

Marco: Intanto dimmi età, da quando sei a Bologna

Air_Bo_M_1: Ho 25 anni sono della provincia di Caltanissetta e sono a Bologna da due anni come studente. Laurea magistrale in scienze storiche

Marco: E vivi in casa con coinquilini? Quanti?

Air_Bo_M_1: Sì. Siamo due doppie e quindi siamo in 4 in casa. Fuori dal centro, borgo Panigale praticamente

Marco: E da quando frequenti riders union?

Air_Bo_M_1: Ormai due anni, più o meno da quando ho iniziato a fare il rider.

Marco: Hai lavorato sempre per deliveroo?

Air_Bo_M_1: No ho lavorato anche per la pizzeria masaniello per sei mesi che non potevo più lavorare per deliveroo superato il limite dei 5 mila

Marco: Questa è l'unica forma di introito?

Air_Bo_M_1: Non è l'unica perché faccio anche collaborazione con l'università per il part time. Chiaramente poi c'è anche la borsa di studio quindi integro un po' con tutto. Il part time l'ho fatto anche l'anno scorso e quello prima che l'ho fatto a Firenze. Due volte a Bologna e una a Firenze insomma.

Marco: E qualche altro lavoretto a parte piattaforma. Ti è capitato di farne? Da quando sei a bologna intendo

Air_Bo_M_1: Ho cercato anche dell'altro, ma non c'era né la mia volontà, né i margini. Un po' tutte e due le cose.

Marco: Ma come mai hai deciso di fare il rider?

Air_Bo_M_1: Perché solitamente ho un rapporto conflittuale con la parte datoriale.

Marco: Quindi il fatto che non ci fosse un padrone in carne ed ossa è stato un fattore che ti ha motivato in realtà?

Air_Bo_M_1: Diciamo che potenzialmente il fatto di essere da soli a svolgere questo servizio senza il fiato sul collo del padrone che tende comunque a sfruttarti anche soltanto con la presenza fisica sul posto di lavoro è una cosa che ha influito anche se poi mi sono reso conto che nonostante non ci fosse una presenza fisica c'è una presenza metafisica, astratta, ma che comunque creava una conflittualità che poi mi ha portato a ragionare su un piano di rivendicazione e mi sono avvicinato a rub.

Marco: Ma questo riguarda anche la flessibilità?

Air_Bo_M_1: Flessibilità fino a un certo punto. La flessibilità è una cosa che secondo me il rider ha se la immagina così. Se ha invece un portato, un vissuto che in un modo o nell'altro ti costringe a scontrarti con la realtà la flessibilità non esiste, viene meno perché alla fine ti senti comunque delle imposizioni che ti costringono a sottostare a un regime di sfruttamento coatto che poi ti porta se hai una sensibilità politica che ti porta a lottare per avere del miglioramento.

Marco: Ma nel momento in cui hai iniziato la pensavi così?

Air_Bo_M_1: Inizialmente no. Poi dopo un brevissimo periodo per tutto quello che si è detto prima c'è stato un ribaltamento. io ho iniziato a lavorare qui perché all'inizio era un lavoro facile, rispetto al resto del mondo del lavoro, era facile da inserirsi. Era più facile l'inserimento.

Marco: Ti ricordi i primi contatti con deliveroo, come hai fatto per iniziare a lavorare?

Air_Bo_M_1: Dunque deliveroo funzionava in modo diverso rispetto al resto. Nel senso che seppur ci fosse diciamo. anche se non c'era una presenza fisica c'era la possibilità di avere il contatto con un referente dalla sede centrale in Italia. Infatti, quando ho iniziato a lavorare c'erano quelli sportelli che li avevamo chiamati. Ti facevano vedere il contratto ti scaricavano l'app, ti davano una serie di nozioni per poter sopperire rispetto al gap tecnologico diciamo che comunque bisognava colmare per riuscire a lavorare. C'era una forma di intermediazione in qualche modo tra l'azienda e il lavoratore io ho iniziato che era presente e poi è stata fatta fuori per tante ragioni. Perché l'azienda si è resa conto che più si tendeva a un'astrazione della mediazione della parte datoriale meno punti di contatto c'erano tra chi si rendeva conto che il lavoro non andava bene e bisognava operare ogni forma di pressione. Banalmente io ricordo che quando c'erano gli sportelli per le nuove assunzioni noi come rider union andavamo ad aggredire quello spazio lì banalmente. Quindi ora hanno operato una disintermediazione totale, anche in altre piattaforme come just eat che aveva un ruolo personale, l'unica sulla quale credo sia rimasta ora è sgnam, che ha una cosa di questo tipo, e domino's, ma lì è tutto un altro tipo di discorso, di servizio.

