

La protesta dei rider e noi: e se scegliessimo servizi di consegna etici?

di [Leonardo Becchetti](#) 14 marzo 2026 [Ascolta](#) L'Avvenire

Manifestazione dei ciclofattorini in 30 piazze per chiedere condizioni di lavoro dignitose. Ma anche i consumatori possono favorire il cambiamento, non rendendosi "complici" di un sistema di sfruttamento



Le bicilette per la consegna a domicilio / FOTOGRAMMA

I rider di Glovo e Deliveroo sono scesi in oltre 30 piazze con una mobilitazione nazionale promossa dalla Cgil, da Roma a Napoli, Palermo, Bologna, Milano e Firenze, per chiedere salari dignitosi, stabilità e diritti concreti. A denunciare condizioni lavorative "estreme" è la segretaria confederale della Cgil, Francesca Re David, che dal presidio di Roma, in piazza Re di Roma, evidenzia come «per la maggioranza dei ciclofattorini il food delivery rappresenta il lavoro principale, con turni molto intensi: 6-7 giorni a settimana, 7-10 ore al giorno e più di 8 consegne quotidiane nel 62% dei casi». «I salari - prosegue la segretaria confederale - sono sotto la soglia di dignità. I compensi medi - sottolinea - restano molto bassi, tra 2 e 4 euro a consegna, senza riconoscimento delle attese o delle spese sostenute, tanto che oltre la metà dei rider rifiuta consegne a basso prezzo». «Questi dati - aggiunge Re David - confermano l'urgenza dell'applicazione del contratto nazionale Merci e Logistica e del riconoscimento di ferie, malattia, infortuni retribuiti, tredicesima, quattordicesima, Tfr, oltre a maggiori garanzie in materia di salute e sicurezza». «Ci aspettiamo - conclude la segretaria confederale - che l'intervento della Procura di Milano porti le aziende del food delivery a sedersi attorno ad un tavolo per riconoscere finalmente ai ciclofattorini il contratto nazionale e i loro diritti. Basta sfruttamento».

La decisione di qualche tempo fa dei giudici di mettere sotto controllo giudiziario Glovo, contestando paghe troppo basse e forme di sfruttamento dei rider, non è soltanto una vicenda giudiziaria. È un segnale che riporta al centro una domanda più generale: **che tipo di lavoro**

vogliamo nell'economia delle piattaforme? Negli ultimi anni la logistica dell'ultimo miglio – consegne a domicilio, food delivery, pacchi urbani – è diventata uno dei simboli della nuova economia digitale. **Ma dietro la comodità di un pasto che arriva in pochi minuti si nasconde spesso una realtà molto meno innovativa di quanto si pensi: lavoratori frammentati, redditi incerti, tutele ridotte, costi e rischi scaricati su chi pedala o guida per la città.**

Il paradosso è che proprio questo settore dovrebbe essere il più facile in cui garantire diritti. A differenza di molti comparti manifatturieri, infatti, la logistica dell'ultimo miglio non può essere delocalizzata. Una fabbrica può essere spostata dove il costo del lavoro è più basso. Una consegna a domicilio no: deve avvenire qui e ora, vicino al cliente. Non esiste una minaccia credibile del tipo «se aumentano i salari spostiamo la produzione all'estero».

Eppure proprio qui si sono formati i nuovi **proletari delle città** (fuori dalle fabbriche nelle strade delle nostre città). Il vantaggio competitivo delle piattaforme non è l'impossibile delocalizzazione, ma la traslazione del rischio. **Molti costi vengono trasferiti sui lavoratori: mezzi propri, manutenzione, assicurazioni incomplete, tempi di attesa non pagati, incertezza sui turni e sui guadagni.** A questo si aggiunge la **gestione algoritmica**: punteggi reputazionali, assegnazione delle consegne e accesso al lavoro dipendono da meccanismi opachi che difficilmente possono essere contestati individualmente. Non esiste (o almeno non è immediatamente accessibile) un datore di lavoro in carne ed ossa e i lavoratori devono relazionarsi con una piattaforma digitale. La domanda allora diventa inevitabile: se questo lavoro non può essere spostato altrove, perché non riusciamo a garantire tutele minime?

