



LaBoUR & Law Issues
Rights | Identity | Rules | Equality

**La piattaforma dello spazio-tempo.
Appunti per una teoria della relatività organizzativa**

MARCO MARRONE
Università del Salento

vol. 8, no. 1, 2022

ISSN: 2421-2695





LaBoUR & Law Issues
Rights | Identity | Rules | Equality

La piattaforma dello spazio-tempo. Appunti per una teoria della relatività organizzativa

MARCO MARRONE

Università del Salento

Ricercatore in Sociologia economica e del Lavoro

marco.marrone@unisalento.it

ABSTRACT

This contribution looks at the organizational innovations introduced by digital platforms from a broader reflection, which is positioning them within the historical depth necessary to understand their underlying logic. From this perspective, they emerge not simply as the outcome of the new potentials offered by digital technologies, but as the result of more articulated social dynamics. In tracing the evolutions of the various organizational models that have taken place in the industrial sphere (from Fordism to network capitalism to the rise of digital platforms) what will be highlighted is how these transformations respond to social and political logics having the same goal: the control of labor. Thus, digital platforms appear as the final piece of these transformations, capable of a disruption of space/time coordinates of production that while on one hand allow them to emerge as leader in the global market, on the other provides them increasingly pervasive and effective labor disciplining devices. Despite this, platforms do not appear to be the sole owners of their destiny. The most recent transformations underscore how the mobilization experiences we have seen rising from riders and drivers are succeeding in affecting both the formal dimension of law and the organizational substance of platforms.

Keywords: Digital Platforms; organizational models; labor organization; labor rights.

<https://doi.org/10.6092/issn2421-2695/15101>

La piattaforma dello spazio-tempo.

Appunti per una teoria della relatività organizzativa

SOMMARIO: 1. Introduzione. – 2. Il fordismo come eccezione. Ascesa, egemonia e crisi dell'organizzazione "scientifica" del lavoro. – 3. La transizione post-fordista e il capitalismo reticolare. – 4. L'ascesa delle piattaforme. Una rivoluzione tecnologica? – 5. Le lotte dei *rider* e la contesa organizzativa. – 6. Conclusioni.

1. Introduzione

Quando Albert Einstein nel 1915 presentò la sua teoria della Relatività generale, l'intero mondo accademico restò sconvolto dalla sua scoperta rivoluzionaria. La teoria che fece guadagnare il Nobel al fisico tedesco sosteneva come le coordinate spazio-temporali non fossero uno standard valido ovunque nell'universo, ma siano dimensioni soggette all'influenza del comportamento di altri fattori quali, ad esempio, la massa, l'energia e l'accelerazione della materia⁽¹⁾. Lo stesso sembra accadere con la crescente diffusione delle piattaforme nella società, in grado di consegnarci qualsiasi prodotto in pochi minuti, di farci conversare con affetti che si trovano a migliaia di km di distanza, o persino poter frequentare un corso universitario senza dover uscire di casa. Una rivoluzione tecnologica, resa ancora più evidente dagli effetti della pandemia da Covid-19, che appunto riconfigura il modo attraverso cui operiamo nello spazio-tempo, trasformando radicalmente tanto l'economia, quanto la società nel suo complesso⁽²⁾. Un cambiamento che diviene ancora più evidente se guardiamo al lavoro, ambito in cui le tecnologie digitali più che realizzare la sua *fine* attraverso l'automazione, appaiono orientate verso una profonda trasformazione di molte delle sue caratteristiche fondamentali, quali proprio le coordinate spazio-temporali entro il quale si esprime la sua organizzazione⁽³⁾. Un salto di paradigma che, particolarmente agli occhi degli operatori del diritto, rende il lavoro sempre più opaco e sfuggente, aprendo a controversie che interrogano i pilastri sul quale si fonda la concezione stessa di lavoro⁽⁴⁾.

Eppure, mentre da un lato le piattaforme sembrano riuscire a «penetrare nel cuore della società»⁽⁵⁾, estendendo la pervasività delle sue logiche di funzionamento in ogni ambito e settore, dall'altro le loro contraddizioni hanno fornito il terreno sul quale

(1) H.A. Lorentz - A. Einstein – H. Minkowski – H. Weyl, *The Principle of Relativity. A collection of original memories on the special and general theory of relativity*, Dover, 1952.

(2) J. van Dijck- T. Poell – M. de Waal, M., *The Platform Society. Public values in a connective world*, Oxford University Press, 2018.

(3) A. Casilli, *Schiavi del clic. Perché lavoriamo tutti per il nuovo capitalismo?* Feltrinelli, 2020.

(4) U. Huws, *Reinventing the Welfare State: Digital Platforms and Public Policies*, Pluto Press, 2020; F. Chicchi, *Beyond the 'salary institution': on the 'society of performance' and the platformisation of the employment relationship*, *Work Organisation Labour & Globalisation*, 2020, 14(1), 15-31.

(5) J. van Dijck – T. Poell – M. de Waal, *op. cit.*

il movimento sindacale ha trovato nuova linfa vitale⁽⁶⁾. Per comprendere come ciò sia stato possibile, è importante sottolineare come tali trasformazioni non sono avvenute nel vuoto, né tantomeno essere possono essere ricondotte alle sole conseguenze dell'innovazione tecnologica. Piuttosto, le tendenze espresse dal *capitalismo di piattaforma* rappresentano la frontiera di trasformazioni che da tempo caratterizzano il nesso tra “fabbrica e società”, ossia la capacità dei modelli di organizzazione della produzione di influenzare la società e viceversa⁽⁷⁾. In quest'ottica, le piattaforme rappresentano una specifica “congiuntura” di questo nesso, in grado di affermarsi a seguito di processi sociali, economici e politici di più lunga durata⁽⁸⁾ che vanno analizzati in profondità per comprenderne i possibili sviluppi futuri.

In primo luogo, però, ciò vuol anche dire che per quanto le piattaforme appaiono sempre più le protagoniste dello scenario economico e sociale, esse non sono le sole padrone del loro destino⁽⁹⁾. Al pari di quanto è accaduto per i precedenti assetti organizzativi, il futuro delle piattaforme appare tutt'altro che immune dall'impatto delle mobilitazioni lotte dei lavoratori e della loro capacità di incidere sulle trasformazioni del diritto e della società⁽¹⁰⁾. Detto in altri termini, le trasformazioni che vediamo nell'ambito di piattaforme come Amazon, Gorillaz o Deliveroo mettono in evidenza una relatività che non solo smentisce l'immaginario della natura “tecnica” e “scientifica” dell'organizzazione della produzione, ma vede le piattaforme al centro di una contesa che ha per oggetto proprio le coordinate spazio-temporali nel quale essa avviene.

Obiettivo di questo articolo è quindi quello di posizionare le trasformazioni apportate dalle piattaforme nelle coordinate spazio-temporali della produzione, posizionandole all'interno della profondità storica necessaria a comprendere la loro portata. In particolare, verrà sottolineato come le varie configurazioni spazio-temporali della produzione che si sono susseguite nelle diverse fasi del capitalismo mettono in evidenza come l'organizzazione sia non solo una dimensione relativa, dunque trasformabile, ma - a discapito delle narrazioni sulla flessibilità e sulla fine della subordinazione - resti uno dei principali campi di tensione entro il quale il conflitto tra Capitale e lavoro va sempre più esprimendosi. Tale prospettiva verrà quindi affrontata ripercorrendo l'ascesa, l'egemonia e, infine, la crisi del fordismo, ma anche di quelle tendenze che vengono qui definite “transazioni postfordiste”. In questa prospettiva, le piattaforme diventano le protagoniste di un generale processo di *piattaformizzazione* dell'economia e della società che se da un lato prolunga le trasformazioni composite e

⁽⁶⁾ H. Heiland, *Workers' Voice in Platform Labour*, Hans-Böckler-Stiftung, 2020; M. Marrone, *Rights Against the Machines. Il lavoro digitale e le lotte dei rider*, Mimesis, 2021.; J. Woodcock, *The Fights Against Platform Capitalism: An inquiry into the Global Struggles of the Gig Economy*, University of Westminster Press, 2021.

⁽⁷⁾ M. Tronti, M. (1971). *Operai e Capitale*, Giulio Einaudi, 1971.

⁽⁸⁾ J. Peck – R. Philips, *The platform conjuncture*, *Sociologica*, 2020, 14(3), 73-99.

⁽⁹⁾ G. Davis – S.D. Shibulal, *Taming platform capitalism to meet human needs* in S. Rangan, *Capitalism Beyond Mutuality? Perspectives Integrating Philosophy and Social Science*, Oxford University Press, 2018, 207-226.

⁽¹⁰⁾ J. Woodcock, *op. cit.*

variegata che abbiamo visto nel corso degli ultimi 30 anni, dall'altro tenta di assolvere anche alla loro crisi, manifestatasi con il crack finanziario del 2008 e con il decennio di austerità che ne ha avuto seguito. In questo contesto, le piattaforme sono state in grado di presentarsi – come emerge in modo evidente nelle narrazioni della *sharing economy* – come coloro in grado di apportare quelle “rivoluzioni” necessarie a superare i blocchi imposti dalla crisi. Una centralità che, nello scenario pandemico, abbiamo visto configurarsi sempre di più al punto di arrivare a guardare alle piattaforme non più soltanto come un modello di *business*, ma come infrastrutture attorno al quale l'economia e la società si va riorganizzando nel tentativo di superare le conseguenze dell'emergenza sanitaria. Tuttavia, come mostrano i successi delle lotte dei rider e degli altri lavoratori digitali di questi ultimi anni, anche se ci possono apparire sempre più forti ed egemoni, esse non restano però le uniche padrone del loro destino.

2. Il fordismo come eccezione. Ascesa, egemonia e crisi dell'organizzazione “scientifica” del lavoro

Se volessimo attribuire alla sociologia del lavoro una data di nascita esatta, questa non potrebbe che essere il 27 Settembre 1908, in cui dalle linee di montaggio della fabbrica di Henry Ford a Detroit venne prodotta *Lizzie*, la prima Ford T – disponibile solo di colore nero – destinata al mercato di massa americano. L'autovettura di Ford, infatti, sarà destinata a cambiare non solo le abitudini di vita della classe media, ma anche il modo di concepire il lavoro, l'economia e - secondo le letture più critiche - l'intera società che apparirà sempre più influenzata da ciò che accade all'interno delle linee di montaggio della fabbrica⁽¹¹⁾. Come osserva Castel⁽¹²⁾, è questo un punto di svolta decisivo anche per l'ascesa della figura del “salariato”, termine con cui il sociologo francese indica tutti coloro che si trovano in una condizione di subordinazione o ad essa assimilabile, ma che ha avuto bisogno di secoli di lotte e sofferenza prima di poter arrivare «ad imprimere dappertutto il suo marchio».