Marco: Prima avevi già fatto attività simili?

Air_Bo_M_1: No. È stata la prima volta.

Marco: E rispetto al discorso della bicicletta cosa ti dissero all'inizio?

Air_Bo_M_1: No su questo è sempre stato chiaro che il mezzo doveva essere il tuo, che dovevi sopperire anche alla manutenzione e tutto.

Marco: E se ti dicessi di provarmi a fare un'idea della tua settimana lavorativa, come funziona. Come si aprono i turni, cosa fai, come funzionano i turni?

Air_Bo_M_1: Il lunedì si aprono i famosi calendari. L'assegnazione dei turni funziona per i famosi ranking. Le fasce sono tre, 11, 15 e 17. Quindi funziona che tu inizi avendo statistiche zero, quindi non hai nessuna sicurezza su quelle che potrebbero essere le ore lavorate durante la settimana. Inizi prendendo gli scarti dell'algoritmo, dei colleghi che decidono di lasciare il turno. Quindi funziona che inizi questo lavoro cercando di scalare le gerarchie, seguendo dei punteggi che loro dicono di essere meritocratici e non contrattati con i lavoratori. Dal momento in cui tu sali tra le gerarchie hai la possibilità di accedere alle fasce prioritarie però questo con il passare del tempo

non ha significato di avere la sicurezza delle ore settimanali. Questo significa che se ti immagini di lavorare un tot di ore devi essere consapevole che quelle che ti darà il calendario non saranno mai abbastanza e tu comunque devi rimanere disponibile fuori dall'orario di lavoro per acquisire quei turni che ti mancano. Quindi questo determina una condizione di incertezza anche per la gestione del tempo libero o per il tempo impegnato in altre attività.

Marco: Tu più o meno quanto fai a settimana?

Air_Bo_M_1: Quando sono diciamo in un regime normale riesco a fare, anzi devo fare per riuscire a sopperire alle mie esigenze, tra le 25 e le 40 ore.

Marco: Quindi è una fascia alta rispetto a una media generale?

Air_Bo_M_1: Sì fascia alta. Però chiaramente questo non significa che questa sia la regola. Dipende tutto anche da quello che ci siamo detti prima soprattutto dopo il peggioramento delle condizioni lavorative. Cioè banalmente io non riesco a fare adesso le ore che riuscivo a fare 8 mesi fa, sei mesi fa. È molto più difficile.

Marco: Quanto sono lunghi i turni?

Air_Bo_M_1: Di solito per riuscire a fare quelle ore 25/30, che per me sono il minimo indispensabile per riuscire ad avere quella rete di protezione che mi permette di riuscire a sopperire alle spese, alle mie esigenze. Diciamo che sono almeno 6 ore al giorno le devi fare.

Marco: I turni di deliveroo poi sono a ora vero?

Air_Bo_M_1: Sì praticamente le sessioni sono di un'ora ognuna. Una volta funziona che c'erano le sessioni di un'ora e mezza. Anche questo non è detto che non viene retribuito per come è considerato uno straordinario, quando finisci il turno. Si sfora molto spesso.

Marco: E quanto arrivi a fare al mese? Forfettario

Air_Bo_M_1: Dipende. Se riesco a fare quelle ore arrivo a 900 euro, 1000 anche. Se ne faccio di meno ne prendo di meno. Se sei sulle 20 fai 500 euro o qualcosa di più. Queste sono le...

Marco: Sugli ordini. Ti capita di rifiutarli? Quali sono gli ordini che rifiuti?

