RIDER

Platform Unionism. I rider e le nuove frontiere della lotta di classe metropolitana

Il capitalismo delle piattaforme promette di superare i rapporti di sfruttamento fra capitale e lavoro grazie all'uso delle tecnologie digitali. Le città si trasformano in territori di conquista per le piattaforme che fomentano la retorica dell'imprenditore di se stesso di matrice neoliberale. Eppure nuove forme di organizzazione operaia emergono all'interno degli spazi urbani con l'obiettivo di scardinare il potere dell'algoritmo

Foto di **Valeria Altavilla e Vittorio Giannitelli**



30 ottobre 2020.
Sciopero nazionale dei rider
foto di **Margherita Caprilli**

di **IntoTheBlackBox**

Negli anni Novanta del XX secolo molte cose erano in evoluzione. La grande fabbrica fordista, che per i primi sessant'anni di quel secolo aveva caratterizzato il sistema produttivo, sembrava andare verso il suo definitivo superamento nel "mondo Occidentale" dopo che la rivoluzione logistica (*Logistics Revolution*) prima e la rivoluzione del commercio al dettaglio dopo (*Retail Revolution*) l'avevano apparentemente smantellata, spezzettata sul territorio o delocalizzata. Le catene del valore come mai prima assumevano carattere globale, mentre la distribuzione iniziava a dettare il ritmo alla produzione.

In secondo luogo, il superamento di una divisione bipolare del globo e l'affermarsi di internet prospettavano ulteriori cambiamenti. Le dot-com e la conquista degli spazi digitali aperti dall'avvento della rete inauguravano letteralmente un nuovo terreno di conquista e di scontro tra lavoro e capitale. Luogo simbolico e materiale di quelli che erano gli albori della "rivoluzione digitale" è certamente la Silicon Valley californiana. Da decenni polo di attrazione di molte aziende high-tech, negli anni Novanta quel territorio si stava affermando come centro gravitazionale dell'informatica mondiale. Da Adobe a Apple, da Yahoo a Google: i colossi del digitale vedevano la luce – o una rilevante espansione – in quegli anni.

Marx in California

Contemporaneamente all'affermarsi della *new economy*, nello stesso periodo e dallo stesso luogo si espandeva un vero e proprio nuovo paradigma sociale. Il primo settembre 1995 Richard Barbrook e Andy Cameron, due teorici dei media, pubblicarono sulla rivista online Mute un articolo intitolato *The Californian Ideology* che in una maniera pioneristica analizzava l'intreccio tra società, economia e politica che stava prendendo piede nella West Coast. L'ideologia californiana «rifletteva simultaneamente la disciplina del libero mercato e dell'artigianalismo hippie», frutto della collisione tra una visione neoliberista, un insieme di controculture e un'idea di determinismo tecnologico. Un'ideologia ibrida che faceva a meno di rivendicazioni di stampo sociale per assumere la «visione fatalistica del naturale e inevitabile trionfo del libero mercato dell'hi-tech». La narrazione tecno-positivista era dunque improntata sulla graduale invasione del digitale nella società e verso la conquista degli spazi virtuali. Inoltre, si sosteneva su un'idea totalmente nuova di business e di una rudimentale ma ben definita visione dell'"imprenditore di se stesso".

La fine del lavoro assurge a narrazione sempre più pervasiva mentre il cottimo riemerge da un passato che si pensava lontano ed esonda senza argini dallo spazio digitale al terreno sociale: lo sfruttamento è "arcaico" ma il padrone è un algoritmo

A più di vent'anni da allora, le piattaforme digitali rendono questo ideale un dispositivo materiale. Il modello di business da esse incarnato è l'evoluzione di un seme che lì si innesta. La fine del lavoro assurge a narrazione sempre più pervasiva mentre il cottimo riemerge da un passato che si pensava lontano ed esonda senza argini dallo spazio digitale al terreno sociale: lo sfruttamento è "arcaico" ma il padrone è un algoritmo. Sussunzione reale e sussunzione formale si mescolano. Il lavoro è sempre più spesso mascherato da gioco (*playbour, gamification*), da lavoretto (*gig*) o da lavoro-ozio (*weisure*). Le lotte dei lavoratori digitali, che trovano forme di organizzazione nonostante l'atomizzazione cui sono costretti, provano a sparigliare questa retorica in un tentativo che mostra quanto la sfida tra lavoro e capitale descritta da Marx sia tutt'altro che esaurita o superata dall'ideologia californiana.



