



Decreto Primo Maggio: sui rider la montagna ha partorito un topolino



Nazionale, 03/05/2026

Dopo anni di mobilitazioni dei rider, che hanno rivendicato con ancora maggiore chiarezza in questa primavera il riconoscimento del lavoro subordinato all'interno del CCNL Logistica, salario dignitoso, diritti pieni e la fornitura dei mezzi necessari per svolgere le consegne, arriva il Decreto Primo Maggio con cui il Governo Meloni prende parola anche sul settore rider.

Le richieste dei lavoratori sono chiare: un cambio netto di modello. La risposta è praticamente inesistente dal punto dell'inquadramento, scarica invece il problema del caporalato, su cui si basa strutturalmente l'intero settore, sui lavoratori, mettendo sotto la lente lo scambio di account invece dello stato di bisogno e la ricattabilità della forza lavoro.

Se con questo Decreto si intende recepire la Direttiva (UE) 2024/2831 sul lavoro tramite piattaforme digitali, il risultato nei fatti introduce ben poche novità in grado di incidere concretamente sulle condizioni di lavoro. Il richiamo ai temi centrali della direttiva europea, come la presunzione di subordinazione e la trasparenza degli algoritmi, non aggiunge sostanzialmente nulla a quanto già previsto nella legislazione.

Tra gli elementi introdotti ci sono l'obbligo di maggiore tracciabilità dei dati e delle prestazioni lavorative, nonché l'adozione di strumenti assimilabili a una "busta paga". Si tratta di misure che potrebbero rappresentare un passo avanti sul piano della trasparenza e della possibilità di rivendicare diritti (ad esempio in materia di orario di lavoro e straordinari),

ma sempre passando da un tribunale e senza intervenire sulle asimmetrie strutturali che caratterizzano il settore.

Pur richiamando formalmente anche aspetti reali dello sfruttamento, l'impianto della norma finisce per concentrare l'attenzione soprattutto sulle pratiche messe in atto dai lavoratori per sopravvivere (emblematico l'art.15). Si colpiscono cioè gli effetti più visibili e marginali del sistema, come la condivisione degli account o gli escamotage per portare a casa qualche euro in più, senza intervenire sulle cause strutturali che li producono. Esattamente in questa logica si inserisce l'introduzione dello SPID: uno scarico di responsabilità sui lavoratori rispetto alla propria condizione materiale, rafforzando i meccanismi sanzionatori senza introdurre reali garanzie e senza avere reale efficacia nel limitare la cessione degli account (già che cedo le mie credenziali dell'account non posso cedere anche quelle dello SPID?). Nel breve periodo, le misure introdotte potrebbero persino favorire dinamiche di selezione ed esclusione senza ricorrere a forme esplicite di licenziamento...

In questo modo si costruisce una narrazione distorta del cosiddetto "caporalato digitale": un fenomeno ridotto a comportamenti individuali, invece che riconosciuto per quello che è, cioè un modello organizzativo che scarica sistematicamente il rischio sul lavoro vivo e rovesciare completamente le responsabilità.

Scompare completamente il ruolo delle piattaforme e della filiera del food delivery. Eppure, come emerso chiaramente dalle indagini della Procura di Milano – che avevano già coinvolto piattaforme Uber Italy e ora Glovo e Deliveroo, chiamando in causa anche grandi catene della ristorazione veloce – il sistema si è retto per anni proprio su forme diffuse di sfruttamento e intermediazione, rese possibili da un abbattimento estremo del costo del lavoro.

Il caporalato, in questo settore, non è una deviazione: è stato ed è un elemento strutturale del modello. Il food delivery ha potuto espandersi perché basato su paghe da fame, assenza di tutele e totale disponibilità dei lavoratori, organizzata e gestita attraverso algoritmi opachi.

Se davvero si voleva intervenire sul tema della sicurezza e contrastare il caporalato, la strada era una sola: riconoscere il lavoro subordinato. È l'unico strumento in grado di garantire diritti effettivi, salario, contributi, sicurezza e responsabilità chiare in capo alle aziende. Senza subordinazione, il caporalato metropolitano dei rider continuerà a riprodursi sotto forme diverse, perché è funzionale al modello stesso.

Finché non si colpisce il cuore economico di questo sistema, non si produrrà un cambiamento reale. Senza un obbligo effettivo di versare i contributi non pagati negli anni passati – che ammontano a centinaia di milioni di euro – e senza sanzioni che incidano direttamente sui profitti, le piattaforme non avranno alcun incentivo a modificare il proprio modello.

Sempre più con forza emerge la necessità dell'apertura di un tavolo negoziale al quale sieda

chi davvero rappresenta questi lavoratori, le parti datoriali e istituzioni come garanti del concreto passaggio alla subordinazione con la conseguente contrattualizzazione con il CCNL Logistica.

Senza ciò questo Decreto rimane un passaggio interlocutorio: un recepimento formale dei principi europei che non modifica i rapporti di forza esistenti. È necessario che seguano rapidamente provvedimenti specifici, in grado di definire criteri chiari per l'inquadramento dei rider, limitare il potere discrezionale degli algoritmi e garantire diritti effettivi e pienamente esigibili.

Senza questi interventi, il rischio concreto è che la nuova normativa finisca per legittimare l'esistente, continuando a colpire i lavoratori invece di chi organizza e trae profitto dallo sfruttamento. Ancora una volta, a pagare restano i rider.

Per questo anche i rider saranno presenti in piazza a fianco ai loro fratelli alla manifestazione operaia del 23 maggio per rivendicare la subordinazione nel CCNL Logistica, sicurezza sul lavoro, che non è possibile senza il mezzo di lavoro, contro la spesa militare, per la loro dignità!