Air_Bo_M_1: Quelli che mettono a rischio la mia sicurezza. Con l'allargamento delle mappe di consegna loro vorrebbero costringerti a fare degli ordini in posti che mettono a serio rischio la tua sicurezza e la tua incolumità. Banalmente McDonald o i grandi partner che sono sulla via della tangenziale, o che stanno sulle uscite autostradali, questi qui sono i posti dove io preferisco non andare perché sono molto più rischiosi. O i posti con poche illuminazioni stradali, penso a San Lazzaro, quando mi rendo conto che non è una cosa che vale la pena fare allora. Anche perché loro ti dicono che ti pagano di più l'ordine, ma non è commisurato rispetto anche solo alla perdita di tempo del lavoratore che per arrivare al locale. Senza contare poi che c'è da capire quanto è il tempo di attesa in un locale, quindi se ti mando a 8km tu ci impieghi tutto quel tempo quindi rinunci alla possibilità di fare tot di ordini all'ora, quindi chiaramente tra tempo di arrivo, tempo di attesa, tempo di consegna, significa che ci metti un'ora un quarto o e mezza e vuol dire che hai un

ricavo risicato. Per cui se ti portano a san lazzaro prendi al massimo 7 euro lordi per un'ora e mezza di consegna significa che tu guadagneresti di meno rispetto alla possibilità di fare ordini che sono più vicini ecco

Marco: Che poi il minimo a consegna è 3,60 vero? Quello il minimo e poi da lì si sale a seconda dei km. E prima era?

Air_Bo_M_1: Sì sì. All'inizio c'era un minimo garantito di 5,9 euro. Più un euro lordo a consegna. Quindi su questo rispetto a prima c'è stato un peggioramento, la metà quasi. Ovviamente il lavoro si concentra nel fine settimana... chiaramente sei tenuto a lavorare di più nel finesettimana e quelli sono i turni che ti consentono di accedere alle fasce prioritarie e quindi devi contare anche questo. Devi essere disponibile tutti i fine settimana altrimenti non avrai la possibilità di lavorare nei prossimi giorni.

Marco: Ma questo tipo di ritmi, considerando anche che ci devi mettere il lavoro, riesci a studiare a fare altre cose?

Air_Bo_M_1: Con molta fatica.

Marco: E invece per quanto riguarda... cioè tu vivi fuori, ma ti attivi da casa?

Air_Bo_M_1: No. Non posso. È fuori fascia. Quindi devo venire in centro per potermi loggare.

Marco: Le relazioni che hai durante il lavoro... che tipo sono... quindi mi pare di capire che con l'azienda parlate solo sulla chat

Air_Bo_M_1: Quando hai un problema tu scrivi su rider support. Ma se hai un problema loro possono intervenire, ma lo fanno sempre in un modo che ti facilita poco, nel senso che se tu hai un problema con un ordine il cliente non ha dato l'indirizzo, non ha dato il numero di telefono. Comunque, a un certo punto è il lavoratore che se la deve vedere con il cliente o con il partner dell'azienda. Loro riescono ad avere un potere risolutivo se c'è un bug con l'app e allora a quel punto l'unico modo è contattare loro e dire c'è questo problema... però per dirne una, se il local non mi dà una parte del cibo o delle bevande o di qualsiasi cosa abbia ordinato il cliente e io me ne rendo conto solo in un secondo momento perché chiaramente non è che posso andare a guardare tutto quello che c'è dentro i sacchetti questa è una cosa che poi mi gestisco io con il cliente. Tendenzialmente ti inducono a fare questo. Praticamente devi tornare al ristorante a riprendere quello che manca a gratis. Ma anche se il cliente non si trova, se non è reperibile, alla fine sono sempre io che devo fare qualcosa che non è neanche prevista nel contratto. Sono io che devo avere un canale con il cliente, sono io che chiamo il cliente.

Marco: Quindi su tutte queste cose qua si deresponsabilizzano

Air_Bo_M_1: Sì. Assolutamente sì.

Marco: Invece con i consumatori, come è quel tipo di rapporto. Hai notato se nel tempo è cambiato?

