

IQUADERNIDI  
NELLA SCATOLA NERA

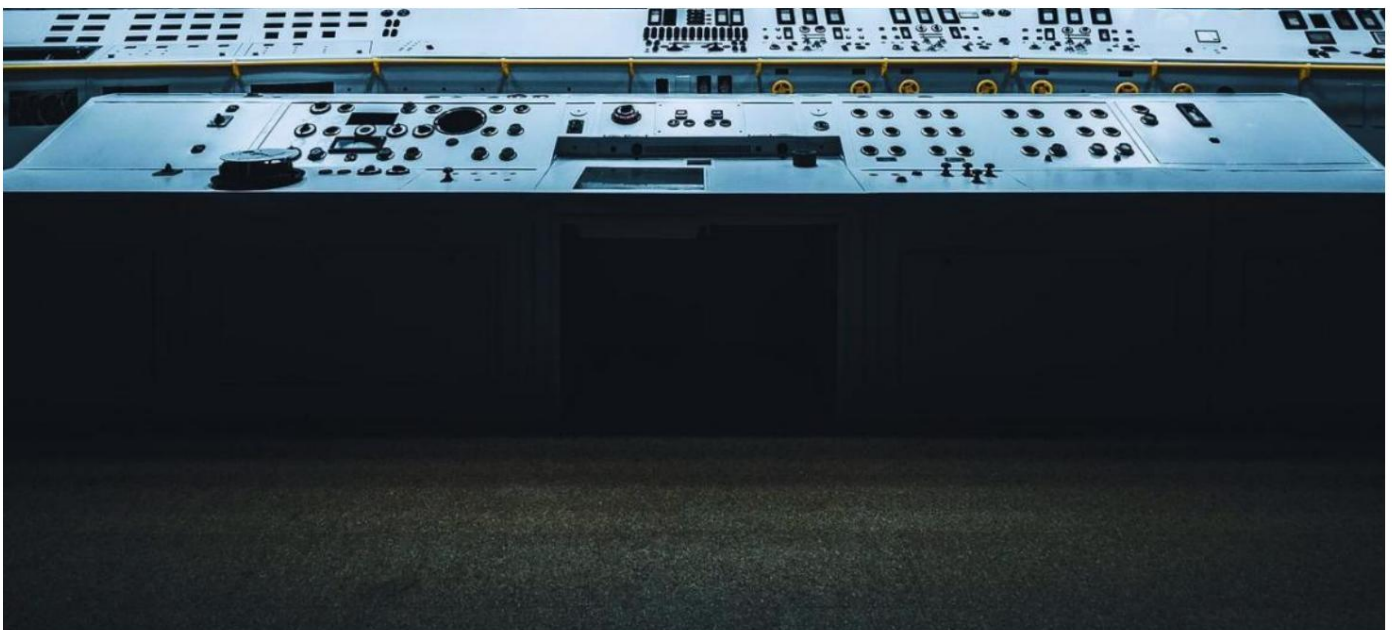
2022

VOLUME # 4

# LE PIATTAFORME HANNO IL POTERE... E LE PERSONE POSSONO PRENDERLO



A CURA DI BENVIGNÙ , TAZZE , FRAPPORTI , MILESI , PIRONE



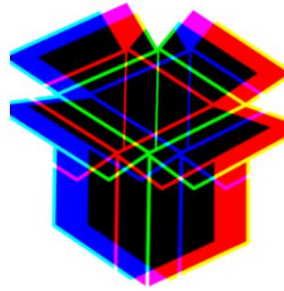


IQ UADERNI DI INT O LA SCATOLA NERA

**LE PIATTAFORME  
HANNO IL  
POTERE... E LE  
PERSONE  
POSSONO PRENDERLO**

A CURA DI CARLOTTA BENVIGNÙ,  
NICCOLÒ CUPPINI, MATTIA  
FRAPPOTI, FLORIANO MILESI,  
MAURILIO PIRONE

DIPARTIMENTO DELLE ARTI  
UNIVERSITÀ DI BOLOGNA



## **i quaderni di into the black box**

### DIRETTORE SCIENTIFICO

Sandro Mezzadra (University of Bologna)

### COMITATO DI EDITORIA

Niccolò Cuppini (Università di Scienze Applicate e Arti del Mezzogiorno  
Switzerland), Carlotta Benvegnù (Université Paris 13), Mattia Frapporti  
(University of Bologna), Floriano Milesi (University of Padua),  
Maurilio Pirone (University of Bologna)

### COMITATO SCIENTIFICO

Martin Grove, Cinzia Arruzza, Manuela Bojadzijev, Vando Borghi,  
Antonio Casilli, Federico Chicchi, Francesca Coin, Deborah Cowen,  
Alessandro Delfanti, Keller Easterling, Veronica Gago, Giorgio Grappi,  
Naomi C. Hanakata, Michael Hardt, Stefano Harney, Rolien Hoyng,  
Ursula Huws, Brett Neilson, Ned Rossiter, Ranabir Samaddar, Tiziana  
Terranova, Niels van Doorn, Jake Wilson, Jamie Woodcock

I contributi di questo volume sono stati sottoposti a un processo di peer-review.

### DIPARTIMENTO DELLE ARTI

Director Giacomo Manzoli

Università di Bologna

Via Barberia 4

40123 Bologna

CC BY 4.0 Internazionale

ISBN 9788854970953

DOI 10.6092/unibo/amsacta/6966

Impaginazione grafica: Maurilio Pirone

Prima edizione: luglio 2022



Foto di copertina di Pexel s da Pixabay

Foto pag. 5 di Gerd Altman da Pixabay

Foto pag. 12 da Pixabay

Foto pag. 26 di Yuan Yuan da Pixabay Foto pag. 40 di  
Jarmoluk da Pixabay

Pagina grafica. 54 di Hasan da Pixabay

Foto pag. 62 di wal\_172619 da Pixabay

Foto pag. 73 di Altman da Pixabay

## **INDICE**

**Le piattaforme hanno il potere... E le persone possono prenderselo, pag. 5**

Nella scatola nera

**Airbnb: sfruttare la crisi della cura per diventare infrastruttura urbana essenziale, pag. 12**

Rabea Berfelde

**Nuove logiche di valorizzazione nella figura della piattaforma digitale. Il caso MercadoLibre, pag. 26**

Sonia Filipetto e Martin Harraca

**Un impegno critico con le piattaforme attraverso l'analisi dei brevetti, pag. 40**

Unisciti a Nel figlio Hlongwa

**Prezzi predatori e moltiplicazione dello sfruttamento nella strategia aziendale di Amazon, pag. 54**

Bobine di Tania Ri

**Le piattaforme come asset e come campo di battaglia, pag. 62**

Andrea Fagioli

**Comunismo di piattaforma.  
Un manifesto per lottare dentro e contro il capitalismo delle piattaforme, pag. 73**

Nella scatola nera

**Autori, pag. 82**





## Le piattaforme hanno il potere... ..e le persone possono ottenerlo

**Nella scatola nera**

Il Platform Capitalism non è una cosa, ma una relazione sociale mediata dall'elaborazione dei dati. Parafrasando la famosa definizione di Capitale di Karl Marx, affermiamo che il capitalismo di oggi non può essere pienamente

compreso se i dati non sono considerati in il loro ruolo prepotente. La forza estrattiva del capitalismo, infatti, oggi non si convoglia solo sui «Territori di

Estrazione» della materia prima, per richiamare un importante libro pubblicato proprio nel 2020 da Martin Arboleda dal titolo Planetary Mine. Come Sandro Mezzadra and Brett Neilson

sosteneva, «oggi non estraiamo solo carbone, nichel e altre materie prime; anche noi i miei dati. Inoltre, le forme di

l'estrazione implicita nel data mining e altre attività estrattive che depremono la socialità umana sono sempre più ai margini delle frontiere in espansione del capitale» (2019).

Da quando il capitalismo è stato "elettrificato", poi "digitalizzato" e infine "piattaformizzato", i dati sono diventati una fonte di economia e potere politico: "la relazione sociale mediata dall'elaborazione dei dati" è oggi guidata da Big Tech come dovrebbe essere Amazon essere concepito come un fattore economico, sociale e attore politico detentore di un potere senza precedenti nella storia del capitalismo. A partire dagli anni '90 abbiamo assistito a un processo di digitalizzazione che dopo la crisi economica del 2007/08 si è congelato in quello che Nick

Srnicek etichettato come "Platform Capitalism". Nelle pagine seguenti, studiosi che si avvicinano al tema da diverse parti del mondo contribuiranno a indagare questo paradigma. A partire dalla «promessa di semplicità» che offre l'economia on-demand (vedi Hlongwa), gli autori non mancano

focus «sulle interconnessioni tra e operazioni commerciali, finanziarie e logistiche» (vedi Filippetto e Harracà) dietro l'implementazione delle tecnologie digitali. Ciò significa considerare il ruolo infrastrutturale delle piattaforme (Berfelde) o il modello di business che sta dietro aziende come Amazon (Rispoli), nonché per indagare sul platform labour poiché – come afferma Fagioli – «l'organizzazione del lavoro è un tema centrale nelle riflessioni sul platform capitalism». Così, nella conclusione del libro, proponiamo «un manifesto per lottare dentro e contro il platform capitalism» dove cerchiamo di riassumere in undici tesi non solo le principali caratteristiche che caratterizzano oggi il platform capitalism ma anche le tracce per il suo superamento. In qualche modo, quindi, questo libro contribuisce al dibattito intorno al capitalismo delle piattaforme e alla sua grande espansione negli ultimi anni, ulteriormente accelerata dalla pandemia di Covid-19. Sebbene la letteratura sull'economia digitale e il capitalismo delle piattaforme si sia espansa in modo esponenziale dalla crisi economica dei subprime del 2007/08, meno attenzione è stata dedicata all'analisi delle sue origini. Pensiamo che contestualizzare adeguatamente le radici del platform capitalism (Capitalismo 4.0 come lo abbiamo definito[1]) offra l'opportunità di travolgere l'era del «post» («post-modernità» o «post fordismo» più specificamente), definendo finalmente l'epoca che stiamo vivendo.

[1] Cfr. Nella scatola nera (a cura di), Capitalismo 4.0. Genealogie della rivoluzione digitale. Roma, Meltemi.

In effetti, con questo libro vorremmo sottolineare ulteriormente che ora viviamo effettivamente nella "società della piattaforma" (Van Dijk, Poell, De Waal 2019) o in quella che potremmo definire a «platform era» (vedi, Cuppini, Frapporti, Mezzadra, Pirone 2023), rimarcando le specificità della contemporaneità senza alcuna nostalgia o assolutizzazione del passato. Difficile, infatti, negare la dimensione pervasiva della «piattaformizzazione» della società in molteplici termini: in primo luogo, in termini di modello di business egemonico; in secondo luogo, considerando il ruolo infrastrutturale di piattaforme come il GAFAM (Google, Amazon, Facebook, Apple e Microsoft); terzo, guardare al ruolo politico che svolgono oggi le piattaforme; quarto, ispezionare le molteplici forme di lotte promosse dai lavoratori delle piattaforme; quinto, studiare il ruolo tangibile della piattaforma nelle trasformazioni urbane. Anche se il capitalismo della piattaforma non è un'etichetta per descrivere il capitalismo contemporaneo come un

intero dall'inizio della letteratura almeno vent'anni fa per parlare in termini di "Varietà del capitalismo" (Hall e Soskice 2001, Peck e Theodore 2007), sembra è innegabile che le piattaforme rappresentino una frontiera per i processi di valorizzazione del Capitale. D'altra parte, il platform capitalism contiene una sintesi delle molteplici provenienze che hanno caratterizzato l'evoluzione del Capitale negli ultimi sessant'anni e che sono particolarmente rilevanti per essere indagate.

Ne vogliamo riportare velocemente alcune partendo dalla cosiddetta Logistica Rivoluzione.

Secondo una letteratura consolidata (Allen 1997, Bonacich e Wilson 2008; Cowen 2014) tra gli anni Sessanta e il anni Settanta ci fu una «rivoluzione» in

il settore della logistica che ha drasticamente cambiato il modo in cui il capitalismo a livello globale

eseguita. La rivoluzione logistica riguarda tre grandi cambiamenti all'interno o dovuti all'innovazione nelle pratiche logistiche. Innanzitutto, ci sono stati cambiamenti a livello manageriale. Il vero nucleo della rivoluzione logistica può essere spiegato come Deborah

Cowen fa: «la minimizzazione dei costi era stata sostituito con un modello che enfatizzasse il valore aggiunto» (Cowen 2014, p. 34). Il «tempo circolatorio» delle merci non gravava più sul processo del plus

raggiungimento del valore dal capitalista: qualcosa che – ricordando ancora Marx – dovrebbe essere ridotto «vicino allo zero». Piuttosto, dagli anni Sessanta in poi la logistica è stata disegnata da una logica aziendale e razionalità, grazie ad un approccio sistemico. Fino all'introduzione di questo nuovo approccio «la distribuzione fisica si occupava esclusivamente della movimentazione dei prodotti finiti» (ivi, p. 35). Dopo la Rivoluzione Logistica, l'attenzione si è concentrata sull'azione complessiva «piuttosto che sulle sue singole componenti» (Ibid). In qualche modo,

dagli anni Sessanta in poi, distribuzione e circolazione erano intesi come elementi di produzione. La seconda prospettiva riguarda la trasformazione tecnologica, che può essere enfaticamente riassunta dallo sviluppo della «containerizzazione». Il container marittimo è probabilmente una delle più grandi innovazioni del ventesimo secolo. Nonostante la sua prima apparizione negli Stati Uniti nel 1928 (vedi Levinson 2006), il primo uso massiccio di container avvenne durante la guerra del Vietnam negli anni Sessanta. A fini commerciali «la prima traversata atlantica di una nave portacontainer [fu] nel 1966»

(Cowen 2014, p. 57). In sostanza, dall'avvento della «seconda fase della globalizzazione», «le merci hanno bisogno di essere movimentate in modo rapido e preciso, a basso costo e a grande distanza» (Bonacich e Wilson 2008, p. 14): a questo risponde il container

scopo grazie all'intramodalità it consente. In altre parole, l'idea alla base del Rivoluzione Logistica realizzata attraverso la containerizzazione era che «il flusso da dalla vendita all'ordine alla produzione alla spedizione e alla prossima vendita dovrebbe avvenire in uno movimento fluido (ivi, p. 15).

In terzo luogo, la rivoluzione logistica ha contribuito allo smantellamento dell'egemonia fordista della fabbrica che intaccava il potere politico dei lavoratori. Per riassumere questa prospettiva, noi potrebbe richiamare la sesta tesi del «Manifesto della Logistica Critica» da noi pubblicato qualche anno fa: «Quindi la «(contro)rivoluzione della logistica» non è solo un'innovazione tecnica ma una politica

reazione all'insubordinazione di classe del fordista lavoratori e ai processi di decolonizzazione, prevenendo e costruendo realmente il epoca neoliberista. Non è un caso che l'industria della logistica di oggi è un mondo in cui stanno sorgendo innumerevoli conflitti di classe all'interno del più generale crescente paradigma delle lotte in circolazione»[1].

A seguito dell'innovazione nella logistica, un'altra «rivoluzione» è avvenuta negli anni '80, questa volta nel campo della vendita al dettaglio: Wal-Mart è diventato il nuovo marchio paradigmatico dell'economia che ruggisce «da un angolo isolato del Sud rurale per diventare l'avanguardia di una rivoluzione del commercio al dettaglio che ha trasformato la natura dell'occupazione statunitense, ha inviato la produzione statunitense all'estero e ha ridefinito il significato molto globalizzazione» (Lefebvre 2009, 4). Grazie alla rivoluzione della logistica, il potere dei rivenditori è aumentato drasticamente. Secondo Bonacich e Wilson (2008), i rivenditori hanno iniziato a informare i produttori «cosa stavano effettivamente acquistando i consumatori e

[1] <http://www.intotheblackbox.com/manifesto/logistica-critica-a-manifesto/>

quindi ciò che i produttori dovrebbero produrre, quando dovrebbero produrlo, e, talvolta, a che prezzo» (p. 6).  
In una certa misura, la rivoluzione del commercio al dettaglio rappresenta l'inizio del just-in era del tempo, che è una sorta di mantra per capitalisti contemporanei. Prima di Amazon, Alibaba ecc., un esempio paradigmatico era Wal-Mart, che otteneva in parte dati di power mining (economici) dai propri clienti. Come affermano Bonacich e Wilson: «la raccolta dei dati dei POS ha messo il potere nelle mani dei giganti della distribuzione. Sapevano che i consumatori stavano acquistando, quali prezzi massimizzavano più efficacemente le vendite, quali prodotti stavano guadagnando e perdendo popolarità e in che modo i modelli di acquisto differivano a livello demografico e regionale» (ivi, p. 7-8).

Dopo la politica neoliberista di Regan e Thatcher, la global network society degli anni '90 (Castelles 2010) ha assistito a un profondo cambiamento del mercato con l'avvento di una "Rivoluzione delle dot-com" (Becker 2006), portando attori come Amazon al centro della scena. Inoltre, nel 2000, il termine "capitalismo digitale" è apparso per la prima volta in un libro di Dan Schiller, storico dell'informazione e della comunicazione. Nel

libro, Schiller attraversa la trasformazione di Internet che dal regno militare, che ha portato un profondo cambiamento nel capitalismo grazie ai nuovi spazi web.

Negli stessi anni e per la prima volta sono comparsi anche concetti come la sharing economy. Tali etichette sono vagamente derivate dalla cosiddetta Ideologia Californiana, in cui un futuro ottimista e guidato dalla tecnologia era raffigurato come una combinazione tra «lo spirito a ruota libera degli hippy e lo zelo imprenditoriale degli yuppies»

(Barbrook e Cameron, 1995). Il concetto di "sharing economy" è apparso nei primi anni 2000 come «il cuore stesso della

economia più avanzata» (Benkler 2004) anche se presto rivelò la sua chiara natura capitalistica.

Così, la rivoluzione delle dot-com e il capitalismo digitale hanno contribuito congiuntamente a plasmare l'economia del nuovo millennio che ha mescolato il mondo analogico e digitale come mai prima d'ora prima. Per la prima volta, le nuove frontiere della valorizzazione del capitale sono stati spinti oltre la mera sfera analogica.

Alla fine, dopo la crisi economica del 2008, è esplosa Platform Capitalism (Srnicsek 2016).  
sulla scena: una straordinaria serie di

le piattaforme «sono penetrate nel cuore delle società» (Van Dijk, Poell, De Waal 2019, p. 2), definendo rapidamente nuove modalità di consumo e nuove figure di

lavoratori (Huws, 2014). Piattaforme come Airbnb, Uber (e poi) Deliveroo, Glovo, Tencent, Rappi ecc., si sono affiancati ad altre piattaforme come Amazon, Google e Facebook. Il Web è stato sempre più infrastrutturato e le piattaforme hanno acquisito potere politico (dopo quello economico) attraverso il controllo del web. Nello spazio digitale le piattaforme stanno diventando egemoniche.

