

## Consegne di Natale



# In viaggio con il corriere “Un pacco ogni due minuti”

di Azzurra Giorgi ▶ a pagina 2



IL REPORTAGE

# Natale in viaggio con Luca a consegnare 200 pacchi “Nove ore di corsa e stress”

La giornata del corriere Amazon prima delle feste. “Un recapito ogni 150 secondi. A volte tocca saltare la pausa”

di **Azzurra Giorgi**

Sul sedile del passeggero ci sono una decina di pacchi. Alcuni molto sottili, altri ingombranti, messi uno vicino all'altro, in un tetris destinato a cambiare nel corso della giornata. Molti altri sono sul retro del furgone. In tutto poco meno di 200, da consegnare in nove ore, pausa inclusa. In media una consegna ogni due minuti e mezzo. «Ma ci sono colleghi che arrivano a 300 pacchi» dice Luca (nome di fantasia), che da prima della pandemia lavora come corriere in un appalto di Amazon. Come lui, in centinaia ogni giorno si spostano, a ritmi frenetici, da un punto all'altro per consegnare quello che le persone abbiano ordinato da casa. Ma in questo periodo, nei giorni prima di Natale, sono ancora di più. Gli organici delle quattro ditte che hanno Amazon come committente sono stati ampliati: fino alla vigilia di Natale saranno in totale quasi in 300, poi torneranno su numeri più bassi (intorno ai 160), fino ad aumentare di nuovo in altri periodi di picco (come luglio in concomitanza coi Prime Days). Oltre a loro, a muoversi per le strade sono quelli di altre aziende: Bartolini, Gls, Sda, Dhl, Fedex, Ups e società più piccole.

Alle 8.50 Luca è pronto a partire col suo giro. È arrivato nel magazzino di Calenzano una mezz'ora prima: è entrato, ha cercato tra le corsie numerate il carrello coi suoi pacchi e li ha caricati sul furgone. «Ho circa 110 fermate. Qualche collega arriva anche a 160-170, soprattutto nelle zone industriali: è un rit-

mo che ti logora» racconta Luca. Nel turno è prevista una pausa di 30 minuti, «quando riesco a farla, a volte non possiamo permetterci di fermarci. Dipende dagli imprevisti, dal numero di pacchi, se le persone sono o meno in casa». Se un cliente non c'è, e non ha dato indicazioni di poterlo comunque lasciare alla porta, la procedura prevede che venga chiamato due volte, poi che gli venga mandato un sms. «Così si perde parecchio tempo, e si deve correre dopo. Per noi, poi, gli inconvenienti sono i lavori in corso e quello per eccellenza, per chi la deve fare, è la FiPiLi» racconta Luca. E quando c'è traffico? «Eh, ti fai strada. Poi se ti restano alcuni pacchi li riporti in magazzino».

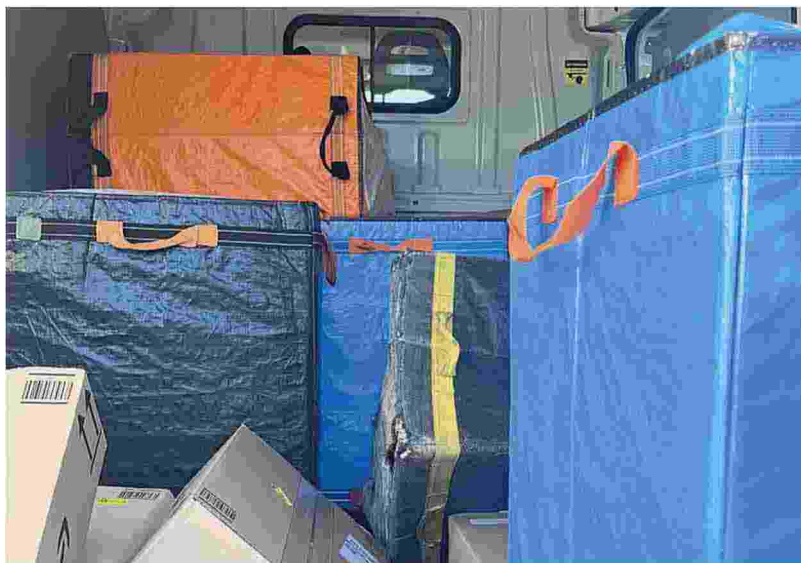
Ogni volta che si ferma, Luca guarda il palmare dato in dotazione. È pieno di icone numerate. Ognuna rappresenta una fermata. Alcune sono più distanti, altre concentrate. Ci sono vie tappezzate di numeri. Con un click scopre in quale borsone è contenuto il pacco che deve consegnare, e «in altre aziende so che i colleghi devono cercarselo in tutto il camion, così almeno è comodo» racconta. Appena lasciato l'ordine segna la consegna effettuata e si rimette in marcia. Copre più o meno sempre la stessa zona «e ormai conosco tutti, soprattutto i cani - ride -. Dal lockdown le persone che acquistano online sono aumentate tantissimo, ma sono più o meno sempre le stesse».