Naturalmente, è in questo periodo che prende forma anche il corpo dei diritti che avvolge e definisce la condizione del salario. In uno scenario in cui l'egemonia fordista sembrava segnare l'apice di uno sviluppo lineare, questa è andata imponendosi anche come la “norma” attorno al quale disegnare diritti e doveri⁽¹³⁾. Eppure, non è sempre stato così. Anzi, come osservano Neilson e Rossiter⁽¹⁴⁾, se posizioniamo il fordismo in coordinate temporali e spaziali più ampie, esso si presenta piuttosto come un'eccezione frutto, non in ultimo, proprio del momento storico e del contesto

⁽¹¹⁾ B. Settis, *Fordismi. Storia politica della produzione di massa*. Bologna: Il Mulino, 2016.

⁽¹²⁾ R. Castel, *La metamorfosi della questione sociale. Una cronaca del salario*, Sellino, 2007.

⁽¹³⁾ M. Bernstein, *Turbulent Years: A History of the American Worker 1933–1941*, MA: Houghton Mifflin, 1969.

⁽¹⁴⁾ B. Neilson – N. Rossiter, *Prearity as a political concept, or, Fordism as exception. Theory, Culture & Society*, 2008, 25(7-8), 51-72.

geografico nel quale trova origine. Fuori da quei confini la condizione dei lavoratori è ben diversa e non ha mai smesso di presentare quei tratti di povertà, fragilità e insicurezza che caratterizzano il lavoro nel sistema capitalista. In questa prospettiva, la progressiva perdita di efficacia delle forme tradizionali del lavoro che sperimentiamo nella zona nordatlantica mostra tutta l'infondatezza di una concezione lineare del diritto del lavoro. Come osservano Breman e Van Der Linden⁽¹⁵⁾, a differenza delle previsioni degli economisti classici sulla scomparsa delle condizioni informali di lavoro a seguito dell'espansione globale del capitalismo: «non è il resto del mondo ad adeguarsi ai canoni occidentali, ma sta accadendo il contrario». Tanto la precarizzazione del lavoro che ormai da circa un trentennio caratterizza il mercato del lavoro, quanto le condizioni di sfruttamento che più recentemente sono state messe in mostra nell'ambito delle piattaforme digitali, evidenziano infatti come i confini tra la dimensione formale e informale del lavoro si presentino sempre più sfumati e sovrapposti. Questo ci consente quindi non solo di posizionare la questione delle trasformazioni organizzative e delle sue conseguenze nella profondità storica e teorica che gli compete, ma anche di interrogarci sui fattori che hanno reso possibile l'*eccezione* fordista. Ciò non tanto per poterla ripetere – in questo senso è opportuno sgomberare il campo da qualsiasi nostalgismo – ma per poter mettere a nudo il ruolo decisivo giocato dalla combinazione di fattori economici, sociali e politici che si sono espressi dentro e fuori le linee di montaggio di Ford nel rendere possibile la sua organizzazione “scientifica” del lavoro⁽¹⁶⁾.

Le fabbriche di Ford, come è noto, si distinguevano dalle altre anzitutto per le generose retribuzioni di 5\$ orari, compenso di molto superiore alla media di quel periodo. Queste, infatti, avrebbero dovuto consentire agli stessi operai di Ford la possibilità di riuscire, con i propri risparmi, ad acquistare le stesse autovetture che producevano⁽¹⁷⁾. Tali benefici, però, comportavano un costo: quello di esporsi alla rigida disciplina di fabbrica, ispirata ai principi della “divisione scientifica” del lavoro di Taylor⁽¹⁸⁾. Non solo, Ford nutre un interesse quasi ossessivo nel comprendere come condizionare i comportamenti dei suoi lavoratori anche fuori dai confini della fabbrica. A questo fine, nel 1913, fonda il *Sociological Department of the Ford Motor Company* nel 1913, garantendo assistenza finanziaria a tutti coloro che si sottoponevano al programma di ricerca⁽¹⁹⁾. Così, in cambio di una garanzia monetaria, i salariati di Ford si trovano a doversi confrontare con un regime lavorativo basato sulla disciplina dei lavoratori e sui livelli più alti possibili di standardizzazione della produzione. Ogni singolo movimento svolto dagli operai in linea di montaggio doveva essere “scientificamente”

⁽¹⁵⁾ J. Breman – M. van der Linden, *Informalizing the Economy: The Return of the Social Question at a Global Level, Development and Change*, 2014, 0(00), 1-21.

⁽¹⁶⁾ B. Settis, *op. cit.*

⁽¹⁷⁾ B. Settis, *op. cit.*

⁽¹⁸⁾ F.W. Taylor, *Scientific Management*, Routledge, 2004.

⁽¹⁹⁾ F. Gambino, *A Critique of the Fordism of the Regulation School*, *The Commoner*, 2007, 12, 39-62.

predeterminato, espellendo ogni spirito di iniziativa dei lavoratori i quali vengono così ridotti a semplici appendici biologiche delle macchine⁽²⁰⁾. Ad assicurare l'adesione dei lavoratori a una disciplina così stringente non bastava però la frequente presenza di Henry Ford tra le linee di produzione – magnificamente testimoniata dal *Detroit Industrial Murales* dipinto da Diego Rivera negli anni '30 - ma era necessario trovare le chiavi necessarie ad assicurare l'obbedienza della sua forza lavoro.

In primo luogo, un ruolo decisivo veniva svolto nella stessa dimensione di fabbrica, in grado di contenere non solo tutto il materiale necessario alla produzione, conservato in quelli che erano gli ampi magazzini delle fabbriche di Ford, ma anche di concentrare i lavoratori in un unico luogo, elemento fondamentale del controllo del lavoro di matrice fordista⁽²¹⁾. A divenire l'elemento più rappresentativo della disciplina fordista del lavoro è però la figura del cronometrista, il cui compito era quello di calcolare il tempo impiegato dagli operai per svolgere ognuno dei gesti che compongono il suo mansionario⁽²²⁾. Tempi più lunghi di quelli previsti possono comportare per l'operaio una sanzione disciplinare, mentre tempi più brevi volevano dire che era necessario elaborare nuove modalità operative per incrementare la produttività dell'operaio. Il tempo, infatti, è per Ford una risorsa particolarmente preziosa, e non solo per riuscire ad ottenere il governo del lavoro. Data la crescente domanda di autovetture, questo è l'unico ostacolo nell'accumulare una ricchezza che sembra infinita agli occhi dell'imprenditore americano.

La tenuta di questa disciplina è però garantita non solo dalle logiche della catena di montaggio, ma un ruolo decisivo viene svolto anche da ciò che accade fuori dalle fabbriche. Come osserva già Marx, a rendere possibile il capitalismo è una fase "originaria" della sua accumulazione che annovera come presupposto «la separazione tra i lavoratori e i mezzi di produzione»⁽²³⁾. Grazie a questo processo, di natura «non idillica», il Capitale non solo si dota delle risorse necessarie alla produzione, ma definisce anche le basi sociali, ossia un differenziale di potere, necessaria a rendere possibile il comando sul lavoro. Prende così forma un particolare rapporto sociale reso possibile da un uso del «potere dello Stato» finalizzato a stabilire quelle condizioni necessarie a «mantenere l'operaio stesso in una condizione di dipendenza»⁽²⁴⁾. Se questo è ciò che accade nella fase originaria, la capacità che ha consentito all'accumulazione capitalista di affermarsi è quella di riprodurre e approfondire continuamente questo rapporto grazie al funzionamento delle sue stesse «leggi di produzione». In questa prospettiva, la forza del fordismo sta proprio nell'aver determinato leggi di produzione particolarmente efficaci nel consentire tanto il comando del Capitale sul lavoro, quanto il grado di

⁽²⁰⁾ H. Braverman, *Labor and monopoly capital. The degradation of work in the twentieth century*, NYU Press, 1979.

⁽²¹⁾ P. Thompson, *The capitalist labour process: Concepts and connections*, *Capital & Class*, 2010, 34(1), 7-14.

⁽²²⁾ B. Coriat, *La Fabbrica e il cronometro: saggio sulla produzione di massa*, Feltrinelli, 1979.

⁽²³⁾ K. Marx, *Il Capitale. Libro I*, Editori Riuniti, 1970, 779.

⁽²⁴⁾ K. Marx, *op. cit.*, 778-805.

dipendenza necessario a renderlo possibile. Tuttavia, ciò non avviene più nella forma “non idillica”, ma grazie alla costruzione di un nesso tra lavoro salariato e esercizio della cittadinanza. Se, da un lato, questo ha consentito alla massa di salariati di raggiungere una sfera di diritti garantiti, soprattutto a seguito della seconda guerra mondiale, dal Welfare State, dall’altro la possibilità di godere di tale protezione appare vincolata alla disponibilità dei lavoratori di accettare la disciplina della fabbrica fordista⁽²⁵⁾. Detto in altri termini, le ragioni dell’ascesa della fabbrica fordista non vanno ricercate soltanto nella capacità di imporsi sul mercato e di dominarlo, ossia nell’efficacia della divisione “scientifica” del lavoro ereditata da Taylor, ma anche nella capacità di incontrare consenso sociale. Ciò grazie ad un compromesso che se da un lato pretendeva il monopolio del comando sul tempo e lo spazio della prestazione lavorativa da parte del Capitale, dall’altro esso garantiva una logica distributiva che, per la prima volta nella Storia, consentiva al lavoro salariato di raggiungere non solo una dignità sociale, ma anche una cittadinanza politica⁽²⁶⁾.

3. La transizione post-fordista e il capitalismo reticolare

È proprio la centralità sociale e politica, oltre che economica, del lavoro salariato a svolgere un ruolo decisivo nel determinare la crisi irreversibile del paradigma fordista. Le prerogative raggiunte dal lavoro salariato, infatti, non esauriscono la spinta conflittuale mostrata dalla classe operaia fino a quel momento, ma al contrario finiscono con il rafforzarla, determinando così quelle condizioni necessarie a stimolare cicli di mobilitazione come quello che caratterizza il biennio ’68-’69⁽²⁷⁾. Quello che queste lotte mettono in luce, infatti, è come ad essere al centro delle rivendicazioni dei lavoratori non è la componente salariale o una qualche rivendicazione immediatamente traducibile in nuovi diritti, ma una soggettività espressa dalla classe operaia difficilmente monetizzabile. Detto in altri termini, come afferma Pizzorno⁽²⁸⁾, le lotte dei lavoratori in quel biennio rappresentano una lotta per il riconoscimento della centralità politica e sociale assunta dal lavoro salariato nella figura dell’operaio massa e, proprio per questo motivo, difficilmente ricomponibile all’interno di una dimensione puramente formale. È questo un punto centrale per comprendere non solo la natura di quelle lotte, ma anche perché, nel momento in cui viene approvato lo statuto dei lavoratori, larga parte del mondo operaio, così come il PCI che in parlamento scelse di astenersi, mostrò timidezza

⁽²⁵⁾ S. Mezzadra, *Introduzione* in T. Marshall, *Cittadinanza e classe sociale*. Edizioni Laterza, 2002.