Inoltre, la "piattaformizzazione" del lavoro ha raggiunto un altro livello. Le piattaforme hanno ci ha portato a una «forma giurassica di lavoro» (Scholz, 2016) in un nuovo tipo di economia (la "sharing economy") emersa «quasi dal nulla» (Huws, 2017).

Piuttosto, tutte le caratteristiche del Platform Capitalism (sia in termini di business che in termini di manodopera) appaiono uno sviluppo lineare dell'"evoluzione" del sistema economico fuori dal 20° secolo.

Supponiamo che la pandemia di Covid-19 lo dimostri chiaramente.

Questi quattro passaggi hanno portato alla "Platform Era". Vorremmo ricordarne almeno alcuni

caratteristiche che sembrano particolarmente intriganti per cogliere correttamente alcune delle sue operazioni.

Il primo è l'impatto sul lavoro. Con la diffusione delle piattaforme cambiano i luoghi di lavoro e le modalità di lavoro. Inoltre, la distinzione tra tempo di lavoro e tempo di vita si sta offuscando. Il capitolo di Fagioli si sofferma proprio su alcuni di questi aspetti.

Con i platform business il lavoro non scompare ma, grazie alla capacità estrattiva delle piattaforme, si estende e si parcellizza. Le aree urbane come "nuovo terreno" del processo lavorativo così come le forme di autoimprenditorialità come il "playbour" o i sistemi di classificazione sono caratteristiche cruciali da

considerato per capire

dimensioni del lavoro della piattaforma. La retorica di un "gig work" favorito dalle piattaforme è venuta proprio dalla «promessa di semplicità» descritta da Hlongwa nel suo capitolo.

Il secondo punto da evidenziare è il ruolo delle piattaforme come infrastrutture urbane. Rabea Berfelde nel suo capitolo mostra brillantemente il ruolo infrastrutturale urbano svolto da

Airbnb. Nella maggior parte della letteratura (es Srnicek, Van Dijck et al. etc) piattaforme come Airbnb sono considerate "piattaforme (di servizi) secondarie" e sono quindi diverse dal GAFAM. Ci chiediamo se tutte queste piattaforme possano essere interpretate anche in senso infrastrutturale per almeno due ragioni: da una parte

invece, infrastrutturalizzano lo "spazio digitale" proprio come quelli GAFAM; dall'altro, sono incastonati nella "governance contemporanea" che concorre a inquadrare lo "Stack" che governa la vita sociale odierna (vedi Bratton 2015). Nel suo capitolo, Rispoli mostra i vantaggi che piattaforme come Amazon ottengono dall'essere in una posizione infrastrutturale in più termini.

Citando Rispoli: «Costruire il nucleo infrastrutturale un è il fattore che permesso ai Big Five (Facebook, Amazon, Apple, Microsoft e Google Alphabet) per costruire i loro ecosistemi e garantirne la

preminenza all'interno del mercato, abbassando i prezzi, non solo ha favorito la rete effetti, ma anche il miglioramento di sfruttamento dei lavoratori – in varie fasi di produzione, distribuzione, e circolazione» (vedi infra).

Infine, vorremmo sottolineare come lo spazio urbano sia diventato uno spazio a valore aggiunto.

Con il focus sulle operazioni di MercadoLibre (MeLi), Filippetto e Harracà offrono una dimostrazione di plastica. Poiché le città sono il terreno della valorizzazione delle piattaforme, le piattaforme stesse sono desiderose di influenzare il governo della città, facendolo attraverso il loro

enorme accesso ai dati. Con così

piattaforme che condizionano le politiche cittadine, gli studiosi iniziano a parlare di «data driven governamentalità» riferito alle modalità di governo delle smart city (Vanolo 2014). A titolo di esempio, potremmo ricordare il caso di Lisbona, il cui comune ha adottato una serie di protocolli con società di servizi di micromobilità (come Uber) per co-creare una nuova pianificazione urbana.

Tuttavia, questi accordi sono presto saltati a causa della scarsità di dati condivisi dalle aziende, che si sono rivolte direttamente al governo nazionale: sembra un'ulteriore dimostrazione del potere della piattaforma di scegliere anche il livello più adatto di

amministrazione da affrontare.

L'ultimo capitolo di questo libro è il «Manifesto per lottare dentro e contro il capitalismo delle piattaforme». Come un vero e proprio Manifesto cerchiamo di sottoporci a due diversi strati: uno descrittivo e uno propositivo. Da un lato, affrontiamo undici argomenti intrecciati da piattaforme che «vediamo come le caratteristiche – e

contraddizioni – della nuova era». Potere, Infrastrutture, Finanza, Metropoli 4.0, Soggettività algoritmiche ecc. sono tutte caratteristiche che caratterizzano la contemporanea "società piattaforme" e la

trasformazione che ne deriva. D'altra parte cerchiamo di rispondere a questa domanda: «di quali alternative fanno le contraddizioni queste trasformazioni ci danno?». Le peculiarità della "società della piattaforma" sono affrontato all'interno del Manifesto con il scopo preciso di intravedere le tracce di un possibile futuro diverso «verso un mondo di abbondanza per tutti!».

## Riferimenti

Kirov, V. (a cura di), Implicazioni politiche del lavoro virtuale. New York: Primavera.

Levinson, M. (2006), The Box: come il container ha reso il mondo più piccolo e l'economia mondiale più grande , Princeton SU.

Lichtenstein, N. (2019) La vendita al dettaglio Rivoluzione. Come Wal-Mart Allen, B. (1997), "Il la logistica Rivoluzione e Trasporti", Annals of the American Accademia di scienze politiche e sociali, 553.

Arboleda, M. (2020), Miniera planetaria. Territori di estrazione in ritardo Capitalismo, Londra, Verso.

Barbrook, R., Cameron, A. (1995, 1 settembre), "The Californian ideology", Mute Magazine. <http://www.metamute.org/editorials/articles/californiana> .

Becker, W. (2006), "The Dot.Com Rivoluzione in prospettiva storica", in Impresa e storia, 43, pp. 43-46.

Benkler, Y. (2004). Condividere piacevolmente: sui beni condivisibili e l'emergere della condivisione come modalità di produzione economica. The Yale Law Journal, 114(2), 273-358.

Bonachich, E., Wilson, J. (2008), Ottenere la merce. Porti, lavoro e rivoluzione logistica, Ithaca, New York: Cornell Stampa universitaria.

Bratton, B. (2015), La catasta. Su software e sovranità, MIT Up.

Cowen, D. (2014), *La vita mortale della logistica*. Minneapolis: Università del Minnesota  
Premere.

Hall P. e Soskice D. (2001), *Varieties of Capitalism: The Institutional Foundations of Comparative Advantage*, Oxford University Press.

Huws, U. (2014), *Il lavoro nell'economia digitale globale*. Londra: revisione mensile  
Premere.

Huws, U. (2017), "Where did online piattaforme provengono? La virtualizzazione dell'organizzazione del lavoro e le nuove sfide politiche che pone", in Meil P., & ha creato a coraggioso nuovo mondo degli affari. Londra: Picador.

Mezzadra, S., & Neilson, B. (2019). *Il Politica delle operazioni: Scavo Capitalismo contemporaneo*, Duke University  
Premere.

Peck J., Theodore N. (2007). "Capitalismo variegato", in *Progress in Human Geography*. 31(6): 731-772.

Schiller, D. (2000), *Digital capitalism: Networking the global market system*, Boston: stampa del MIT,

Scholz, T. (2016, gennaio), "Platform cooperativism. Challenging the corporate sharing economy", Estratto da <http://www.rosalux-nyc.org/platform-cooperativism-2/>

Srnicek, N. (2016), *Platform Capitalism*, Cambridge: Polity Press.

Van Dijk, J., Poell, T., De Waal, M. (2019), *The Platform Society*, Oxford: Università di Oxford  
Premere.

Vanolo, A. (2014), "Smartmentality: la Smart City come strategia disciplinare", *Urban Studi*, vol. 51, numero 5.



## **Airbnb: sfruttare la crisi della cura per diventare un'infrastruttura urbana essenziale**

*Rabea Berfelde*

*Orafi, Università di Londra*

Le piattaforme sono ora sempre più qualificate come infrastrutturale, cioè inteso come il

sfondo onnipresente su cui si svolge la vita quotidiana e come forze tecnologiche e sociali che governano l'azione pubblica.

Questo articolo inizia a sfidare il carattere dominante e onnipresente associato all'infrastruttura delle piattaforme

personaggio guardando le operazioni di Airbnb nello spazio urbano. Chiede in che modo sta diventando il modello di business della piattaforma

infrastrutturale e quale nozione di

l'infrastruttura da cui possiamo derivare è

operazioni

La prima parte dell'articolo esamina il trasformazioni socioeconomiche che si formano

lo sfondo dell'emergere e della diffusione del modello di business della piattaforma. Si sostiene

che se vogliamo comprendere il "platform urbanism" (Barns 2020) - ovvero come le

piattaforme riconfigurano le relazioni spaziali urbane - dobbiamo analizzare i processi di

finanziarizzazione e come danno forma a una specifica convergenza tra tecnologia e speculazione

urbana in quali piattaforme intervenire.

La seconda parte sviluppa la comprensione un della precarizzazione, la 'crisi

di cura' e di infrastruttura sociale a districare il modo in cui le piattaforme sfruttano il risultato contraddizioni della contemporanea ristrutturazione neoliberista e finanziarizzata del welfare.

La terza parte si basa sulla ricerca sul campo condotto a Berlino dove ho intervistato Host di Airbnb che condividono regolarmente la loro casa privata con gli ospiti tramite la piattaforma. Esamina più da vicino la motivazione degli host a offrire la propria casa come servizio. Ormai è risaputo che Airbnb e il suo soddisfare la domanda turistica di affitti per vacanze a breve termine nei quartieri residenziali ha gravi conseguenze per l'edilizia abitativa locale

mercati.

Il potenziale reddito da rendita è più alto se i proprietari offrono unità in modo permanente più breve affitti a termine che porta alla riduzione di stock abitativo disponibile a lungo termine residenti (Wachsmuth e Weisler 2018; Cocola-Gant e Gago 2019). Ciò provoca affitti in aumento e processi di gentrificazione come conferma uno studio recentemente pubblicato per il contesto di Berlino: unità abitative che sono permanentemente dedicato alla locazione a breve termine provoca un aumento dei prezzi degli affitti nelle immediate vicinanze (Duso et al. 2020).

La ricerca critica su Airbnb raramente mette in discussione la motivazione degli host a offrire la propria casa privata tramite la piattaforma. I risultati della mia ricerca sul campo presentati nel terza sezione rivela che la decisione dei padroni di casa è legato a motivazioni economiche derivanti tra l'altro da rapporti di lavoro precari e affitti in aumento dovuti alla crisi immobiliare di Berlino. L'articolo sostiene che Airbnb posiziona deliberatamente la piattaforma come una soluzione individuale alla precarietà. Basandosi su una comprensione di

infrastruttura come si trova in Judith Butler

lavoro - inteso in modo complesso come le relazioni sociali e i sistemi di supporto

la riproduzione della vita dipende da - si sostiene che Airbnb intervenga in questa condizione posizionando la piattaforma come

infrastruttura sociale. Questa affermazione è ulteriore evidenziato nella quarta sezione che

esamina la risposta di Airbnb alla crisi del Covid-19 in corso. Osservando la sua iniziativa 'Open Home' e il suo 'City Portal' lanciato di recente, si sostiene che la piattaforma persegue partenariati pubblico-privato e si presenta come un partner valido per i governi urbani dominati dall'austerità.

Questo articolo cerca di districare i processi reciprocamente connessi dell'infrastruttura della piattaforma della piattaforma urbanizzazione e osservando come Airbnb sfrutta e modella le condizioni urbane di austerità. In tal modo applica una "piattaformizzazione" processuale, intesa come «la penetrazione delle infrastrutture, dei processi economici e delle prospettive governative delle di piattaforme in diversi settori economici e sfere della vita»

(Poell et al., 2019: 5–6)—per analizzare la diffusione della logica della piattaforma nella società e studiarne l'impatto sul lavoro e

mezzi di sussistenza.

### **La convergenza tra tecnologia e speculazione urbana**

Questa prima parte dell'articolo interroga il background socioeconomico della diffusione e proliferazione della logica della piattaforma negli spazi urbani e sostiene che sia strettamente legata allo spostamento verso un regime di affitto basato sulla rendita e finanziarizzato

accumulo.

La piattaforma come modello di business, che si basa su investimenti di capitale di rischio, è emersa dalle risposte politico-economiche alla crisi finanziaria del 2008.

Una politica monetaria ultra espansiva e bassa

i tassi di interesse portano alla crescita dell'offerta di moneta globale in combinazione con una diminuzione rendimenti delle attività finanziarie che ha reso investimenti più rischiosi, come le strategie di capitale di rischio, più attraenti. risposte esacerbate tendenze alla crisi «finanziarizzazione» attraverso le quali la logica del credito e dei mercati dei capitali si riversa nel settore produttivo e nel capitale

accumulazione in relazione all'industria

la produzione registra tassi di crescita inferiori rispetto alla finanza. Finanza e industria, tuttavia, dovrebbero storicamente essere intese come strettamente correlate. Ad esempio, le grandi aziende hanno fatto affidamento sul sostegno finanziario

da banche commerciali per loro

investimenti, soprattutto in capitale fisso.

Ciò che cambia attraverso la finanziarizzazione è il rapporto specifico tra finanza e produzione industriale con le aziende che ora agiscono in modo più indipendente dalle banche commerciali e spesso sono esse stesse coinvolte in transazioni finanziarie. Inoltre, le banche commerciali sono sempre più attive

come le banche di investimento e spostare il loro

attività per aprire i mercati finanziari (Lapavitsas, 2009).

Attraverso 'finanziarizzazione' valore

l'appropriazione sotto forma di rendita sta diventando sempre più importante per l'accumulazione di capitale (Marazzi, 2011; Vercellone, 2010). La rendita è, ad esempio, appropriata sotto forma di interessi sul capitale finanziario. Generalmente la rendita viene qualificata come 'estrattiva' e 'appropriativa' in quanto è una forma di distribuzione del valore resa possibile dal controllo e dalla proprietà di un bene. Ciò «suppone una certa exteriorità del capitale rispetto al lavoro vivo, alla cooperazione sociale», una situazione in cui i capitalisti non organizzano direttamente la cooperazione sociale che sfruttano (Gago e Mezzadra, 2017: 579). Una grande quantità di ricerche critiche lo sostiene

questa logica basata sul canone modella anche il modello di business delle piattaforme. Ad esempio, Jathan Sadowski qualifica le «piattaforme digitali [...] come rentier on-line» che cercano di inserirsi in spazi, cose e interazioni, specialmente quelli che in precedenza non erano soggetti a rentier

relazioni, al fine di controllare l'accesso e

catturare valore» (Sadowski, 2020: 564). Nick Srnicek

sostiene che le piattaforme sono «digitali infrastrutture che ne abilitano due o più

gruppi per interagire» e quindi «posizionarsi come intermediari che mettono in contatto diversi utenti: clienti, pubblicitari, fornitori di servizi, produttori, fornitori e persino oggetti fisici»

(Srnicek, 2017: 43).

Il reddito da locazione è reso possibile dall'infrastruttura per il cui utilizzo le piattaforme riscuotono commissioni. Sadowski sostiene

distinguere tra "data rent" e

"affitto in denaro". Le piattaforme estraggono non solo i dati come materia prima che alla fine genera

un profitto, ma anche "trasformano le interazioni sociali e transazioni economiche in 'servizi'" che

consentire l'estrazione di "rendite in denaro" sotto forma di commissione (Sadowski 2020,

567). Come è stato affermato, le piattaforme lo sono

posizionati come intermediari tra consumatori e produttori che consente loro di appropriarsi del canone risultante dalle transazioni di mercato. Tuttavia, le piattaforme di beni e servizi fornite sul loro mercato sono prodotte in modo indipendente, il che fa luce sulla manodopera coinvolta in queste operazioni.

A seguito di questa analisi, Airbnb può essere inteso come una tecnologia che opera come intermediario che collega i fornitori di alloggi alla domanda di un conveniente set di opzioni per soggiorni di breve durata nelle città.

Mediando lo scambio tra host e guest, la piattaforma è in grado di controllare

l'accesso al bene, ovvero la camera da letto utilizzato per un soggiorno di vacanza e per riscuotere l'affitto sotto forma di commissione. È un «magro

piattaforma» che fornisce un servizio costruito sulla risorsa degli utenti (Srnicek, 2017: 49–50).

Tuttavia, intendere l'esperienza di vacanza degli ospiti come un bene di servizio offerto tramite Airbnb, fa luce sulla manodopera coinvolta nella produzione di questo bene.

Il lavoro che richiede l'ospitalità degli ospiti include la pulizia e la preparazione dell'appartamento prima dell'arrivo degli ospiti, la cura dell'annuncio (mantenendo le foto aggiornate, la scrittura di testi per pubblicizzare lo spazio), la gestione della prenotazione e la comunicazione con gli ospiti prima e dopo il loro arrivo. Airbnb organizza meticolosamente questo processo lavorativo sotto forma di «gestione algoritmica» (Cheng e Foley, 2019) e il modo in cui opera l'infrastruttura della piattaforma (Bruni ed Esposito, 2019).

Attraverso raccomandazioni, incentivi e sanzioni — che mostrano un certo grado di «ambiguità algoritmica» (Cheng e Foley, 2019: 34) — così come l'infrastruttura di valutazione peer-to-peer attraverso la quale il processo lavorativo è soggetto a metriche e misurazioni, gli individui sono continuamente soggettivati come ospiti a immagine di cosa Airbnb intende essere una buona ospitalità pratiche.

Pertanto, interpretare Airbnb come una piattaforma di lavoro complica l'affermazione che la sua il modello di business è basato sull'affitto e funziona attraverso l'esteriorità del capitale al lavoro vivo. Se le piattaforme sono certamente legate alla finanziarizzazione attraverso investimenti di capitale di rischio, che ne consentono la crescita prima del profitto, è opportuno analizzare con maggiore cautela come le diverse modalità di

mix di ricerca di profitto e rendita all'interno del loro modello di business e delle "operazioni estrattive". L'analisi dell'"urbanistica della piattaforma" - le operazioni urbane della piattaforma e il loro impatto

lavoro duro e faticoso e sui mezzi di sussistenza - richiede di capire quanto bassi tassi di interesse e i bassi rendimenti delle attività finanziarie hanno portato a capitale fruttifero non solo alla ricerca di nuove opportunità di investimento nella tecnologia settore, ma anche l'ambiente costruito.

Si evidenzia la crisi economica mondiale del 2008, innescata dal crollo del mercato dei mutui subprime

la dimensione urbana della 'finanziarizzazione'. Louis Moreno sostiene, con riferimento al lavoro di David Harvey, che la finanziarizzazione dei e urbanizzazione sono processi è strutturalmente interdipendente (Moreno, 2014).

La «finanziarizzazione degli alloggi in affitto», vale a dire il processo mediante il quale gli alloggi in affitto si sono costituiti come una classe di attività globale (Fields and Uffer 2016), è un'iterazione di come la «finanziarizzazione» ha intensificato la speculazione su la forma urbana.

