
ADiM BLOG
Ottobre 2020
OSSERVATORIO DELLA GIURISPRUDENZA

Tribunale di Milano, Sez. mis. prev.,
decreto 28 maggio 2020, n. 9, Uber Italy s.r.l.

“Un sistema per disperati”.
Migranti, sfruttamento lavorativo “digitale” e strumenti penali

Martina Galli

Assegnista di ricerca in diritto penale
Università della Tuscia

Parole chiave

*Sfruttamento lavorativo – migranti in stato di bisogno – caporalato digitale –
Uber Italy s.r.l. – amministrazione giudiziaria*

Abstract

Il Tribunale di Milano ha applicato a Uber Italy s.r.l. la misura dell'amministrazione giudiziaria ex art. 34, d.lgs. n. 159/2011 (c.d. Codice Antimafia), per aver agevolato lo sfruttamento lavorativo di richiedenti asilo impiegati come cicofattorini (c.d. riders.). Uber Italy aveva infatti mancato di controllare l'attività di reclutamento e gestione dei riders, esercitata in via principale da società di pony express allo scopo incaricate dalla stessa Uber. Il provvedimento, oltre a permettere di puntualizzare alcuni aspetti del reato di sfruttamento lavorativo, stimola una riflessione sul fenomeno del c.d. “caporalato digitale”, nonché sugli strumenti penalistici idonei a contrastarlo, nella ricerca di un equilibrio tra le esigenze della prevenzione e gli interessi socio-economici coinvolti, non ultimo quello all'occupazione (dignitosa) delle vittime.

A. FATTI DI CAUSA E DECISIONE

1. I fatti alla base del provvedimento

Il procedimento di prevenzione nei confronti di Uber Italy s.r.l. è una costola del procedimento che vedeva indagati per il reato di sfruttamento del lavoro (art. 603-bis c.p.) i titolari di due società di *pony express* (*Flash Road City* e *FCR s.r.l.*), di cui Uber si avvaleva, quali *fleet partners*, per il reclutamento e il coordinamento dei ciclofattorini (c.d. *riders*) incaricati del *food delivery*. Queste società – con sede nella periferia milanese, ma operative nelle principali città italiane – gestivano nel complesso l’attività lavorativa di oltre 700 *riders*: manodopera costituita in larghissima prevalenza da richiedenti asilo, provenienti da Paesi interessati da conflitti civili e razziali (Mali, Nigeria, Costa D’Avorio, Gambia, Guinea, Pakistan, Bangladesh), perlopiù dimoranti presso centri di accoglienza temporanei.

I *riders* – disposti a tutto, si dice, «per non veder fallito il sogno migratorio» (p. 8 del decreto) – venivano reclutati in maniera incontrollata (situazione, questa, aggravatasi nel contesto dell’emergenza sanitaria, in corrispondenza di un aumento della domanda) e sottoposti a un regime di sopraffazione retributiva e trattamentale, consistente in pagamenti a cottimo (3 euro a consegna) effettuati a prescindere dalle condizioni di luogo (durata del tragitto) e di tempo (ora notturna, condizioni atmosferiche); richiesta di un numero di prestazioni incompatibile con la tutela delle condizioni fisiche del lavoratore; minacce consistenti nella disattivazione dell’*account* per il mancato assolvimento delle prestazioni richieste; trattenimento delle mance corrisposte dai clienti; detrazioni sulle retribuzioni in caso di mancata accettazione o di cancellazione degli incarichi.; trattenimento delle ritenute di acconto, operate ma non versate.

Le indagini condotte dalla Procura hanno evidenziato che le società di *pony express* – legate da contratti di prestazione tecnologica alla società olandese Uber Portier BV – s’interfacevano, in riferimento alla gestione delle flotte di *riders*, con i quadri di Uber Italy s.r.l.; e che questi ultimi, quali intermediari delle relazioni commerciali tra la società olandese e i suoi *fleet partners*, oltre a conoscere perfettamente la situazione di sfruttamento dei *riders*, contribuivano a determinarla. In particolare, grazie al controllo della piattaforma Uber Eats (da cui le società *partners* erano escluse), non solo concorrevano a stabilire i turni di lavoro, ma gestivano il meccanismo di sanzione “digitale” consistente nel blocco dell’*account* dei *riders* per asseriti comportamenti non conformi.