Forme storiche di organizzazione e tecnologie iper-moderne sono dunque racchiuse dal nuovo modello del *platform capitalism*. Possiamo isolare almeno due tratti che in qualche modo informano questa contrapposizione. In primo luogo, va sottolineato come dietro la facciata dell'Intelligenza Artificiale e dell'automazione si celino spesso forme di sfruttamento e disciplinamento del lavoro. Le lotte nei magazzini di Amazon degli ultimi anni dall'Italia alla Germania, passando per Polonia, Francia e Stati Uniti, mostrano una realtà di turni massacranti e lavoro usurante che appaiono la norma ben più che l'eccezione. La realizzazione di magazzini automatizzati gestiti da robot sembra, al momento, uno slancio ideologico per relegare all'operaio/organo incosciente un ruolo subalterno più che un progetto concreto. Allo stesso modo, le lotte dei rider autorganizzati del *food delivery* ai quattro angoli del mondo hanno smentito una volta di più la narrazione dell'autoimprenditorialità fuoriuscita dalla West Coast. Dietro alle apparenti forme di lavoro autonomo si celano in realtà lavoratori subordinati privi di tutele e costretti al cottimo e a forme di "caporalato digitale".

Dietro alle apparenti forme di lavoro autonomo si celano in realtà lavoratori subordinati privi di tutele e costretti al cottimo e a forme di "caporalato digitale"

In secondo luogo, la "rivoluzione industriale 4.0" (di cui la "rivoluzione" delle piattaforme è uno dei tratti iconici) ha alcuni caratteri atavici intrinsechi anche alle "rivoluzioni industriali" precedenti, ad esempio una profonda necessità di manodopera sfruttata dal e nel "sud globale". Secondo un filosofo e militante come William Edward Burghardt Du Bois, per capire la prima rivoluzione industriale era necessario guardare allo sfruttamento delle piantagioni americane di cotone oltre che alle manifatture di Manchester. In altre parole, le fabbriche inglesi rappresentavano soltanto la punta dell'iceberg di un mondo sommerso di sfruttamento e schiavitù non soltanto necessario, ma propedeutico alla nascita dell'industria. Allo stesso modo, come ben mostra l'ultimo libro di Antonio Casilli *Schiavi del clic*, per comprendere davvero il funzionamento di Amazon, Facebook, Youtube o altre piat-

taforme sarebbe davvero opportuno fare un giro per le *click farm* sparse dall'Indonesia al Madagascar. Lì eserciti di lavoratori vengono sfruttati per pochi dollari al mese: a ben guardare, più che essere vicini alla piena automazione e all'avvento dei robot, emerge il continuo ripresentarsi sulla scena di eterogenee forme di sfruttamento che da secoli informano la contrapposizione tra lavoro e capitale. Le piattaforme, dunque, si collocano come punto di congiunzione fra destrutturazione pluridecennale del lavoro e nuove tecnologie digitali. Questo ci induce a considerare le mutazioni nella geografia dello sfruttamento e la sua estensione dallo spazio perimetrato della fabbrica a quello espansivo e intensivo dell'urbano.

Dalla fabbrica alla metropoli

Il Clap (Collectif des Livreurs Autonome de Paris), che difende diritti e condizioni di lavoro dei fattorini "autoimprenditori" nelle piattaforme digitali come Deliveroo, Foodora, Stuart, Uber, molto attivo all'interno delle mobilitazioni sociali degli ultimi anni, ha promosso lo slogan «La strada è la nostra fabbrica». Proviamo a prendere sul serio questa lettura con le sue implicazioni economiche e politiche. In prima battuta, per chi maneggia l'attrezzatura teorica di derivazione operaista, lo slogan non può che riportare alla mente il dibattito sintetizzato nel passaggio "dalla fabbrica alla metropoli", emerso negli anni Settanta come tentativo di definire le nuove spazialità del conflitto nel tramonto dell'operaio massa come baricentro politico di classe e di fronte all'emersione della soggettività che allora si definiva come operaio sociale. Un nodo caldo e fonte di grandi discussioni, successivamente riproposto con la formula «la metropoli sta alla moltitudine come, una volta, la fabbrica stava alla classe operaia».