⁽²⁶⁾ B. Settis, *op. cit.*

⁽²⁷⁾ L. Boltanski – E. Chiapello, *Il Nuovo Spirito del Capitalismo*, Mimesis, 2014.

⁽²⁸⁾ A. Pizzorno, *Scambio politico e identità collettiva nel conflitto di classe*, *Rivista Italiana di Scienza Politica*, 1977, 165-198.

di fronte a un testo che, per quanto avanzato, non si poneva all'altezza della sfida posta dai lavoratori nei consigli di fabbrica⁽²⁹⁾.

Nella chiave analitica offerta da Boltanski e Chiapello⁽³⁰⁾, quel ciclo di lotte riesce quindi a sommare la critica sociale, ossia il desiderio di una condizione di emancipazione sociale, con quella che gli autori definiscono come «artistica». In questa seconda declinazione, ad essere oggetto della critica dei lavoratori non sono tanto le disuguaglianze che il capitalismo tende continuamente a riprodurre, bensì la natura gerarchica del suo comando che, come sottolineato in precedenza, trova nella disciplina fordista il suo apice. Non basta più, quindi, contenere il tentativo di espansione del capitalismo rivendicato nelle lotte per l'orario lavorativo di 8 ore che avevano caratterizzato all'inizio del secolo⁽³¹⁾. Se al centro dell'ordine capitalista si trova il nesso tra fabbrica e società, si intravede nel conflitto sull'organizzazione del lavoro e nella sua democratizzazione la leva fondamentale attraverso cui trasformare l'intera società.

La reazione del capitalismo a questa spinta, ancora una volta, è quella di adattarsi, trasformando la critica nella base attraverso cui dar vita a un nuovo paradigma che, nella lettura di Boltanski e Chiapello è quella del capitalismo reticolare⁽³²⁾. Con questo termine i sociologi francesi vanno ad indicare un modello di organizzazione del lavoro differente da quello dell'azienda verticale fordista, in grado di concentrare nel medesimo spazio produttivo risorse, competenze e forza lavoro, ma una rete produttiva composta da nodi in grado di svolgere in maniera più o meno autonoma parti del processo produttivo⁽³³⁾. Un modello di organizzazione della produzione che invece delle rigidità della standardizzazione fordista, fa della flessibilità e dell'organizzazione *snella* - ossia un flusso sempre teso in grado di reagire con rapidità agli imprevisti della produzione così come alle trasformazioni di mercato - il suo punto di forza.

L'ascesa del capitalismo reticolare può essere quindi compresa soltanto a partire dalla crisi irreversibile del fordismo, consumatasi in tutto il nordatlantico tra la seconda metà degli anni '70 e la prima degli anni '80⁽³⁴⁾. In questa finestra temporale assistiamo da un lato alla ricerca di contesti meno conflittuali verso i quali diffondere i principi dell'organizzazione "scientifica" del lavoro⁽³⁵⁾, quali soprattutto Asia e America Latina; dall'altro lato, cioè nei luoghi in cui essa è ormai giunta in una sua crisi irreversibile, ad un complesso di tendenze e processi difficili da sintetizzare – come indicato dall'ambiguità del prefisso *post* volto più che altro a sottolineare le discontinuità con il passato che le determinanti del presente – accumulato dal tentativo di smantellare la

⁽²⁹⁾ B. Settis, *L'attualità dello Statuto dei lavoratori cinquant'anni dopo*, Il Mulino, 2020, 891-901.

⁽³⁰⁾ L. Boltanski – E. Chiapello, *op. cit.*

⁽³¹⁾ D. Montgomery, *Workers' control in America: studies in the history of work, technology, and labor struggles*, Cambridge University Press, 1979.

⁽³²⁾ A. Pizzorno - E. Reyneri – M. Regini – I. Regalia, *Lotte operaie e sindacato : il ciclo 1968-1972 in Italia*, Il Mulino, 1978.

⁽³³⁾ V. Doellgast - I. Greer, *Vertical Disintegration and the Disorganization of German Industrial Relations*, *British Journal of industrial relations*, 2007, 45(1), 55-76.

⁽³⁴⁾ B. Trentin, *La città del lavoro*, Feltrinelli, 1997.

⁽³⁵⁾ M. Piore – C. Sabel, *The Second Industrial Divide*, Basic Books, 1984.

figura del lavoro salariato⁽³⁶⁾. In primo luogo, attraverso una crescente centralità assunta dalle componenti immateriali della produzione a discapito di quelli più prettamente materiali⁽³⁷⁾. Più che una de-industrializzazione, infatti, tra le tendenze espresse nell'ambito del *postfordismo* vi è quella di esternalizzare soltanto le parti più *labour intensive* e marginali del processo produttivo, mantenendo nei confini occidentali invece quella parte – solitamente legate alle componenti cognitive della progettazione, design, gestione commerciale, ecc... - che consentono di mantenere il governo della produzione⁽³⁸⁾. Così, come messo in evidenza da Harrison⁽³⁹⁾, quello a cui assistiamo è un processo allo stesso tempo di frammentazione e di centralizzazione, nel quale proprio mentre la produzione va distribuendosi geograficamente, prende forma un centro di potere sempre più influente nei confronti delle logiche organizzative della produzione mondiale.

All'interno delle linee di montaggio vediamo invece diffondersi i principi del *just in time*, una logica organizzativa proveniente dalla giapponese Toyota, radicalmente differente da quelle impiegata nelle fabbriche americane di Ford. Al centro di questo modello la volontà da un lato a ridurre il più possibile sprechi e tempi morti⁽⁴⁰⁾; dall'altro di valorizzare la discrezionalità e la flessibilità dei lavoratori grazie anche a “giochi di produzione”⁽⁴¹⁾ che spingono i lavoratori ad aderire alla disciplina di produzione pur in assenza dei dispositivi tipici del fordismo. Tra i vantaggi competitivi del modello Toyota vi è sia la volontà di ridurre le parti della produzione a basso valore aggiunto – quali magazzino, logistica, produzione di componenti, ecc... - ma - come si può leggere chiaramente negli scritti di Taiichi Ohno⁽⁴²⁾ responsabile della produzione Toyota - anche una nuova cultura aziendale. L'idea di trasformare la fabbrica in una comunità autosufficiente in lotta contro altre comunità aziendali, infatti, consente di far leva su elementi di identificazione e di appartenenza essenziali nel garantire il flusso teso della produzione “snella” che ridisegnano la soggettività produttiva ben oltre il perimetro della semplice “scimmia ammaestrata” fordista. Detto in altri termini, la critica al controllo fordista del lavoro finisce per dar vita a un modello di organizzazione della produzione che, per quanto privo degli elementi tradizionali della disciplina fordista, impiega i margini di discrezionalità offerti ai lavoratori per costruire una nuova

⁽³⁶⁾ L. Boltanski – E. Chiapello, *op. cit.*

⁽³⁷⁾ Y. Moulier-Boutang, *L'età del capitalismo cognitivo. Innovazione, proprietà e cooperazione delle moltitudini*, Ombre Corte, 2002.

⁽³⁸⁾ G. Gereffi – M. Korzeniwicz, *Commodity chains and global capitalism*, Praeger, 1994; S. Chignola e D. Sacchetto (a cura di) *Le reti del valore. Migrazione, produzione e governo della crisi*. Derive Approdi, 2017; L. Greco, *Capitalismo e sviluppo nelle catene globali del valore*. Carocci, 2016.

⁽³⁹⁾ B. Harrison, *Agile e Snella. Come cambia l'impresa nell'era della flessibilità*, Edizioni Lavoro, 1999.

⁽⁴⁰⁾ B. Coriat, *Ripensare l'Organizzazione del Lavoro. Concetti e Prassi nel Modello Giapponese*, Edizioni Dedalo, 1991.

⁽⁴¹⁾ M. Burawoy, *Manufacturing consent: Changes in labor process under monopoly capitalism*. University of Chicago Press, 1979.

⁽⁴²⁾ T. Ohno, *Lo Spirito Toyota*, Einaudi, 1978.

soggettività lavorativa in grado di interiorizzare le logiche di disciplinamento del lavoro rendendole così ancora più pervasive ed efficaci.

Un rovesciamento simile accade per la cosiddetta “flessibilità”, vera e propria parola chiave della transizione postfordista tanto nell’organizzazione aziendale del lavoro, quanto nelle riforme del mercato del lavoro che si susseguono per tutti gli anni ’80 e ’90⁽⁴³⁾. In questo caso, quindi, la critica alla gerarchia fordista finisce con il contaminare gli aspetti sociali e politici più generali, impattando anche sul versante del diritto trasformando tanto le forme di impiego, quanto la protezione sociale a cui esse accedono⁽⁴⁴⁾. I confini organizzativi e quelli del mercato del lavoro si fanno così sempre più porosi, determinando una pressione nei confronti del diritto finalizzata a definire nuovi standard lavorativi adatti alle mutate esigenze produttive. L’esito è dunque quello di un tentativo di rispondere alla domanda di flessibilità che proviene tanto dai lavoratori, quanto dalle imprese, attraverso un *adeguamento* delle tutele lavoristiche. Una strategia che si rivela fallimentare perché funzionale alle spinte elusive e al tentativo di sbarazzarsi del lavoro salariato tradizionale. Sulle ragioni di tale fallimento scrive Salento⁽⁴⁵⁾:

«Osservando da un lato le tendenze innovative dell’organizzazione aziendale e, dall’altro, le rappresentazioni che esse ispirano nelle argomentazioni giuridiche, la fuga dal lavoro subordinato, più che (o quantomeno oltre che) una poco sorprendente fuga delle imprese dalla tutela giuridica dei propri addetti, sembra l’esito di atteggiamenti interpretativi e ricostruttivi degli operatori del diritto del lavoro: ossia un prodotto, in senso lato, culturale del campo giuslavoristico».

Così, le riforme del mercato del lavoro e del Welfare che caratterizzano tutti gli anni ’90 non solo si trovano a mancare l’annunciato obiettivo di coniugare “flessibilità e sicurezza”⁽⁴⁶⁾, ma hanno finito per determinare uno scenario che espone gli individui all’effetto di “incertezze crescenti”⁽⁴⁷⁾. Detto in altri termini, il compromesso tra subordinazione e sicurezza che aveva sorretto l’egemonia fordista viene minato dall’azione capitalista che mentre da un lato riesce a mantenere intatto il piano del governo del lavoro, dall’altro finisce a sollevarsi dall’obbligo di doverne garantire la sicurezza sociale. Inoltre, le tendenze espresse dalla ristrutturazione industriale finiscono per accelerare alla crisi fiscale dello Stato⁽⁴⁸⁾, comportando un’incessante domanda di riduzione della spesa pubblica che compromette la capacità dello Stato di garantire protezione sociale ai lavoratori. Ad accumunare le differenti forme di impiego

⁽⁴³⁾ M. Paci, *Il dualismo del lavoro in Italia. La transizione dalla rigidità alla flessibilità della regolazione*, Il Mulino, 1998, 47(1), 103-111.