2. Il provvedimento del Tribunale di Milano

Con il decreto in commento, il Tribunale di Milano, sezione misure di prevenzione, ha accolto la richiesta della Procura di applicazione della misura dell’amministrazione

giudiziaria di cui all'art. 34 d.lgs. n. 159/2011 (c.d. Codice Antimafia) nei confronti di Uber Italy. Anzitutto, i giudici hanno ritenuto integrato il requisito preliminare per l'applicazione della misura, ossia la presenza di elementi idonei a configurare il delitto di cui all'art. 603-bis c.p., data la sussistenza di indizi gravi, precisi e concordanti. Quanto al collegamento tra Uber Italy e l'attività criminosa, quale ulteriore requisito applicativo della misura, i giudici arrivano a qualificare l'attività della società come oggettivamente *agevolatrice* del reato di sfruttamento lavorativo, in favore dei soggetti indagati nel procedimento genetico (i manager delle società *partners*). Tale agevolazione verrebbe in rilievo, si dice, «quantomeno sotto il profilo dell'omesso controllo» dell'attività dei *fleet partners* o di una «grave deficienza organizzativa» (p. 57 del decreto). Tutto questo, peraltro, senza considerare ciò che il provvedimento a più riprese adombra, ossia che i quadri di Uber fossero direttamente coinvolti nello sfruttamento.

B. COMMENTO

1. Lo sfruttamento lavorativo dei migranti su "piattaforma". Mezzi nuovi, vecchi schemi di approfittamento

Tra i fattori che rendono la decisione in commento meritevole d'attenzione, v'è di certo la peculiarità della vicenda sottostante: un paradigmatico caso di "super-sfruttamento urbano", a mezzo di strumenti digitali. Il provvedimento, prima ancora che segnalarsi per il suo interesse giuridico, aggiunge preziosi elementi all'analisi sociologica, che aveva da tempo evidenziato la capacità di adattamento dello sfruttamento del lavoro rispetto ad ambienti e mezzi diversi da quelli suoi tradizionali, attestandone la disposizione a "cambiar pelle" per insinuarsi nei settori più tecnologici del mercato. Del resto, il c.d. capitalismo delle piattaforme, quale manifestazione esemplare della *gig-economy*, rappresenta un terreno ideale, considerata la sua strutturale vocazione a una flessibilità renitente alle tutele lavoristiche (lo dimostrano gli scarsi risultati raggiunti con [il primo CCNL](#) finalizzato a regolare i rapporti di lavoro dei *riders*, firmato solo poche settimane fa e già oggetto di numerose critiche).

Sotto questo punto di vista, il provvedimento – il primo a occuparsi di "caporalato digitale" – riesce a superare, anche grazie a uno sforzo di ricostruzione empirico-fattuale a monte, la principale difficoltà che questa forma di sfruttamento pone rispetto al modello d'incriminazione: l'asserita assenza di un rapporto di lavoro etero-diretto, quale presupposto logico, ancor prima che giuridico, dello sfruttamento.

La fattispecie di cui all'art. 603-bis c.p., nel delineare la soggettività attiva del reato, non ricorre a qualifiche formali rigide (es. la figura datoriale), preferendo invece rivolgersi a «chiunque (...) utilizza, assume o impiega manodopera». Nondimeno, essa incentra la

condotta sull'azione di "sottoporre" i lavoratori a sfruttamento, ciò che presuppone una capacità dell'agente di *imporre* le condizioni di lavoro. Apparentemente tale dato si scontra con le caratteristiche del rapporto di lavoro in questione, conferitegli dall'utilizzo di uno strumentario, anche contrattualistico, peculiare: da un lato, l'inquadramento delle prestazioni lavorative dei *riders* entro lo schema formale della collaborazione *autonoma* (etero-organizzata); dall'altro, la presenza di una *piattaforma* digitale anonima cui si assumono trasferite le funzioni di organizzazione del lavoro.

