altissimo» — chiama amareggiato —. Per chi come lui è alla ricerca di un lavoro per vivere è solo una grande pena in giro».

A. M.