I pagamenti degli affitti, resi possibili dalla proprietà di terreni e immobili, rappresentano una via chiave per lo "sfruttamento secondario" del reddito dei lavoratori attraverso rendite fondiari e rendite finanziarie.

La "finanziarizzazione degli alloggi in affitto" mostra come attraverso la ristrutturazione neoliberista del welfare state — ad esempio la riduzione dei sussidi pubblici e delle tutele per gli alloggi sociali e in affitto — la riproduzione delle infrastrutture, come l'alloggio, sia sempre più integrata nel ciclo di accumulazione di questo regime finanziarizzato. In Italia, la spinta alloggio in affitto, guidata principalmente da grandi società immobiliari, ha portato alla corrente

esacerbazione della gentrificazione e della crisi abitativa.[1]

### **Sfruttando la crisi della cura per diventare infrastrutturale?**

L'ultimo sezione argomentata quello la finanziarizzazione costituisce il socioeconomico background che ha consentito il modello di business della piattaforma e ha portato alla convergenza contemporanea tra tecnologia e speculazione urbana. Questa sezione esamina più da vicino come le operazioni delle piattaforme si svolgono sul campo e danno forma alla vita quotidiana, al lavoro e ai mezzi di sussistenza.

Federico Chicchi sostiene che la crescente importanza del lavoro mediato dalla piattaforma è legata al «contesto post-salario» contemporaneo o «alla crisi del lavoro salariato (e del contratto salariale così come è stato determinato nel capitalismo industriale)» (Chicchi, 2020: 16 ). La "piattaformizzazione del rapporto di lavoro capitale" (Chicchi, 2020: 17) - nel senso che le piattaforme classificano i propri lavoratori come appaltatori indipendenti per sostenere il loro ruolo autoproclamato di aziende tecnologiche che mediano tra due parti, il che si traduce in lavoratori che affrontano orari di lavoro irregolari, pezzo-tassi e dover assumersi i rischi individualmente—

rappresenta un iterazione del 'precarizzazione' che viene quale il flessibilizzazione del mercato del lavoro e ristrutturazione neoliberista del welfare.

[1] Nel 2019, l'indice degli affitti pubblicato dal Dipartimento per lo sviluppo urbano e l'edilizia abitativa del Senato (Senatsverwaltung für Stadtentwicklung und Wohnen, 2019), che registra sia gli affitti esistenti sia i prezzi dei nuovi affitti, ha mostrato un aumento medio dell'affitto a freddo netto da 4,24 € al metro quadro nel 2000 a 6,72 € al metro quadrato nel 2019. Il prezzo dei nuovi affitti è aumentato ancora più rapidamente. Nel 2009, l'affitto medio era ancora di 6,19 euro al metro quadrato ed è salito a un prezzo medio di 11,55 euro nel primo trimestre del 2020 (Berliner Morgenpost, 2016; Senate Department for Urban Development and Housing, 2019; Guthmann Estate, 2020).

Questa sezione va oltre questa comprensione più tradizionale della precarizzazione in relazione ai lavori precari e sviluppa una comprensione che prende la relazione contraddittoria tra capitale e

conto della vita.

La Teoria della Riproduzione Sociale afferma, con riferimento all'argomentazione di Marx sulla dialettico relazione fra produzione e riproduzione, che il capitalismo contiene la contraddizione irrisolvibile di separare le attività di creazione della vita dall'accumulazione capitalista. Da un lato, la produzione capitalistica dipende dalla riproduzione del lavoro - la forza lavoro è la merce fondamentale del ciclo di produzione capitalistico - e dall'altro la creazione di vita

attività e la soddisfazione di base

i bisogni umani sono subordinati al capitale accumulato (Ferguson, 2020; Bhattacharya, 2017; 2019).

Nancy Fraser chiama questa subordinazione delle attività che creano la vita alla logica del processo di valorizzazione del capitale le «contraddizioni riproduttive sociali» inerenti al sistema capitalista in quanto tale. Fraser sostiene che la forma particolare di queste contraddizioni è storicamente contingente a distinti regimi capitalistici

accumulazione in quanto negoziate e regolate dallo Stato. Sotto il regime contemporaneo del 'capitalismo finanziarizzato' assumono la forma di 'deficit di assistenza' causati dalla ristrutturazione neoliberista del welfare state a partire dagli anni '80, tagli alla spesa pubblica e privatizzazione delle infrastrutture dovute alla politica di austerità.

Fraser sostiene che queste contraddizioni hanno portato a una "crisi di cura", una crisi vissuta dai soggetti a

riprodursi (quotidianamente e intergenerazionalmente) in condizioni che minano sistematicamente le loro capacità di farlo (Fraser, 2016; 2017). Il

la "crisi dell'assistenza" costituisce lo sfondo della istanze di precarizzazione: alloggi insicuri a causa dell'aumento degli affitti e della precarietà condizioni di lavoro, discusse in questo articolo.

Il neoliberista intensificazione di I processi di precarizzazione sono accompagnati da una modalità di governo che coltiva una forma di soggettivazione per cui gli individui sviluppano un rapporto auto-responsabile con l'insicurezza e il rischio prevalenti (Lorey, 2015).

Le piattaforme sono spesso qualificate dal loro crescente Plantin et al. esaminare come Google e Facebook hanno plasmato la commercializzazione del web. Sostengono che queste piattaforme sono diventate così onnipresenti da qualificarsi come infrastrutture, ovvero come guardiani che mediano le transazioni all'interno e oltre i confini dell'applicazione web (Plantin et al., 2018). Come abbiamo visto in precedenza, Srnicek definisce le piattaforme come "infrastrutture digitali" che incontrano la domanda e l'offerta di produttori e clienti. Lizzie Richardson sostiene inoltre che le piattaforme producono «una nuova forma di infrastruttura collettiva o pubblica»

(Richardson 2020, 460). Come Srnicek, Richardson associa la loro infrastruttura carattere con il ruolo che le piattaforme svolgono nel funzionare come mercati che collegano domanda e offerta. Richardson, tuttavia, va oltre la comprensione della piattaforma come cooperazione ed attore economico, sostenendo che funzionano principalmente riorganizzando le operazioni urbane «come i trasporti, gli alloggi e così via» «non attraverso nuove infrastrutture fisiche, ma piuttosto attraverso nuove tecnologie di

coordinamento in grado di riterritorializzarli

già esistenti» (Richardson, 2020: 460).

Richardson sviluppa una comprensione delle piattaforme come rete o relazione tra operazioni urbane esistenti. Marco Marrone e Gianmarco Peterlongo esprimono una visione simile quando sostengono che le piattaforme riorganizzano l'infrastruttura materiale e immateriale da cui dipende l'economia informale urbana. Esaminando come Airbnb e le piattaforme di consegna intervengono in un contesto di turisticazione accelerata a Bologna, affermano che queste piattaforme espropriano

«ciò che resta delle economie informali locali – che spesso sono servite anche da cuscinetto per disoccupati o altri soggetti socialmente vulnerabili» (Marrone e Peterlongo, 2020: 122).

Richardson così come Marrone e

La comprensione di Peterlongo delle piattaforme come attori che riconfigurano la relazione tra operazioni urbane esistenti mostra che per capire come le piattaforme sono posizionate come intermediari infrastrutturali nella vita di tutti i giorni, dobbiamo andare oltre la comprensione delle piattaforme digitali come interfaccia. Per analizzare come le piattaforme stanno sfruttando la crisi dell'assistenza per promuovere

il loro modello di business, mi rivolgo a un comprensione dell'infrastruttura sociale che può essere trovato nel lavoro di Judith Butler.

Butler sostiene che i corpi, a causa della loro vulnerabilità esistenziale, dipendono da infrastrutture «intese in modo complesso come ambiente, sociale relazioni, e reti di sostegno e sostentamento che attraversare l'umano, l'animale e il tecnico divide» (Butler, 2018: 133). Il differenziale l'accesso alle infrastrutture: l'assenza e/o fornitura, la conservazione o distruzione—quindi, mostra di chi sono le vite curato e chi no. Da Butler

definizione possiamo distillare una comprensione dell'infrastruttura sociale da cui le vite dipendono per la loro riproduzione.

### **La motivazione degli host a offrire la loro casa come un servizio**

L'ultimo sezione ha sviluppato una comprensione della 'crisi della cura' che tiene conto del rapporto contraddittorio tra la sfera della produzione e della riproduzione. Mentre la massiccia espansione di posti di lavoro a basso salario e insicuri e affitti in aumento precede l'avvento del "capitalismo delle piattaforme" (Srnicek 2017), i due casi di studio qui analizzati mostreranno come le piattaforme, come Airbnb, sfruttino questa crisi per promuovere il loro modello di business come social

infrastruttura. A dicembre 2019 I condotto ricerche sul campo su Airbnb in Berlino cercando di identificare quale ruolo la crisi dell'assistenza - rapporti di lavoro precari e affitti in aumento a causa della contemporanea crisi abitativa a Berlino - giochi nei padroni di casa motivazione ad offrire la propria casa come servizio attraverso la piattaforma. Gli host sono stati contattati tramite la funzione di messaggistica della piattaforma richiedendo interviste invece di alloggio. Ho cercato di identificare persone che ospitavano regolarmente e affittavano solo una stanza singola, cioè una parte dell'appartamento in cui vivevano. Ci sono diversi tipi di host Airbnb che vanno dai miei intervistati che affittano solo una stanza singola nell'appartamento in cui vivono abitualmente, a investitori istituzionali che possiedono più locali che sono

offerto come affitti a breve termine sul piattaforme. Ho cercato host che si occupassero in prima persona della gestione del loro spazio per parlare con loro del lavoro che richiede l'hosting e per sapere se affittare una parte della propria casa

come alloggio a breve termine è a

significa integrare altrimenti reddito insufficiente.

Tutti gli annunci si trovavano nel cosiddetto "Wrangelkiez", un quartiere del distretto berlinese di Friedrichshain-Kreuzberg.

Il concetto 'Kiez' si riferisce a un quartiere denso di case popolari, caratterizzato da un mix di usi, gruppi sociali e una forte vita culturale.

Il "Wrangelkiez" è noto per essere multiculturale, vicino a molti locali notturni che lo rendono un punto di riferimento turistico.

Il quartiere ha un numero particolarmente elevato di annunci Airbnb rispetto a

altre zone di Berlino. A dicembre 2019

c'erano in totale 160 annunci in questo quartiere, di cui circa 54 erano camere singole in appartamenti privati. Berlino è una città di affittuari dove l'85% degli urbani

gli abitanti vivono in alloggi in affitto come

contrari alla proprietà di loro proprietà (Dipartimento per lo sviluppo urbano e l'edilizia abitativa del Senato, 2019).

Questa alta percentuale di affittuari si riflette anche nel campione degli host intervistati: solo una persona possedeva l'appartamento che stava 'condividendo' tramite la piattaforma e un altro intervistato viveva e ospitava in un appartamento di proprietà del suo partner. Gli altri sei padroni di casa 'condiviso' una stanza in affitto alloggio.

Tutti gli host hanno citato motivi economici come il motivazione principale per affittare una parte della loro casa attraverso la piattaforma. Il

le motivazioni degli host possono essere suddivise in tre categorie: (1) il

reddito generato tramite Airbnb è una fonte permanente e necessaria di reddito;

(2) l'affitto tramite Airbnb serve a colmare una temporanea difficoltà finanziaria; (3) l'affitto è a

fonte sporadica di reddito aggiuntivo.

Anna appartiene al primo gruppo di host e per lei l'affitto funge da reddito fisso. Affitta una stanza nel suo appartamento da circa cinque o sei anni. Anna ha acquistato l'appartamento in cui vive con la figlia di un anno e una coinquilina a un prezzo relativamente basso nel 2006, prima dell'attuale aumento dei prezzi degli immobili.

Lavora come agente immobiliare in proprio, studia part time e mi ha detto che durante la gravidanza dell'anno scorso era difficile lavorare e guadagnare bene.

Attualmente, vive principalmente dai genitori indennità e l'affitto di Airbnb. Lei descrive l'affitto Airbnb come una fonte di reddito costante e buona:

**«Quindi, grazie all'appartamento posso lavorare in proprio, perché è come un'assicurazione sulla vita, altrimenti probabilmente lo sarebbe sono stato troppo insicuro con questi redditi fluttuanti. È relativamente normale che io in qualche modo guadagni qualcosa e quello che guadagno, ma ci sono ancora fluttuazioni ed è in qualche modo [...] bello sapere che hai un'assicurazione così piccola. »**

L'affitto di una stanza singola nel suo appartamento di solito rappresenta per Anna un'ulteriore fonte di guadagno. Tuttavia, quando lei non era in grado di lavorare come al solito in se stessa impiegata durante e dopo la gravidanza, "condividere" la sua casa tramite la piattaforma è diventata la sua principale fonte di reddito. Il suo appartamento, e la possibilità di capitalizzarlo affittandolo tramite Airbnb, le dà la sicurezza necessaria per proseguire il suo lavoro autonomo.

Johanna, una studentessa di 24 anni, appartiene al secondo gruppo di host e per lei genera un reddito attraverso

Airbnb serve a colmare una temporanea difficoltà finanziaria. Ha affittato sporadicamente la sua stanza in un appartamento condiviso per circa due o tre anni, principalmente quando non era in città e nella sua stanza era quindi vuoto. Durante l'intervista me lo ha detto all'inizio del 2019, quando stava scrivendo il suo corso di laurea

tesi e quindi aveva meno tempo per lavorare, è rimasta a casa di un amico o nell'appartamento della sua famiglia durante il fine settimana per poter condividere la sua stanza tramite la piattaforma. Giovanna Dimmi:

**«In realtà avevo bisogno di questo [il reddito dall'affitto di Airbnb] perché altrimenti io avrebbe dovuto lavorare, ma in realtà io ho fatto affidamento sul fatto che ho un capitale, che io prendi questa stanza, che posso subaffittare incredibilmente facile, per poco sforzo e per un bel po' di soldi.»**

Johanna utilizzava temporaneamente la piattaforma quando non riusciva a guadagnare abbastanza soldi per guadagnarsi da vivere perché aveva meno tempo per lavorare. Durante

l'intervista ha detto che un'alternativa potrebbe era stata quella di richiedere l'indennità di alloggio, ma affittare la sua stanza tramite Airbnb sembrava essere la soluzione più semplice. Usare Airbnb come soluzione a difficoltà finanziarie temporanee invece di richiedere un alloggio beneficio è una soluzione individuale che rivela una relazione auto-responsabile con l'insicurezza strutturalmente indotta. Questo fenomeno, che mostra anche la bassa barriera dell'utilizzo di piattaforme come Airbnb in tempi di difficoltà finanziarie, è stata la comprensione di Lorey della razionalità neoliberalista. discusso in relazione a

Anna e Johanna sono tra gli host che dipendono, temporaneamente o regolarmente, dal reddito generato

attraverso l'affitto di Airbnb per assicurarsi la vita.

Markus, 33 anni, è l'unico host intervistato per il quale l'affitto di Airbnb è un'opportunità sfruttata sporadicamente per guadagnare qualche soldo extra. Affitta il suo intero appartamento con una camera da letto quando è via nei fine settimana o in vacanza. Pertanto, è anche l'unico host intervistato che non condivide mai fisicamente lo spazio con i suoi ospiti.

Markus lavora in modo indipendente nel settore degli eventi. Ha descritto il suo lavoro come sicuro, perché ha un rapporto contrattuale a tempo indeterminato con due società più grandi

e mi ha detto che poteva permettersi l'appartamento senza il noleggio Airbnb. Per lui il l'affitto serve solo come opportunità per generare entrate extra e spendere meno del suo reddito mensile in affitto:

**«[...]perché sono molto in viaggio e spesso non ci sono e mi sono posto un limite per me quello che voglio spendere nella mia vita, [...], in affitto al mese. »**

Markus è stato l'unico host intervistato che appartiene al terzo gruppo e usa la piattaforma solo sporadicamente per generare un reddito aggiuntivo che gli permetta un certo stile di vita.

In generale, le storie dei conduttori hanno rivelato che la motivazione economica per condividere la propria casa deriva, tra l'altro, da difficoltà finanziarie transitorie, lavoro autonomo precario e difficoltà a generare reddito durante e dopo una gravidanza. La motivazione degli host a offrire il loro

casa come servizio tramite Airbnb può essere inteso come legato alla 'crisi della cura' come è diventato evidente, che per la maggior parte del host intervistati è il loro reddito regolare non sufficiente per garantire il proprio riproduzione nel contesto della gentrificazione

processi e reddito altrimenti incerto.

Airbnb posiziona la piattaforma come una soluzione personalizzata per i processi di precarizzazione, incitando gli host a comprendere la loro camera da letto inutilizzata come una risorsa che può funzionare come un'assicurazione in tempi insicuri.

Ciò è ulteriormente evidenziato dal «Airbnb Agenda per l'emancipazione economica», annunciato nel marzo 2017, che afferma che la piattaforma sta «democratizzando il capitalismo»:

**«In un momento di crescente disuguaglianza economica [...] La nostra piattaforma people-for-people lo consente gente comune ad usare la propria casa – tipicamente la loro più grande spesa - a generare reddito supplementare da pagare costi come cibo, affitto e istruzione per i loro figli. [...] Per alcuni, la condivisione della casa li ha aiutati a rimanere a galla nei momenti difficili.» (Cittadino di Airbnb, 2017)**

Ciò suggerisce che la piattaforma sviluppa i suoi prodotti non solo per rispondere alle mutevoli esigenze turistiche, ma in risposta alla "crisi dell'assistenza" e fa leva sul

condizione nel tentativo di diventare sociale infrastruttura. Per non riprodurre la narrativa aziendale, dobbiamo analizzare

più da vicino chi è incluso e chi è escluso dalla riproduzione di Airbnb

modello. Prima del 1989 il Wrangelkiez si trovava ai margini di Berlino Ovest. Era una zona residenziale economica e quindi sede di comunità di migranti, in particolare Sebbene la demografia in questi quartieri stia cambiando, sono ancora quelle comunità che sono formate ogni giorno da lavoratori ospiti'.

vita nella zona (Office for Statistics Berlin Brandeburgo, 2019). Guardando gli annunci Airbnb complessivi in questo quartiere, che mostra principalmente la classe media bianca

ospita, dipinge un'immagine diversa del quartiere. Per tutti quelli esclusi modello riproduttivo, la gentrificazione da questo processi di esacerba piattaforma e quindi precarietà e disuguaglianza socio-spaziale. È stato affermato che la precarizzazione in condizioni neoliberiste è in un processo di normalizzazione. Tuttavia, poiché i corpi sono di genere e razzializzati, sono influenzati in modo diverso da questi processi. I rischi e le opportunità sono distribuiti in modo diseguale lungo linee di classe, genere, razza e nazionalità. Le persone più colpite dai processi di precarizzazione sono escluse dal modello riproduttivo di Airbnb.

### La risposta di Airbnb al

**covid-19** Quando guardiamo ai "processi urbani nel covid capitalism" (Madden, 2020), diventa chiaro che la pandemia di Covid-19 in corso ha momentaneamente interrotto la circolazione del valore sfruttato da piattaforme come Airbnb.

