

Perché i rider non sono solo un problema giudiziario

- Corriere della Sera 11 Feb 2026 Di Dario Di Vico

Negli anni '90 per indicare il paradigma del lavoro povero si usava l'espressione *mcjob* ovvero la condizione dei dipendenti del colosso americano della ristorazione veloce McDonald's. Bassi salari, scarsa qualificazione, bassa rotazione e limitate prospettive di crescita. Oggi per compiere la stessa operazione si fa riferimento ai rider impegnati nella consegna del cibo da parte delle grandi piattaforme come Glovo e Deliveroo. Di tempo ne è passato tanto, però pochi mesi fa il caso vuole che proprio la McDonald's Italia abbia firmato ben due accordi integrativi con i sindacati di categoria.

Accordi che regolano materie delicate come la gestione del part-time e la rotazione delle mansioni ed estendono uguali diritti ai negozi gestiti in franchising. Per i rider ancora oggi invece c'è voluta un'indagine della Procura di Milano per squadernare le proibitive condizioni di lavoro e di paga a cui sono sottoposti i ciclofattorini di Glovo. L'accusa formulata dal pm Paolo Storari è di caporalato, che questa volta non sarebbe avvenuto nelle più lontane campagne del profondo Sud ma nel pieno centro di città considerate il non plus ultra della modernità come Milano. Sotto gli occhi di tutti quindi.

È chiaro che per quanto Storari si sia negli ultimi anni specializzato nella repressione delle frodi del lavoro, la domanda che sorge immediatamente spontanea riguarda la mancanza di controlli.

Dove è finito l'ispettorato del lavoro? Perché l'amministrazione dello Stato non ha esercitato il suo ruolo e ha lasciato che nelle nostre grandi città fosse possibile trattare lavoratori, per lo più immigrati, alla stregua di schiavi del pedale?

Il business della consegna del cibo è relativamente recente e ha già conosciuto l'avvicinarsi di differenti leadership ma sicuramente ha saputo conquistarsi il favore di una cospicua fetta di consumatori, grazie evidentemente alla bontà del servizio ma anche al fatto che l'operazione di consegna è sostanzialmente gratuita.

Di conseguenza per far girare la macchina organizzativa le piattaforme digitali hanno lavorato su due versanti, da una parte hanno preteso una commissione che arriva al 30% da parte dei ristoratori da cui prendono il cibo e dall'altra hanno finito per comprimere il costo della forza lavoro con paghe indecenti, turni massacranti e controllo minuzioso della loro prestazione.

Se a tutto c'è un limite l'indagine dei magistrati milanesi ci dice che nel caso di Glovo il limite è stato valicato. E come già detto, visto che i rider sono ben visibili perché lavorano alla luce del sole, sarebbe dovuto intervenire lo Stato a farlo rispettare.

Non è andata così ed è toccato alla magistratura svolgere una funzione di doppia supplenza. Degli ispettori del lavoro e dei sindacati confederali.

La conseguenza che se ne può trarre è che il sistema del food delivery così come si è autoregolato non sta in piedi, ha bisogno di una rivisitazione del modello di business e di decisioni coerenti in materia di lavoro. Non è un caso del resto che anche i colossi del settore continuino ad avere problemi di redditività nonostante l'iper-sfruttamento dei rider. Tocca alle piattaforme e agli imprenditori che hanno lanciato queste attività e le hanno sviluppate prendere atto della situazione ed inventare soluzioni sostenibili. **Se lo ha potuto fare McDonald's** non si capisce come non possano farlo altre multinazionali che, seppur di taglia minore, sono in grado di usufruire di buone economie di scala e delle sinergie che derivano dalla raccolta dei preziosi dati sull'abitudine e gli stili di vita dei consumatori. Non può essere certo la magistratura ad esercitare *sine die* una sorta di ruolo di authority della ristorazione — né di altri settori —, tutte le supplenze hanno notoriamente una data di scadenza.

Per i sindacati confederali l'indagine Storari suona come uno schiaffo morale. Sappiamo benissimo che la base di rappresentanza di Cgil-Cisl-Uil si è circoscritta nel tempo alle grandi fabbriche, al pubblico impiego e ai pensionati e sappiamo anche che nel mondo del lavoro povero l'azione - e spesso anche l'attenzione - dei sindacati italiani è stata carente.

È vero che non è facile costruire una rappresentanza degna di questo nome nell'universo dei rider ma a livello territoriale si poteva fare sicuramente di più. Meno scioperi ideologici e più aderenza ai problemi concreti.

A novembre del 2025 c'è stato però un primissimo tavolo di incontro tra Cgil-Cisl-Uil e Assodelivery che rappresenta Glovo e Deliveroo: dopo le accuse della Procura di Milano ci sono tutti i presupposti per riconvocarlo e arrivare alla stesura di un accordo nazionale che tuteli l'occupazione dei rider e introduca un sistema di compensi e tutele dignitosi.

La contrattazione collettiva non gode di buona stampa perché non ha saputo salvaguardare adeguatamente le retribuzioni dei lavoratori negli anni dell'inflazione dura ma non è stato inventato ancora un metodo migliore per gestire i conflitti tra datori di lavoro e dipendenti.

La magistratura può anche mettere sotto controllo giudiziario un'azienda - come ha fatto Storari con Glovo - ma non può garantire i posti di lavoro né consegnare il cibo a casa.