

Il racconto

Una giornata da corriere l'orologio, l'algoritmo e una consegna obbligata ogni 4 minuti e mezzo

di Alessio Di Sauro

Dice che arrivare alla fine del mese è un problema, ma è pur sempre meglio che arrivare alla fine della giornata: «Questo è un mestiere che ti toglie la voglia di svegliarti al mattino» Stefano ha 42 anni e fa il corriere per un'azienda a cui Amazon ha appaltato parte delle sue consegne. Ha una moglie e due figli che non vede mai. Non vede quasi nessuno, del resto. Passa le sue giornate da solo, su un furgone. Ieri *Repubblica* lo ha affiancato in una giornata di lavoro. Di solito i suoi unici compagni di viaggio sono un algoritmo e il cronometro, e gli sono nemici entrambi.

L'anonimato impone che quello di Stefano sia un nome di fantasia, ma l'alienazione del suo mestiere è reale. Lavora nell'«ultimo miglio» per una delle 29 aziende che in Lombardia hanno appaltato il servizio del colosso di Seattle. È iscritto alla Filt-Cgil, la sigla sindacale che organizza i lavoratori dei trasporti. Divise, furgone e telefono di servizio li fornisce il committente. «Sono un privilegiato - racconta - ho uno stipendio di 1.300 euro netti al mese e un contratto a tempo indeterminato». Tra i suoi colleghi 21 su 60 colleghi sono stabilizzati. E i precari possono sperare in un rinnovo solo assecondando la programmazione capestro del software.

L'adunata è alle 10:15, davanti a uno dei sette centri di distribuzione lombardi. Qui Stefano viene informato sul numero dei pacchi che dovrà consegnare durante la giornata, li carica sul furgone («abbiamo solo 15 minuti per farlo») e si mette in marcia sulla tratta che gli è stata assegnata.

Hinterland, Milano Nord. «Oggi è andata bene. Solo 112 soste». Solo? «Sì, solo. Durante il picco, prima di Natale, si arrivava anche a

150». Centododici volte in cui dovrà salire e scendere dal furgone, recuperare i pacchi e consegnarli di corsa al cliente di turno, per la gioia di schiena e gambe. E il numero di soste non coincide con quello dei pacchi, dato che ad ogni numero civico spesso più colli da consegnare a interni diversi.

Il calcolo è impietoso: escludendo la mezz'ora di pausa pranzo ob-

bligatoria («ma molti precari la saltano per bruciare i tempi, e sia l'azienda che il committente fanno finta di non accorgersene»), la tabella di marcia impone una sosta ogni quattro minuti e mezzo, comprensiva del tragitto, dei tempi di parcheggio, di quelli necessari a cercare la merce nel furgone, della citofonata al cliente e dell'attesa del suo arrivo al portone. «La gen-

Sul furgone per portare i pacchi in città
«La prima regola?
Mai perdere il ritmo
C'è chi fa la pipì a bordo per risparmiare tempo»



Corrieri
I dati raccolti mostrano che a Milano si effettuano ogni giorno 150 mila consegne di pacchi. Tra gli effetti collaterali del commercio online, il traffico dei furgoni e la vita dura di chi li guida



ogni quattro minuti e mezzo, costi quel che costi. Imprevisti come il traffico o le impellenze fisiologiche non sono contemplate. Stefano ha sete, ma di acqua non ne beve perché andare in bagno è fuori discussione. Fermarsi sul ciglio della strada significherebbe rischiare di essere visti, e il pericolo di sanzioni disciplinari è troppo alto. A casi estremi lo diventano anche i rimedi: «Alcuni dei miei colleghi fanno la pipì direttamente nell'abitacolo, dentro alle buste di plastica che servono a proteggere i pacchi in caso di pioggia».