Foto di **Valeria Altavilla e Vittorio Giannitelli**

Il progressivo esaurirsi dell'accento "esclusivo" sulla fabbrica quale terreno primiziale della lotta di classe si imponeva allora sotto la spinta di numerosi processi soggettivi e con la ristrutturazione del sistema capitalistico. Da un lato, in Occidente le fabbriche erano divenute luoghi di insubordinazione e contropotere che sfruttavano l'agglomerazione di forza-lavoro come strumento di disarticolazione del comando sui luoghi di lavoro. Contemporaneamente le lotte femministe e anti-coloniali avevano illuminato nuovi luoghi dello scontro di classe, politicizzando ad esempio il terreno della casa e della riproduzione sociale quale prospettiva decisiva per un pensiero e una pratica anticapitalisti. Dall'altro lato, a partire da queste spinte, il sistema si stava ristrutturando grazie alla possibilità di delocalizzare i siti produttivi e di spezzettarli lungo nuove catene distribuite sul territorio, espandendo la metropoli. Possibilità che, abbiamo già detto, si erano aperte anche grazie alla cosiddetta rivoluzione logistica e a innovazioni tecnologiche come la rete. In quel contesto, emerge per un verso l'intreccio strategico e indissolubile tra produzione, circolazione e consumo come parti di cicli e circuiti di capitale che vanno colti nella loro sistematicità. Per l'altro, si apre la ricerca su nuovi dispositivi di intervento politico adeguati a uno scenario in mutazione.

Passati alcuni decenni, il problema politico si ripropone. Potremmo dire, semplificando, che abbiamo assistito a un progressivo radicalizzarsi e affermarsi delle tendenze che avevano portato a ragionare sul passaggio dalla fabbrica alla metropoli. Oggi, infatti, le catene del valore sono compiutamente planetarie e si definiscono attraverso la connessione di processi e assemblaggi di forza lavoro distribuita in modo sempre più parcellizzato lungo tutta la territorialità del globo. Una delle novità che stiamo affrontando negli ultimi anni è quella che a livello manageriale viene chiamata "rivoluzione industriale 4.0" (ossia l'applicazione di cibernetica, *Internet of Things* e automazione nei sistemi di produzione e distribuzione) e che, sotto molti aspetti, si sovrappone al *platform capitalism*. Questi processi si nutrono delle trasformazioni indicate in precedenza, e si pongono nella prospettiva di produrre un nuovo salto in avanti per la valorizzazione capitalistica.

Il fatto che il Clap, che organizza una forza lavoro emergente impiegata nella nuova logistica metropolitana del *last mile delivery* attraverso piattaforme digitali, parli della strada come fabbrica, impone un ritorno al problema dello scarto fabbrica/metropoli, ridefinendone i termini. Ciò che quello slogan pare indicare è infatti che probabilmente i due termini, più che essere disposti secondo una successione temporale, andrebbero ripensati oggi nella loro integrazione. Detta in altre parole, potrebbe essere utile riprendere in mano i lavori di Romano Alquati sull'iperindustrializzazione dell'umano, guardando a come progressivamente la macchinizzazione dei processi lavorativi (in senso lato, considerando dunque anche il lavoro riproduttivo e la produzione di conoscenza) abbia di fatto integrato fabbrica e metropoli. Dentro questa traiettoria interpretativa, possiamo guardare oggi alla



Oggi le catene del valore sono compiutamente planetarie e si definiscono attraverso la connessione di processi e assemblaggi di forza lavoro distribuita in modo sempre più parcellizzato lungo tutta la territorialità del globo della vita quotidiana

metropoli come un grande complesso ri-produttivo all'interno del quale insistono e convivono differenti logiche. Attraverso la metropoli/fabbrica si esprimono forme di sussunzione formale, laddove le piattaforme mettono al lavoro persone che "posseggono gli strumenti di lavoro" (biciclette e smartphone in primo luogo per i rider, ma anche stanze per gli host di Airbnb o auto per gli autisti di Uber). Si definiscono altresì anche forme di sussunzione reale, in quanto l'algoritmo che possiede la piattaforma organizza in maniera "verticale" il lavoro dei fattorini, penetra al suo interno lo riplasma secondo una logica di compressione dello spazio/tempo per aumentare il ricavo marginale. E si sovrappongono anche processi di "accumulazione originaria" tramite operazioni estrattive di un capitale che si appropria di azioni cooperative con parziali/potenziali tensioni all'autonomia attraverso l'uso delle nuove macchine (è infatti innegabile che le piattaforme co-evolvano continuamente succhiando i saperi e le pratiche della forza-lavoro che utilizza e innova il sistema con pratiche molecolari di rifiuto del lavoro).