⁽⁴⁴⁾ M. Paci, *Nuovi Lavori, Nuovo Welfare*, Il Mulino, 2005.

⁽⁴⁵⁾ A. Salento, *Postfordismo e ideologie giuridiche. Nuove forme d’impresa e crisi del diritto del lavoro*, Franco Angeli, 2003, 171.

⁽⁴⁶⁾ P. Madsen, *The Danish model of 'flexicurity': experiences and lessons*, *Transfer: European Review of Labour and Research*, 2004, 10(2), 187-207.

⁽⁴⁷⁾ R. Castel, *Incertezze crescenti. Lavoro, cittadinanza, individuo*, Editrice Socialmente, 2015.

⁽⁴⁸⁾ J. O’Connor, *The Fiscal Crises of the State*, Transaction publisher, 1979.

disponibili nei mercati del lavoro flessibilizzati, più che un'effettiva autonomia è quindi l'emergere di una generale condizione di precarietà "esistenziale" che si esprime tanto nei luoghi di lavoro, quanto fuori da essi⁽⁴⁹⁾.

Pertanto, a differenza di quanto evocato dalla natura "orizzontale" della rete essa appare tutt'altro che uno spazio "piatto" e privo di gerarchie, ma al contrario come un complesso intreccio di asimmetrie e relazioni di potere che, proprio mentre perdono larga parte della propria visibilità, si fanno più pervasive, efficaci e centralizzate⁽⁵⁰⁾. Come messo in luce dalla lettura critica di questi processi, il concetto di capitalismo reticolare ha avuto il merito di cogliere non solo le trasformazioni dell'organizzazione capitalista del lavoro, ma anche i tratti di una trasformazione sociale più generale in grado di ri-orientare tanto la condizione materiale delle loro vite, quanto le coordinate culturali che guidano scelte, esperienze e azioni⁽⁵¹⁾. È in ultimo questo intreccio tra condizioni materiali e componenti soggettive che prende forma nell'ambito della transizione postfordista a fornire quelle condizioni culturali e materiali necessarie a poter emergere.

4. L'ascesa delle piattaforme. Una rivoluzione tecnologica?

Negli ultimi anni abbiamo assistito a una vera e propria esplosione delle piattaforme digitali. Secondo le stime di Verified Market Research⁽⁵²⁾, il loro valore di mercato per il 2021 è stimato infatti a 15,7\$ trilioni, più del doppio dei 7\$ trilioni fatti registrare per il 2018 e circa quattro volte i 4,3\$ trilioni del 2016⁽⁵³⁾. Cifre che divengono ancora più significative se paragonate ad esempio al valore di mercato dell'indotto automobilistico stimato per il 2021 a 2,8\$ trilioni⁽⁵⁴⁾. Dunque, una vera e propria crescita esponenziale, ulteriormente accelerata dalla pandemia da COVID 19 durante il quale ci siamo affidati alla mediazione delle piattaforme digitali non solo per ordinare dal nostro ristorante preferito, ma anche per comunicare con i nostri cari o per garantire un diritto costituzionale come quello allo studio. Più che la sola dimensione economica e del lavoro strettamente intesa, la pervasività che queste hanno raggiunto mettono sempre

⁽⁴⁹⁾ G. Standing, *Precari. La nuova classe esplosiva*, Il Mulino, 2015; A. Murgia, *Dalla precarietà lavorativa alla precarietà sociale. Biografie in transito tra lavoro e non lavoro*. Odoya, 2010.

⁽⁵⁰⁾ O. de Leonardis, Nuovi conflitti a Flatlandia in G. Grossi, *Conflitti contemporanei*, Utet, 2008.

⁽⁵¹⁾ V. Borghi, *La presa della rete*, *Rassegna italiana di sociologia*, 2011, 445 - 460.

⁽⁵²⁾ Verified Market Research, *Digital Experience Platform Market*, 2022.

⁽⁵³⁾ KPMG 10 dicembre 2018, *Market size of global platform economy surpasses \$7 trillion mark* in <https://www.consultancy.org/news/104/market-size-of-global-platform-economy-surpasses-7-trillion-mark>

⁽⁵⁴⁾ Statista (2021, Aprile), *Global automotive manufacturing industry revenue between 2020 and 2022 in* <https://www.statista.com/statistics/574151/global-automotive-industry-revenue/#:~:text=Revenue%20%2D%20automotive%20manufacturing%20industry%20worldwide%202020%2D2022&text=The%20global%20automotive%20manufacturing%20market,trillion%20U.S.%20dollars%20in%2>

più in evidenza come ci troviamo di fronte non solo a un'economia di piattaforma, ma a una generale "piattaformizzazione della società"⁽⁵⁵⁾ che sta profondamente ripensando molte delle tradizionali categorie con cui analizziamo l'economia e il lavoro. Come è stata possibile questa rapida ascesa? Quali sono le innovazioni organizzative che ne hanno garantito il successo? Quali sono i fattori sociali, economici e politici che determinano la sua continua espansione? Ma soprattutto, ci troviamo di fronte a un'ulteriore svolta nel rapporto tra fabbrica e società?

Una prima lettura dell'ascesa delle piattaforme digitali, di taglio decisamente ottimista, ha inizialmente enfatizzato le potenzialità organizzative offerte dalle tecnologie digitali. In questa prospettiva, le piattaforme vengono dipinte come le protagoniste di una vera e propria rivoluzione in grado di liberarci della proprietà privata, della gerarchia del lavoro e delle disuguaglianze sociali. Basta guardare ad alcuni dei titoli dei testi che hanno introdotto il concetto di *Sharing Economy*⁽⁵⁶⁾ per comprendere l'immaginario escatologico che l'ha accompagnata sin dai suoi esordi. Si veda ad esempio: «Il consumo collaborativo. Ovvero quel che è mio è anche tuo»⁽⁵⁷⁾; «La ricchezza delle reti. La produzione sociale trasforma il mercato e aumenta le libertà»⁽⁵⁸⁾. Una visione che ha trovato eco anche tra alcuni dei periodici più noti che hanno a più riprese sottolineato il potenziale organizzativo offerto dall'innovazione digitale. Ad esempio, è questo il caso dell'editoriale dell'*Economist* del 9 Marzo 2013, in cui assieme al titolo "*All Eyes on The Sharing Economy*" e all'occhiello "*Su internet tutto si può affittare*" viene proposto uno scenario post-capitalista in cui non solo è possibile vivere in una casa da sogno per un giorno, ma in cui persino il cane è disponibile per 5\$ a passeggiata⁽⁵⁹⁾. La portata rivoluzionaria di questa visione è ben raccolta da Bauwens⁽⁶⁰⁾, secondo cui la *sharing economy* rappresenta un terzo modo di produzione

⁽⁵⁵⁾ J. van Dijck – T. Poell – M. de Waal., *op. cit.*

⁽⁵⁶⁾ Spesso i termini Platform e Sharing economy vengono sovrapposti generando un'importante confusione concettuale. Un tentativo di disegnare confini è quello prodotto da I. Pais – G. Provasi, *Share vs Platform Economy*. *Sociologica*, 2020, 14(3), 217-226, secondo cui mentre la prima può essere intesa come il tentativo di risocializzare l'economia, la seconda sembra puntare a realizzare un'economia di mercato tradizionale. Altri contributi hanno invece sottolineato proprio il ruolo decisivo svolto dalla porosità dei confini tra i due nel generare consenso attorno all'ascesa delle piattaforme. Tra questi si segnala il contributo di T. Scholz, *Platform cooperativism. Challenging the corporate sharing economy*. 2016, Rosa Luxemburg Foundation, secondo il quale la *Sharing Economy* ha funzionato come «cavallo di troia» in grado di consentire alle piattaforme di inserirsi nelle logiche di mercato tradizionali e di sovvertirle. Significativa è poi anche la riflessione di A. Sundarajan, *The Sharing Economy*. MIT Press, 2016, p.26, il quale sottolinea come «l'intreccio tra investimenti di capitale e l'emergere di piattaforme con grandi investimenti privati ha convinto molti che gli ideali associati alla sharing economy che hanno preceduto il 2010 non possono essere più sostenuti»

⁽⁵⁷⁾ R. Botsman – R. Rogers, *Il consumo collaborativo: Ovvero quello che è mio è anche tuo*, Franco Angeli, 2017.

⁽⁵⁸⁾ Y. Benkler, *La ricchezza della rete. La produzione sociale trasforma il mercato e aumenta le libertà*, Università Bocconi Editore, 2007.

⁽⁵⁹⁾ *The Economist* 9 marzo 2013, *All Eyes on The Sharing Economy*.

⁽⁶⁰⁾ M. Bauwens, *The Political Economy of Peer Production*, *Post-Autistic Economics Review*, 2006, (37), 33-34.

(distinto dal binomio pubblico/privato) un terzo modello di governance (non riducibile né alla allocazione di mercato né alla tradizionale *corporation*) e un terzo tipo di proprietà (in grado di rendere accessibili i beni comuni a livello universale).

Tale prospettiva, ha trovato ampio spazio anche nel dibattito giuridico, oltre che in quello sociologico ed economico. Questa visione, infatti, solitamente, porta a pensare che a questi lavoratori debba essere riconosciuto uno status speciale con diritti particolari che li differenziano dagli altri lavoratori, siano essi subordinati, occasionali, autonomi o a chiamata⁽⁶¹⁾. Così, nonostante l'obiettivo dichiarato sia spesso quello di conciliare le esigenze di sviluppo con un contrasto alla precarietà, come accaduto già in passato, ogni svolta impressa alle strategie di flessibilizzazione impiegate dai datori di lavoro a partire dal necessario adeguamento del diritto è, in ultimo, destinata a fallire. I tentativi di porre delle pezze sopra a specifiche forme di precarizzazione, infatti, più che estendere i diritti a coloro che ne appaiono esclusi, corrono il rischio di alienare alcuni gruppi di lavoratori e di comprimere ulteriormente le tutele anche del resto della forza lavoro⁽⁶²⁾. Una riflessione sui fattori che hanno determinato l'ascesa delle piattaforme che rifiuti il *determinismo tecnologico*, ossia l'idea che sia possibile soltanto adeguarsi alle profonde trasformazioni imposte dal digitale, appare quindi essenziale per poter sviluppare un approccio differente. In altre parole, per affrontare la perdita dei diritti dei lavoratori appare necessario guardare non solo alla superficialità tecnica mostrata dalle piattaforme, ma anche ai processi sociali e politici in cui la loro ascesa mondiale si iscrive.