Le prime consegne scorrono senza intoppi. Stefano evita i parcheggi in doppia fila, rispetta i limiti di velocità, recapita i colli seguendo le regole di condotta imposte da Amazon. Un paio di clienti tardano a scendere, uno non si trova in casa. Minuti preziosi che se ne vanno. Partono l'sms e la telefonata di rito per chiedere l'autorizzazione a lasciare il pacco in giardino. «Se non lo facessi rischierei un reclamo dell'acquirente per consegna insoddisfacente. In ogni caso non lo lascerei mai nell'androne di un

condominio. Tutta la merce è sotto la mia responsabilità», spiega. Tutto sta avvenendo in sicurezza, «in procedura», come recita il gergo aziendale. Problema: a seguire le regole si va troppo lenti. A un certo punto suona il telefono di servizio. Dall'altro capo del filo una voce lo richiama: «Stai perdendo troppo tempo, sei indietro con la tabella». Adesso Stefano non può più guidare, deve correre. I colli vengono trasferiti dal vano all'abitacolo per accorciare i tempi di scansione, il parcheggio in doppia fila passa da eccezione a norma. «Per soddisfare l'algoritmo siamo costretti a mettere a rischio la vita nostra e degli altri. Il problema è che i precari sono costretti a correre il doppio per avere un'occasione. E a noi che cerchiamo di seguire le regole, l'azienda dice che lavoriamo troppo lentamente».

ne lo sa - sospira il driver - ma ogni volta che qualcuno tarda qualche istante a scendere, magari perché non trova subito le chiavi, ci imporrà di farci in quattro per recuperare quel paio di minuti».

L'algoritmo non ha voce, non ha rumore, è una mano invisibile che muove le sue pedine umane sulla scacchiera della strada. Una sosta

Via Fabio Filzi

Allarme dopo la caduta di un olmo, altri alberi a rischio

di Simone Bianchin

«Quei grandi alberi ora ci fanno paura». In via Fabio Filzi la caduta degli olmi, quattro quelli precipitati all'improvviso nell'ultimo anno, spaventa residenti, commercianti e passanti. Gli alberi, quasi tutti ricurvi con tronchi e rami inclinati alla ricerca di luce su entrambi i lati della carreggiata «vengono giù da soli» in giornate qualsiasi, quando non c'è vento, non c'è pioggia, non c'è neve, non ci sono temporali o tempeste. L'ultimo è caduto al-

le 10 di mattina il giorno dopo la Befana quando si è sdraiato a pochi passi dal chiosco di fiori di Tarik: «Stavo servendo un cliente - racconta il fiorista del Bangladesh - e ho sentito un rumore. Il tempo di voltarmi e ho visto un albero molto grande steso sulla strada alle mie spalle. È crollato in pochi secondi e ha completamente distrutto la macchina bianca che era parcheggiata qui accanto. Mi sono spaventato molto e adesso ho paura per l'albero qui accanto, anche lui tutto curvo verso il basso». «Dopo quello che è successo domenica



Manutenzione
La chiedono i residenti di via Filzi

mi aspettavo che qualcuno venisse a controllare gli alberi - dicono Enrico Pluda e Roberto Balsamo dell'associazione Agiamo - invece non c'è nessun controllo. Chiediamo al Comune di intervenire».

«Se dovesse arrivare la neve il pericolo sarebbe ancora maggiore», dice Giovanni Mantovani. Timori anche alla farmacia Humanitas: «Sono qui con mio marito da trent'anni - dice la titolare Sandra Mattei - gli alberi cadono perché manca la manutenzione e non vengono potati». «Molti anni fa veniva una ditta di Bergamo ed era un pia-

cere vederli lavorare - racconta il fiorista Walter Baratti, da 37 anni col negozio in via Filzi - «Adesso gli alberi crescono in modo selvaggio e le radici hanno poca possibilità di svilupparsi perché c'è poca terra».

«Io a passeggiare su questi marciapiedi con le mie nipotine non vengo più - dice l'ingegnere Edoardo Monzeglio, in rappresentanza di un comitato di amministratori della zona - I tronchi cadono sulla strada ma i rami arrivano anche sui marciapiedi e si rischia di farsi molto male davvero».