Questo insieme di processi, definito qui in maniera chiaramente semplificata, induce a ripensare gli spazi urbani come un *battleground* tensivo attraverso il quale nei prossimi tempi si ridefiniranno le coordinate della lotta di classe contemporanea, nell'esigenza di ripensare forme organizzative adeguate a uno scenario in repentina mutazione dove la fabbrica si è fatta metropoli e la metropoli si è fatta fabbrica dentro una nuova infrastruttura digitale.

Il sindacalismo metropolitano delle union

Fino a questo punto abbiamo mostrato come l'intreccio di processi di destrutturazione dell'organizzazione del lavoro della fase precedente, l'avvento di tecnologie digitali di uso quotidiano e l'imporsi di una rivoluzione logistica che riorganizza la produzione a partire dalla circolazione abbiano dato vita a una riconfigurazione complessiva dei processi di accumulazione. Le piattaforme si pongono come centro gravitazionale di questi processi che non coinvolgono solo il campo dell'economico ma l'intera società. Contingenti di precariato metropolitano vengono inghiottiti dalle piattaforme con la promessa di diventare nuovi *rentier* o rampanti imprenditori di se stessi, mentre la città tutta si trasforma in uno spazio produttivo in continua espansione e ridefinizione. Eppure, anche qua ci piacerebbe riprendere in mano una prospettiva operaista per mettere in evidenza come l'ambito urbano non sia esclusivamente terreno di conquista del capitale ma anche luogo di soggettivazione della lotta di classe. In quest'ottica, i processi di nuovo sindacalismo che si sono generati negli ultimi anni attorno al settore del *food delivery* ci sembrano esemplificativi sia delle trasformazioni in atto che della posta in palio.

L'ordine del discorso auto-imprenditoriale è prima di tutto un dispositivo di potere volto a ridurre il costo del lavoro e scaricare sui fattorini la responsabilità d'impresa

Foto di **Margherita Caprilli**



In poco tempo abbiamo visto le strade delle nostre città riempirsi di rider che con il loro cubo – oggetto pubblicitario oltre che iconico della loro presenza – sfrecciano in lungo e in largo dando vita a una catena di approvvigionamento gestita da algoritmi e capace di includere forme private di riproduzione sociale all'interno di grandi circuiti di capitale (la maggior parte delle aziende del settore sono nate e cresciute con il supporto di fondi d'investimento finanziario). La presunta flessibilità garantita ai rider – dove la messa a lavoro passa più dall'auto-valorizzazione che da un potere direttivo diretto tipico, ad esempio, della fabbrica – è costruita su una fuga dalla subordinazione come forma contrattuale "piena" che garantisce una serie di istituti – dalla malattia all'assicurazione, dal pagamento orario ai diritti sindacali – verso forme legalizzate di lavoro nero, ovvero privo di tutele e standard collettivi. L'ordine del discorso auto-imprenditoriale è, dunque, prima di tutto un dispositivo di potere volto a ridurre il costo del lavoro e scaricare sui fattorini la responsabilità d'impresa. Il trionfo di questa visione tipicamente neoliberale rappresenta un potenziale punto di svolta per il capitale a livello complessivo in quanto permetterebbe di rompere gli argini di quelle poche tutele che finora restano in piedi e che in Europa erano state conquistate con le lotte operaie del Dopoguerra. Non è un caso che le piattaforme di *food delivery* abbiano trovato rapida espansione anche in Asia e America Latina dove invece il lavoro subordinato è marginale rispetto ad altre forme molto meno strutturate. Eppure, dall'Italia all'Argentina, da New York a Hong Kong i rider hanno dato vita a forme di protesta e organizzazione il cui carattere comune è quello di rifiutare nettamente questa retorica auto-imprenditoriale, mettendo in luce il rapporto verticale di comando che sussiste fra operai metropolitani e piattaforma stessa. Il potere a larghi tratti immateriale dell'algoritmo – che frammenta la forza-lavoro e rende difficile l'identificazione di una controparte con cui confliggere – è sfidato sul piano dell'organizzazione metropolitana: tramite chat parallele alle app delle piattaforme, in forma assembleare per spezzare l'isolamento individuale, con blocchi stradali e scioperi itineranti per inceppare la catena logistica digitalizzata. L'insubordinazione dei rider è dunque un terreno di sperimentazione di lotta di classe che non sfida solo le nuove forme di impresa e valorizzazione ma anche i vecchi istituti operai, come il sindacato. Senza negare la presenza e il contributo di alcune sigle storiche, ci pare evidente che le *union* dei fattorini – forme di sindacalismo metro-