È cambiato molto e dipende anche dalla fascia, dal ceto di riferimento. C'è molta più empatia da parte di quei soggetti che si vedono di più nelle nostre condizioni. Ad esempio, mi è capitato di consegnare a un operaio che era appena uscito dal cantiere, aveva ancora i vestiti sporchi era appena rientrato con la figlia. Io so le sue condizioni di lavoro, so che si può permettere meno rispetto a un altro, però nonostante tutto ha preferito rimanere lì, ad avere un rapporto più umano anche con me quindi abbiamo parlato un po' e alla fine mi ha dato anche 5 euro di mancia perché si vedeva che aveva un rapporto empatico rispetto alla mia condizione. Però mi è successo altre volte devo dire che il rapporto di empatia con questi soggetti qui. Mentre il rapporto più conflittuale lo hai anche con altri soggetti. Banalmente i ceti più abbienti, la classe media soprattutto e quelli che sono meno sensibili rispetto a questi temi tendono ad avere una pretesa al servizio che è direttamente legata alla consapevolezza della nostra condizione e pretendono che sia fatto in modo ineccepibile, in modo che si debba essere efficienti al massimo, che non si debba ritardare, ma se la rifanno con me, non con l'azienda o con i partner dell'azienda. Mi dice vai a riprendermi la roba, o guarda mi hai versato la coca cola, o ci hai messo troppo tempo. Questa roba qui succede.

Marco: E il rapporto con i colleghi?

[23:34]

Air_Bo_M_1: Abbiamo iniziato da una base molto alienante. C'era poco riconoscimento anche tra lavoratori, diciamo anche sensibilità nel curare anche rapporti umani tra colleghi, banalmente mi ricordo che quando abbiamo iniziato, ci si lamentava molto anche del fatto che non ci si salutava tra colleghi, non ci si fermava a scambiare due chiacchiere. C'era molta... una forma di alienazione molto forte dettata anche dal fatto che essendo un lavoro, buttati per strada, da soli a fare le consegne, senza un rapporto di lavoro classico, magari con dei soggetti che non hanno mai avuto a che fare con il mondo del lavoro e quindi si sentono anche... non hanno diciamo quel abc dei rapporti tra persone che fanno riferimento comunque a una categoria questo sicuramente all'inizio era un problema molto grosso. Ci siamo resi conto che era un problema anche per arrivare a una discussione più politica, di rivendicazione. Con il tempo questa cosa è cambiata anche grazie all'azione che abbiamo intrapreso come collettivo autorganizzato. Cioè io penso sia stato anche merito di rider union perché abbiamo iniziato noi ad infrangere questa barriera che separava i lavoratori per arrivare poi a discutere anche di rivendicazioni eccetera, però...

Marco: Quindi dici che questa cosa non è cambiata solo tra chi partecipava in rider union, ma anche tra i rider in generale?

Air_Bo_M_1: Sì sì sì. C'era un senso comune maggiore, una solidarietà.

Marco: Quindi anche nelle cose di tutti i giorni, sai la catena...

Air_Bo_M_1: Sì assolutamente sì. Se poi sei un soggetto riconosciuto come diciamo... come persona che si prende cura non solo dell'aspetto delle rivendicazioni ma anche della cura dei rapporti umani, allora anche se le due cose sono disgiunte, ma fino ad un certo punto, capitava tra di noi di rendersi conto che i lavoratori ci prendevano come riferimento anche per sbrigare le pratiche più incombenti.

Marco: Ma questo con te... oppure anche in generale tra i riders?

Air_Bo_M_1: Sì anche quello, è venuto dopo, anche grazie a noi. Ma soprattutto se i lavoratori avessero avuto bisogno sarebbero venuti da me, da Lorenzo, da quelli un po' più in vista.

Marco: Dunque cambiando discorso... hai mai pensato di licenziarti, cambiare lavoro? Ti è mai balenata nella testa?

[27:25]

Air_Bo_M_1: Chiaramente questo non è il lavoro della vita. Però quando ho iniziato, che mi sono avvicinato anche al percorso di riders union mi sono detto che sarebbe stato un errore di valutazione deresponsabilizzarsi e dire beh di questo lavoro non ne voglio più sapere e me ne tiro fuori. Questo secondo me sarebbe stato a un certo punto entrano in campo altre dinamiche. C'è anche un forte attaccamento rispetto a quello che si sta facendo sul piano politico, però c'è anche da dire che io mi sono sempre sottratto per diverse ragioni al ragionamento che questo è un lavoro che fa schifo, un lavoretto, una cosa che bisogna contestare a prescindere. Io questa cosa l'ho sempre contestata nel senso è sempre un lavoro che ti dovrebbe dare la possibilità di vivere dignitosamente quindi io li rispetto per quello che è... è lavoro. Non ho mai pensato, sono sempre rifuggito, da questo discorso che fanno molti colleghi. Non ho mai pensato che devo odiare il mio lavoro per potermene distaccare.