Con un drammatico declino globale nel turismo e una crisi urbana del sociale

distanza, la piattaforma ha dovuto reinventarsi ancora una volta per sopravvivere al 2020. Airbnb ha raccolto un prestito di due miliardi di dollari (Scigliuzzo e Tan, 2020) e licenziato 1900 dipendenti della sua forza lavoro di 7500 persone durante la pandemia in corso (Airbnb, 2020b) per rimanere a galla dopo che i suoi ricavi sono diminuiti rapidamente all'inizio del 2020. Tuttavia, è necessario sottolineare che la società non sostiene i costi principali degli appartamenti e delle camere degli ospiti che rimangono vuoti come non possiede l'alloggio offerto

sulla piattaforma. Principalmente ospita la sofferenza perdite finanziarie dovute alla bassa domanda turistica.

All'inizio di marzo Airbnb ha allentato la sua politica di cancellazione delle prenotazioni senza informare host. Inoltre, il la piattaforma introdotto A

nuovo filtro di ricerca per mostrare quali annunci hanno politiche di cancellazione flessibili. I due esempi sottolineano che le piattaforme, come Airbnb, sono più in debito con i consumatori, in questo caso i turisti, il che si traduce in condizioni di lavoro precarie e ospiti che si accollano i rischi della bassa turisticità domanda.

Dopo una protesta da parte della comunità ospitante sui social media, la piattaforma ha dovuto ripensare il ruolo degli host nella sua risposta alla crisi. Su 30 marzo, Airbnb ha annunciato un fondo di soccorso per gli host interessati da cancellazioni dovute a Covid-19. Airbnb ha aperto la possibilità di pagare il 25% dell'importo che normalmente si guadagnerebbe attraverso le prenotazioni dal fondo. Ciò, tuttavia, si applicava solo alle prenotazioni effettuate tra il 14 marzo e il 31 maggio. In un videomessaggio, il CEO di Airbnb, Brian Chesky, ha anche annunciato un fondo di soccorso per i cosiddetti "superhost" con

l'importo di 10 milioni di dollari USA. Il

l'azienda ha affermato «Siamo partner»

(Airbnb, 2020a) con la nostra community di host.

La piattaforma deve presentarsi come attore responsabile nei confronti dei propri host e deve rinnovare continuamente la "partnership" con la sua comunità ospitante, non

solo perché il loro modello di business dipende dalle risorse degli host: appartamenti e

camere da letto inutilizzate, ma anche perché le loro

Il modello di «imprenditoria normativa» (van Doorn, 2019)

richiede una base di utenti organizzata che identifichi i propri obiettivi con quelli dell'azienda. Airbnb incita la sua comunità ospitante a fare pressioni sui governi contro regolamenti più severi in modo proattivo

che influenzerebbe il loro mercato futuro

opportunità (van Doorn, 2019; Ferreri e Sanyal, 2018). La

risposta alla crisi di Airbnb pubblicizzava anche la fornitura di alloggi a

lavoratori in prima linea e personale medico nel

vicinanze del proprio posto di lavoro.

Nell'ambito della sua "iniziativa Open Homes", Airbnb promuove regolarmente la fornitura di "alloggi di emergenza". Durante la pandemia in corso, gli host potrebbero registrarsi volontariamente per offrire i loro posti gratuitamente o a un prezzo ridotto e la piattaforma non addebiterebbe alcun costo per i soggiorni organizzati nell'ambito di questo programma. La dichiarazione dell'azienda affermava che in questa iniziativa stavano collaborando con le ONG, tra le altre

la Federazione Internazionale della Rossa

Croce e il Soccorso Internazionale

Comitato (Airbnb, 2020e). Il 7

Dicembre 2020, prima della sua prevista IPO, la piattaforma ha lanciato la ONG Airbnb.org. Il 9 dicembre 2020 Airbnb è diventata pubblica su Wallstreet, il cui prezzo delle azioni è raddoppiato il primo giorno. Il successo di questa operazione è stato sicuramente assicurato dalla risposta alla crisi di Airbnb e dalla sua capacità di dimostrare di essere una soluzione a prova di crisi e

modello di business flessibile che può essere

continuamente reinventato per affrontare le interruzioni sistemiche. Con l'unione dell'iniziativa Open Homes e dell'iniziativa di soggiorno in prima linea in questa organizzazione senza scopo di lucro, la piattaforma afferma di voler formalizzare il suo impegno «per facilitare i soggiorni temporanei per le persone in tempi di crisi» (Airbnb, 2020f). Con Airbnb.org assistiamo nuovamente a un tentativo di collaborare con ONG e host incentivati a offrire le loro case gratuitamente, a

un prezzo ridotto o per donare. Queste iniziative sono un esempio di come la piattaforma di partenariati pubblico-privato che mira a posizionarsi come un partner evidente per il

benessere. Covid-19 è distinto perché

si sviluppa simultaneamente come crisi economica e di salute pubblica e come tale interviene nei modelli più ampi della crisi dell'assistenza causata dalla finanziarizzazione

capitalismo discusso nella prima e nella seconda parte di questo articolo. Ciò che la risposta alla crisi di Airbnb mostra è che le piattaforme sono progettate per colmare le lacune che emergono quando le economie tendono a crollare e rispondere alle lacune nella fornitura di infrastrutture e servizi derivanti dalla ristrutturazione fiscale e dalle politiche di austerità.

Nel bel mezzo della pandemia di Covid-19, nel settembre 2020, la piattaforma ha anche annunciato la sua iniziativa «City Portal».

Secondo Airbnb il prodotto si rivolge a governi e organizzazioni turistiche per aiutarli a «affrontare il

ricadute economiche e tassa sul turismo persa entrate dall'attuale COVID-19

pandemia» fornendo dati sugli affitti a breve termine e sulle entrate fiscali (Airbnb, 2020c). Bisogna chiedersi perché la piattaforma sia stata a lungo criticata per non aver fornito i dati necessari ai governi locali per far rispettare la regolamentazione e ancora una volta offra la loro «partnership» nello sviluppo di regolamenti per gli affitti a breve termine. Con questa forma di costruzione di partnership, anche se resta da vedere come reagiscono i governi urbani a questa offerta, Airbnb cerca la legittimità istituzionale

cercando di impedire regolamenti più severi che comprometterebbe il suo modello di business.

Inoltre, con queste partnership riconoscono le città come siti di politiche di austerità che dipendono dall'afflusso di denaro dei turisti.

Airbnb fa leva su questa condizione con l'obiettivo di assumersi responsabilità governative (ovvero il regolamento) a livello urbano. Questa iniziativa è un altro esempio del suo perseguito infrastrutturalizzazione.

### **Conclusione: Airbnb come urbano essenziale infrastruttura?**

Dall'individuo che affronta lavori e mezzi di sussistenza precari, alle città

che sono dominati dall'austerità e lottano finanziariamente quando le economie turistiche si fermano, Airbnb posiziona deliberatamente il suo modello di business come risposta

alla 'crisi della cura'. Come abbiamo visto, il carattere infrastrutturale delle piattaforme è spesso inteso in relazione al loro ruolo di funziona come un mercato che collega domanda e offerta. La nozione di infrastruttura sociale, che è stata sviluppata in

relazione al lavoro di Butler, lo rivela anche le piattaforme, come Airbnb, mirano a diventare infrastrutture essenziali di riproduzione sociale. Airbnb sta facendo leva sulla crisi delle istituzioni salariali, del welfare e della privatizzazione delle risorse pubbliche per promuovere il proprio modello di business come

soluzione individuale e abilitata alla tecnologia per precarietà. Con la loro Empowerment "Economico Agenda" riformulano welfare individuale e patrimoniale responsabilità e con la loro iniziativa «City Portal» riformulano il bene comune come ciò che è fornito e avvantaggia la loro comunità ospitante.

Le infrastrutture sono lo sfondo su cui si svolge la quotidianità. La dipendenza da essi è definita dalle loro qualità chiave «come l'ubiquità, l'affidabilità, l'invisibilità» (Plantin et al., 2018: 294).

Tuttavia, per non riprodurre narrazioni aziendali, ovvero piattaforme che mirano a posizionarsi come infrastrutturali, dovremmo sfidare il loro carattere apparentemente onnipotente. Nel caso di Airbnb, possiamo farlo osservando chi è incluso

dentro e chi ne è escluso modello riproduttivo, cioè per capire la propria casa come bene e assicurazione in tempi incerti.

## Riferimenti

Airbnb. 2020a. '30. Marzo: un messaggio a Tutto ospitato dal nostro CEO Brian Chesky'. <https://www.airbnb.ch/resources/hosting-homes/a/march-30-2020-message-to-hosts-from-ceo-brian-chesky-172>.

———. 2020b. "Un messaggio dal co-fondatore e CEO Brian Chesky". Sala stampa di Airbnb (blog). 2020. <https://news.airbnb.com/a-message-from-co-founder-and-ceo-brian-chesky/>.

———. 2020c. 'Airbnb lancia City Portal: Un primo nel suo genere Risorsa per Governi'. Sala stampa di Airbnb (blog). 2020. <https://news.airbnb.com/cityportal/>.

———. 2020d. "Host per aiutare a fornire alloggi a 100.000 soccorritori COVID-19". 2020. <https://news.airbnb.com/airbnb-to-help-provide-housing-to-100000-covid-19-responders/>.

———. 2020e. "Presentazione di Airbnb.Org". 2020. <https://news.airbnb.com/airbnborg/>.

Cittadino Airbnb. 2017. "Presentazione dell'Agenda per l'emancipazione economica di Airbnb". 2017. <https://web.archive.org/web/20190622102015/https://www.airbnbcitizen.com/introduci-ng-airbnb-economic-empowerment-agenda/>.

Ufficio di statistica Berlino-Brandeburgo. 2019 «Kiezatlas. Struttura della popolazione Im "Lifeworldly orientato Sala di pianificazione 'Wrangelkiez' nella regione del distretto Südliche Luisenstadt del distretto Berlin-Friedrichshain-Kreuzberg'.

Fienili, Sarah. 2020. Piattaforma urbanistica. Ecosistemi di piattaforme di negoziazione in mondi connessi. Palgrave Macmillan.

Posta del mattino di Berlino. 2016. "Affitti a Berlino dal 2009 - Dove i prezzi sono raddoppiati". Posta del mattino di Berlino. 2016

Bhattacharya, Tithi, ed. 2017. Teoria della riproduzione sociale. Classe rimappatura, oppressione centratura. Londra: Plutone  
Premere.

———. 2019. 'Dalla produzione di valore alla valorizzazione della riproduzione'. Nel capitalismo: concetto, idea, immagine. Aspetti del capitale di Marx oggi, a cura di P. Osborne, E. Alliez e E. Russell, 105–20. Londra: Libri CRMEP.

Bruni, Attila, Fabio M. Esposito. 2019. "Piattaforme digitali: produrre e infrastrutturare gli utenti nell'era di Airbnb". In Digitalizzazione nell'industria.

Between Domination and Emancipation, a cura di Uli Meyer, Simon Schaupp e David Seibt, 207–32. Cham: Palgrave  
Mac Millan.

Maggiordomo, Giuditta. 2018. Note verso a Teoria performativa dell'assemblaggio. Cambridge, Massachusetts: Harvard  
Stampa universitaria.

Cheng, Mingming e Carmel Foley. 2019. "Gestione algoritmica: il caso di Airbnb". International Journal of Hospitality Management 83 (ottobre): 33–36.

Cicchi, Federico. 2020. 'Oltre la "Salary Institution": Sulla "Società di Performance" e la Platformizzazione di il rapporto di lavoro'. Opera

Organizzazione, lavoro e globalizzazione 14 (1): 15–31.

Cocola-Gant, Agustín e Ana Gago. 2019. "Airbnb, investimento Buy-to-Let e spostamento guidato dal turismo: un caso di studio a Lisbona". Ambiente e pianificazione A: Economia e spazio 0 (0): 1–18.

Spina, Niels van. 2019. 'Una nuova istituzione sul blocco: sulla piattaforma urbanistica e Cittadinanza Airbnb'. Nuovi media e società 0 (0): 1–19.

Duso, Thomas, Claus Michelsen, Massimiliano Schäfer e Kevin Tran. 2020. 'Airbnb e Affitti: prove da Berlino'. SSRN  
Giornale elettronico, 1–47.

Ferguson, Sue. 2020. Donne e lavoro. Femminismo, Lavoro duro e faticoso e Sociale Riproduzione. Londra: Plutone Press.

Ferreri, Mara, and Romola Sanyal. 2018. 'Economie della piattaforma e pianificazione urbana: Airbnb e deregolamentazione regolamentata in Londra'. Studi urbani 55 (15): 3353–68.

Fields, Desirée e Sabina Uffer. 2016. 'Il Finanziarizzazione degli alloggi in affitto: un'analisi comparativa di New York City e Berlino '. Studi urbani 53 (7): 1486–1502.

Fraser, Nancy. 2016. "Contraddizioni di capitale e cura". Recensione Nuova Sinistra, n. 100: 99–117.

———. 2017. 'Crisi di cura? Sul Sociale Capitalismo Contraddizioni di riproduttivo contemporaneo'. In Teoria della riproduzione sociale, a cura di Tithi Bhattacharya, 21–36. Londra: Plutone Press.

- Gago, Verónica, and Sandro Mezzadra. 2017. "Una critica delle operazioni estrattive del capitale: verso un concetto ampliato di estrattivismo". *Studi nell'era di Google e Facebook*. Nuovi media e società 20 (1): 293–310.
- Ripensare il marxismo 29 (4): 574–91.
- Tenuta Guthmann. 2020. 'Mercato immobiliare Berlino 2020'.
- Lapavistas, Costas. 2009. "Capitalismo finanziarizzato: espropriazione". *Materialismo storico* 17 (2): 114–48.
- Lorey, Isabell. 2015. *Stato di insicurezza. Governo dei precari*. Londra e New York: Verso.
- Madden, Davide. 2020. 'Il processo urbano sotto Covid Capitalism'. *Città* 24 (5–6): 677–80.
- Marrazzi, Cristiano. 2011. *La violenza di Capitalismo finanziario*. Nuova ed. Semiotesto(e) 2. Los Angeles: Semiotesto(E) ; Distribuito dalla MIT Press.
- Marrone, Marco, and Gianmarco Peterlongo. 2020. 'Dove le piattaforme incontrano le infrastrutture: piattaforme digitali, urbane Resistenza e ambivalenza del Città nel caso italiano di Bologna'. *Organizzazione del lavoro, lavoro e globalizzazione* 14 (1): 119–35.
- Moreno, Luigi. 2014. 'Il processo urbano sotto il capitalismo finanziarizzato'. *Città* 18 (3): 244–68.
- Plantin, Jean-Christophe, Carl Lagoze, Paul N Edwards e Christian Sandvig. 2018. 'Infrastructure Studies Meet Platform
- Poell, Thomas, David Nieborg e José van Dijck. 2019. 'Piatformizzazione'. *Internet Policy Review* 8(4): 1–13.
- Richardson, Lizzie. 2020. "Coordinare la città: piattaforme come disposizioni spaziali flessibili". *Geografia urbana* 41 (3): 458–61.
- Sadowski, Jathan. 2020. 'Internet di Proprietari: piattaforme digitali e nuovi meccanismi del capitalismo dei rentier'. *Antipodo* 52 (2): 562–80.
- Scigliuzzo, Davide, and Gillian Tan. 2020. "I prestatori di Airbnb raccolgono \$ 1 miliardo di manna sulla pandemia di salvataggio". *Bloomberg*. 2020. <https://www.bloomberg.com/news/articles/2020-12-11/airbnb-lenders-reap-1-billion-windfall-on-pandemic-lifeline>.
- Dipartimento per lo Sviluppo Urbano del Senato e Living, ed., 2019. 'Berliner Indice Affitti 2019'.
- Srnicek, Nick. 2017. *Capitalismo della piattaforma*. Cambridge: Polity Press.
- Vercellone, Carlo. 2010. 'La crisi del Legge del valore e divenire rendita del profitto. In crisi nell'economia globale. Mercati finanziari, lotte sociali e nuovi scenari politici, a cura di Andrea Fumagalli e Sandro Mezzadra, 85–118. Los Angeles: semiotesto (e).
- Wachsmuth, David e Alexander Weisler. 2018. "Airbnb e il divario degli affitti: gentrificazione attraverso l'economia della condivisione". *Ambiente e pianificazione A: Economia e spazio* 50 (6): 1147–70.



## Nuove logiche di valorizzazione nella figura della piattaforma digitale. Il caso di MercadoLibre

*Sonia Filipetto e Martin Harraca*

*Università Nazionale del Generale Sarmiento (Argentina); Università del Surrey (Regno Unito)*

Nel contemporaneo trasformazione del capitalismo, l'economia della piattaforma sembra emergere come attore principale nell'applicazione delle tecnologie digitali, dei nuovi modelli di business e del rinnovamento delle forme di relazione capitale-lavoro. Le grandi piattaforme digitali si sono espanse in tutto il mondo a ritmi straordinari, stanno compiendo enormi sforzi in ricerca e sviluppo e

hanno raggiunto livelli record di mercato valutazione. Le prime cinque società dell'S&P 500 sono tutte giganti della tecnologia, che rappresentano oggi oltre il 20% di quell'indice, un livello di concentrazione senza precedenti.

Ciò è stato ulteriormente esacerbato dalla crescita accelerata di queste società come a

conseguenza della pandemia globale di COVID-19. Questo capitolo descrive e analizza le operazioni di MercadoLibre (MeLi), la principale piattaforma di e-commerce dell'America Latina che ha ampliato le sue attività nella sfera finanziaria e logistica. In particolare, ci concentriamo su il interconnessioni tra il suo e-commerce, operazioni finanziarie e logistiche[1]. Noi segui Mezzadra e Neilson (2017, 2019) approccio utilizzando le categorie di estrazione, logistica e finanza

[1] Gli autori sono molto grati per la lettura dettagliata di questo lavoro e dei commenti da parte di Pablo Miguez. Vogliamo anche ringraziare in modo speciale il team IBB per averci incoraggiato a scrivere questo capitolo.

analizzare le operazioni capitaliste e le loro interazioni. Questa prospettiva considera le operazioni estrattive in senso allargato, in particolare per quanto riguarda la finanza ma anche nella logistica delle filiere e delle reti di produzione. Secondo gli autori, «nella congiuntura attuale, operazioni estrattive come quelle che analizziamo nei casi della logistica e della finanza dominano la composizione del capitale aggregato e tendono a comandare e sottomettere alle loro logiche altre operazioni del capitale» (Mezzadra e Neilson, 2019: 6).

In generale, queste tre aree hanno fornito orientamenti concettuali e griglie empiriche per l'analisi del capitalismo contemporaneo e un quadro per mostrarne la razionalità e la logica distintive.

Proponiamo di collegare questo sviluppo con questioni sociali più ampie e le sue conseguenze. A livello globale, MeLi è stata paragonata ad Amazon e Alibaba per la gestione di attività simili in diverse sedi mercati. Con Alibaba condivide somiglianze nello sviluppo dei suoi sistemi di pagamento, e con Amazon condivide una traiettoria simile di rapida crescita (in termini di ricavi e forza lavoro) e la

sviluppo della propria rete logistica.