Un primo passo in questa direzione è dirigere lo sguardo verso un'analisi della crisi del paradigma reticolare, nei confronti del quale la piattaforma si presenta come un'alternativa – di tipo culturale e organizzativa - in grado di correggere le tendenze espresse dal capitalismo reticolare. Un punto di svolta fondamentale può essere rintracciato nella crisi del 2008, quando cioè esplode la bolla del debito che aveva trovato nella ritirata dello Stato dalla garanzia di protezione sociale e nel contenimento della spesa pubblica il terreno ideale in cui prosperare⁽⁶³⁾. Da questo punto di vista, la finanziarizzazione può infatti essere vista come un tentativo di rispondere allo scenario di incertezza e al contemporaneo bisogno di far crescere i consumi attraverso una generalizzazione del debito la cui insostenibilità emerge in maniera evidente con il crack finanziario di Lehmann Brothers⁽⁶⁴⁾.

L'ipotesi qui discussa, infatti, è che siano proprio queste trasformazioni a trovarsi alla base tanto della crisi del capitalismo reticolare, quanto dell'emergere delle piattaforme. I processi di *outsourcing*, infatti, hanno giocato un ruolo determinante non solo nell'indebolire la capacità finanziaria del Welfare e nello svuotarne ulteriormente la

⁽⁶¹⁾ M. Taylor – G. Marsh – D. Nicol – P. Broadbent, *The Taylor Review of Modern Working Practices*, Royal Society for the Arts, 2017.

⁽⁶²⁾ U. Huws, *op. cit.*

⁽⁶³⁾ N. Fraser, *Can society be commodities all the way down? Post-Polanyian reflections on capitalist crisis*, *Economy and Society*, 2014, 43(4), 541-558.

⁽⁶⁴⁾ A. Ross, *Creditocracy: and the case for debt refusal*, Or Books, 2014.

sua funzione redistributiva⁽⁶⁵⁾, ma hanno anche esercitato una pressione nei confronti della tutela lavoristica finendo per indebolire il confine tra la dimensione formale e informale del lavoro che era andato consolidandosi nello spazio nordatlantico⁽⁶⁶⁾. Così, complice anche la crisi del sistema creditizio, individui allo stesso tempo indebitati e privati della possibilità di accedere a salari dignitosi o ad un sistema di protezione sociale in caso di disoccupazione, sono stati sottoposti a una crescente spinta verso la ricerca di “lavoretti”⁽⁶⁷⁾. Ciò comporta l'emergere di tendenze che Friedman⁽⁶⁸⁾ sintetizza nell'ascesa della cosiddetta *gig economy*: «Una quota crescente della forza lavoro americana non è più assunta in azienda con "impieghi" a lungo termine, una carriera e un interesse reciproco tra l'azienda e il lavoratore. Sono invece assunti con accordi "flessibili", come "appaltatori indipendenti" o "consulenti" che lavorano solo per portare a termine un determinato compito o per un tempo definito. Il legame tra il lavoratore e l'azienda non è ormai più di quanto possa esserci tra un consumatore e una particolare marca di sapone o di patatine».

Non è quindi una coincidenza se molte tra le più note piattaforme operano in settori, come il food delivery, gli affitti di breve durata, il trasporto urbano e il lavoro domestico, solitamente legati alla sfera informale dell'economia e che storicamente rappresentano un “rifugio” particolarmente in momenti di recessione⁽⁶⁹⁾. È proprio nel tentativo di superare i blocchi incontrati dal capitalismo reticolare che le piattaforme si trovano a impiegare le tecnologie digitali per assorbire all'interno dei circuiti finanziari globali attività storicamente poste ai suoi margini. Così, da un lato la capacità delle piattaforme di organizzare tali attività su larga scala, dall'altro il contesto sociale ereditato dal decennio di austerità in grado di fornire una significativa massa potenziale di forza lavoro, finiscono a convincere fondi di investimento internazionali quali Goldman Sachs, JP Morgan o Deutsche Bank a guardare con crescente interesse al mondo delle piattaforme digitali⁽⁷⁰⁾. Una presenza così significativa che ha finito con il conferire una torsione irreversibile ai presupposti della *sharing economy*. Come osserva in ultimo Sundarajan⁽⁷¹⁾ «l'intreccio tra investimenti di capitale e l'emergere di piattaforme con grandi investimenti privati ha convinto molti che gli ideali associati alla *sharing economy*

⁽⁶⁵⁾ N. Srnicek, *Capitalismo Digitale. Google, Facebook, Amazon e la nuova economia del web*, LUISS University Press, 2017.

⁽⁶⁶⁾ J. Breman – M. van der Linden, *op. cit.*

⁽⁶⁷⁾ R. Stagliano, *Lavoretti. Così la sharing economy ci rende tutti più poveri*, Einaudi, 2018.

⁽⁶⁸⁾ G. Friedman, *Workers without employers: shadow corporations and the rise of the gig economy*, *Review of Keynesian Economics*, 2014, 2(2), 171-188, 171.

⁽⁶⁹⁾ A. Portes – M. Castells, *World Underneath: The Origins, Dynamics and Effects of the Informal Economy* in A. Portes, *The Informal Economy: Studies in advanced and less developed countries*, John Hopkins University Press, 1989, 11-37; A. Portes – W. Haller, *The Informal Economy* in N. J. Smelser, & R. Swedberg, *The handbook of economic sociology*. Princeton: Princeton University Press, 2010; V. Borghi – T. Kieselbach, *The submerged economy as a trap and a buffer: Comparative evidence on long-term youth unemployment and the risk of social exclusion in southern and northern Europe* in T. Kieselbach, & S. Mannila, *Unemployment, precarious work and health*, Verlag, 2012, 193-204.

⁽⁷⁰⁾ M. Marrone, *op. cit.*

⁽⁷¹⁾ A. Sundarajan, *The Sharing Economy*, MIT Press, 2016, 26.

che hanno preceduto il 2010 non possono essere più sostenuti». Più che l'invenzione di una "nuova economia" popolata da *start-up*, dunque, è così che: «il boom tecnologico guidato dalle aziende 2.0 degli anni 2010, che ha seguito la scia della grande contrazione del 2008-2009, ha permesso a una classe media sempre più impoverita di impegnarsi nell'imprenditoria in modi accidentali e improvvisati che assomigliano alle strategie di sopravvivenza dei poveri urbani nel Sud»⁽⁷²⁾.

5. Le lotte dei *rider* e la contesa organizzativa

A mettere in luce lo sfruttamento nascosto dalle retoriche del digitale e della *sharing economy* sono state però le mobilitazioni dei lavoratori di piattaforma che sono andate succedendosi in tutto il globo⁽⁷³⁾. Ciò che driver e rider, in particolare, hanno mostrato sono i contorni di un regime lavorativo occulto che, attraverso la mediazione delle tecnologie digitali, non solo si trova a sfuggire alle tradizionali tutele lavoristiche, ma si caratterizza per un ulteriore allargamento dei margini di sfruttamento. In quest'ottica, i rider sono diventati non solo il simbolo della ribellione nei confronti della precarietà, ma emergono come figura paradigmatica delle tendenze trasformative imposte dalle tecnologie digitali su tutta la sfera economica. Tuttavia, nonostante l'attenzione mediatica che essi hanno attratto, se guardiamo alle rivendicazioni portate avanti tanto dai sindacati informali, quanto dai sindacati confederali, possiamo notare come al centro della contesa in questo settore vi sia proprio la stessa definizione di piattaforma. Nonostante l'uso comune di questo termine, infatti, come osserva Gillespie⁷⁴ il suo significato sembra essere: «abbastanza specifico per riuscire a significare qualcosa, ma altrettanto vago per riuscire a consentire molteplici impieghi per un pubblico sempre più variegato». Così, se da un lato c'è chi vede le piattaforme come una nuova tipologia di mercato, liberamente e facilmente accessibile grazie alle potenzialità organizzative offerte dalle tecnologie digitali ⁽⁷⁵⁾, dall'altro c'è chi mette in evidenza la natura ibrida delle piattaforme in grado di sovrapporre alle caratteristiche orizzontali del libero mercato il tradizionale modello d'impresa basato sulle gerarchie di produzione e controllo del lavoro⁽⁷⁶⁾.

Ad un primo sguardo, infatti, le piattaforme sembrano accelerare tendenze da tempo presenti nell'ambito dell'organizzazione industriale del lavoro. Ciò riguarda non solo quella di eludere i vincoli posti all'iniziativa economica dalla legislazione e dalla

⁽⁷²⁾ U. Rossi – J. Wang, *Urban entrepreneurialism 2.0 or the becoming south of the urban world. Environment and Planning A: Economy and Space*, 2020, 0(0), 1-7, p. 2.

⁽⁷³⁾ Heiland, *op. cit.*; Woodcock, *op. cit.*

⁽⁷⁴⁾ T. Gillespie, *The politic of platforms, New media & society*, 2010, 12(3), 347-364, spec. 350.

⁽⁷⁵⁾ D.S. Evans – R. Schmalensee, *The Antitrust Analysis of Multi-Sided Platform Businesses*, NBER Working Paper 2013, No. 18783.; P.C. Evans – A. Gawer, *The rise of the platform enterprise: a global survey*, Centre for Global Enterprise, 2016.

⁽⁷⁶⁾ A. Sundarajan, *op. cit.*

contrattazione, ma anche di frammentare il processo produttivo⁽⁷⁷⁾. Nel caso del servizio di consegna, ad esempio, questo viene suddiviso in una serie di operazioni - che vanno dall'arrivo al ristorante, al ritiro del prodotto, fino alla consegna presso il cliente - il cui compimento deve essere puntualmente segnalato da parte del rider sull'app. Se consideriamo poi anche la geolocalizzazione dello smartphone che traccia i movimenti del rider, una tale organizzazione del lavoro mostra come le piattaforme siano state capaci di importare nel food delivery pratiche di controllo del lavoro che fino a poco tempo fa erano assenti⁽⁷⁸⁾. La funzionalità di tale frammentazione, però, non riguarda (sol)tanto l'efficienza del servizio di consegna, ma, in combinazione con la paga a cottimo, finisce anche con l'escludere il lavoratore dalla retribuzione nei momenti "vuoti", come ad esempio l'attesa dell'ordine al ristorante⁽⁷⁹⁾.

Tale modello organizzativo, però, non consente soltanto un maggiore controllo del lavoro, ma sottopone il rider a una continua estrazione di dati. Sono questi, infatti, che, come afferma Srnicek⁽⁸⁰⁾, rappresenta il vero petrolio in grado di alimentare il capitalismo digitale, a il prodotto forse più prezioso del lavoro dei rider. In maniera simile a quanto già osservato anche nei lavori di Alquati⁽⁸¹⁾, i lavoratori non sono soltanto produttori di oggetti o servizi, ma anche - e soprattutto nel caso dei rider e degli altri lavoratori digitali - di informazioni che le piattaforme estraggono, elaborano e impiegano a proprio vantaggio⁽⁸²⁾. Uno dei modi in cui questo avviene è attraverso la costruzione di meccanismi di ranking tra i lavoratori che, come ormai noto, rappresentano il cuore della disciplina del lavoro nelle piattaforme digitali. Per comprendere le sue implicazioni nella prestazione dei rider, però, è importante premettere come i lavoratori di piattaforma siano costretti ad un'asimmetria informativa che non consente loro di conoscere informazioni fondamentali quali ad esempio le logiche organizzative dell'algoritmo, gli indicatori presi in considerazione nel ranking o anche il numero esatto della forza lavoro operante nell'ecosistema della piattaforma⁽⁸³⁾. Tuttavia, l'esperienza consente di ridurre questa asimmetria informativa, consentendo ai rider più continuativi di intuire come alcuni dei fattori che maggiormente impattano sul proprio ranking - e quindi sulla possibilità di massimizzare i propri introiti - siano proprio quelli legati alla dimensione spazio-temporale della prestazione lavorativa. Con questo si intende la velocità dei tempi di consegna, ma anche la sua affidabilità,

⁽⁷⁷⁾ G. Gereffi - M. Korzeniwicz, *op. cit.*

⁽⁷⁸⁾ U. Huws, *Labour in Contemporary Capitalism. What's next?*, Palgrave MacMillano, 2019.

