M_DG.Procura della Repubblica presso il Tribunale di MILANO - Prot. 24/02/2021.0003614.U

Procura della Repubblica
Presso il Tribunale di Milano

COMUNICATO STAMPA

L'esordio dell'indagine risale al luglio 2019. A seguito di alcuni infortuni stradali che avevano coinvolto dei ciclofattorini (c.d. *riders*) , la Procura della Repubblica di Milano, delegava alla Sezione di p.g. VI Dipartimento e alla Polizia Locale di Milano la verifica, previa valutazione del loro *status* lavorativo, del rispetto della normativa antinfortunistica di questa nuova categoria di lavoratori il cui numero risultava, di tutta evidenza, abnormemente aumentato.
In una prima fase, si era optato per un controllo a campione alcuni *riders* o ciclofattorini al fine di acquisire in tal modo elementi idonei a meglio comprendere questa nuova realtà lavorativa e di valutare conseguentemente l'applicabilità del d.lgs. n. 81/2008 a questa categoria.

A seguito di un primo monitoraggio (controlli eseguiti nei confronti di circa 30 soggetti tra il luglio e settembre 2019), in data 6/9/2019, veniva iscritto il proc. n 7296/19 RG mod. 45, nell'ambito del quale si procedeva ad ulteriori controlli, eseguiti a campione per strada da gruppi interforze (Sezione di p.g. della Procura, ATS Città Metropolitana di Milano, Polizia Locale di Milano, N.I.L (Nucleo Ispettorato Lavoro) CC e Ispettorato del Lavoro di Milano, INPS), nel corso dei quali ai soggetti controllati veniva proposto un rapido questionario idoneo a far emergere le specifiche caratteristiche dell'attività lavorativa del ciclofattorino (orario di lavoro, mezzi utilizzati, modalità di retribuzione, ecc.)

In questa prima fase l' attività si concentrava in via esclusiva sulla realtà della città di Milano.

Dopo una inevitabile pausa negli accertamenti, causata dall' emergenza covid nella primavera scorsa, i Carabinieri del Comando Tutela Lavoro e dei Comandi Provinciali dell'Arma, utilizzando lo stesso sistema (controlli per strada e questionario), estendevano gli accertamenti all'intero territorio nazionale.
In data 29 maggio 2020, venivano contestualmente intervistati oltre 1000 ciclofattorini, acquisendo altresì importanti risultanze ai fini dell'inquadramento giuslavoristico di questi lavoratori, adibiti alle consegne per conto delle società **Foodinho Srl - Glovo, Uber Eats Italy Srl, Just Eat Italy Srl** e **Deliveroo Italy Srl.**

Nei mesi successivi, il N.I.L. CC Milano ha proceduto ad acquisire, presso ciascuna di queste società l'elenco completo dei fattorini impiegati per le consegne dal 2017 al 2020 e di tutta la documentazione relativa a ciascun lavoratore (tipologia contrattuale, durata del rapporto, retribuzioni)

Sono state esaminate le posizioni di oltre **60mila** *rider* che hanno operato (dal 1° gennaio 2017 al 31 ottobre 2020) per conto delle società **Foodinho Srl - Glovo (n.28.836), Uber Eats Italy Srl (n.8.523), Just Eat Italy Srl (n.3.642)** e **Deliveroo Italy Srl (n.19.510)** ottenendo la seguente fotografia della realtà lavorativa dei soggetti interessati:

È stato così possibile inquadrare correttamente, anche sotto il profilo giuslavoristico, questa specifica categoria di lavoratori.

In particolare risulta che, ad oggi, la stragrande maggioranza di questi *rider* è impiegata in virtù di contratti di lavoro autonomo di tipo occasionale (ex art 2222 c.c.).
Gli accertamenti di polizia svolti "sul campo", attraverso i controlli su strada, hanno tuttavia evidenziato che questa qualificazione è smentita dalla realtà dei fatti.

È emerso infatti in maniera inequivoca che il *rider* non è affatto un lavoratore *occasionale,* che svolge una prestazione in autonomia ed a titolo accessorio. Al contrario, è a pieno titolo inserito nell'organizzazione d'impresa operando all'interno del ciclo produttivo del committente che coordina la sua attività lavorativa a distanza, attraverso un'applicazione digitale preinstallata su smartphone o tablet.

Si è accertato che la asserita autonomia del *rider* si riduce in realtà ad una scelta delle fasce orarie in cui svolgere la propria attività, scelta che - a seconda dei casi - è condizionata in maniera più o meno ampia in base al "punteggio" (il cd. *ranking),* attribuito automaticamente dal sistema informatico e collegato alle *performance* (puntualità, rapidità, accettazione degli ordini).
Questo sistema costringe di fatto il *rider* ad accettare tutti gli ordini (un rifiuto comporta il declassamento) ed a portarlo a termine il più velocemente possibile.
Il *ranking,* inoltre, determina la continuità del rapporto: non lavorare in alcuni giorni ed in alcune fasce orarie porta normalmente ad un retrocessione e quindi a sempre minori opportunità di lavoro in futuro.
È questa la ragione per cui, ad es., è impossibile usufruire di ferie o periodi di malattia. Il *rider,* piuttosto, è costretto a lavorare anche in caso di infortunio, pena la perdita di fatto del lavoro e, nei casi in cui sia impossibile, si è accertato che si ricorre spesso all'**espediente di cedere temporaneamente l'account a terzi** in grado di garantire le stesse prestazioni, in modo da non perdere posizioni.
Inoltre nelle fasce orarie in cui il *rider* decide di lavorare è costantemente geolocalizzato dal committente, i cui operatori intervengono, ad es., se si devia dal percorso suggerito dal sistema informatico o se viene rilevato che il fattorino, in fase di consegna, non è in movimento.
Un sistema, in altre parole, che si fonda su una pressione continua sul lavoratore, il quale non può sottrarsi per evitare di essere retrocesso o addirittura espulso dal sistema e quindi di non poter più lavorare.