Un aspetto notevole delle piattaforme digitali è che facilitano la costruzione di mercati globali monopolistici o oligopolistici in periodi di tempo molto brevi (Casilli, 2018; Vercellone et al., 2018). I primi

la ricerca sulle piattaforme lo ha già dimostrato gli effetti di rete sono un elemento che favorisce

la costituzione spontanea di altamente mercati concentrati.

Ciò ha portato alcuni ricercatori a sostenere che l'esistenza di monopoli in questo tipo di struttura di mercato è efficiente (Evans, 2003; Rochet e Tirolo, 2003):

come meccanismo di coordinamento, lo sarebbe ottimale per far convergere tutti gli utenti sulla stessa piattaforma, consentendo l'interconnessione tra tutti loro. Ma l'importanza e la portata degli effetti di rete possono essere

sfumato: non tutti gli utenti (o i nodi) lo sono equivalente, né lo è l'interconnessione tra tutti gli utenti rilevanti in tutti i servizi forniti dalle varie piattaforme (Parker et al., 2016).

Inoltre, le società di piattaforme costruiscono meccanismi di controllo nei loro ecosistemi sviluppando applicazioni chiuse e infrastrutture Internet privatizzate per mantenere un vantaggio competitivo rispetto ai loro rivali (Srniczek, 2018). In tal modo, la logica tecnico-fondata che sostiene l'esigenza di convergenza può essere ribaltata: come proposto da alcuni approcci antimonopolio, se l'interoperabilità tra piattaforme fosse forzata, modificare sostanzialmente l'esistenza di barriere all'ingresso nei mercati in cui operano (Zingales et al., 2019). In questo senso, si può sostenere che queste società hanno sviluppato la loro espansione e potere e dominio con un enorme "spazio libero" normativo e fiscale, facilitando la loro costituzione come dominanti

attori.

Questa concentrazione di potere esprime anche la novità della piattaforma come spazio per l'organizzazione economica (Srniczek, 2018).

Qui l'attività produttiva si svolge non solo nell'ambito dell'azienda, ma in ecosistemi più ampi in cui organizzazioni formali aziende, liberi professionisti, interagire con gli altri

reti di distribuzione e utente e

comunità di consumatori. Basato sul

controllo dell'infrastruttura tecnologica, è possibile supervisionare tutte le interazioni di questi attori attraverso l'uso di algoritmi.

Ciò posiziona le piattaforme in un luogo privilegiato per catturare il valore prodotto (Harracá, 2017). Affrontando il caso di MercadoLibre, questo capitolo esplorerà come agiscono e si esprimono le trasformazioni del modello di piattaforma.

### **Breve storia dell'azienda: chiave pietre miliari**

MercadoLibre è stata fondata nel 1999 da due argentini, Marcos Galperín e Hernán Kazah, anche se il primo è stato il personaggio pubblico dell'azienda. Galperín ha studiato presso la Wharton School of Business presso il University of Pennsylvania (USA), ha lavorato presso la JP Morgan Bank e successivamente nell'area finanziaria della YPF (compagnia nazionale petrolifera argentina). Quando hanno aperto la società di e-commerce con sede a Buenos Aires, in Argentina nel 1999, all'epoca erano in competizione con

DeRemate.com - un'asta online

azienda. Anche MercadoLibre nasce come piattaforma di aste, ma ben presto la piattaforma di vendita online permette di vendere a prezzo fisso e i suoi utenti diventano venditori non più occasionali. Nel marketplace, i venditori possono pubblicare gratuitamente o pagando una commissione sul valore della merce venduta, compreso il costo dell'utilizzo del sistema di pagamento e una migliore posizione nelle inserzioni di ricerca. Per un costo aggiuntivo, possono anche offrire pagamenti rateali senza interessi ai loro acquirenti (Carpinelli, 2017).

I contatti personali di Galperín hanno permesso al fondo Hicks, Muse, Tate & Furst, un fondo molto attivo in America Latina, di investire nello sviluppo del loro progetto e ottenere contributi in conto capitale da JP.

Morgan Partners e Fondi Flatiron. Poco tempo dopo, nel 2001, il pioniere del commercio elettronico Ebay è diventato a

azionista, e hanno firmato un'alleanza esclusiva di 5 anni per tutta l'America Latina. Inoltre, hanno aggiunto un nuovo investimento di 46,7 milioni di dollari da parte di grandi fondi come Goldman Sachs Entities. Nel 2002 hanno acquisito Lokau, una piattaforma di business online brasiliana che ha permesso loro di incorporare tutti i rispettivi utenti registrati. Nel 2003 ha lanciato la sua piattaforma di pagamento Mercado Pago, che, come vedremo

in seguito, è una delle sue business unit critiche.

L'espansione è continuata. Nel 2005 hanno acquistato Deremate.com, il loro principale concorrente regionale nell'e-commerce. Con questa operazione hanno preso il controllo delle attività di quella società in Brasile, Colombia, Ecuador, Messico, Perù, Uruguay e Venezuela. Nel 2007, MercadoLibre ha iniziato a operare in borsa con il nome «MeLi» e fa parte di Holding Meli Inc., diventando così la prima società argentina sul NASDAQ.

Un anno dopo, nel 2008, MercadoLibre ha acquisito il 100% di Classified Media Group, Inc. (CMG) e la sua filiali:

www.tucarro.com, tumoto.it,  
tuinmueble.com, www.tulanca.com,  
tuavion.com. Quell'anno, ha anche acquisito

Le operazioni di DeRemate.com in Argentina e Cile, per le quali ha sborsato \$ 40

milioni. Nel 2009 ha lanciato la sua divisione pubblicitaria e molteplici acquisizioni

a seguire: Autoplaza (2011), Neosur (2013), Portale immobiliare (2014), KPL, Metros Cubics e Dabee (2015), Monit e

Axado (2016); rafforzando la propria presenza nel mercato latinoamericano (Vedi grafico).

Per continuare con il suo piano di espansione, in 2014 ha emesso un prestito obbligazionario convertibile per 330 milioni di dollari, una strategia di finanziamento che ripeterà più volte anni dopo.

L'Argentina, come altri paesi latinoamericani, ha problemi logistici strutturali.

La distribuzione logistica per le aziende di e-commerce dipende da linee di distribuzione che seguono un diagramma centralizzato basato sul  
connessione insieme a Bene Ariete  
porto metropolitano progettato all'inizio del XX secolo. La rete delle società postali private copre solo percorsi di distribuzione redditizi e la rete pubblica è stata soggetta

stress finanziario.

A causa di questi inconvenienti, nel 2013

Mercado Envíos è emerso come logistica soluzione associata a e

divisione commerciale. È stato sviluppato per sfruttare le economie di scala degli operatori logistici esistenti e, naturalmente, ridurre i tempi di rotazione del capitale.

Mercado Envíos è disponibile in Argentina (tramite OCA, Andreani e Correo Argentino), Brasile (tramite Correios), Messico (DHL), Colombia (Servinetega) e Cile (Chilexpress) ed è abbinato al Marketplace (Carpinelli, 2017).

Nel recente anni, Mercato libero

integrato tali infrastrutture con la sua

propri magazzini. Nel 2018, MeLi ha annunciato

l'apertura di un centro di distribuzione nel

Mercato Centrale di Buenos Aires, equivalente a quelli già

installati in Uruguay in

2012 e successivamente in Messico e Brasile. Da

2019, l'azienda ha collaborato con compagnie aeree

commerciali. Più recentemente, nel 2020, MeLi ha annunciato

importanti investimenti nella logistica brasiliana per fornire un

volume costante durante il periodo di lockdown. La compagnia

ha una flotta di quattro aerei (da

diverse compagnie aeree) 100% dedicato ai suoi

consegne in Brasile.

Oltre ad espandere la sua flotta di consegna, questi

gli investimenti prevedono anche l'installazione di

nuovi centri di distribuzione e cross

attracchi e lo sviluppo di nuovi

strumenti per ridurre i tempi e i costi di

consegna[1]. MercadoLibre offre anche ai propri clienti servizi finanziari. MercadoPago è un servizio finanziario digitale dell'azienda che supera le barriere di pagamento. Era il 2017 quando MeLi ha sviluppato la sua divisione finanziaria e ha incorporato un sistema di pagamento elettronico (QR code) disponibile su quasi tutti i telefoni cellulari sul mercato.

Ciò ha aggravato i suoi già forti effetti di rete dal Marketplace, poiché ha incorporato segmenti di utenti non bancari che hanno trovato una struttura per le loro transazioni

in questo mezzo. Ha anche consentito agli utenti di utilizzare carte di credito e ricevere crediti

direttamente ai loro conti e integrare

depositarli su un conto bancario. Nel 2018, esso

introdotto uno strumento per fare finanziaria

investimenti, attraverso un fondo comune di investimento in

partnership con Banco Industrial. Verso il 2019 espande la

sua divisione e-commerce incorporando il consumo di massa con il lancio di «SuperMercadoLibre».

### La storia in numeri

L'azienda mostra una crescita molto rapida, in linea con la traiettoria delle principali società di piattaforme globali. Tra il 2007 e il 2019[2], le sue vendite in USD si sono moltiplicate per 27, il numero di dipendenti per 10 e il prezzo delle azioni per 21[3],

[1] <https://labsnews.com/en/news/business/mercadolibre-launches-meli-air-with-4-delivery-planes-fleet-in-brazil/> [2] Tutti i dati finanziari e operativi di MeLi corrispondono al periodo 2007-2019, salvo diversa indicazione. La fonte è il rapporto annuale di MeLi per la Securities and Exchange Commission degli Stati Uniti, originariamente riportato in dollari USA.

[3] Non si riflette in questo numero, come conseguenza di la pandemia, il suo valore di mercato è triplicato in una sola volta anno.

essendo attualmente la più grande azienda argentina secondo questo parametro. Sulla piattaforma del marketplace, il volume scambiato si è moltiplicato per 9, raggiungendo i 14 USD miliardi e 380 milioni di articoli nel 2019, mentre il numero di acquirenti unici moltiplicato per 8 (passando da 5,5 a 44 milioni), e quello di venditori per 5,6, (da 2 a 11 milioni). Il meccanismo di pagamento è cresciuto in modo esponenziale, passando da 158 milioni di dollari nel 2007 a 28,4 miliardi di dollari nel 2019 e circa 838 milioni di transazioni.

In termini di aree geografiche, il primo mercato è il Brasile (64%), seguito da Argentina (20%) e Messico (12%), in Oltre a una serie di latino americano paesi che completano il restante 4% (Uruguay, Colombia, Chile, Perù, Venezuela, Ecuador, Costa Rica, Repubblica Dominicana, Panama, Bolivia, Guatemala, Nicaragua, Honduras e El Salvador). L'evoluzione per paese mostra un andamento simile, guidati da Argentina e Brasile (x40), e al secondo posto Messico e altri (x30). Anche così, le traiettorie sono state diverse: mentre l'Argentina mostra un'evoluzione di crescita lineare, l'espansione in Brasile e in particolare in Messico assomiglia a quella esponenziale (in Messico le vendite si sono moltiplicate per oltre 5 negli ultimi

due anni, raggiungendo i 275 milioni di dollari). Per l'intero periodo considerato, quasi i 2/3 della crescita delle vendite è spiegata dal Brasile, per il 20% dall'Argentina, per il 12% dal Messico e per il 3% dagli altri paesi. Per Argentina e Brasile, la crescita è leggermente guidata da MercadoPago, mentre in Messico è guidata da Marketplace. In termini di risultati, e diversamente dalla traiettoria di Amazon, MeLi ha presentato margini operativi costantemente elevati, oscillando tra il 25% e il 35% delle vendite

tra il 2007 e il 2016. Nel 2017 si è crollato ed è rimasto negativo nel 2018

e 2019, ma ciò è dovuto alle spese legate alle strategie di espansione in Brasile e Messico. Oltre a ciò, è curioso che il margine lordo (reddito meno costo del venduto, prima delle spese operative) diminuisca costantemente, dall'80% nel 2008 al 48% nel 2019.

Le dinamiche delle componenti di costo sono molto eterogenee: le Spese Generali e Amministrative, lo Sviluppo Prodotto e Tecnologico (che ci si aspetterebbe da dinamiche diverse), tendono a

stabilizzarsi al 10% dei ricavi. In contrasto, Le vendite e il marketing tendono a diminuire da 32% nel 2007 al 20% nel 2016, quando cresce fortemente, raggiungendo il 36% nel 2019. Come accennato, il costo del venduto cresce costantemente, passando dal 22% del 2005 al 52% del 2019 (rispecchiando il calo del margine lordo). Il rapporto tra costi e dipendenti mostra una crescita sostenuta, considerando il costo delle vendite, delle operazioni o il totale. Ciò potrebbe suggerire un cambiamento nella composizione della spesa verso una maggiore esternalizzazione dei servizi e l'acquisizione di beni. In ogni caso, nonostante il numero di dipendenti moltiplicato per più di 10, il reddito medio totale per dipendente si è moltiplicato per 2,6. Ciò significa che mentre nel 2007 ogni dipendente ha contribuito in media per 91 mila dollari all'anno, nel 2019 ha contribuito per 237 mila dollari.

### Analisi del business MeLi

C'è una forte argomentazione secondo cui i recenti straordinari livelli di capitalizzazione di molte società online quotate in borsa hanno molto a che fare con le convinzioni degli investitori che le aziende imprenditoriali avevano modelli di business con un potenziale di crescita intrinsecamente superiore ai modelli offline.

Come funziona il Marketplace in MeLi?

In Argentina, quando viene effettuata una vendita il sito Mercado Libre, il venditore può

scegli zero commissioni con poco profondo esposizione e commissioni dal 13% al 27% del valore pubblicato per i prodotti con buona esposizione. L'accredito è effettuato in un conto all'interno del sistema stesso dopo un periodo di cinque giorni dal momento in cui l'acquirente ha ricevuto il prodotto. Quando le transazioni sono state pagate tramite fondi in un conto MercadoPago, la commissione scende al 5,5% più l'imposta sul valore aggiunto (IVA) se l'accredito è immediato. Questo tasso è superiore a quello che un'azienda pagherebbe per accreditare le proprie vendite attraverso uno spot pubblicitario tradizionale

banca (2,15% a credito e 1,1% a debito), anche se nelle banche il periodo di accredito finisce per essere più lungo (10 giorni lavorativi) e questo fattore finisce per costituire un vantaggio a favore della piattaforma (Artopoulos et al., 2019). Poiché il sistema diventa così più vantaggioso rispetto

a carte di credito e altri mezzi di pagamento, la piattaforma ha attirato molti consumatori e venditori. Allo stesso tempo, MercadoPago esenta le piccole imprese dalla ritenuta fiscale, contribuendo ai mercati precedenti mediati dalla piattaforma siti Web Internet (Kenney et al 2019). L'espansione della piattaforma marketplace in MeLi si esprime nell'aumento del numero di utenti unici, sia venditori (x5.5) che acquirenti (x8). Il rapporto tra i due è aumentato del 43%, aggiungendo quasi un acquirente in più per ogni venditore. Ciò implica una concentrazione relativamente maggiore all'interno della piattaforma, sebbene il livello assoluto sia basso (4 acquirenti per venditore). Un indicatore fondamentale è che MeLi è riuscita ad ampliare costantemente sia il numero di acquirenti che la spesa media. In media, ogni utente acquista più prodotti (da 3,2 a 8,6 articoli),

anche se ad un prezzo inferiore (da USD 86 a USD 37), portando la loro spesa annua da USD 274 a USD 316. Il margine medio ricevuto da MeLi per ogni articolo aumenta costantemente, quasi raddoppiando tra le estremità, passando dal 4,6% del 2007 all'8,6% nel 2019.

Di conseguenza, anche il margine per acquirente aumenta, pur moltiplicandosi per 3.

Un altro modo per leggere questo numero è che ha il suo costo per acquisire nuovi acquirenti diminuito, che costituisce un chiaro espressione degli effetti di rete. Dal punto di vista del venditore, in media, il numero di articoli che vende è moltiplicato per 4, mentre il suo reddito è cresciuto del 65%, raggiungendo 1.250 USD all'anno.

Sebbene MercadoLibre sia noto come piattaforma di e-commerce, come abbiamo affermato in precedenza, è molto più di questo, e il i dati lo illustrano.

Mentre i ricavi associati al

Marketplace moltiplicato per 17, spicca in particolare l'evoluzione del segmento Non-marketplace o MercadoPago, che nello stesso periodo si è moltiplicato per 70. È passato così da rappresentare l'11% al 48% del fatturato. Mentre i ricavi di Marketplace mostrano una maggiore volatilità, le vendite di MercadoPago

sono molto più stabili e mostrano a contributo costante alla crescita, con a salto di livello permanente e robusto nel 2017.

L'incursione di MeLi nei servizi finanziari è avvenuta attraverso il suo MercadoPago e divisioni MercadoCrédito. Questo è stato sotto lo slogan sorprendente "democratizzare il commercio e il denaro per avere un impatto sullo sviluppo della regione". MercadoPago fattura per l'elaborazione dei pagamenti e MercadoCrédito concede crediti ai venditori MercadoLibre

e consumatori.

Mercado Pago è una soluzione di pagamenti digitali integrata che integra il Marketplace. Lo strumento è progettato per

facilitare e formalizzare le transazioni tra acquirenti e venditori sulla piattaforma MercadoLibre e al di fuori di essa, fornendo un meccanismo che consente all'utente di inviare o ricevere denaro e finanziare pagamenti. Attualmente è disponibile in Argentina, Brasile, Messico, Cile, Colombia, Venezuela, Uruguay e Perù. La sua adozione è richiesta per tutte le pubblicazioni dei venditori, ad eccezione degli annunci, mentre gli acquirenti possono scegliere di pagare alla consegna se il venditore concede tale opzione come disponibile.

Mercado Pago è l'unico metodo di pagamento digitale accettato da Mercado Libre nel Marketplace. Mercado Pago media le transazioni in modo che il denaro pagato dagli acquirenti venga trattenuto dallo strumento fino alla consegna dei prodotti acquistati. La commissione per l'utilizzo di Mercado Pago è inclusa nella commissione di vendita addebitata ai venditori: i venditori pagano lo stesso valore indipendentemente dal fatto che utilizzino la soluzione.

Al di fuori del Marketplace, il servizio è stato progettato per soddisfare la crescente domanda di Pagamenti Internet in America Latina. Consente alle aziende, ai privati di inviare denaro e imprese proprie vendite attraverso diversi canali digitali: il loro sito Web, i social network,

applicazioni mobili, e anche tramite e-mail, in cambio di una commissione sul volume transato. Nell'ultimo quarto del 2016, sono stati offerti piccoli prestiti agli acquirenti di Mercado Libre per il consumo e ai venditori per il capitale circolante, in base alla loro storia di operazioni sulla piattaforma, dando loro accesso al mercato finanziario, e farlo interamente in digitale. Questo iniziativa, denominata Mercado Crédito, cerca di aiutare i venditori di piccole e medie dimensioni a ridimensionare le proprie attività e fornire agli acquirenti strumenti finanziari per effettuare acquisti, in particolare quelli non bancato.