⁽⁷⁹⁾ V. Pulignano - A. Piasna, A. - M. Domecka - K. Muszyński - L. Vermeerbergen, *Does It Pay To Work? Unpaid Labour in the Platform Economy, ETUI Policy Brief: SSRN Electronic Journal*, 2022.; D. Leonardi - A. Murgia - E. Armano, *Piattaforme digitali e forme di resistenza della soggettività precaria. Un'inchiesta sul lavoro gratuito e la mobilitazione dei riders di Foodora a Torino* in E. Armano, *Pratiche di inchiesta e conricerca oggi*, Ombre Corte, 2020, 29-46.

⁽⁸⁰⁾ N. Srnicek, *op. cit.*

⁽⁸¹⁾ R. Alquati, *Sulla Fiat e altri scritti*, Feltrinelli, 1975.

⁽⁸²⁾ Casilli, *op. cit.*

⁽⁸³⁾ A. Rosenblat - L. Stark, *Algorithmic labor and information asymmetries: A case study of Uber's drivers*, *International Journal of Communication*, 2016, 10, 3758-3784.

rappresentata sia dal tasso di accettazione degli ordini, la disponibilità a lavorare nei weekend, ossia nel momento in cui la domanda di servizio cresce, o quella ad operare consegne su lunga distanza⁽⁸⁴⁾.

Tale configurazione organizzativa produce due tipologie di effetti nei confronti del processo lavorativo dei rider. Il primo, riguarda una pressione diretta verso l'intensificazione del servizio di consegna. Anche se spesso i rider riportano come un rallentamento determina una sollecitazione diretta da parte dell'*app*, essa è però principalmente il risultato della pressione compiuta dalle logiche di ranking. Accelerare i tempi consegna e offrire disponibilità spazio-temporali sempre più ampie - talvolta fino a giungere a circa 60 ore settimanali - vuol dire aspirare a un migliore posizionamento nel ranking aziendale e, a causa del cottimo, alla possibilità di accedere livelli retributivi maggiori. In altre parole, la dimensione gerarchica della piattaforma non solo sembra infrangere qualsiasi promessa di flessibilità e autonomia, ma definisce un regime lavorativo occulto, composto da dinamiche spesso informali e non codificate, che determina una costante spinta all'intensificazione della prestazione che va a tutto discapito dei lavoratori che si trovano così esposti a livelli di rischio sempre più alti.

Se ciò accade nell'ambito della prestazione lavorativa, qualcosa di simile è invece rintracciabile nell'ambito delle modalità con cui le piattaforme organizzano i turni di lavoro. Il ranking, infatti, è decisivo anche nel distribuire una priorità nella scelta dei turni a coloro che si trovano nella parte alta della gerarchia aziendale. A coloro che si trovano nella parte bassa non resta che accontentarsi dei turni rimasti, solitamente proprio i meno redditizi, o sperare di intercettare qualche turno messo a disposizione dalla rinuncia di qualche rider con il ranking più elevato. Ciò costringe i rider a programmare la propria vita tenendo conto delle esigenze produttive della piattaforma, portandoli spesso a dover rinunciare al tempo libero nei weekend per migliorare il proprio ranking, o a reagire nel più breve possibile alle notifiche dell'*app* nella speranza di riuscire a prenotarsi qualche turno messo a disposizione. Una strada alternativa può essere quella di *loggarsi* e operare in contesti maggiormente periferici, o addirittura in altre città, dove non solo si trovano a disposizione un numero maggiore di turni, ma anche una maggiore possibilità di ricevere l'assegnazione degli ordini. In questo modo la piattaforma non solo riesce a garantirsi una piena adesione dei lavoratori agli standard di consegna, ma anche ad assicurarsi una distribuzione geografica della forza lavoro che allarga continuamente i margini del servizio. Come emerso nelle proteste dei rider di Deliverance Milano nel Giugno del 2020 contro la scelta di Trenord di imporre un pagamento per il trasporto della bicicletta⁽⁸⁵⁾, le piattaforme finiscono con l'assorbire all'interno dello spazio urbano non solo la forza lavoro che abita nella città, ma anche coloro che solitamente abitano fuori dal perimetro urbano, rendendo così i confini delle città sempre più porosi.

⁽⁸⁴⁾ M. Marrone, *op. cit.*

⁽⁸⁵⁾ G. Visetti, Riders on the storm: sotto il cielo nero di Milano pedala la protesta, *La Repubblica* 20 giugno 2020.

La centralità del modo in cui le piattaforme ridisegnano le coordinate spazio/temporali della produzione si rende però ancora più visibile proprio nei casi delle proteste dei rider. Il modello organizzativo imposto dalle piattaforme nel food delivery non appare soltanto funzionale all'efficienza del servizio, ma anche al contenimento della conflittualità dei lavoratori. Ad esempio, è questo il ruolo delle pratiche di *reclutamento selvaggio* delle piattaforme, ossia della capacità che hanno di mobilitare una forza lavoro potenziale che eccede il numero di coloro che in quel momento si trovano a prestare servizio. Tale sovrappopolazione lavorativa consente ad esempio a Deliveroo di impiegare Frank, un algoritmo che non solo è in grado di stimare la forza lavorativa necessaria a garantire il servizio in una determinata zona, ma in caso di carenza di forza lavoro invia un messaggio anche al resto della flotta offrendo dei bonus a consegna per convincerli a *loggarsi* nel più breve tempo possibile. Tuttavia, come messo in luce anche dalla sentenza di Bologna contro la discriminazione dell'algoritmo, ciò accade anche durante le fasi di sciopero dei rider, divenendo una delle modalità attraverso cui Deliveroo tenta di contrastare la loro mobilitazione⁽⁸⁶⁾.

Un altro caso in cui la piattaformaizzazione dello spazio/tempo diviene uno strumento attraverso cui contenere la conflittualità dei rider è quello sperimentato dai rider di Bologna nel 2018, ossia quando *Riders Union Bologna*, un sindacato informale nato in città qualche mese prima, costringe le maggiori piattaforme a sospendere il servizio in seguito alla giornata di sciopero decisa per il 23 Febbraio di quell'anno. A seguito di tale iniziativa, infatti, le piattaforme decidono di optare per una risposta ben più dura di quella registrata in passato. Come accertato anche dalla sentenza di Bologna, Deliveroo, proprio nei giorni successivi allo sciopero decide di procedere ad un nuovo giro di *reclutamento selvaggio*, attivando gli account di oltre 100 nuovi riders, ossia circa il doppio dei rider attivi fino a quel momento. Non solo, la piattaforma decide anche di attivare la divisione della *flotta* in gruppi, cosa che prima di quel momento non era mai avvenuta, organizzati sulla base del ranking dei rider. Così, il sistema di assegnazione dei turni viene riformato con tre gruppi i cui livelli più alti sono accessibili solo per i rider in possesso di un determinato *ranking*. Se consideriamo che molti dei rider che hanno partecipato allo sciopero si sono ritrovati a far parte del terzo gruppo, è evidente come questa riorganizzazione, che Deliveroo ha motivato sulla base di esigenze meramente produttive, ha nei fatti minato il margine di azione che *Riders Union Bologna* era riuscito a costruire fino a quel momento.

Con il procedere del processo di sindacalizzazione e, nonostante i molti limiti, a seguito delle iniziative legislative e contrattuali, la situazione appare oggi mutata nella sua dimensione formale, ma non per questo nella sua sostanza. In particolare, la scelta di Takeaway.com sembra aver segnato uno spartiacque nel modello organizzativo delle

⁽⁸⁶⁾ S. Borelli – M. Ranieri, *La discriminazione nel lavoro autonomo. Riflessioni a partire dall'algoritmo Frank*, LLI, 2021, 1-18.

piattaforme⁽⁸⁷⁾, oggi seguito anche dall'italiana MyMenu/Sgnam⁽⁸⁸⁾. Questo, però, non è l'unico cambiamento avvenuto in tempi recenti. Nella prospettiva di questo contributo è interessante notare come, proprio nel bel mezzo della pandemia, Deliveroo abbia scelto di rimuovere il sistema dei turni che aveva stabilito nel 2018 non solo in Italia, ma anche in altri paesi europei, quali ad esempio Spagna e Francia⁽⁸⁹⁾. Al suo posto viene inserito un nuovo sistema organizzativo chiamato *free login*, ossia nel quale i rider possono decidere di loggarsi e prestare servizio in qualsiasi momento. Una scelta che pure ha attirato le proteste di quella parte di lavoratori diffidenti nei confronti della subordinazione, che hanno visto in questa scelta il rischio di perdere le prerogative acquisite con gli alti livelli di ranking raggiunti fino a quel momento⁽⁹⁰⁾. In effetti, a un primo sguardo tale modello organizzativo sembra minare tanto l'effetto del ranking, quanto la stessa capacità della piattaforma di determinare l'organizzazione temporale della prestazione. La scelta temporale in cui ciò avviene, ossia a seguito di molti degli interventi legislativi che si sono susseguiti in Europa, porta però a pensare come le ragioni di questa scelta siano piuttosto legate al tentativo di evitare l'accusa di eterodirezione che pure è stata accertata già da diverse sentenze internazionali. Non sembra essere una coincidenza anche il fatto che ciò avvenga proprio durante la crisi pandemica: abbiamo visto come è proprio nei momenti di crisi che le piattaforme riescono ad espandere i propri margini. In particolare durante i giorni drammatici del lockdown, le piattaforme hanno registrato da un lato un incremento della forza lavoro potenziale, dall'altro, grazie allo status di servizio essenziale che il food delivery è riuscito ad ottenere, una crescita della domanda di mercato. La combinazione di questi due fattori – normative più stringenti e crescita di domanda e offerta di lavoro – ha dunque fatto sì che il sistema dei turni impiegato da Deliveroo sia divenuto non soltanto superfluo dal punto di vista del controllo della forza lavoro, ma addirittura un fattore di debolezza che espone le piattaforme al rischio di sanzioni. In ogni caso, resta un cambiamento che smentisce ancora una volta l'idea che si tratti di un servizio che può essere organizzato soltanto a partire dalle potenzialità offerte dalle tecnologie digitali.