Marco: Quindi diciamo che il tuo ragionamento è stato che bisogna lottare per questo lavoretto piuttosto che cercarne un altro?

Air_Bo_M_1: Sì fondamentalmente. Forse anche perché mi trovo in una posizione privilegiata dato che riesco a sopperire alle mie esigenze integrando con altre entrate. Quindi il ricatto da questo punto di vista si fa meno forte, va ad attecchire di meno.

Marco: Nella fase di inboard ti ricordi se ti avevano dato delle informazioni? Col fatto che ti siete visti di persona.

Air_Bo_M_1: Sì sì, a me hanno dato proprio il contratto in mano. Però loro tendono ad essere sempre poco chiari per una questione di interesse loro, soprattutto per quanto riguarda la questione della privacy loro erano elusivi. Su quello non facevano parola. Poi sul resto ti dicevano si sei occasionale, sei un autonomo, sta roba qui la dicevano, però... il giusto... comunque erano 40 minuti di colloquio, tra virgolette...

Marco: Quali sono le cose da fare per tirarci fuori più soldi possibile da questi lavori? E se esiste una tipologia di rider che più di altri è in grado di far soldi, dal fatto che lo fa come unico lavoro e ci si dedica... quale è il meccanismo che governa questa cosa qua? Ad esempio, immagina che tu da domani hai bisogno di più soldi possibili, cosa fai?

Air_Bo_M_1: Quello che fa uno di solito... quelli che hanno come unica fonte di reddito questo e devono sopperire ad esigenze anche maggiori rispetto alle mie, corrono tutti i rischi, non rispettano le regole stradali, correre come forsennati, riuscire a fare più corse possibili... e poi anche... cercare la strada che ti possa condurre a una forma di guadagno che dovrebbe essere comunque... fuori regime. Ci sono lavoratori che aprono un secondo account non con i loro dati

Marco: Ah sì? E questo cosa da in più?

Air_Bo_M_1: E questo ti da... lavori con due account contemporaneamente. A parte che non devi star a guardare a un unico di limite a seguito del quale aprire la partita iva. Quindi puoi avere 5000 e 5000, poi se riesci ad essere tanto veloce e riesci a gestirtela bene significa che puoi fare un numero di consegne più illimitato rispetto a quello che faresti da solo.

Marco: Ma c'è un tipo di profilo che nel tempo ha smesso di fare questo lavoro?

Air_Bo_M_1: Quasi tutti. A ragione poi, non sto lì a giudicare. Se il lavoro non rispetta delle condizioni che dovrebbero essere di diritto poi chiaramente... si cerca un lavoro che sia più consono e che rispetti di più le tue esigenze e anche di quelle che dovrebbero essere le tutele e i diritti legati alla prestazione lavorativa.

Marco: Quindi studenti dici?

Air_Bo_M_1: Non solo studenti, ma anche i lavoratori che ci campavano famiglie eh. Che magari hanno trovato di meglio e...

Marco: E invece come funziona il sistema dei bonus? Tu ne prendi?

Air_Bo_M_1: Quelli legati al maltempo sono arrivati poche volte. Sono arrivati più bonus per i giorni di sciopero che per quelli di maltempo per dirti. O meglio, ci sono state anche volte che in condizioni climatiche avverse che i lavoratori non volevano più lavorare, indipendentemente dal fatto che ci si volesse organizzare per scioperare o meno, a volte è successo che abbiamo iniziato con quella nevicata, ma poi anche le volte successive ci siamo organizzati nel dire questi sono anche momenti nel quale provare a incentivare l'azienda, e lì loro mettono dei bonus. Il giorno del primo maggio che avevamo chiamato sciopero anche hanno messo i bonus perché sapevano che... quindi era una risposta proprio. Poi ci sono anche altri bonus, anche il fatto stesso di sfiorare rispetto alla sessione veniva considerato un bonus. Ora non più.