Come accade nel Marketplace, in MercadoPago il volume delle operazioni cresce costantemente, mentre l'importo medio diminuisce progressivamente, passando da USD 121 a 2007 a 34 USD nel 2019. Ciò verifica a modello che mira a catturare un elevato volume di piccole transazioni giornaliere oltre a quelle effettuate nel Marketplace. Man mano che cresce l'utilizzo di MercadoPago per le operazioni di Marketplace, raggiunge il 99% del totale scambiato in MercadoPago è il doppio di quello di Marketplace. In termini di margine lordo, si è stabilizzato negli ultimi anni nell'ordine del 4% per transazione.

Secondo i calcoli della Banca dei Regolamenti Internazionali (BIS), Mercado Crédito è riuscita nel 2017 a collocare in Argentina il 30% dei propri prestiti, che sarebbero stati classificati ad Alto Rischio nel settore bancario, con un loss ratio che comunque non superava il 2,8%, raggiungendo imprese che il sistema bancario tradizionale non attrae. Con il suo modello di punteggio, Mercado

Libre può offrire credito e, a sua volta, includere finanziariamente questi commercianti. È interessante notare che la sinistralità del segmento "alto rischio" è del 2,8%, analoga a quella del segmento premium delle PMI tradizionali banche. Queste semplici statistiche indicano che il sistema di rating interno di Mercado Libre è più discriminatorio rispetto a un ufficio crediti tradizionale e consente all'azienda di servire fornitori che altrimenti sarebbero esclusi dall'erogazione del credito.

Tuttavia, resta da verificare se un sistema di rating interno basato su tecniche di machine learning e dati ottenuti dalla piattaforma di e-commerce può superare (ex post) modelli più tradizionali nella previsione dei default su un ciclo economico e finanziario completo. L'accumulo di dati emerge come un vantaggio chiave dell'integrazione verticale: la conservazione

le operazioni di proprietà interne mantengono anche i dati sul campo interni, creando opportunità di analisi e sperimentazione per facilitare le inevitabili frizioni della circolazione (Campi, D., 2019).

La divisione finanziaria di MeLi si è espansa verso la fine del 2019. In quell'anno, la piattaforma di pagamento elettronico leader mondiale PayPal ha stretto un'alleanza strategica con MercadoLibre per integrare i suoi servizi di pagamento in Messico e Brasile, per

che ha erogato 750 milioni di dollari.

Nel frattempo, in Argentina si è occupata del lancio di Point Plus, il suo lettore di carte di debito, credito e prepagate con cui i venditori possono effettuare tutti i pagamenti direttamente dal terminale e senza la necessità di una cella Telefono.

In una panoramica, troviamo un feedback tra le operazioni di MeLi: inizialmente il Marketplace cresce rapidamente, generando un elevato volume di transazioni. Durante quel periodo, MercadoPago funge principalmente da a facilitatore per queste transazioni mentre sviluppando e perfezionando questa piattaforma di pagamento. Ciò consente a MercadoPago di iniziare a crescere al di fuori di Marketplace e raggiungere un volume di transazioni sostenibile, dell'uovo e della gallina» (Caillaud e «pubblici, 2018»). Per un certo periodo, l'uso di

MercadoPago in Marketplace iniziò ad essere universalizzato, dando vita a un vasto mercato vincolato. Infine, il lancio e la successiva espansione di Mercado Envíos completano ulteriormente questo cerchio: un controllo più stretto della logistica garantisce una migliore

soddisfazione, maggiore controllo sui venditori e complessivamente più transazioni e quindi entrate per Meli. Ciò è chiaramente espresso nelle metriche finanziarie: sebbene i margini per transazione in Marketplace fossero già in crescita, l'operazione congiunta con

MercadoPago e Mercado Envíos garantiscono un margine superiore del 40% per transazione, espandendo un margine dell'8,6% nel Marketplace a un totale del 12,2% nel 2019.

### **Ripensare l'estrazione, l'e-commerce e la finanza attraverso le piattaforme**

Per concludere, esaminiamo la logica all'interno dell'espansione di MeLi attraverso la lente delle logiche di valorizzazione dell'estrazione basate sulla finanza e sulla logistica Mezzadra e Neilson (2017, 2019).

La concezione delle piattaforme intese come infrastrutture digitali e dispositivi chiave per l'estrazione è stata presentata in diversi studi sul tema (Mezzadra e Neilson 2017, Fumagalli, 2018, Srnicek, 2018, Vercellone, 2020).

I dati sono una risorsa chiave dell'economia delle piattaforme. Serve a produrre valore monetario per le grandi piattaforme che comprano e vendono informazioni (Casilli, 2017). Ad esempio, nel 2017 le entrate derivanti dalla vendita di dati alle società di marketing sono state pari al 98% dei ricavi di Facebook e l'86% del ricavi di Google (Schwarz, 2019, p. 3).

Le piattaforme sono alimentate dal loro accesso ai «big data» (ricerche, acquisti e post form partecipanti che utilizzano la loro tecnologia) e diventa anche una componente fondamentale delle piattaforme FinTech (Dhar e Stein, 2017).

In questo senso, Neilson e Rossiter (2020) sostengono che i dati sono diventati una specie di valuta («i dati sono il nuovo petrolio»). Seguendo Sing (2017), i dati riguardano direttamente e minuziosamente fatti sociali e fisici reali: persone, comportamenti, interazioni, macchine e altri artefatti e cose naturali. Il

più dati locali sono migliori perché quello rende più fedele a fatti particolari. Pertanto, i dati personali hanno uno dei valori più alti (Sing, 2017).

Di conseguenza, la produzione di forme di

vita sono sempre più centrali per la valorizzazione capitalista. In questo senso, l'estrazione di capitale comunicativo e cognitivo che è al centro del modo di produzione capitalista odierno (Hardt e Negri, 2009). L'idea evidenziata è che non solo quando le operazioni del capitale depremono la materialità della Terra e della biosfera, ma anche quando incontrano e attingono a forme e pratiche di cooperazione umana e di socialità ad esse esterne, si può dire che «l'estrazione è in gioco»

(Mezzadra e Neilson, 2019:138) perché

il capitale non organizza direttamente i rapporti di cooperazione sociale sui quali le economie di dati riposano.

Vercellone (2020) sottolinea che poiché l'estrazione di big data si riferisce alla cattura delle nostre identità e delle impronte prodotte da

le nostre interazioni sociali su Internet, il meccanismo di estrazione diventa più

potente man mano che l'effetto di rete si espande.

Inoltre, mentre il volume dei dati continua a aumentare, la funzionalità dell'intelligenza artificiale per interpretarla e agire automaticamente (Dhar e Stein, 2017).

Quindi, i vantaggi economici di possedere i dati in termini di trasformazione in reddito

asset aumenta con il volume dei dati

e questo dà un vantaggio ai first mover (UNCTAD, 2018).

Le piattaforme implementano anche la strategia di aumentare costantemente il coinvolgimento degli utenti attraverso l'interfaccia utente e il design dell'esperienza, creando comportamenti obbligatori in consumatori. Questo è fatto per il massimo

scopo di estrarre (più) dati dagli utenti. Questo set di meccanismi spiega perché le società di piattaforme godono di una crescita rapida ed esponenziale e di un'accumulazione di capitale senza precedenti in un periodo relativamente breve (Srnicek, 2018). Come abbiamo visto, queste logiche sono alla base di quella di MeLi

operazioni. L'estrazione dei dati di MeLi si fonda sul suo ruolo di intermediario, dove sfrutta le reti create, compreso il capitale cognitivo dei venditori nella comprensione delle preferenze e dei gusti dei consumatori, ma anche nei modelli di ricerca e acquisto dei consumatori. Tutto questo è possibile grazie alla natura digitale della piattaforma, dove tutti gli oggetti e le attività

sono codificati e registrati come dati. Come dentro

spazi come USA o UE la ricerca per l'acquisto di un prodotto inizia direttamente in Amazon, nella maggior parte dell'America Latina questo ruolo è svolto da MeLi. Man mano che si espande verso nuovi mercati, è sempre più indispensabile per la vita di tutti i giorni, e diventa un'infrastruttura generale per l'estrazione. Le possibilità sinergiche emergono quando si gestisce un ampio e variegato portafoglio di investimenti in società di piattaforme e altre attività incentrate sui dati (van Doorn e Badger, 2020).

L'incursione in attività nel settore finanziario

sfera nel caso descritto è strettamente correlata ai meccanismi precedentemente descritti. Queste tipologie di aziende conosciute con il nome di Fin/BigTech hanno il vantaggio di poter sfruttare le informazioni fornite dal loro primario

commerciali, come il commercio elettronico,

senza la necessità di ulteriori

documentazione da parte degli utenti (Frost et al.,

2019). FinTech oggi è spesso visto come un matrimonio unico e recente di servizi finanziari e tecnologia dell'informazione.

Tuttavia, l'interconnessione tra finanza e tecnologia ha una lunga storia. In effetti, lo sviluppo finanziario e tecnologico è stato a lungo intrecciato e si è rafforzato a vicenda (Arner et al., 2015). Possiamo pensare che le innovazioni finanziarie degli ultimi decenni siano guidate dal tentativo di «espandere lo spazio operativo del capitalismo avanzato» (Sassen, 2010, 20).

Pur trattandole come qualcosa di nuovo, Fin/BigTech derivate dalla comunicazione e da Internet si sono sviluppate intensamente dagli anni '80. In primo luogo, la digitalizzazione ha permesso al capitale di entrare completamente ristrutturare il lavoro informativo e riqualificare molte attività del mondo finanziario (Miguez, 2008). C'è stata una fase di implementazione di questi servizi durante i decenni 1980 e 1990, una fase di crescente adozione man mano che avanzavamo verso il 21° secolo e un tratto coincidente con il momento attuale in cui possiamo

parlano di una progressiva diffusione di questa digitalizzazione unita ai big data (Carbó Valverde, 2017). Forse un termine più preciso per questo tipo di azienda deriva dal concetto del nome BigTech che traggono vantaggio dall'aver un'ampia base di clienti esistente e dalla raccolta e dall'analisi dei dati dei propri clienti oltre ad avere risorse significative e la possibilità di accedere a capitali e finanziamenti a un costo inferiore rispetto ad alcuni grandi gruppi finanziari (Financial Stability Board, 2019).

Buchak et al (2018) sottolinea che nell'ultimo decennio, il mercato del credito al consumo ha subito un drammatico modificare. L'intermediazione è passata dal tradizionale da banche a banche ombra: istituti non depositari che non rientrano nell'ambito della regolamentazione bancaria tradizionale. In questo contesto, le aziende Fin / BigTech utilizzano intensamente il machine learning per eseguire valutazioni del rischio e concedere crediti. Questo rinnovato approccio al rating potrebbe fornire un vantaggio rispetto alle banche tradizionali, dove è pratica comune fare molto affidamento sul giudizio dell'ufficiale di prestito per approvare o rifiutare un potenziale cliente. Le maggiori risorse di dati potrebbero aprire la possibilità per i prestatori di BigTech di prestare a mutuatari che lo erano in precedenza

escluso dal formale credito bancario mercato. Tale espansione dell'utente base potrebbe facilitare l'inclusione finanziaria in mercato nicchie in cui le opportunità di finanziamento sono scarse. Pertanto, l'utilizzo del machine learning potrebbe avere alcuni vantaggi perché la valutazione diretta e rapida del rischio di credito migliora il processo di sottoscrizione, si basa su informazioni derivate dalle relazioni tra i clienti e potrebbe impedire, in alcuni casi, che la decisione sia presa dal azioni di una singola persona (Frost et al., 2019). I prestatori di fintech potrebbero essere maggiormente in grado di selezionare potenziali mutuatari, facendo leva

fonti alternative di informazione e approcci di big data inerenti al prestito basato sulla tecnologia (Dhar e Stein, 2017). L'apprendimento automatico - e anche l'intelligenza artificiale (AI) - utilizzano tecniche ricorsive per aggiornare i set di dati in modi che consentano loro di evolversi e migliorare la loro funzionalità all'interno di contesti istituzionali (Neilson e Rossiter, 2020). Inoltre, utilizzando l'intelligenza artificiale, ottengono un vantaggio competitivo per essere in grado di «prevedere e modificare il comportamento umano come mezzo per produrre entrate e controllare il mercato»

(Zuboff, 2015, p. 76).

Parte di questo vantaggio rispetto alle banche tradizionali è stato espresso nelle dichiarazioni dello stesso Galperin che ha affermato in merito quest'ultimo (le banche): «Non le vedo come concorrenti, poiché si rivolgono a pubblici diversi» e «Sono anacronistici e inefficienti, e ci minacciano ogni giorno» in un'intervista riprodotta nel libro *Argentina Innovadora* (Editoriale

Sudamericano).

Queste idee esprimono chiaramente la visione di MeLi su come sfruttare i dati degli utenti, gli effetti di rete e l'integrazione del mercato per migliorare la loro imprese finanziarie.

Allo stesso tempo, la società è stata in grado di superare gli ostacoli normativi in Argentina in questo settore. Dopo Orzanco (2018), mentre in Brasile Mercado Pago è obbligato a destinare il 100% dei saldi di portafoglio in titoli pubblici che pagano il tasso di politica monetaria (attualmente 6,5% annuo in reais), in Argentina è svincolato da tale obbligo mediante previsione di la BCRA (Banca Centrale Argentina). A sua volta,

MeLi è riuscita ad aggirare un mercato de misura di concentrazione in quanto la Banca Centrale vieta ai soggetti finanziari di svolgere attività al di fuori del settore. In questi casi, ammettendo che le due società che formano la stessa entità (qui MercadoLibre, un commerciale

società con posizione dominante, con Mercato del credito) richiederebbe de misure di concentrazione o una nuova regolamento adeguato.

Infine, un'altra controparte di questo processo della finanziarizzazione e dell'estrazione dei dati il massiccio investimento nella circolazione

delle commodities: ingenti investimenti in infrastrutture di trasporto e comunicazione da parte di MeLi, soprattutto nei suoi centri di distribuzione. Sono strategicamente

installato per accelerare le consegne alla fine clienti e servono come leve vitali per

promuovere l'accumulazione del capitale ed espandere le sue frontiere geografiche.

«Consegnare al cliente è un ossessione» ha detto il fondatore di MeLi. Voci

che MeLi possa essere interessata ad acquistare la rete postale statale brasiliana «Correios», per la sua infrastruttura logistica è un altro esempio di come questa dimensione sia diventata centrale per l'azienda.

Ma i tempi di consegna non sono solo una preoccupazione principale delle aziende di vendita al dettaglio in latino America. Questa formulazione ha le sue radici in molti scritti economici di Marx dove il

la velocità, l'efficienza in termini di costi e la flessibilità dei flussi di merci sono fondamentali per la concorrenza e per il processo di accumulazione. L'industria logistica facilita la circolazione del capitale migliorando la flessibilità, o «agilità» dei flussi di merci (Danyluk, 2018) ed è diventata centrale per il in corso trasformazioni di capitalismo contemporaneo (Mezzadra e Neilson, 2015). In questo contesto, il capitale dispone ora di nuovi strumenti tecnologici per manipolare lo spazio e, come osserva Cowen (2014, p. 205), «la localizzazione è stata soppiantata da una nuova forza nel business: la logistica».

Recenti ricerche hanno chiarito come le operazioni logistiche non siano un meccanismo neutrale, ovvero un semplice dispositivo per gestire le merci nel modo più efficiente.

Sono anche un luogo di potere e di lotta (Neilson 2012; Cuppini, Frapporti e Pirone, 2015) che mostrano una dimensione estrattiva, plasmando e comandando ambienti produttivi eterogenei (Mezzadra e Neilson, 2015), un argomento che

necessita di ulteriori ricerche in America Latina contesto.

Nel complesso, la piattaforma di mercato ha consentito all'azienda di estrarre e generare valore dai dati dei suoi utenti. Allora

introduce operazioni finanziarie per motorizzarlo.

Ma questo diventa rapidamente una fonte che accelera ulteriormente l'espansione (con più utenti). Infine la finanziaria

l'accumulazione gli permette di investire in proprio

sviluppi logistici, che a loro volta le consentono di accelerare nuovamente la crescita (in particolare in Brasile e soprattutto in Messico, oggi i suoi mercati più critici).

Come suggerito da Montalban et al. (2019) il caso descritto ha dimostrato che la chiave del loro vantaggio competitivo risiede nella loro capacità di allargare la folla, a

mobilitare l'infrastruttura digitale e collegare tra loro elementi complementari, i suoi raccomandazioni personalizzate basate su il suo algoritmo e il suo sistema di consegna ad alte prestazioni. Come Mezzadra e Neilson (2019) ha segnato, l'estensione dei dati tecniche minerarie in una vasta gamma delle attività economiche e data-driven il commercio richiede un nuovo assetto giuridico e un allungamento di quelli vecchi. Il caso mostra anche ciò che UNCTAD (2018) avverte che l'elevata redditività di questi le aziende incumbent consentono anche l'affitto cercare e spendere in regolamentazione e lobbying.

In quanto struttura di governance privata, concludiamo che le piattaforme definiscono le proprie regole e la maggior parte di esse opera ai margini della legge. Se riescono a convincere i responsabili politici che opereranno in queste aree in modo più efficiente di quanto sarebbe possibile con le regole e le politiche esistenti, legittimano le loro pratiche e richieste politiche.

Invece di essere una soluzione solitamente analizzata come fallimenti del mercato, le piattaforme stanno catturando parte dell'affitto dalla loro posizione di intermediario o organizzatore di mercato.

Le attuali preoccupazioni dei responsabili politici e dell'industria non derivano dalla tecnologia in sé, ma da chi e come sta applicando la tecnologia e potrebbe essere pertinente esplorare se i dati possono essere considerati un

«risorsa sociale» comune. Questa è una novità e sfidante frontiera nel governo della valorizzazione capitalistica.

## Riferimenti

Arner, DW; Barberis, JN e Buckley, RP (2015). L'evoluzione del Fintech: un nuovo paradigma post-crisi?. Università di Hong Kong.

Buchak, G.; Matvos G., Piskorski, T. e Seru, A. (2018). Fintech, arbitraggio dei regolatori, e l'ascesa delle banche ombra. *Giornale di Economia finanziaria* 130, 453-483.

Caillaud, B., & Jullien, B. (2003). Pollo & uovo: Concorrenza tra prestatori di servizi di intermediazione. *RAND Journal of Economics (RAND Journal of Economics)*, 34(2), 309–328. <https://doi.org/10/ckddg4>

Carbo Valverde, S. (2017). Miti e realtà della digitalizzazione finanziaria. *Mezzi di pagamento come paradigma*, *Mediterráneo Económico* n. 29, Numero dedicato a: Il futuro del settore bancario spagnolo dopo la ristrutturazione, pp. 139-149.

Carpinelli, M. (2017). Valutazione di Mercado Libre Inc. Università di San Andrés.

Scuola di amministrazione e commercio. Tesi di Laurea Magistrale in Finanza.