Trasformazioni significative nel contesto della pandemia sono rintracciabili anche tra i drivers di Uber, non a caso un'altra delle piattaforme dove la mobilitazione sindacale è stata tra le più significative. Anche in questo caso, il susseguirsi di sentenze e mobilitazioni ha spesso portato governi nazionali ad approvare leggi maggiormente stringenti con l'obiettivo di riuscire a garantire una tutela a questi lavoratori. Uno di questi casi è il Portogallo, dove la *Lei da Uber* approvata nel 2018 rappresenta il primo

⁽⁸⁷⁾ N. Quondamatteo, *Eppur si muove. Il difficile cammino della contrattazione collettiva nel settore del food delivery*, LLI, 2021, 7(1), 92-133.

⁽⁸⁸⁾ C. Casadei, *Mymenu fa il contratto della logistica ai suoi rider con tfr, ferie, 14 mensilità*, *Il Sole 24 Ore* 10 maggio 2020.

⁽⁸⁹⁾ F. Chicchi – M. Frapporti - M. Marrone - M. Pirone, *Platform, Sharing or Gig? Ambiguities and Ambivalences of the Digitalization of the Economy*, *Soft Power*, 2020, 7(1), 243-253.

⁽⁹⁰⁾ La Voce Delle Lotte, *CCNL dei rider: le aziende mentono, scoppia di nuovo la protesta!* Tratto da *La Voce delle Lotte*, 18 novembre 2020.

tentativo di regolazione europeo del noleggio a chiamata. Come osservano Leonardi e Pirina⁽⁹¹⁾, nonostante gli sforzi di questa legislazione, i risultati appaiono piuttosto deludenti, data l'incapacità sia di arrestare la moltiplicazione del lavoro autonomo, sia di incrementare i livelli redistributivi nei confronti degli stessi driver. Tuttavia, ciò ha portato alla formazione di una particolare varietà di capitalismo di piattaforma basato sulla presenza di società intermediarie che, operando attraverso la stessa app, si trovano comunque a sottostare alla disciplina imposta da Uber. Non siamo distanti da quanto accaduto anche di recente in Italia, dove la stessa piattaforma, nonostante le restrizioni apposte dalla normativa italiana sul noleggio con conducente, è riuscita a penetrare dapprima attraverso un accordo con alcune compagnie private, come nel caso di Bologna⁽⁹²⁾, successivamente con le stesse cooperative di taxisti che nei prossimi mesi opereranno attraverso l'ecosistema digitale di Uber⁽⁹³⁾. Vedremo le conseguenze di queste trasformazioni nel prossimo futuro, ciò che però è evidente da questi esempi è sia il particolare dinamismo che continua a caratterizzare le piattaforme digitali, sia una loro capacità di adattamento senza precedenti rispetto al passato.

6. Conclusioni

Nel ripercorrere le evoluzioni dei modelli organizzativi industriali, gli appunti di questo contributo hanno provato a mettere in luce come essa non sia un elemento determinato esclusivamente dalle componenti tecniche e tecnologiche chiaramente visibili sulla sua superficie. Piuttosto, queste non appaiono pensabili fuori né dalla complessità sociale che ne determina gli esiti, né dalla dimensione politica che determina le finalità per la quale esse vengono impiegate. A differenza della relatività spazio/temporale messa in luce dalle teorie di Einstein i cui fattori determinati sono di natura fisica, la relatività organizzativa è anzitutto l'esito di una contesa sociale che ha per oggetto la capacità di determinare tanto le logiche della produzione, quanto quelle della riproduzione sociale.

La linea di montaggio fordista, infatti, non è stata in grado di affermarsi soltanto in virtù della sua superiorità tecnica, ma anche grazie alla capacità di proporre una trasformazione sociale più profonda che caratterizzerà tanto la produzione industriale, quanto l'organizzazione sociale nel suo insieme. La centralità assunta dal salariato in questo scenario, infatti, aderisce da un lato a un modello di organizzazione spazio/temporale della produzione nel quale l'operaio massa viene ridotto a una

⁽⁹¹⁾ E. Leonardi – G. Pirina, *Uber in the Portuguese gig economy: a laboratory for platform capitalism, Work Organisation, Labour and Globalisation*, 2020, 46-63.

⁽⁹²⁾ P. Rosato, *Uber a Bologna, accordo con Cosepuri. Il servizio inizia oggi "Si fa tutto con l'app"*, *Il Resto del Carlino* 13 ottobre 2020.

⁽⁹³⁾ R. Ricciardi, *Uber-taxi, scoppia la pace: le auto bianche dentro l'app in cambio di un commissione*, *La Repubblica* 24 maggio 2022.

semplice appendice biologica delle macchine, dall'altro a un più ampio modello di organizzazione sociale che va definendosi attorno alla centralità della sua figura. Paradossalmente, è proprio questo fattore ad aver portato il fordismo verso una sua crisi irreversibile. Come messo in luce dalle mobilitazioni operaie tra la fine dei '60 e dei '70, a perdere di consenso è proprio il modo in cui il fordismo disciplina il lavoro all'interno di rigide coordinate spazio/temporali.

È, dunque, nel tentativo di superare questa critica che il capitalismo si trova a rivoluzionare i suoi principi organizzativi, facendo della flessibilità e di una produzione sempre più diffusa a livello globale, i cardini su prende forma un nuovo regime di produzione. È questo il caso della cosiddetta produzione snella, di matrice giapponese, che vede nella pesantezza della struttura fordista un costo di cui liberarsi in virtù di logiche produttive *just in time*, in grado cioè di ridurre i tempi i morti - grazie anche a una maggiore autonomia dei lavoratori - e di concentrarsi sulle parti più redditizie del processo produttivo. Così, se da un lato assistiamo allo smantellamento dei magazzini, dall'altro, le aziende si trovano a governare una rete di fornitori solitamente locata in quei contesti dove la normativa - particolarmente quella legata al lavoro - appare meno stringente. La rete, dunque, si configura come metafora di una produzione sempre più organizzata in "nodi" interconnessi tra loro e dotati di livelli più o meno limitati di autonomia stabiliti da quelle imprese che si impongono come leader a livello globale. Una rivoluzione organizzativa che si trova però a determinare conseguenze anche nella società, ridisegnando i sistemi di protezione sociale e ridefinendo le regole di un mercato del lavoro sempre più flessibilizzato, ma anche attraverso la costruzione di una nuova soggettività produttiva in grado di interiorizzare le logiche di disciplinamento del lavoro e di attuarle in autonomia. Non a caso, l'immaginario della rete è stato in grado di affermarsi non solo per la sua capacità di descrivere le logiche della produzione postfordista, ma anche per la promessa di orizzontalità volta a neutralizzare ogni conflittualità.

Le contraddizioni di questo assetto produttivo si trovano ad emergere proprio con l'ascesa del capitalismo di piattaforma e, in particolare, nel rapporto che questo intrattiene con la morfologia sociale disegnata dalla rete. Più che il solo esito dell'innovazione digitale, infatti, esse appaiono come la risposta del capitalismo alla crisi dell'assetto reticolare, manifestatasi con il crack finanziario del 2007/2008.

Non è una coincidenza se molte delle piattaforme operano in settori tradizionalmente legati all'economia informale, né che la loro ascesa avvenga in un momento storico caratterizzato da politiche di austerità e da una generale assottigliamento della protezione sociale. In quest'ottica le piattaforme hanno impiegato le tecnologie per assorbire ambiti una volta posti al margine dell'economia, mettendo a valore una domanda di lavoro che ha consentito di estendere su ambiti che una volta ne erano esclusi le logiche di governo del lavoro tipiche dell'industria. Un processo che ha determinato così un crescente interesse dei fondi finanziari nei confronti di ambiti una volta considerati marginali. Decisivo, in questo senso, è quindi il modello organizzativo

che le piattaforme digitali offrono. In primo luogo, esso appare in grado di accelerare tanto la *fuga dalla subordinazione* messa in evidenza già nella transizione postfordista, quanto la spinta a interiorizzare logiche di disciplinamento che si fanno sempre più pervasive ed efficaci. In secondo luogo, nella loro capacità di operare a livello globale, adattandosi ad ambiti molto diversi tra loro, ma anche esercitando una pressione che trasforma i contesti in cui operano in modi funzionali alle loro esigenze produttive.

La piattaformizzazione delle coordinate spazio/temporali della produzione va quindi letta non soltanto nella sua dimensione tecnica, ossia come mero esito delle potenzialità offerte dal digitale in ambito organizzativo, ma nella sua dimensione “politica”. Solo in questo modo è possibile svelare l'apparente contraddizione tra un livello di controllo del lavoro senza precedenti e la natura opaca e sfuggente che ha assunto nei confronti del diritto che caratterizza il lavoro di piattaforma. Non solo: questo posizionamento ci consente anche di comprendere il particolare dinamismo e le molteplici trasformazioni che ancora caratterizzano settori come il food delivery o il trasporto con conducente, ossia dove più si è messa in evidenza la spinta sindacale di questi lavoratori. Anche in questo caso, le trasformazioni organizzative mostrate a livello continentale da Takeaway.com e Deliveroo, al pari di quelle viste per Uber in Portogallo e in Italia mettono in evidenza come le dimensioni spazio/temporali della produzione siano l'esito di processi articolati che incidono in maniera determinante sulla composizione organizzativa che si va a determinare. In altre parole, le trasformazioni più recenti mettono in evidenza come sia possibile rovesciare la tendenza, sedimentatasi negli ultimi decenni, ad adeguare il diritto alle esigenze della produzione. Appare oggi sempre più possibile puntare al suo opposto, cioè ad impiegare il diritto per adeguare i modelli organizzativi alle esigenze sia dei lavoratori, sia dei contesti sociali in cui operano le piattaforme. È per questo motivo che, per quanto esse ci possano apparire sempre più rafforzate dal contesto pandemico, continua a non essere le uniche padrone del loro destino.