Ciò nonostante, i giudici – com'è stato fatto notare (A. MERLO, [Sfruttamento dei riders: amministrazione giudiziaria ad Uber per contrastare il "caporalato digitale"](#)) – riescono agilmente a «smascherare la narrazione, propugnata dai più entusiasti sostenitori della *gig economy*, per la quale il lavoratore svolgerebbe le sue prestazioni in piena autonomia e le piattaforme erogherebbero una mera attività di intermediazione con il loro committente, ma resterebbero effettivamente estranee al rapporto di lavoro». E infatti il provvedimento, da un lato, demolisce la «"vulgata" che vede Uber come una informale piattaforma con nessun rapporto con i rider e che si limita a mettere in contatto ristoratori e clienti» (p. 25 del decreto); dall'altro dimostra come l'ingerenza di Uber e delle imprese di *pony express* nell'organizzazione delle prestazioni e dei ritmi lavorativi dei *riders* si scontri con il carattere di supposta autonomia del lavoro, non solo *etero-organizzato*, ma, più in profondità, *etero-diretto*.

Superato questo scoglio, i giudici hanno poi buon gioco a rintracciare gli altri elementi dello sfruttamento lavorativo. Questa vicenda, del resto, dimostra come l'evoluzione delle *forme* del fenomeno-sfruttamento avvenga all'ombra di una invarianza *sostanziale*: i suoi connotati di base continuano a manifestarsi con stupefacente tradizionalismo. Il trasferimento in ambiente tecnologico e terziarizzato non pare insomma aver mutato i tratti criminologici che il caporalato si porta dietro dalle campagne del Meridione, e che la fattispecie penalistica traduce in elementi di *tipicità*.

Anzitutto, per quanto attiene al profilo della *sottoposizione dei lavoratori a condizioni di sfruttamento*, il provvedimento fornisce ampi riscontri delle circostanze che ne costituiscono "indice" ai sensi dell'art. 603-bis, co. 3, segnatamente con riguardo ai numeri 1 (profilo retributivo), 2 (orari e ritmi di lavoro) e 4 (condizioni degradanti di lavoro). Tutti indici, questi, presenti cumulativamente e dotati di una *significatività "forte"*, perciò indubbiamente in grado di marcare – soddisfacendo lo schema di *tipicità dinamica* disegnato dalla fattispecie – la presenza di una condizione di sfruttamento.

In particolare, rispetto all'indice di cui al n. 1, si evidenzia l'erogazione di compensi con modalità (a cottimo) e in quantità (3 euro a consegna) palesemente difformi dai termini di legge (in assenza di un CCNL di riferimento, l'art. 47-*quater*, co. 2, della l. n. 81/2015 prevede che i *riders* non possano essere retribuiti in base alle consegne effettuate e che ai medesimi ldeve essere garantito un compenso minimo orario parametrato ai minimi stabiliti da contratti collettivi nazionali di settori affini o equivalenti). A ciò si aggiunga l'insieme dei

pretestuosi trattenimenti operati sulle retribuzioni a titolo punitivo. Del pari, in riferimento all'indice di cui al n. 2, il provvedimento lueggia come la richiesta del numero di prestazioni fosse incompatibile con una tutela minima delle condizioni fisiche del lavoratore. Infine, quanto all'indice di cui al n. 4, insieme al sistema di interventi punitivi mediante trattenimenti sulla retribuzione, vengono in rilievo meccanismi di degradazione del tutto tradizionali seppure in una nuova veste "digitale": pervasivi metodi di sorveglianza a mezzo piattaforma, accompagnati da continue minacce di disattivazione dell'*account*.

Rispetto, poi, all'elemento dell'*approfittamento dello stato di bisogno* dei lavoratori, i giudici si dedicano a tracciare il profilo delle vittime: come spesso accade, richiedenti asilo, perlopiù dimoranti presso centri di accoglienza temporanei, in situazioni di povertà e di isolamento sociale.

Come già rilevato in [questo blog](#), l'elemento dello stato di bisogno presenta una connaturata indeterminatezza. Per evitare di arenarsi in secche definitorie, la giurisprudenza tende a privilegiare la via della sua immediata concretizzazione, valorizzando le circostanze di fatto che – nel determinare una situazione di complessiva precarietà, in cui vige una drammatica alternativa tra lavorare "sfruttati" e non lavorare – riducono la libertà di scelta dei soggetti, esponendoli agli abusi di chi li recluta o impiega.