<https://repositorio.udes.edu.ar/jspui/handle/10908/12148>

Casilli, A (2018). Lavoro, conoscenza e sorveglianza: 5 saggi sulla tecnologia.

Editoriale dello Stato Plurinazionale di Bolivia, 2018. ýhal-02173185ý

Casilli, A. (2017). I lavoratori sono il cuore di l'algoritmo. Intervista di Roberto Ciccarelli, *Il Manifesto*, 9 December 2017.

Cowen, D. (2014). La vita mortale della logistica: mappatura della violenza nel commercio globale, University of Minnesota Press.

Cuppini, N., Frapporti, M., Pirone, M. (2015), Logistics Struggles in the Po Valley Region, South Atlantic Quarterly 114:1, Duke University Press.

Danyluk M. (2018). La soluzione logistica del capitale: accumulazione, globalizzazione e sopravvivenza del capitalismo. Ambiente e Pianificazione D: Società e spazio 36(4): 630- 647. doi:10.1177/0263775817703663

Dhar, V. e Stein, R. (2017). Piattaforme e strategia Fintech. Integrare la fiducia e automazione in finanza. Comunicazione dell'ACM. Vol 60. N. 10. p. 32-35.

Dobusch, L. (2019). Dinamiche dell'economia della condivisione tra beni comuni e mercificazione. Momentum Trimestrale, 8(2), 109–115.

Evans, D. (2003). Alcuni aspetti empirici delle industrie di piattaforme multilaterali. Revisione di Rete Economia, 2(3). <https://doi.org/10.2202/1446-9022.1026>

Evans, D. (2003). L'economia dell'antitrust dei mercati multipiattaforma. Yale Gazzetta sul regolamento, 20, 325.

Campi, D. (2019). Padrone di casa automatizzato: Tecnologie digitali e post-crisi accumulazione finanziaria. Ambiente e Progettazione A: Economia e Spazio. <https://doi.org/10.1177/0308518X19846514>

Consiglio per la stabilità finanziaria (2019). Valutazione degli effetti della regolamentazione finanziaria riforme sulle piccole e medie imprese finanziamento delle imprese (PMI): rapporto di consultazione, giugno.

Fumagalli, A. (2018). Per una teoria del valore-rete: Big data e processi di sussunzione. In Datacrazia. Società, Cultura e Conflitti al Tempo dei Big Data; Gambetta, D., Ed.; D Editore: Roma, Italy

Frost, J., Gambacorta, L., Huang, Y., Shin, H. e Zbinden, P. (2019). BigTech e l'intermediazione che cambia, struttura di finanziario Economico Politica, imminente.

Harracà, M. (2017). Modelli di business e forme organizzative: ricerca del limite dell'innovazione in Google e Amazon. Università di Parigi XIII.

Hardt, M. e Negri, A. (2009). Comune. Cambridge, MA. Belknap Press della Harvard University Press.

Mezzadra, S. e Neilson, B. (2019). Il Politica delle operazioni: Scavando il capitalismo contemporaneo. Durham, Carolina del Nord: Duke University Press.

Mezzadra, S. e Neilson, B. (2017). Sul molteplici frontiere dell'estrazione: lo scavo capitalismo contemporaneo. Studi culturali 31:185–204.

Mezzadra, S. e Neilson, B. (2015). Operazioni di capitale. Sud Atlantico trimestrale 114 (1): 1–9.

Miguez, P. (2008). Recenti trasformazioni dei processi di lavoro: da l'automazione alla rivoluzione Informatica. Lavoro Y Società. Indagini sul lavoro, la cultura e le pratiche politiche nelle società segmentate. Luogo: Santiago del Estero; Anno: 2008, vol. X pag. 1-20.

Montalban, M., Frigant, V. & Jullien, B. (2019). L'economia delle piattaforme come nuova forma di capitalismo: un programma di ricerca regolazionista. *Cambridge Journal of Economics* 2019, 1 di 20.

Neilson, B. e Rossiter, N. (2019). Tesi su automazione e lavoro nella politica dei dati. 1a edizione, Routledge, p. 187-206.

Neilson, B., (2012), Cinque tesi su comprendere la logistica come potere, in *Distinzioni: Journal of Social Theory*, Volume 13, Numero 3.

Orzanco, I. (2018). strategia digitale del industria scenari finanziari concorrenza delle banche tradizionali con nuovi attori fintech. Università di St. Andrea. Scuola di affari.

Parker, GG, Van Alstyne, MW e Choudary, SP (2016). *Rivoluzione della piattaforma: come i mercati in rete stanno trasformando l'economia e come farli funzionare per te*. W.W. Norton & Company.

Rochet, J.-C., & Tirolo, J. (2003). piattaforma concorrenza in mercati bilaterali. *Giornale dell'Associazione economica europea*, 1(4), 990–1029.

Sassen, S. (2010). Un ordinamento selvaggio di vincitori e vinti: contemporaneo Versioni dell'accumulazione primitiva. *Globalizzazioni* 7 (1–2): 23–50.

Schwarz, O. (2019). Regole Facebook: Strutture di governance nel capitalismo digitale e controllo del capitale sociale generalizzato. *Teoria, cultura e società*, 6(4), 117–141.

Canta, PJ (2017). *L'industrializzazione digitale nei paesi in via di sviluppo: una rassegna del panorama economico e politico*. Bangalore: IT per il cambiamento.

Srnicek, N. (2016). *Capitalismo della piattaforma*. Stampa politica.

UNCTAD (2018). Rapporto su commercio e sviluppo: potere, piattaforme e libero scambio delusione. Conferenza delle Nazioni Unite su Commercio e sviluppo

Van Doorn, N. e Badger, A. (2020), *Platform Capitalism's Hidden Abode: Producing Data Assets in the Gig Economy*. *Antipodo*, 52: <https://doi.org/10.1111/anti.12641> 1475-1495.

Vercellone, C. (2020). Le piattaforme di libero mercato e le polemiche sul Free Digital Labor: ¿una notizia di sfruttamento?

forma

la-polemica-intorno-Free

Vercellone, C. et al. (2018). Basato sui dati modelli dirompenti basati sui beni comuni, Documenti di lavoro. HAL.

Zingales, L., Morton, FS e Rolnik, G. (2019). Comitato Stigler sulle piattaforme digitali. 336.

Zuboff, S. (2019). *L'era del capitalismo della sorveglianza: la lotta per un futuro umano alla Nuova Frontiera del Potere*. Baracco I libri di Obama del 2019. Profile Books.



## Un impegno critico con le piattaforme attraverso l'analisi dei brevetti

*Amico Nelson Hlongwa*

*Università nazionale Yang Ming Chiao Tung, Taiwan*

La difficile situazione dei lavoratori delle piattaforme contro le società di piattaforme ha attirato molta attenzione da parte degli studiosi negli ultimi anni. Mentre alcuni studiosi hanno mostrato come la razza, il genere e la classe mediano il platform labour (Hua & Ray, 2018; Van Doorn, 2017), altri hanno mostrato come la platformizzazione abbia ridefinito il significato stesso del lavoro (Casilli & Posada, 2019; Rosenblat & Stark, 2016). Fonti di attrito tra lavoratori e le piattaforme includono, tra le altre, questioni relative alla retribuzione, alle asimmetrie informative, alla gestione del lavoro e (DeVault, Figueroa, Kotler, Maffie & Wu, 2019).

Comprendibilmente, la maggior parte delle ricerche sulle piattaforme è stata condotta dal punto di vista di coloro che ne sono maggiormente colpiti: i lavoratori delle piattaforme. Per comprendere le condizioni di lavoro delle su piattaforme, alcuni ricercatori hanno intervistato i lavoratori delle piattaforme (Malin & Chandler, 2016; Rosenblat, 2018), mentre Stark (2016) ha esaminato i forum online per i commenti fatti dai lavoratori della piattaforma (Karanovič, Berends, & Engel, 2020; Mohlmann & Zalmanson, 2017; Rosenblat, 2018). Gli studi sopra citati hanno contribuito molto per capire il funzionamento

condizioni sulle piattaforme.

Le metodologie adottate da questi studi espongono le ansie e le lamentele associate al lavoro su piattaforma.

Come sottolineano Nieborg, Duffy e Poell (2020), i metodi qualitativi, in particolare le interviste, rimangono rilevanti per lo studio delle piattaforme. Tuttavia, le piattaforme stanno crescendo l'influenza sulla cultura richiede nuovi, o at metodologie meno aggiornate (Nieborg et al., 2020). Questo articolo si propone quindi di integrare la ricerca sulle piattaforme fornendo un'altra prospettiva allo studio di queste infrastrutture digitali. L'autore propone l'uso dei dati sui brevetti per visualizzare le piattaforme dal punto di vista dei loro sviluppatori. Si sostiene che un tale punto di vista possa aiutare a costruire un impegno più critico con questi intermediari digitali che modellano sempre più il lavoro e la vita sociale. Per proteggere le loro invenzioni e mantenere un vantaggio competitivo, le aziende spesso cercano protezione della proprietà intellettuale sotto forma di brevetti. In questi documenti, le aziende divulgano le loro invenzioni al pubblico in cambio di un monopolio temporaneo concesso dallo stato. Poiché i brevetti contengono idee su nuove invenzioni e su come possono essere utilizzate nella società, sono una risorsa preziosa per esaminare criticamente la logica e le priorità di coloro che li depositano.

Gli studiosi di ambienti economici, legali, aziendali e tecnologici si sono affidati a lungo ai documenti sui brevetti per il monitoraggio innovazione (Abraham & Moitra, 2001), brano sviluppo tecnologico (Tsuji, 2012) e valutare la concorrenza delle imprese (Jun & Park, 2016). Tuttavia, poiché i brevetti vengono depositati pensando al mondo sociale, sono troppo importanti per essere lasciati esclusivamente ad avvocati, economisti, professionisti del mondo degli affari e della tecnologia. Anche i brevetti dovrebbero essere di interesse per gli scienziati sociali non tanto

a causa dei loro contenuti tecnici ma

a causa delle implicazioni sociali delle tecnologie in esse contenute.

Questo studio utilizza i brevetti di Uber e Lyft, due delle piattaforme di ride-hailing più popolari negli Stati Uniti, per mostrare come i brevetti possono essere utilizzati per studiare le piattaforme. L'autore ha selezionato queste società per due motivi importanti. In primo luogo, sia Uber che Lyft sono stati oggetto del "colpo tecnologico" in corso, un termine usato dai giornalisti per riferirsi alle crescenti critiche nei confronti delle società di piattaforme (Nieborg et al., 2020). In secondo luogo, come molte aziende del settore tecnologico, Uber e Lyft hanno depositato brevetti per proteggere le loro invenzioni. Questi due motivi rendono Uber e Lyft casi di studio ideali per dimostrare l'analisi critica dei brevetti come metodologia. La sezione seguente discute brevemente la nozione di platformizzazione e il suo malcontento. L'articolo definisce poi la metodologia dell'analisi critica dei brevetti e fa riferimento ad altri studi che hanno fatto un uso simile dei dati sui brevetti. Infine, l'articolo rifletterà sui dati sui brevetti presentati e attingerà dalla ricerca sulla piattaforma per concettualizzare la piattaforma come un panopticon digitale.

### **La platformizzazione e il suo malcontento**

La nozione di "piattaforma" si riferisce agli intermediari digitali che riuniscono diversi utenti come clienti, servizio fornitori, inserzionisti, produttori e fornitori (Srnicek, 2017). In cima alla lista in termini di ricchezza ci sono aziende come Apple, Facebook, Amazon e Google, che Galloway (2017) definisce i "quattro cavalieri dell'apocalisse dei dati" (p.10).

Altre piattaforme popolari includono Uber, Amazon e Airbnb nel trasporto, e-commerce, e settore ricettivo, rispettivamente. Srnicek (2017) distingue

cinque diversi tipi di piattaforme: piattaforme pubblicitarie, cloud, industriali, di prodotto e lean.

Secondo Srnicek (2017), le piattaforme snelle operano attraverso un modello di iper-esternalizzazione per mantenere la proprietà degli asset a un livello minimo. Tutto ciò che rimane per i proprietari di piattaforme snelle, sostiene Srnicek (2017), è il minimo indispensabile, che è quello della piattaforma Manutenzione. Ce ne sono, tuttavia, alcuni caratteristiche che la maggior parte delle piattaforme ha in comune ed evidenziarne alcune può far luce su cosa sono le piattaforme e sul lavoro che svolgono. Una delle caratteristiche più distintive delle piattaforme è la loro forte dipendenza dai dati. Casilli e Posada (2019), come molti altri studiosi (Rosenblat, 2018; Fumagalli, Lucarelli, Musolino & Rocchi, 2018), sostengono che le piattaforme creano valore catturando e sfruttando i loro utenti

dati. Questi dati vengono utilizzati per vari scopi, come ottenere informazioni sulle preferenze dei clienti, controllare i lavoratori e formare le basi per nuovi prodotti e servizi (Srnicek, 2017).

Sadowski (2019) suggerisce che potremmo pensare alla logica delle piattaforme per estrarre tutti i dati, da tutte le fonti, con ogni mezzo possibile come "accumulazione per estrazione" (p.9). Per le piattaforme, i dati sono stati paragonati al petrolio che deve essere estratto, raffinato e

utilizzato per vari scopi (Srnicek, 2017).

Sulle piattaforme, gli algoritmi analizzano i dati per trovare schemi, classificare utenti e contenuti, rivolgersi a consumatori specifici ottimizzando contemporaneamente la piattaforma stessa. Più dati ha una piattaforma, più

più usi possono essere trovati per loro.

Un'altra caratteristica distintiva delle piattaforme che è più specifica delle piattaforme snelle è il loro fermo controllo sul lavoro. Tali piattaforme sono supportate da algoritmi che stabiliscono standard di lavoro, gestiscono i lavoratori e

persino premiare o punire coloro che vanno contro i loro "manager" algoritmici. La principale contesa con la gestione algoritmica del lavoro deriva dall'informazione e dallo squilibrio di potere tra i lavoratori della piattaforma e i proprietari della piattaforma (Jarrahi & Sutherland, 2019;

Mohlmann & Zalmanson, 2017). Come le asimmetrie sono infatti una caratteristica della piattaforma e sono fondamentali per controllare i lavoratori (Rosenblat & Stark, 2016). Su piattaforme come Uber e Lyft, gli algoritmi svolgono il lavoro dei quadri intermedi svolgendo attività come la corrispondenza tra richiedenti e fornitori di servizi, assegnando lavoro e valutando le prestazioni dei lavoratori (Jarrahi & Sutherland, 2019). Gran parte del

il malcontento con le piattaforme è che i lavoratori Non so come le decisioni che incidono sono fatti. Nel loro tentativo di migliorare le loro condizioni di lavoro, i lavoratori hanno chiesto, tra le altre cose, una maggiore trasparenza algoritmica (Booth, 2020).

Tale trasparenza, secondo Booth, consentirà ai lavoratori di "organizzarsi e costruire un potere di contrattazione collettiva su termini di lavoro e retribuzione in un modo attualmente impossibile".

Uber e Lyft rientrano nella categoria delle piattaforme snelle. Queste due società esemplificano i concetti di economie di "condivisione", "gig" o "on-demand" (Malin & Chandler,

2016). In genere, nessuna delle due società possiede i veicoli, che sono il principale fisico beni utilizzati per creare valore. Inoltre, al momento in cui scriviamo, nessuna delle due società riconosce ufficialmente i propri autisti come dipendenti ma come "appaltatori indipendenti". Secondo molti osservatori, società di piattaforme come Uber e Lyft etichettano strategicamente in modo errato i propri dipendenti in modo che non siano obbligati a fornire benefici ai lavoratori come congedo per malattia retribuito, assicurazione sanitaria e pensione

benefici (Fleming, Rhodes & Yu, 2019; Van Doorn, 2017). La classificazione dei conducenti come "appaltatori indipendenti" contribuisce molto al loro malcontento e precarietà (Malin & Chandler, 2016). Ad esempio, con

acuto viaggiare restrizioni imposte in tutto il mondo a causa della pandemia globale di Covid-19, molti lavoratori della piattaforma lo erano rimasto senza lavoro e senza reddito

(Dubal & Whittaker, 2020). La lotta perché gli autisti vengano riconosciuti come dipendenti continua.

Nonostante la spinta dei lavoratori e delle amministrazioni cittadine a riconoscere i dipendenti della piattaforma, le società lavoratori come di piattaforme non hanno favorito.

Invece, aziende come Uber e Lyft mirano a diventare autonome in futuro.

Tuttavia, per automatizzare completamente le loro piattaforme di ride hailing, queste aziende ancora bisogno di addestrare i loro veicoli autonomi utilizzando i dati raccolti dal loro presente utenti, sia lavoratori che clienti.

Infatti, come hanno sostenuto Casilli e Posada (2019), il lavoro su piattaforma è un prerequisito per automazione. L'esecuzione di micro-task

come mettere mi piace, postare o commentare è necessario per addestrare modelli di intelligenza artificiale utilizzando centinaia di milioni di giudizi umani, preferenze e

comportamenti (Casilli e Posada, 2019).

Per rendere possibile l'automazione, piattaforme reclutare centinaia di milioni di persone per partecipare come utenti, clienti o semplici partecipanti (Casilli e Posada, 2019).

Con Uber e Lyft che investono in auto a guida autonoma, ci si può aspettare che sfrutteranno i dati che stanno raccogliendo per

addestrare i loro veicoli autonomi. Come

giustamente sottolinea Antonio Casilli in *Aspettando i robot*.

Indagine sul lavoro del click da cui dipendono le tecnologie AI

dati estratti da folle di lavoratori a

ottimizzare il loro codice (Picard, 2019). Per prendere in prestito le parole di Delfanti e Frey (2020), che hanno anche osservato l'automazione abilitata dai lavoratori in Amazon, possiamo dire che gli autisti di Uber e Lyft sono le "appendici viventi" di queste piattaforme poiché

estendere la loro automazione.

### **Analisi critica dei brevetti**

Secondo l'Organizzazione mondiale della proprietà intellettuale (OMPI), un brevetto è "un diritto esclusivo concesso per un'invenzione, che è un prodotto o un processo che fornisce, in generale, un nuovo modo di fare qualcosa o offre un nuovo soluzione tecnica a un problema" (OMPI, 2019). Una volta che un brevetto è stato concesso a un inventore, nessun'altra parte può trarne vantaggio economico

dall'invenzione. I brevetti sono quindi

dispositivi di esclusione e sono fondamentali per mantenere un vantaggio competitivo per alcune aziende.

Anatomicamente, un documento di brevetto comprende diversi componenti, compreso il titolo dell'invenzione, un

abstract, affermazioni sull'invenzione e a sezione descrizione.

Condurre un'analisi critica dei brevetti significa confrontarsi con i dati sui brevetti per poterlo fare mettere in discussione la tecnologia descritta in questi documenti e la logica di chi li archivia. Mentre l'analisi dei brevetti guarda semplicemente alla tecnologia descritta nei brevetti, l'analisi critica dei brevetti è più interessata alle implicazioni sociali di quelle invenzioni. Lo studio di Delfanti e Frey (2020), in cui adottano una visione critica dei brevetti di Amazon, fornisce un buon esempio di cosa si intende per "analisi critica dei brevetti". Anche Hlongwa (2020) utilizza questa metodologia per esaminare come è configurata la città algoritmica. In breve, l'analisi critica dei brevetti è un modo per rivelare la politica incorporata nel

substrato di invenzioni.