Bibliografia

- Alquati R., *Sulla Fiat e altri scritti*, Feltrinelli, 1975.
- Bauwens M., *The Political Economy of Peer Production in Post-Autistic Economics Review*, 2006, 37, 33-34.
- Benkler Y., . *La ricchezza della rete. La produzione sociale trasforma il mercato e aumenta le libertà*, Milano, Università Bocconi Editore, 2007
- Bernstein M., *Turbulent Years: A History of the American Worker 1933–1941*. Boston, MA.; Houghton Mifflin, 1969.
- Boltanski L.- Chiapello E., *Il Nuovo Spirito del Capitalismo*. Milano, Mimesis, 2014.
- Borelli S.- Ranieri M., *La discriminazione nel lavoro autonomo. Riflessioni a partire dall'algoritmo Frank in Labour and Law Issue*, 2021, 1-18.
- Borghi V.- Kieselbach T., *The submerged economy as a trap and a buffer: Comparative evidence on long-term youth unemployment and the risk of social exclusion in southern and northern Europe* in T. Kieselbach, & S. Mannila, *Unemployment, precarious work and health* (p. 193-204). Germany, Verlag, 2012.
- Borghi V., *La presa della rete in Rassegna italiana di sociologia*, 2011, 445 - 460.
- Botsman R - Rogers R., *Il consumo collaborativo: Ovvero quello che è mio è anche tuo*. Milano, Franco Angeli, 2017.
- Braverman H., *Labor and monopoly capital. The degradation of work in the twentieth century*. New York, NYU Press, 1979.
- Breman, J. - van der Linden M., *Informalizing the Economy: The Return of the Socialist Question at a Global Level in Development and Change*, 2014, 0(00), 1-21.
- Burawoy M., *Manufacturing consent: Changes in labor process under monopoly capitalism*, Chicago, University of Chicago Press, 1979.
- Casadei C., Mymenu fa il contratto della logistica ai suoi rider con tfr, ferie, 14 mensilità in *Il Sole 24 Ore* 10 maggio 2022.
- Casilli A., *Schiavi del clic. Perché lavoriamo tutti per il nuovo capitalismo?* Milano, Feltrinelli, 2020.
- Castel R., *La metamorfosi della questione sociale. Una cronaca del salariato*. Torino, Sellino, 2007.
- Castel R., *Incertezze crescenti. Lavoro, cittadinanza, individuo*. Bologna, Editrice Socialmente, 2015.
- Chicchi F., *Beyond the 'salary institution': on the 'society of performance' and the platformisation of the employment relationship in Work Organisation Labour & Globalisation*, 2020, 14(1), 15-31.
- Chicchi F. - Frapporti M. - Marrone M. - Pirone M., *Platform, Sharing or Gig? Ambiguities and Ambivalences of the Digitalization of the Economy in Soft Power*, 2020, 7(1), 243-253.
- Chignola, S. e Sacchetto, D. (a cura di) *Le reti del valore. Migrazione, produzione e governo della crisi*. Derive Approdi, 2017
- Coriat B., *La Fabbrica e il cronometro: saggio sulla produzione di massa*, Milano, Feltrinelli, 1979.
- Coriat B., *Ripensare l'Organizzazione del Lavoro. Concetti e Prassi nel Modello Giapponese*, Bari, Edizioni Dedalo, 1991.
- Davis, G., & Shibalul, S. D. *Taming platform capitalism to meet human needs* in S. Rangan, *Capitalism Beyond Mutuality? Perspectives Integrating Philosophy and Social Science*, Oxford, Oxford University Press, 2018, 207-226.
- de Leonardis O., *Nuovi conflitti a Flatlandia* in G. Grossi, *Conflitti contemporanei*, Torino, Utet, 2008.
- Doellgast V. - Greer I., *Vertical Disintegration and the Disorganization of German Industrial Relations in British Journal of industrial relations*, 2007, 45(1), 55-76.
- Evans D. S. - Schmalensee R., *The Antitrust Analysis of Multi-Sided Platform Businesses in NBER Working Paper 2013, No. 18783*.
- Evans, P. C. - Gawer A., *The rise of the platform enterprise: a global survey*, Surrey, Centre for Global Enterprise, 2016.
- Fraser N., *Can society be commodities all the way down? Post-Polanyian reflections on capitalist crisis in Economy and Society*, 2014, 43(4), 541-558.
- Friedman G., *Workers without employers: shadow corporations and the rise of the gig economy in Review of Keynesian Economics*, 2014, 2(2), 171-188.
- Gambino, F., *A Critique of the Fordism of the Regulation School in The Commoner*, 2007, 12, 39-62.
- Gereffi G. - Korzeniwicz M., *Commodity chains and global capitalism*, London, Praeger, 1994.
- Greco, L. *Capitalismo e sviluppo nelle catene globali del valore*. Roma, Carocci, 2016.

- Gillespie T., *The politic of platforms in New media & society*, 2010, 12(3), 347-364.
- Harrison B., *Agile e Snella. Come cambia l'impresa nell'era della flessibilità*, Edizioni Lavoro, 1999.
- Heiland H., *Workers' Voice in Platform Labour*, Düsseldorf, Hans-Böckler-Stiftung, 2020.
- Huws U., *Labour in Contemporary Capitalism. What's next?*, Basinkstoke, Palgrave MacMillano, 2019.
- Huws U., *Reinventing the Welfare State: Digital Platforms and Public Policies*, Pluto Press, 2020.
- Leonardi D. - Murgia, A. - Armano E., *Piattaforme digitali e forme di resistenza della soggettività precaria. Un'inchiesta sul lavoro gratuito e la mobilitazione dei riders di Foodora a Torino* in E. Armano, *Pratiche di inchiesta e conricerca oggi*, Verona, Ombre Corte, 2020, 29-46.
- Leonardi E. - Pirina G., *Uber in the Portuguese gig economy: a laboratory for platform capitalism* in *Work Organisation, Labour and Globalisation*, 2020, 46-63.
- Lorentz H. A. - Einstein A. - Minkowski H. - Weyl H., *The Principle of Relativity. A collection of original memories on the special and general theory of relativity*, New York, Dover, 1952.
- Madsen P., *The Danish model of 'flexicurity': experiences and lessons* in *Transfer: European Review of Labour and Research*, 2004, 10(2), 187-207.
- Marrone M., *Rights Against the Machines. Il lavoro digitale e le lotte dei rider*. Milano, Mimesis, 2021.
- Marx K., *Il Capitale. Libro I*, Roma, Editori Riuniti, 1970.
- Mezzadra S., *Introduzione*. In T. Marshall, *Cittadinanza e classe sociale*. Bari, Edizioni Laterza, 2002.
- Montgomery D., *Workers' control in America: studies in the history of work, technology, and labor struggles*, Cambridge, Cambridge University Press, 1979.
- Moulier-Boutang Y., *L'età del capitalismo cognitivo. Innovazione, proprietà e cooperazione delle moltitudini*. Verona, Ombre Corte, 2002.
- Murgia, A. *Dalla precarietà lavorativa alla precarietà sociale. Biografie in transito tra lavoro e non lavoro*. Bologna, Odoia, 2010
- Neilson B. - Rossiter N., *Precarity as a political concept, or, Fordism as exception* in *Theory, Culture & Society*, 2008, 25(7-8), 51-72.
- O'Connor, J., *The Fiscal Crises of the State*. New Brunswick, Transaction publisher, 1979.
- Ohno, T., *Lo Spirito Toyota*. Torino, Einaudi, 1978.
- Paci M., *Il dualismo del lavoro in Italia. La transizione dalla rigidità alla flessibilità della regolazione* in *Il Mulino*, 1998, 47(1), 103-111.
- Paci, M., *Nuovi Lavori, Nuovo Welfare*. Bologna, Il Mulino, 2005.
- Peck, J., & Philips, R. (2020), *The platform conjuncture* in *Sociologica*, 2020, 14(3), 73-99.
- Piore M. - Sabel C., *The Second Industrial Divide*. New York, Basic Books, 1984.
- Pizzorno A., *Scambio politico e identità collettiva nel conflitto di classe* in *Rivista Italiana di Scienza Politica*, 1977, 165-198.
- Pizzorno A. - Reyneri E.- Regini M. - Regalia I., *Lotte operaie e sindacato : il ciclo 1968-1972 in Italia*, Bologna, Il Mulino, 1978.
- Portes A. - Castells M., *World Underneath: The Origins, Dynamics and Effects of the Informal Economy* in A. Portes, *The Informal Economy: Studies in advanced and less developed countries*, Baltimore, John Hopkins University Press, 1989, 11-37.
- Portes A. - Haller W., *The Informal Economy* in N. J. Smelser - R. Swedberg, *The handbook of economic sociology*. Princeton, Princeton University Press, 2010.
- Pulignano V. - Piasna A. - Domecka M. - Muszyński K. - Vermeerbergen L., *Does It Pay To Work? Unpaid Labour in the Platform Economy* in ETUI Policy Brief: SSRN Electronic Journal, 2022.
- Quondamatteo N., *Eppur si muove. Il difficile cammino della contrattazione collettiva nel settore del food delivery* in *Labour and Law Issue*, 2021, vol. 7, 1, 92-133.
- Ricciardi R., *Uber-taxi, scoppia la pace: le auto bianche dentro l'app in cambio di un commissione* in *La Repubblica* 24 maggio 2022.
- Rosato P., *Uber a Bologna, accordo con Cosepuri. Il servizio inizia oggi "Si fa tutto con l'app"* in *Il Resto del Carlino* 13 ottobre 2020.

- Rosenblat A. - Stark, L., Algorithmic labor and information asymmetries: A case study of Uber's drivers in *International Journal of Communication*, 2016, 10, 3758-3784.
- Ross A., *Creditocracy: and the case for debt refusal*. New York, Or Books, 2014.
- Rossi U. - Wang, J., *Urban entrepreneurialism 2.0 or the becoming south of the urban world* in *Environment and Planning A: Economy and Space*, 2020, 0(0), 1-7.
- Salento A, *Postfordismo e ideologie giuridiche. Nuove forme d'impresa e crisi del diritto del lavoro*. Milano, Franco Angeli, 2003.
- Settis B., *Fordismi. Storia politica della produzione di massa*. Bologna, Il Mulino., 2016.
- Settis B., *L'attualità dello Statuto dei lavoratori cinquant'anni dopo*. *Il Mulino*, 2020, 891-901.
- Srnicek N., *Capitalismo Digitale. Google, Facebook, Amazon e la nuova economia del web*. LUISS University Press, 2017.
- Staglianò R., *Lavoretti. Così la sharing economy ci rende tutti più poveri*. Milano, Einaudi, 2018.
- Standing G., *Precari. La nuova classe esplosiva*. Bologna, Il Mulino, 2015.
- Sundarajan A., *The Sharing Economy*. London: MIT Press, 2016.
- Taylor F. W., *Scientific Management*. Londra, Routledge, 2004.
- Taylor M. - Marsh G. - Nicol D. - Broadbent P., *The Taylor Review of Modern Working Practices*. Londra, Royal Society for the Arts, 2017.
- Thompson P., *The capitalist labour process: Concepts and connections* in *Capital & Class*, 2010, 34(1), 7-14.
- Trentin, B., *La città del lavoro*. Milano: Feltrinelli, 1997.
- Tronti M., *Operai e Capitale*. Torino, Giulio Einaudi, 1971.
- van Dijck, J. - Poell, T. - de Waal M., *The Platform Society. Public values in a connective world*. Oxford, Oxford University Press, 2018.
- Verified Market Research, *Digital Experience Platform Market*, 2022.
- Visetti G., Riders on the storm: sotto il cielo nero di Milano pedala la protesta. *La Repubblica*, 20 giugno 2020.
- Woodcock J., *The Fights Against Platform Capitalism: An inquiry into the Global Struggles of the Gig Economy*. Londra: University of Westminster Press, 2021.