La via della concretizzazione pare così aver messo in moto un processo di "estrazione" delle circostanze fattuali idonee a determinare lo stato di bisogno. Tale processo pare a tutti gli effetti corrispondere a una catalogazione, in via ermeneutica, degli *indici* in grado di segnalare la sussistenza di questo elemento (normativamente in-definito); indicizzazione che trova conferma – oltre che nell'analisi socio-criminologica – in alcuni documenti internazionali sul tema (es. [UNODC, Model Law against Trafficking in persons](#)).

Tra gli "indici" che ad oggi godono di maggiore stabilizzazione vi è proprio la condizione di *migrante extracomunitario*. A prescindere dal suo *status* effettivo (richiedente asilo, soggiornante regolare o irregolare), tale condizione non prova ma comunque "indizia" o, se si preferisce, "significa" lo stato di bisogno; questo perché solitamente accompagnata da circostanze di povertà, da difficoltà linguistiche (quale ostacolo fisiologico all'integrazione e alla ricerca d'impiego) e da una complessiva difficoltà esistenziale, particolarmente drammatica nel caso del richiedente asilo. Ebbene, la decisione in commento, nel mettere in relazione la condizione del richiedente asilo con il (risultante) stato di bisogno, da un lato contribuisce a questo processo – ancora in corso – di *indicizzazione*, dall'altro (più o meno consapevolmente) se ne avvale.

Immotivatamente tralasciato appare, invece, il profilo dell' "approfittamento". Un concetto, questo, di difficile profilatura, che la giurisprudenza tende a trascurare a vantaggio del suo presupposto fattuale (lo stato di bisogno). Ma tale non è. La fattispecie ci dice infatti che lo "stato di bisogno" dei lavoratori rileva solo se strumentalizzato, se cioè su di esso l'agente fa attivamente leva per imporre le condizioni di sfruttamento. In questa vicenda non sarebbero mancati gli agganci fattuali per dare consistenza anche al profilo dell'approfittamento, nella

forma di un contegno attivo, distinto dalle condotte che integrano lo sfruttamento. Si poteva, ad esempio, valorizzare l'opera di reclutamento "selettivo" delle società di *pony express*, appositamente indirizzata verso la categoria di soggetti che abbiamo visto. Ma, a ben vedere, anche la stessa minaccia di disattivare l'*account* dei *riders* – pur rilevando già sul piano dello sfruttamento, quale indicatore di condizioni lavorative degradanti – si prestava a essere letta in questo senso, quale condotta esercitata allo scopo di abbonire chi, trovandosi in situazione di vulnerabilità economica e isolamento sociale, di lavorare sulla piattaforma aveva un vitale bisogno. Del resto, come ci ricordano le parole di una *manager* di Uber carpite nel corso di un'intercettazione, era quello «un sistema per disperati». Di nuovo il "digitalismo" nasconde logiche antiche.

2. La filiera dello sfruttamento "digitale": il ruolo di Uber Italy

Il provvedimento getta luce anche sul problema della *irresponsabilità* (a fronte di un grande *potere*) delle società poste al vertice di complesse filiere produttive: società che si presumono schermate dal ricorso all'*outsourcing*, dall'impiego di complessi schemi societari e dalla frammentazione dei centri decisionali, nonché, come nel caso che osserviamo, da meccanismi di *anonimizzazione digitale*. Un problema, questo, che indubbiamente sussiste (specie se riguardato nella sua dimensione transnazionale), ma che sconta anche un certo livello di mistificazione.

La misura dell'amministrazione giudiziaria, disciplinata all'art. 34 del Codice Antimafia, può essere applicata laddove ricorrano "sufficienti indizi" per ritenere che un'impresa sia interessata da *condizionamento mafioso* oppure – come nel caso in esame – che essa *agevoli* l'attività di persone sottoposte a misure di prevenzione o coinvolte in un procedimento penale per una serie di reati-catalogo, tra cui lo sfruttamento del lavoro (art. 603-bis c.p.).