Marco: Quindi in realtà nel tempo si sono ridotti sti bonus?

Air_Bo_M_1: Assolutamente sì.

Marco: Quindi dici che ormai già le piattaforme hanno il modo di vincolarvi senza bonus? Quindi forse era una cosa dell'inizio?

Air_Bo_M_1: Sì all'inizio e fino a un certo punto c'è stato.

Marco: Ma ti capita di avere qualche esperienza strana che ti ha fatto rendere conto che ti controllassero anche fuori l'orario di lavoro e poi ti volevo chiedere anche se hai mai ricevuto una qualche forma di sanzione da parte dell'azienda, piuttosto che un ammonimento

Air_Bo_M_1: Se parliamo di sanzioni implicite tutte quelle che vuoi. Se tu fai lo sciopero durante il fine settimana ad esempio stai sicuro che loro non ti fanno lavorare per tutta quella dopo. Quindi non c'è il rispetto del diritto di sciopero, quella è una forma di sanzione, è chiaro. Però ci sono anche delle sanzioni implicite sulle quali noi non abbiamo nemmeno possibilità di certezza. Non sappiamo noi se loro fino a quando incidono sull'apertura dei calendari successivi, o una giornata

di sciopero. Banalmente se noi scioperiamo e siamo riconoscibili, non si può dire che loro non intervengono anche sui singoli o sui gruppi per punirli, anzi molte volte sembrava si andasse proprio oltre quelle che diciamo le sanzioni dentro al sistema, indipendentemente dallo sciopero o meno. Banalmente se non partecipi a una sessione a stai scioperando loro ti sanzionano, però se lo fai mentre stai scioperando è capitato spesso che la sanzione superasse quella che è la normale sanzione se tu non facevi nemmeno il turno... poi ci sono le sanzioni esplicite del tipo, non porti una consegna a termine, oppure la porti a termine ma loro non lo recepiscono. Se l'app ha un bug, o se c'è un problema anche tuo e non riesci a switchare, quindi a dargli che hai finito l'ordine, allora loro ti chiamano e comunque le tue statistiche si abbassano. Questo. Altrimenti, in ogni caso, ti redarguiscono in qualche modo verbalmente. È capitato che loro mi chiamassero e mi dicessero: "ma questo lavoro lo hai portato a termine?", perché altrimenti non ti posso chiudere la sessione.

Marco: Quindi meno sanzioni esplicite e di più implicite sparse?

Air_Bo_M_1: Sì e questa cosa qui ha una ricaduta anche nei confronti dei rapporti con i partner con il territorio. Ad esempio, io ti posso parlare dell'esperienza che ho avuto con la pizzeria per cui ho lavorato. Se c'era un problema con deliveroo, se io andavo a scioperare contro deliveroo perché comunque ero anche un lavoratore di deliveroo e chiedevo la giornata per andare a scioperare non contro la pizzeria, ma contro deliveroo. Allora a quel punto l'azienda ti mette nella condizione di avere una conflittualità anche nei confronti... e questo succedeva anche con quelli che non erano nella mia stessa condizione. Anche quelli che lavoravano solamente con deliveroo l'accoglienza di alcuni partner era diciamo ostile. Da questo punto di vista la ricaduta è tutta sui lavoratori.

Marco: Ma qualche aspetto di autonomia c'è? Lo vedi in questo lavoro? Ci sono delle libertà rimaste, o è stato tutto?

Air_Bo_M_1: Io direi pochissimo. Quasi niente. Faccio fatica veramente a individuare... perché in un modo o nell'altro anche se non viene fatto in modo chiaro, anche se lasci il turno un'ora prima. Però se quel turno è del fine settimana in un qualche modo loro ti sanzionano, non ti fanno accedere alle fasce prioritarie. Senza contare che è capitato molte volte che anche se tu non rispettavvi quella che era la loro diciamo... policy... loro ti dicono: se non ti logghi entro 15 minuti non avrai ripercussione, se lasci il turno prima. Questo non è vero, perché è successo a tutti di lasciare il turno prima dell'inizio della sessione e di avere comunque delle ripercussioni.