In un'ora e mezzo, Luca ha fatto trentasei consegne. Se un parcheg-

gio non c'è lascia il furgone dove può, corre al campanello, suona, saluta, consegna, fa gli auguri di Natale e va via. «Il 25 e il 26 non lavoriamo, il 24 avremo meno pacchi perché dobbiamo consegnarli tutti». Ma in questi giorni chi ha un contratto a tempo per il periodo di Natale «è possibile che allunghi l'orario per consegnare tutto» racconta. Lo stipendio, senza considerare eventuali domeniche, è di circa 1.800 euro netti per un full time, di circa 1.600 per un part-time verticale di 4 giorni, di circa 1.300 per un part-time da tre giorni. «La paga è buona e, stando da soli, non devi in un certo modo render conto a nessuno. Poi, certo, i ritmi sono serrati e devi tenerli» spiega. La cosa più difficile? «La più banale: andare in bagno». E nei pacchi, cosa c'è? «E chi lo sa. Vediamo solo quelli senza imballaggio». Nel suo furgone, ad esempio, un utensile da cucina, del caffè, della biancheria da letto. «D'estate, col caldo, capita che la colla non regga e si aprano. Se qualcosa esce lo rimettiamo dentro. Ho trovato tantissime cover per cellulari. E vibratori».

Alle 12 Luca fa una pausa. Il tempo di un caffè: «Oggi bisogna correre». E il pranzo? «Sul furgone». Alle 17 l'orario fissato per il rientro. Domattina, il suo carrello sarà di nuovo pieno di pacchi. «Nelle aziende più sindacalizzate e strutturate va meglio, in altre è una giungla dove magari ti ritrovi a lavorare anche per 14 ore e sei sottopagato - spiega Stefano Gorelli della Filt Cgil di Firenze -. Nelle realtà più grandi la questione sono i ritmi più che le

ore. 300 consegne è umanamente impossibile farle in 9 ore: o qualcosa riporti, o fai più ore o non lavori in sicurezza». Poi c'è la questione degli appalti: «Quasi tutti i drivers sono in appalto - conclude Gorelli -. È una metodologia per abbassare i costi fissi e all'azienda garantisce più flessibilità. Solo in rarissimi casi ci sono assunti diretti». Su questo, ieri, i drivers Ups Filt di Firenze, in un post sui social, hanno ribadito - dopo l'apertura, a livello nazionale, di un'indagine su Ups Italia per somministrazione illecita di manodopera - la necessità di «internalizzare le attività produttive e accessorie presenti nelle filiali».



▲ **I pacchi** Nei furgoni per le consegne natalizie

**“La cosa più difficile?  
Andare in bagno  
Ritmi logoranti. Lo  
stipendio è buono”**

📍 **I magazzini**

Parte da qui la missione dei fattorini che di mattina presto vanno a ritirare la merce da consegnare durante la giornata