Ciò che si rimprovera a Uber Italy è di aver favorito la commissione dello sfruttamento da parte dei soggetti indagati nel procedimento genetico, afferenti alle società di *pony express* ad essa legate (il legame *contrattuale* era con la società olandese Uber Portier BV, ma l'interazione effettiva avveniva con Uber Italy). In particolare si ritiene che l'*agevolazione* – requisito che i giudici, accedendo alla lettura offerta da un precedente dello stesso Tribunale ([Trib. Milano, Sez. mis. prev., 23 giugno 2016, Nolostand s.p.a.](#)), riconducono al piano della responsabilità colposa – si sia consumata nella forma dell'*omesso controllo* o, comunque, della grave *deficienza organizzativa*. Concetti, questi, che non corrispondono al criterio di ascrizione della responsabilità degli enti ex d.lgs. n. 231/2001, ma che devono essere intesi alla stregua di «violazione di normali regole di prudenza e buona amministrazione imprenditoriale che la stessa società si sia data (magari dotandosi di un codice etico) o che costituiscano norme di comportamento esigibili sul piano della legalità da un soggetto che opera ad un livello medio-alto nel settore degli appalti di opere e/o servizi» (pp. 2-3 del decreto).

Tutto questo consente di evidenziare, allora, come l'apparato penalistico, almeno nell'ambito dei procedimenti di prevenzione, metta a disposizione misure idonee ad attingere gli enti che – pur formalmente estranei al reato – per la posizione rivestita assumono un ruolo di *garanzia* verso i lavoratori impiegati nelle zone periferiche della filiera. Pur trovandoci qui lontani da meccanismi di attribuzione della responsabilità penale in senso stretto, la finalità delle misure di prevenzione pare entrare in risonanza con un più generale obiettivo di *responsabilizzazione*, perseguito in circuiti esterni al diritto penale (pensiamo in particolare alla responsabilità sociale d'impresa) con strumenti (codici etici, bilanci sociali d'impresa) di *(soft)self-regulation*. È vero però che il meccanismo di *responsabilizzazione* si è fermato a Uber Italy, mentre niente è accaduto alla società olandese, anch'essa – a tutta evidenza – implicata nell'omesso controllo (delle società di *pony express* e della stessa Uber Italy, sua intermediaria).

Ciò detto, il provvedimento descrive una situazione ben più grave di quella sufficiente all'applicazione dell'amministrazione giudiziaria. La richiesta della Procura rappresenta come tra i quadri di Uber Italy e gli indagati per sfruttamento vi fosse un rapporto di stretta collaborazione, che si consumava in contatti telefonici, informatici e riunioni dal vivo proprio sul tema dell'organizzazione del lavoro dei *riders*. Non solo, essa mostra come fossero direttamente i quadri di Uber Italy a sanzionare i *riders* e a incidere sui turni lavorativi attraverso la gestione della *piattaforma* (mero "strumento" in mano ai dipendenti Uber e non "attore" neutrale e anonimo, destinatario di funzioni gestionali). Molto più, quindi, di una colposa agevolazione. Tant'è vero che i giudici non possono astenersi dal notare la presenza di «un ulteriore profilo di concorsualità, o quantomeno di attività di favoreggiamento, realizzata dai diversi manager e/o dipendenti della Galassia Uber e segnatamente di Uber Italy s.r.l.» (p. 56 del decreto). L'esternazione non trova però seguito nel provvedimento finale: l'amministrazione giudiziaria, si badi, ha come unico presupposto *negativo* proprio l'assenza di un coinvolgimento diretto dell'imprenditore nelle attività criminali, fungendo quest'ultimo da presupposto per l'applicazione della più grave misura della confisca. Sorgono allora due osservazioni.

Sul piano generale, il provvedimento documenta come un'accurata attività d'indagine possa evidenziare il diretto coinvolgimento negli sfruttamenti, perpetrati nei livelli terminali della filiera produttiva, di soggetti appartenenti ai livelli superiori; e questo secondo modalità di partecipazione "classica" al reato, quale quella concorsuale. Il che consente, data la posizione di intraneità degli agenti, di attivare meccanismi di responsabilità diretta dell'ente (ai sensi del d.lgs. 231/2001), e, sul piano delle misure di prevenzione, di applicare il più pervasivo strumento della confisca. Ciò non vuol dire che sia sempre così, potendo ben darsi situazioni di effettiva estraneità al reato – nei termini propri della disciplina del concorso di persone nel reato – dei soggetti appartenenti alla sfera "alta" della catena; tuttavia, almeno in certi casi, il *limite* alla responsabilizzazione non è *normativo*, bensì *empirico-fattuale*.