Marco: Quindi ogni cosa ha poi la sua conseguenza?

Air_Bo_M_1: Praticamente sì.

Marco: Secondo te quali sono le competenze necessarie per fare questo tipo di lavoro?

Air_Bo_M_1: Su questo bisognerebbe ragionare molto. Perché... la retorica aziendale riesce ad avere presa, una forte presa... se non si ha la consapevolezza che comunque nonostante non sia sicuramente un lavoro specializzato non del tipo classicamente inteso come mestiere perché on lo è in effetti, ma comunque devi avere delle competenze base per riuscire a rendere al meglio per riuscire a sfruttare quello che ti viene offerto da questo settore. Banalmente devi avere un po' di dimestichezza con la tecnologia, devi essere giovane, o se non sei giovane devi comunque riuscire

a essere prestante perché è comunque un lavoro faticoso e usurante, richiede anche questo tipo di cose, devi avere delle buone capacità di dialogo sia con i partner che con il cliente, perché se succede qualcosa è comunque tutto a tue spese, devi avere una capacità diplomatica, che devi gestire il rapporto con clientela non solo di persona, ma anche al telefono. Tu in quel momento stai facendo una sorta di lavoro di call center, anche lì secondo me ci sarebbe molto da ragionare su questo, perché svilire il rider, cioè la categoria, parlando di lavoretti secondo me è una cosa che va più verso la retorica aziendale che altro. Bisogna comunque avere consapevolezza che è un lavoro, che va ben oltre le mansioni che loro ti dicono di ricoprire. Devi anche avere una buona conoscenza della città in cui stai lavorando per riuscire ad ottimizzare il percorso, per riuscire a fare le consegne quindi...

Marco: Invece quale è la difficoltà dei compiti di questo tipo di lavoro... abbiamo già detto il rischio, trovi anche che sia noioso, ripetitivo?

Air_Bo_M_1: Questo sicuramente. Poi se devi essere presentante e non avere ricadute dal punto di vista psicologico devi essere un minimo ferrato per riuscire a sopportare, perché comunque c'è una sopportazione molto forte di quelle che sono... anche se non ne sei consapevole c'è un'imposizione totale, quindi in un modo o nell'altro... o sei completamente ingenuo e allora lì è chiaramente un altro discorso. Però dato che per la maggior parte è così anche se non lo si vuole ammettere... io avevo diciamo anche una strutturazione psicologica per riuscire a sopportare... una sopportazione elevata la devi tenere soprattutto in questi contesti

Marco: Ma al netto di tutto, questo lavoro riesce a soddisfare i bisogni che hai? Ok che non è il lavoro della tua vita, ma in questa fase riesci a fare quello di cui hai bisogno?

Air_Bo_M_1: Dunque io sono in una condizione privilegiata rispetto a quella degli altri colleghi, e mi rendo conto benissimo che in una situazione diversa questo non potrebbe mai essere un lavoro in grado di soddisfare i miei bisogni primari.

Marco: E rispetto al futuro? Secondo te rende migliore il tuo curriculum?

Air_Bo_M_1: Guarda... comunque è un lavoro che ti dà la possibilità di conoscere il mondo del lavoro. Però dipende anche come lo fai, con quale spirito, con quali aspettative...

Marco: Quindi tu dici che come prima esperienza assoluta di lavoro qualcosa la aggiunge, poi poco...

Air_Bo_M_1: Esatto. Detto questo però ci sono anche colleghi che hanno aspettative diverse e su questo ci siamo mossi soprattutto perché indipendentemente da quello che si dice, dalle statistiche eccetera, questo deve essere un lavoro che consente a un lavoratore di dire voglio continuare a farlo perché è una cosa che mi permette di vivere in modo dignitoso.

Marco: Ma ci sono stati dei momenti in cui l'azienda vi ha dato una preparazione? A parte l'inizio che mi raccontavi, sul dopo?

