



Dopo la bocciatura del piano Glovo, Deliveroo ripropone lo stesso modello



Roma, 28/08/2026

Ha quasi dell'incredibile la tempistica con cui arriva la nuova proposta sulle tariffe Deliveroo per uscire dal controllo giudiziario.

Solo due giorni fa è stato reso pubblico il parere con cui il pm Storari ha bocciato il piano Glovo: 14 euro lordi nominali non bastano, perché il sistema di calcolo continua a non riconoscere circa il 30% del lavoro effettivamente prestato. Il problema non è dunque quanto vale sulla carta un'ora, ma chi decide quali minuti compongono quell'ora e quali invece spariscono dalla retribuzione. E appena quarantotto ore dopo ci ritroviamo davanti a Deliveroo con gli stessi 14 euro e lo stesso identico principio di fondo, soltanto condito in maniera diversa.

Il meccanismo resta quello del cottimo: non viene remunerato tutto il tempo durante il quale il rider mette a disposizione il proprio lavoro, ma il compenso viene costruito sulla durata attribuita alle singole consegne attraverso tempi medi e parametri statistici.

E chi possiede tutti i dati necessari per costruire quelle medie? Deliveroo. Tempi di percorrenza, distanze, attese, velocità e storico delle consegne sono nelle mani della stessa impresa che, sulla base di quei dati, stabilisce quanto tempo riconoscere economicamente al lavoratore. In pratica continuiamo a chiedere all'oste se il vino è buono.

Con Glovo abbiamo già visto dove conduce questo sistema: aumentare il valore nominale dell'ora mentre si restringe il tempo riconosciuto permette di dichiarare di pagare di più mentre, nei fatti, una parte del lavoro scompare. Con Deliveroo il meccanismo rischia di diventare ancora più sottile e perverso, perché si inserisce un incentivo economico all'autoalimentazione esplicita.

L'accordo prevede infatti bonus legati al numero di consegne effettuate. Che per un rider "più corri, più guadagni" non sia certo una novità lo sappiamo fin troppo bene: è già oggi una delle caratteristiche più brutali del lavoro a cottimo. La follia è che questo principio venga ora esplicitamente incorporato in un accordo che dovrebbe servire a migliorare le condizioni di lavoro e a superare le criticità emerse da un'inchiesta per caporalato.

Se i rider vengono ulteriormente incentivati a comprimere i tempi delle consegne, saranno gli stessi lavoratori, correndo sempre di più, a contribuire ad abbassare le medie utilizzate dalla piattaforma.

Il cortocircuito è evidente: i bonus spingono a correre, i tempi medi si abbassano, la piattaforma riconosce tempi sempre più stretti, per non lavorare gratis bisogna correre ancora di più.

È un sistema che può disciplinare il lavoro attraverso la stessa competizione fra rider, trasformando progressivamente l'eccezione – correre di più – nella nuova normalità sulla quale tutti vengono misurati. A quel punto il ricatto è brutale: o tuteli la tua salute e la tua sicurezza, rispettando traffico, strada e tempi reali della consegna, rischiando però che una parte del lavoro non venga riconosciuta; oppure corri per restare dentro la media e difendere il tuo salario. E mentre corri metti a rischio te stesso e potenzialmente anche gli altri utenti della strada.

In questo quadro appare particolarmente ipocrita anche l'enfasi posta sulla fornitura dei dispositivi di protezione individuale: casco e indumenti ad alta visibilità come dice la recente sentenza di Torino non sono sufficienti né sono una gentile concessione dell'azienda: sono strumenti di tutela che devono essere garantiti a chi lavora e rispetto ai quali le piattaforme se sono sottratte per anni alle proprie responsabilità.

L'impressione è che Deliveroo voglia utilizzare l'elenco dei DPI anche per presentarsi come una piattaforma più attenta alla sicurezza rispetto a Glovo e differenziare così la propria proposta. Ma la contraddizione è clamorosa: da una parte si mette in vetrina la sicurezza distribuendo finalmente qualche dispositivo; dall'altra si costruisce un sistema economico che incentiva esplicitamente ad aumentare il numero delle consegne, comprimere i tempi e correre sempre di più.

Non basta mettere un casco sulla testa di un rider se poi il meccanismo retributivo lo spinge a rischiare di più.

Anzi, il risultato può essere persino peggiore: si vende come avanzamento sulla sicurezza ciò che era già dovuto, mentre contemporaneamente si istituzionalizza un sistema che rischia di aggravare una condizione di lavoro in cui incidenti, pressione sui tempi e rischio stradale sono già elementi strutturali.

Il paradosso è ancora più grande perché non è soltanto la Procura di Milano a indicare ormai una direzione opposta. Persino il Governo, con tutti i limiti che abbiamo già denunciato, nel Decreto Primo Maggio ha introdotto per i rider la presunzione di subordinazione e sta lavorando al recepimento della direttiva europea sul lavoro tramite piattaforme, che impone agli Stati di rendere effettiva una presunzione legale di rapporto di lavoro quando ricorrono questi elementi, facendo gravare sulla piattaforma l'onere di dimostrare il contrario.

Questo accordo interviene dopo un'inchiesta per caporalato e finisce per sdoganare ulteriormente il cottimo, incorporando strutturalmente nel sistema retributivo un incentivo strutturale alla compressione dei tempi e quindi alla riduzione della sicurezza.

Il 26 agosto la Procura ha appena spiegato, sul caso Glovo, che non basta scrivere 14 euro lordi l'ora se poi è la piattaforma a decidere quale parte del tempo vale come lavoro.

Quarantotto ore dopo non può diventare accettabile lo stesso identico meccanismo soltanto perché sulla scatola c'è scritto Deliveroo.

Per SLANG-USB la soluzione resta subordinazione, CCNL Logistica, salario orario reale e pagamento di tutto il tempo di lavoro e di disponibilità.

Dopo anni di inchieste, sentenze e sfruttamento, non abbiamo bisogno di perfezionare il cottimo. Dobbiamo abolirlo. E la sicurezza dei rider non può essere la moneta con cui pagarsi il salario.

Slang USB

Federazione del Sociale USB