Ci si può allora domandare perché in questo caso non si sia valorizzato il diretto coinvolgimento dei quadri di Uber Italy nel reato di sfruttamento del lavoro. Una prima

ragione, di ordine tecnico, è data dalla cronologia del procedimento. La richiesta di applicazione della misura di prevenzione – per definizione improntata a canoni di *tempestività* – era stata presentata in una fase ancora preliminare delle indagini; indagini diramatesi a partire dalle società di *pony express* e non giunte, al tempo, ad approfondire la posizione dei vertici di Uber (non ancora iscritti al registro degli indagati). Di pochi giorni fa è però la [notizia](#) della chiusura delle indagini e dell'iscrizione al registro degli indagati di una manager di Uber Italy (a titolo di concorso nel reato di sfruttamento del lavoro), nonché dell'apertura di un separato procedimento “231” nei confronti della società.

Non è però difficile immaginare che sullo sfondo si agitino ragioni più profonde, che hanno a che vedere con valutazioni in punto di *sostenibilità* dell'intervento penale, ossia dell'impatto socio-economico dello stesso. Valorizzare, già nell'ambito dell'intervento preventivo, quel tipo di coinvolgimento avrebbe infatti implicato l'attivazione di misure – quali il sequestro e la confisca – che, oltre a comportare una grave limitazione della libertà d'impresa, avrebbero ostacolato l'attività della società, con gravi ricadute dirette e indirette: sul piano occupazionale, della fruizione dei servizi, sul piano, infine, della riduzione, se non dell'azzeramento, del valore dell'attività d'impresa. Queste ricadute potevano essere evitate mantenendo una prospettiva solo *collaterale*, che autorizzasse l'impiego di misure meno invasive e più flessibili, senza per questo abdicare agli obiettivi penal-preventivi.

3. Prevenzione dello sfruttamento lavorativo e salvaguardia dell'impresa: l'amministrazione giudiziaria “soft”

Quella appena svolta è soltanto una delle possibili ipotesi ricostruttive (tuttavia avvalorata dal fatto che, a quel che consta, neppure le società di *pony express* sono state interessate da provvedimento di sequestro). Del resto, se vogliamo vedere applicato quel ragionamento di *sostenibilità* sopra evocato, è sufficiente concentrarsi sulle *modalità* con cui la misura dell'*amministrazione giudiziaria* viene adottata.

L'*amministrazione giudiziaria*, pensata per i casi di più intensa contiguità criminale (ossia di agevolazione *non occasionale*), è una misura penetrante, prevedendo *normalmente* un esproprio gestorio, pur selettivo e limitato nel tempo. L'esproprio comporta che, da quel momento in poi, sia l'amministratore giudiziario – immesso nel possesso dei beni e chiamato a esercitare i poteri degli organi di amministrazione e degli altri organi sociali – a gestire l'azienda. Un compito, questo, assai complesso in società di grandi dimensioni e operanti in settori ad alta specializzazione tecnologica come Uber, e perciò esposto a elevate probabilità di insuccesso. Per un intervento più contenuto, senza *impossessamento* e fondato su misure di mera “vigilanza prescrittiva”, il Codice Antimafia appronta, all'art. 34-bis, un diverso istituto, quello del commissariamento giudiziario, applicabile tuttavia nei soli casi di agevolazione meramente *occasionale*. Nel caso di Uber Italy quest'ultimo requisito non appariva però soddisfatto, essendo l'agevolazione contraddistinta da *continuità*.

Tuttavia, i giudici milanesi – come già in un altro noto caso di sfruttamento lavorativo “intermediato” da terze società addette al reclutamento della manodopera ([Trib. Milano, Sez. mis. prev., decreto 7 maggio 2019, n. 59, Ceva Logistics Italia s.r.l](#)) – hanno sfruttato i margini di elasticità lasciati dal dato normativo (l’art. 34 utilizza infatti un linguaggio non prescrittivo) per reinterpretare l’istituto in modo massimamente conservativo. Escludendo l’esproprio della compagine societaria, hanno elaborato un modello di accompagnamento *soft* dell’azienda, con misure di adeguamento legalitario, prima fra tutte la revisione dei rapporti di lavoro dei *riders*, da attuarsi in collaborazione con l’amministrazione giudiziaria. I giudici approntano poi un *presidio* di tipo *ingiunzionale*, riservandosi di espandere i contenuti della misura fino al totale impossessamento in caso di mancata collaborazione da parte degli organi amministrativi.