politano perlopiù informale, auto-organizzato, conflittuale – si muovano su un terreno diverso e con una spinta alla conflittualità che è anche un richiamo ai sindacati – tanto di base quanto confederali – che è possibile organizzare gli invisibili ma occorrono forme e pratiche nuove.

Per concludere, vorremmo soffermarci su un paio di casi concreti che possono restituire meglio l'idea delle sfide in campo. Negli ultimi mesi, più o meno in coincidenza dello scoppio della pandemia da Covid-19, si sono moltiplicati gli scioperi dei rider in tutta l'America Latina, dal Brasile all'Ecuador, dal Messico al Cile. Il divenire essenziale dei servizi di *food delivery* offerti dalle piattaforme in un contesto di corto-circuito economico e sanitario non è corrisposto a un riconoscimento materiale e formale del ruolo dei rider, esposti al rischio di contagio e privi di adeguate tutele. Questa ondata di proteste ha però innescato un rapido processo di organizzazione transnazionale – qui sta il punto – che ha portato all'organizzazione del primo sciopero globale dei rider: l'8 ottobre 2020 i fattorini di 20 paesi sparsi per il mondo si sono sincronizzati per dare vita a una giornata di mobilitazione contro il regime della falsa autonomia imposto dalle piattaforme. La questione del salto di scala, ovvero della creazione di network transnazionali fra realtà metropolitane, ci sembra una delle sfide principali che dovranno essere affrontate dalle lotte di classe al tempo del *platform capitalism*.

In tutto il mondo i rider hanno dato vita a forme di protesta e organizzazione il cui carattere comune è quello di rifiutare nettamente la retorica auto-imprenditoriale, mettendo in luce il rapporto verticale di comando che sussiste fra operai metropolitani e piattaforma

In Italia invece il ciclo di mobilitazioni degli ultimi tre anni da parte delle *union* – che ha visto l'organizzazione di innumerevoli scioperi, ma anche l'approvazione di accordi territoriali come la *Carta dei diritti fondamentali dei lavoratori digitali nel contesto urbano* a Bologna e la formulazione di proposte regionali di legge – sembrava aver aperto alla possibilità di sedimentare un miglioramento delle condizioni di lavoro dei rider a partire da una legge nazionale che riconoscesse ai fattorini le stesse tutele della subordinazione. Ed è qua che si inserisce un cambio di strategia da parte delle piattaforme. Se finora avevano adottato una filosofia *no union* che puntava al rifiuto di qualsiasi forma di relazione industriale al fine di sostenere la natura imprenditoriale del lavoro dei fattorini, adesso sembrano invece aver scelto di entrare all'interno del processo legislativo per dirigerne gli esiti. Il 15 settembre 2020 Assodelivery, l'associazione di categoria che mette assieme le principali aziende del settore, e UGL, sindacatino nero, hanno firmato il primo contratto nazionale dei rider. Al suo interno si ribadisce la natura autonoma del rapporto di lavoro e si regolarizza il cottimo come forma retributiva generale. Questo contratto ha quindi permesso l'elusione della legge nazionale 128/2019 e ha innescato diffuse e radicali proteste da parte delle *union* metropolitane (Deliverance Torino, Deliverance Milano, Riders Union Bologna, Riders Union Firenze, Riders Union Roma, Pirate Union Napoli), confluite nello sciopero nazionale del 30 ottobre 2020. Lo strapotere economico e tecnologico delle piattaforme ci pone davanti alla necessità di ripensare i precedenti modelli organizzativi. In questo senso vanno monitorate le sperimentazioni di *platform cooperativism* – forme di attualizzazione della tradizione cooperativa operaia all'interno delle nuove infrastrutture digitali – in corso nel settore del *food delivery* in Spagna e Francia. Queste esperienze costituiscono degli interessanti banchi di prova per testare la possibilità di una riappropriazione collettiva tanto delle infrastrutture digitali quanto del potere decisionale sulle forme della produzione metropolitana.



Foto di **Ilaria Depari**