L'enorme mole di materiale acquisita ed esaminata da un tavolo tecnico caratterizzato oltre che dal Nucleo Carabinieri Ispettorato del Lavoro, da plurimi soggetti muniti di poteri ispettivi e di controllo sui lavoratori (Ispettorato del Lavoro, INPS, INAIL) , ciascuno per la parte di propria competenza, ha consentito di giungere a conclusioni condivise , sintetizzate come segue:

1) I ciclofattorini sono pienamente qualificabili come *lavoratori* ai sensi dell'art. 2 co. I lett. A) d.lgs. n. 81/2008, secondo cui è lavoratore chi "*indipendentemente dalla*

tipologia contrattuale, svolge un'attività lavorativa nell'ambito dell'organizzazione di un datore di lavoro pubblico o privato, con o senza retribuzione"[...].
Si tratta infatti di soggetti che prestano la propria attività lavorativa funzionalmente inseriti nell'attività tipica di impresa degli operatori del *delivery* e, anzi, ne rappresentano l'anello fondamentale, senza il quale tali imprese - semplicemente - non potrebbero funzionare.
Ne consegue che agli stessi può e anzi deve essere applicata **l'intera disciplina di cui al d.lgs. n. 81/2008** in materia di sicurezza del lavoro.
Ciò implica che in capo al datore di lavoro (da identificarsi nell'ambito delle società di gestione delle piattaforme digitali su cui i *rider* sono registrati) sussistono tutti i relativi obblighi di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori, in particolare quello di procedere alla valutazione di tutti i rischi a cui sono esposti questi lavoratori, quello di sottoporli a visita medica preventiva in modo da accertare se le loro condizioni di salute sono compatibili con le specifiche mansioni affidate (ad es. controllo della vista, dell'udito e delle condizioni cardiologiche), quello di impartire una adeguata formazione in materia di prevenzione dei rischi e di informazione sui rischi a cui sono sottoposti nell'esercizio dell'attività lavorativa (anche con riferimento alle norme del codice della strada ed ai rischi derivanti dalla circolazione stradale e dall'inquinamento atmosferico), di fornire adeguati DPI (caschi, guanti, giubbotti ad alta visibilità e di protezione dagli agenti atmosferici, nonché mascherine per la prevenzione del contagio da covid 19) e di mettere a disposizione idonee attrezzature di lavoro, tra le quali sono da ricomprendere i mezzi utilizzati per il servizio (quali biciclette o motorini);

2) Da un punto di vista civilistico e amministrativo, si deve procedere ad una **riqualificazione contrattuale** del rapporto che lega i *rider* alla singola società di *delivery:* non più infatti una prestazione autonoma di naturale occasionale ex art. 2222 c.c., bensì - piuttosto - **una prestazione di tipo coordinato e continuativo,** come disciplinata dall'art 2, primo comma, del D.Lgs. 81/2015, così come affermato dalla Suprema Corte di Cassazione (cfr. sent. N. 1663 del 24 gennaio 2020). Un tale inquadramento offre più puntuali garanzie giuslavoristiche e determina, tra l'altro, anche il divieto di retribuzione a cottimo.

Pertanto, alla conclusione degli accertamenti, in data **24 febbraio 2021**, si è proceduto a notificare ai legali rappresentanti ed ai soggetti qualificabili come datori di lavoro ai sensi del d.lgs. n. 81/2008 quanto segue:

- i verbali amministrativi di riqualificazione della posizione lavorativa dei *rider* che risultano avere prestato la loro opera nel periodo sopra indicato (1° gennaio 2017-ottobre 2020), **con recupero delle somme contributive** (***in via di quantificazione da parte dell'Istituto della Previdenza Sociale***) e **dei premi assicurativi**, condivisi, ognuno per la parte di rispettiva competenza, da militari del Nucleo Carabinieri Ispettorato del Lavoro, personale ispettivo dell' Ispettorato Territoriale del Lavoro di Milano, INPS e INAIL;

- i verbali di prescrizione ex d.lgs. n. 758/1994 (redatti dal Nucleo Carabinieri Ispettorato del Lavoro, e trasmessi alla Procura della Repubblica di Milano in relazione alle violazioni ritenute sussistenti), con cui viene intimato datori di lavoro delle società sopra richiamate di provvedere ad adempiere a tutti gli obblighi in materia di sicurezza del lavoro applicabili alla categoria dei *rider* entro 90 gg dalla notifica. Le ammende che, in caso di adempimento, i predetti soggetti dovranno versare è stata quantificata complessivamente in oltre **733 milioni di euro.**

Milano, 24.02.2021

Il Procuratore della Repubblica
Francesco Greco