A spingere verso questa soluzione “conservativa” vi sono, anzitutto, considerazioni relative alla *proporzionalità* della misura: non tanto e non solo in termini di commisurazione della stessa alla *gravità dei fatti*, bensì – secondo le indicazioni fornite dalla stessa Corte Costituzionale ([Corte Cost., 24 gennaio 2019, n. 24](#)) – in termini di adeguatezza *minima* rispetto agli obiettivi di prevenzione dei reati e di ri-legalizzazione societaria. Vi sono però anche considerazioni in punto di *sostenibilità*: l’assunzione in seno all’amministrazione giudiziaria del normale svolgimento dell’attività gestionale d’impresa, «con trasferimento da professionalità tipiche a professionalità nuove e magari non perfettamente allineate con il settore di mercato» appare sconsigliata, si dice, «in termini di rischio e nella prospettiva della salvaguardia occupazionale» (p. 58 del decreto). Insomma, una ricerca del miglior equilibrio tra esigenze diverse, ma non necessariamente contrapposte; a tutto beneficio della coerenza dell’intervento penale che, altrimenti operando, per sottrarre i migranti allo sfruttamento, li avrebbe probabilmente condannati alla strada.

C. APPROFONDIMENTI

Per consultare il testo della decisione :

[Trib. Milano, Sez. mis. prev., decreto 28 maggio 2020, n. 9, Uber Italy s.r.l.](#)

Giurisprudenza :

- [Trib. Milano, Sez. mis. prev., decreto 7 maggio 2019, n. 59, Ceva Logistics Italia s.r.l.](#)
- [Trib. Milano, Sez. mis. prev., 23 giugno 2016, Nolostand s.p.a.](#)
- [Corte Cost., 24 gennaio 2019, n. 24](#)

Dottrina :

- A. DI MARTINO, *Sfruttamento del lavoro. Il valore del contesto nella definizione del reato*, Bologna, 2020.
- ID., [Stato di bisogno o condizione di vulnerabilità tra sfruttamento lavorativo, tratta e schiavitù. Contenuti e metodi fra diritto nazionale e orizzonti internazionale](#), in *Arch. Pen.*, 1/2019.
- C. CROUCH, *Se il lavoro si fa gig*, trad. it., Bologna, 2019.
- M. GALLI, [Sfruttamento del lavoro e "stato di bisogno" legato alla condizione di straniero](#), ADiM Blog, Osservatorio della Giurisprudenza, maggio 2020.
- F. MARTELLONI, [CCNL Assodeliry-UGL: una buca sulla strada dei diritti dei rider](#), in [www.questionegiustizia.it](#), 22 ottobre 2020.
- A. MERLO, [Sfruttamento dei riders: amministrazione giudiziaria ad Uber per contrastare il "caporalato digitale"](#), in [www.sistemapenale.it](#), 2 giugno 2020.
- ID., [Il contrasto al "caporalato grigio" tra prevenzione e repressione. Note a margine di Trib. Milano, Sez. mis. prev., decreto 7 maggio 2019, n. 59, Pres. Roia, Ceva Logistics Italia s.r.l.](#), in *Dir. pen. cont.*, 27 giugno 2019.
- V. TORRE, *Destutturazione del mercato del lavoro e frammentazione decisionale: i nodi problematici del diritto penale*, in [www.questionegiustizia.it](#), 24 giugno 2020.
- P. TULLINI, *L'economia delle piattaforme e le sfide del diritto del lavoro*, in *Ec. soc. reg.*, 2018, pp. 36 ss.
- A. VIOLANTE, *Super-sfruttamento in ambiente urbano. Lo stato dell'arte*, in *Aa.Vv., Quasi schiavi. Paraschiavismo e super-sfruttamento nel mercato del lavoro del XXI secolo*, a cura di E. Nucifora, Santarcangelo di Romagna, 2014, pp. 19 ss.

Ulteriori atti e materiali :

- ["Uber, chiusa l'indagine per caporalato su rider"](#), in [Ilfattoquotidiano.it](#), 12 ottobre 2020.

Per citare questo contributo: M. GALLI, "Un sistema per disperati". *Migranti, sfruttamento lavorativo "digitale" e strumenti penali*, ADiM Blog, Osservatorio della Giurisprudenza, ottobre 2020.