Air_Bo_M_1: No l'azienda non ti dice nulla poi, ti devi gestire tu il tuo lavoro. Giornalmente non ti dice niente, tu arrivi e inizi a fare da solo. L'unica cosa che ti dice è come scaricare l'app, come

usarla, come accettare l'ordine per dire che sei arrivato al locale, il rider support, ma per il resto devi far tutto tu.

Marco: Quindi diciamo che lì poi l'unica altra fonte di informazione sul lavoro è stata è riders union?

Air_Bo_M_1: Sì

Marco: Ricordo che all'inizio c'è stato uno sportello informativo... ma poi hai continuato?

Air_Bo_M_1: No. Questa cosa è durata solo all'inizio, poi non gli è stato dato seguito.

Marco: Quanto è che ti pagano. A settimana o a mese?

Air_Bo_M_1: No al mese. Per glovo se non mi sbaglio è settimanale. Mi arriva il bonifico sulla postepay.

Marco: Ma tu dici che hai anche altri introiti... ma per capire, tu senza questo lavoro ci campi comunque?

Questo lavoro è comunque la mia prima fonte di reddito, quindi no...

Marco: Ma hai un'idea di quanto ancora lavorerai? Tipo fino a quando smetti di studiare?

Ah, anche lì dipende come si mette. Direi un altro anno sicuro

Marco: Non ricevi nessun aiuto di stato?

No, contribuzione non ce ne è

Marco: Ma anche i tuoi ti danno dei soldi ogni tanto?

Io sono autonomo. Sotto questo punto di vista sì.

Marco: E col management dell'azienda non hai mai avuto a che fare?

A parte i tavoli mai

Marco: E per l'assicurazione come è finita poi?

C'è questa assicurazione privata, per danno a terzi. Se hai un danno tu nel tuo mezzo te lo rimborsano secondo dei massimali che però sono sconosciuti

Marco: Ah non li sai? Neanche in caso di infortunio?

Se ti fai male tu se non mi sbaglio dovrebbe essere 20mila euro se non muori. Quindi sono massimali bassi...

Marco: Ovviamente ti sei organizzato con i tuoi colleghi per raggiungere condizioni di lavoro migliore... ma dimmi un po' magari... come vi siete organizzati, raccontami anche un po' il tuo primo impatto con riders union

Lo ricordo perfettamente. Mi confermarono che avrei iniziato a lavorare come rider a dicembre, ho iniziato a lavorare a gennaio, era il 7 Gennaio, l'8 Gennaio ho incontrato un lavoratore che mi ha detto dell'assemblea e il giorno 10 sono andato all'assemblea

Marco: E quale è stata la tua prima impressione?

La prima impressione è stata che c'era molta sensibilità, che c'erano molti problemi che si affrontavano nel modo giusto, che c'era una buona prospettiva rivendicativa per il futuro e che bisognava muoversi per riuscire a cambiare le cose.

Marco: Cosa ti ha motivato a impegnarti?

Io avevo un vissuto politico che mi dava anche gli strumenti per riuscire a capire, ad avere consapevolezza del fatto che c'erano molte cose che non andavano e andavano affrontate su un piano politico-sindacale.

Marco: C'è qualche tipo di supporto che rider union non ha ancora dato e che invece dovrebbe dare?

Noi abbiamo fatto partire la nostra campagna di rivendicazione con lo slogan "non per noi ma per tutti", questo effettivamente è stato un limite della nostra azione perché ad oggi non siamo riusciti ad allargare ad una platea di lavoratori che uscisse banalmente anche fuori dal contesto urbano o dal contesto di categoria.

Marco: Ma secondo te che tipo di rapporto ha la città del cibo in questa vicenda?

La visione aziendale è proprio quello della costruzione di uno spazio che è quello della città. Diciamo che nella sua evoluzione possa essere congeniale a quella che possa essere congeniale a quell'immaginario, la Smart cities, la gentrificazione, anche la roba legata a una certa visione degli spazi urbani, tra suburbs e centro... anche questo ti rendi conto che fa parte dell'immaginario che hanno costruito attorno a questo settore qui.

Marco: Quindi tu dici che questa cosa funziona perché ci sono state tutta una serie di trasformazioni urbane che hanno reso questo servizio appetibile?

Non solo appetibile, ma anche come struttura portante dell'evoluzione del sistema economico. L'ha proprio legittimato.