Non esiste pertanto **nessuna scusa e nessun alibi per l'assenza di un intervento regolatorio delle forze politiche.** In diversi Paesi europei e occidentali si è intervenuti in modo deciso. La Spagna, con la cosiddetta Riders' Law, ha introdotto una presunzione di subordinazione per i rider, rendendo più difficile l'uso sistematico del lavoro autonomo per ridurre tutele. Nei Paesi Bassi alcune sentenze hanno riconosciuto che i rider operavano di fatto come dipendenti. Nel Regno Unito la categoria intermedia di worker garantisce diritti minimi come ferie pagate e salario minimo anche senza pieno status di dipendente. Negli Stati Uniti, a New York, è stato fissato un compenso minimo per i lavoratori delle piattaforme di consegna. Se c'è tanto voglia di salario minimo nel nostro paese (almeno da parte dell'opinione pubblica e delle forze politiche) perché non iniziare da qui dove la misura è più efficace e possibile? Magari a partire da alcune metropoli e sindaci illuminati che seguono l'esempio di New York.

Anche **l'Unione Europea si sta muovendo in questa direzione**, con la nuova direttiva sul lavoro tramite piattaforme che introduce criteri per presumere l'esistenza di un rapporto di lavoro e rafforza la trasparenza sugli algoritmi. Al solito poi le direttive vanno recepite dagli stati membri e questo non avviene sempre pienamente e speditamente. Nulla è semplice come potrebbe sembrare. Se una piattaforma fosse monopolista, potrebbe provare a scaricare il costo di maggiori diritti sui ristoranti e sui clienti finali. In altre parole, potrebbe aumentare le commissioni o i prezzi delle consegne. Quando invece il settore è almeno in parte competitivo, questo trasferimento diventa molto più difficile. In Italia operano diverse piattaforme – da Glovo a Just Eat, fino ad altri operatori – e la concorrenza rende meno facile scaricare interamente i costi sugli altri attori della filiera. Una parte dei maggiori diritti deve allora essere assorbita dalle imprese stesse. La concorrenza dipende non solo dai ristoratori ma anche da noi. Il nostro voto col portafoglio al solito conta e possiamo decidere di votare contro le consegne a domicilio o anche di premiare con le nostre scelte il vettore che assicura maggiori diritti, creando dunque un vantaggio più etico per l'impresa del settore più socialmente responsabile.

In questo senso la tutela dei rider non è solo una questione di diritto del lavoro, ma anche di **qualità della concorrenza (e di voto col portafoglio)**. Un mercato in cui le imprese competono comprimendo diritti e scaricando rischi sui lavoratori non è un mercato innovativo: è un mercato distorto. Le soluzioni dunque ci sono e sono praticabili. Un primo passo potrebbe essere introdurre

un “pavimento” di diritti universali per chi lavora nelle consegne: assicurazione, contribuzione previdenziale minima, copertura per malattia e infortuni, compensi che tengano conto anche dei tempi di attesa. Un secondo passo riguarda la trasparenza degli algoritmi: se un software decide chi lavora e quanto guadagna, deve essere possibile capirne i criteri e contestarne le decisioni.

Una parte della risposta, lo ribadiamo, riguarda anche noi cittadini. **Ogni volta che utilizziamo un servizio di consegna partecipiamo, nel nostro piccolo, a un modello economico.** Scegliere servizi che rispettano il lavoro, premiare imprese che garantiscono condizioni dignitose, accettare che una consegna possa costare qualche euro in più se questo significa diritti e sicurezza per chi la effettua. E dobbiamo ricordarci che il voto col portafoglio è meglio della nostra episodica generosità nella mancia perché il primo ha una forza politica di cambiamento delle regole del sistema, la seconda no. La logistica dell'ultimo miglio è il banco di prova di un nuovo equilibrio tra innovazione e dignità del lavoro. Se non riusciamo a garantire tutele di base in un settore che non può delocalizzare, il problema non è economico. È politico e culturale. Ed è una sfida che riguarda tutti: istituzioni, imprese e cittadini.

Scopri anche

- [Il food delivery non fa utili nemmeno sottopagando i rider](#)
- [Le "fat bike" truccate dei rider che corrono più dei motorini](#)
- [I rider sfruttati? «Solo i contratti possono tutelarli»](#)
- [Caporalato sui rider, controllo giudiziario per Deliveroo](#)
- [Un giusto contratto per i rider è possibile. «Cerchiamo una soluzione adatta a tutti»](#)
- [I rider sfruttati, un tema etico^{\[1\]} che chiede «nuova» economia](#)