Per recuperare e analizzare i brevetti di Uber e Lyft, è stato utilizzato uno strumento online chiamato PatentInspiration.

È stata condotta una semplice ricerca contenente i nomi delle due società per richiamare i brevetti depositati da gennaio 2010 al 5 settembre 2020, giorno in cui è stata eseguita la ricerca. La Figura 1 mostra la query di ricerca utilizzata in PatentInspiration, che ha restituito 2181 brevetti. Dei 2181 brevetti, 1860 appartenevano a Uber e 321 appartenevano a Lyft.

La figura 2 mostra le tendenze delle domande di brevetto sia per Uber che per Lyft nel periodo dal 2011 al 2019. Sulla base della figura 2, vediamo che entrambe le società hanno aumentato la loro attività di brevettazione negli ultimi anni. L'aumento dell'attività di brevettazione suggerisce che entrambe le società stanno attivamente innovando per migliorare le loro piattaforme.

Utilizzando i codici di classificazione dei brevetti, è possibile classificare i brevetti per tecnologia o funzione. Uno degli schemi di classificazione dei brevetti più diffusi è il sistema CPC (Cooperative Patent

AND OR NOT Patents with "Uber Technologies Inc" in Applicants

AND OR NOT Patents with "Lyft Inc" in Applicants

**Narrow results by filtering...**

show only one per family (text content)

patents without empty title or abstract

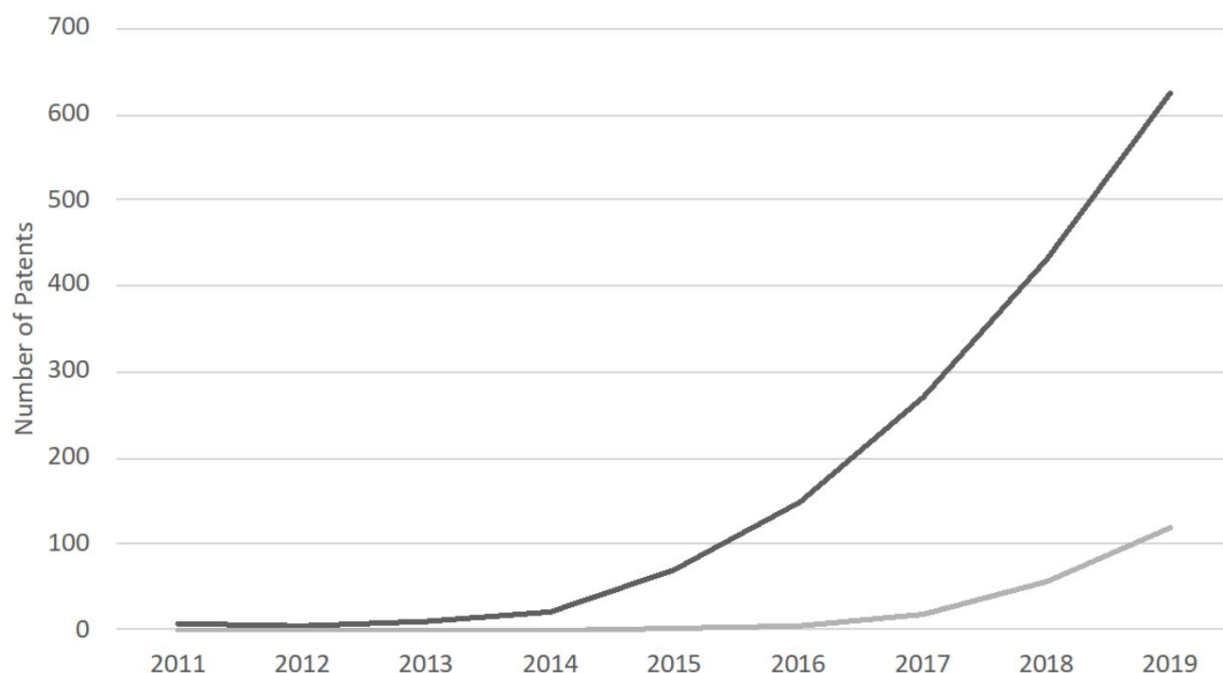
only patents that are granted

only with images

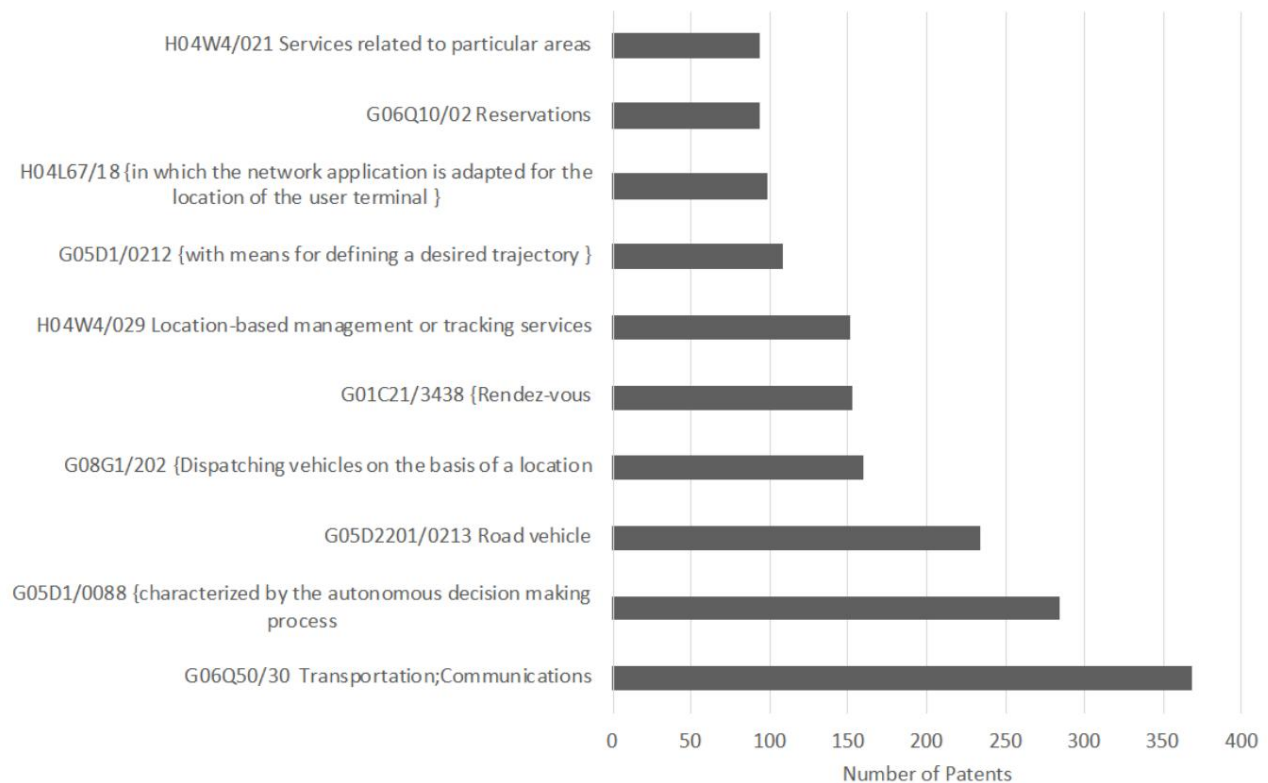
by publication date

01-01-2010 - 05-09-2020

**Figura 1: query di ricerca**



**Figura 2: Numero di brevetti per anno per Uber e Lyft (N = 2181)**

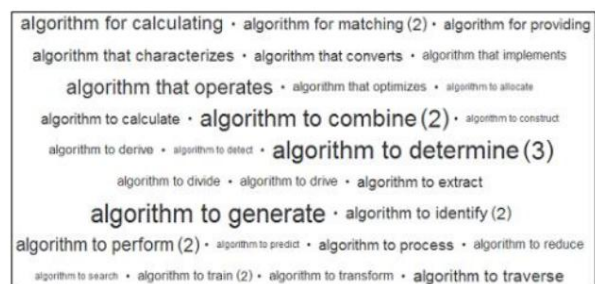


**Figura 3: Primi dieci codici CPC dei brevetti di Uber e Lyft**



**Figura 4: Tipi di dati e informazioni**

Classificazione), che è stato sviluppato congiuntamente da United States Patent e Ufficio Marchi (USPTO) e il Ufficio europeo dei brevetti (UEB) nel 2010. La Figura 3 mostra i primi dieci codici CPC per i brevetti di Uber e Lyft. A oltre 350 brevetti è stato assegnato il codice G06Q50/30, che si riferisce a trasporto e tecnologie di comunicazione. Il secondo nell'elenco è il codice CPC G05D1/0088, che si riferisce alle tecnologie per il processo decisionale autonomo. Dopo aver ispezionato i brevetti sotto G05D1/0088, la maggior parte sembrava riguardare veicoli autonomi,



**Figura 5: Funzioni degli algoritmi**

suggerendo che il futuro del ride-hailing è davvero autonomo. Pur non comparando tra i primi dieci, altri codici degni di nota sono H04L67/306 (profilo utente) e G06N20/00 (machine learning). Il primo indica la centralità dei profili utente su queste piattaforme, mentre il secondo indica l'uso di una potente tecnologia per apprendere il comportamento degli utenti. La Figura 4 mostra i tipi di dati citati dai brevetti di Uber e Lyft. I tipi di dati più citati sono sensore,

mappa, posizione, dati storici e immagine. Altre forme di dati in modo significativo

Classification	Document No.	Inventor/Title of Invention	Brief Summary
Machine Learning	16/107,986	Lyft Inc  Systems and methods for detecting and recording anomalous vehicle events	A vehicle system may collect vast amount of data from any number of sensors (e.g., speed sensors, steering angle sensors, braking pressure sensors, a GPS, cameras, LiDAR, radars, etc.) associated with the vehicle. The collected data may be used in many applications, such as training a machine-learning (ML) model for driving autonomous vehicles or assisting human driving.
	15/851,078	Lyft Inc  Personalized ride experience based on real-time signals	A transportation management system, in response to ride requests, may match the needs of ride requestors with ride providers who are willing to use their vehicles to provide the requested rides.
	15/702,734	Uber Technologies Inc  Promoting user compliance with adaptive checkpoints	This disclosure relates generally to determining checkpoints along a route, and in particular to using computer models to determine a sequence of checkpoints with which a particular user is likely to comply.
	15/297,050	Uber Technologies Inc  Predicting safety incidents using machine learning	A safety system associated with a travel coordination system collects safety data describing safety incidents by providers and generates a plurality of safety incident prediction models using the safety data. The safety incident prediction models predict likelihoods that providers in the computerized travel coordination system will be involved in safety incidents.
	15/859,111	Lyft Inc  Assigning rides based on probability of provider acceptance	The present disclosure relates assigning ride requests to providers based on the probability that a provider will accept the request.

**Figura 6: Brevetti esemplari che utilizzano l'apprendimento automatico**

menzionati sono stati i dati cellulari, di allenamento, del veicolo, in tempo reale e specifici dell'utente.

Come verrà mostrato dai brevetti in seguito, questi dati vengono raccolti tramite molti sensori dal veicolo o tramite cellulare sensori del dispositivo di entrambi i driver e passeggeri.

Per avere un'idea delle funzioni degli algoritmi, la query di ricerca <algoritmo per verbo:\* OR algoritmo per verbo:\* OR algoritmo per quel verbo:> è stata inserita nella funzione di analisi del testo di PatentInspiration.

Secondo la figura 5, gli algoritmi funzionano

un'ampia gamma di funzioni, come il calcolo, la corrispondenza, l'addestramento, la previsione, l'ottimizzazione e molte altre attività. Dopo aver fornito una prospettiva macro dei brevetti di Uber e Lyft, il resto di questa sezione si concentra su specifici brevetti esemplari per mostrare ciò che le invenzioni di Uber e Lyft rendono possibile.

I brevetti esemplari sono stati identificati e raggruppati in tre categorie: apprendimento automatico, amministrazione e gestione e gestione della sicurezza. La figura 6 fornisce esempi di brevetti di Uber e Lyft

Classification	Document No.	Inventor/Title of Invention	Brief Summary
Administration; Management	10,645,193	Lyft Inc System for placing drivers in a priority queue and navigating the drivers to fulfill passenger requests	In one embodiment a queue of drivers for a particular area is maintained, wherein the queue specifies an order in which drivers are selected for transportation requests from the particular area.
	14/793,593	Uber Technologies Inc Dispatch system for matching drivers and users	A dispatch system in connection with a transport service is provided. The dispatch system receives pick-up requests from requesting users and identifies a plurality of proximate drivers in relation to each of the requesting users.
	13/837,592	Uber Technologies Inc Providing user feedback for transport services through use of mobile devices	A system and method are described for providing feedback for a transportation service. A rating user interface can be provided after completion of a service. In response to a user's providing a rating for the transportation service, additional rating features can be provided as part of the rating user interface.

*Figura 7: Brevetti esemplari per l'amministrazione e la gestione della piattaforma*

Classification	Document No.	Inventor/Title of Invention	Brief Summary
Safety Management	16/530,828	Uber Technologies Inc Implementing and optimizing safety interventions	A network system provides interventions to providers to reduce the likelihood that its users will experience safety incidents. A machine learning model is trained using features derived from service received by users of the network system.
	10,697,789	Uber Technologies Inc Individualized risk routing for human drivers	A transportation management system can maintain a set of driver logs for drivers operating throughout a given region, where each driver log indicates driving characteristics of a respective driver.
	10,654,411	Uber Technologies Inc Detecting service provider state based on received and historic telematics data and service provider characteristics	A network system is configured to facilitate a safe service coordination environment. The network system detects abnormal user states (e.g., sleepiness, inebriation, etc.) and provides corrective recommendations to those users.
	10,417,343	Uber Technologies Inc Determining safety risk using natural language processing	The present disclosure generally relates to determining safety risks of users of a network system, and more specifically to using natural language processing and various types of classifiers to determine the safety risks.

*Figura 8: Brevetti esemplari per la gestione della sicurezza*

legati all'apprendimento automatico. Il primo brevetto intitolato **Sistemi e metodi per il rilevamento e la registrazione di eventi anomali del veicolo** utilizza i dati di telemetria del veicolo per addestrare algoritmi di apprendimento automatico per guidare veicoli autonomi. Questo brevetto

menziona anche la raccolta di dati attraverso altri mezzi, come l'utilizzo di telecamere e microfoni rivolti verso il conducente raccogliere dati contestuali sui conducenti.

Il secondo brevetto di Lyft mira a far sentire i veicoli dei conducenti meno estranei ai passeggeri. L'invenzione utilizza tecniche di apprendimento automatico per dedurre ciò che i passeggeri potrebbero preferire in base alle preferenze storiche sui viaggi passati.

Sebbene questa invenzione sfrutti la conoscenza dei passeggeri di Lyft in base ai loro profili utente, raccoglie anche dati sui passeggeri utilizzando vari sensori di dispositivi mobili, come fotocamere, microfoni e sensori a infrarossi. Il terzo brevetto di Uber mira a incoraggiare i conducenti a rimanere su percorsi prestabiliti. I conducenti possono ricevere punti per il superamento dei punti di controllo

e reindirizzato quando le deviazioni sono rilevate. Ci sono diversi studi che fornire maggiori informazioni sulla politica relative ai percorsi (vedi Rosenblat & Stark, 2016 e Rosenblat, 2018).

Il brevetto di Uber intitolato **Predicting safety incidents using machine learning** impiega tecniche di machine learning per prevedere quali conducenti hanno maggiori probabilità di essere coinvolti in incidenti di sicurezza. I dati sulla sicurezza vengono raccolti sui conducenti e utilizzati per generare modelli di previsione della sicurezza. Questa invenzione consente quindi a Uber di selezionare e applicare interventi per i conducenti che potrebbero essere coinvolti in incidenti di sicurezza.

Questi interventi, secondo il brevetto, riducono la probabilità che si verifichi l'incidente di sicurezza previsto.

Gli interventi possono variare da "interventi a basso impatto" come i messaggi elettronici inviati ai dispositivi mobili dei conducenti, a "interventi ad alto impatto" come il licenziamento dalla piattaforma Uber. Il brevetto di Lyft intitolato **Assegnazione di corse in base alla probabilità di accettazione da parte del fornitore** utilizza tecniche di apprendimento automatico per assegnare corse in base alla probabilità che i conducenti le accettino. Il modello di machine learning utilizzato per calcolare la probabilità di accettazione utilizza i dati dei viaggi passati accettati o rifiutati.

Sulla base di questo brevetto, è facile vedere come sulla piattaforma Lyft venga promossa una mentalità "just drive". Il rifiuto delle corse per qualsiasi motivo può effettivamente essere preso in considerazione nell'assegnazione di corse future.

La Figura 7 mostra brevetti esemplari relativi all'amministrazione e alla gestione delle piattaforme Uber e Lyft. La prima invenzione di Lyft è quella di mettere i conducenti in una determinata area in una coda prioritaria. Il posizionamento del conducente è determinato da molti fattori come le sue prestazioni rispetto ad altri o il tempo che il conducente ha dovuto attendere in coda in precedenza. Il secondo brevetto di Uber intitolato **Dispatch system for matching driver and users** mostra chiaramente la valorizzazione del lavoro sulla piattaforma.

La descrizione del brevetto recita:

**Il modulo di abbinamento può impostare una soglia predeterminata che un conducente deve soddisfare prima di essere selezionato (ad esempio, una probabilità del 70% che il conducente riceva una valutazione a 5 stelle) e/o il modulo di abbinamento può selezionare automaticamente il conducente più vicino che ottiene il punteggio più alto punteggio di ottimizzazione (Truong, Purdy & Mawas, 2017).**

Questo brevetto mostra perché le valutazioni sono così importanti per i conducenti. Il terzo brevetto di

Uber offre ai passeggeri la possibilità di fornire un feedback dopo un servizio di trasporto. Se il passeggero fornisce una valutazione uguale o superiore a una valutazione predeterminata, può specificare gli aspetti positivi della corsa. Qualora il passeggero fornisca una valutazione inferiore a quella prefissata, sarà altresì richiesto di specificare quali aspetti del servizio non siano stati soddisfacenti. Questo brevetto fornisce un buon esempio di come le piattaforme esternalizzino il controllo di qualità (Van Doorn, 2017). La figura 8 presenta i brevetti relativi alla gestione della sicurezza. Il primo brevetto di Uber prevede misure di intervento per i conducenti che presentano rischi per la sicurezza, come una cattiva guida, un atteggiamento scorretto, un linguaggio offensivo e così via. I dati utilizzati per classificare i conducenti possono essere ottenuti dai dati di telemetria del veicolo, dal feedback dei passeggeri o

dai vari sensori su driver o

smartphone dei passeggeri (i sensori includono movimento, audio o fotocamera).

Il secondo brevetto di Uber seleziona i percorsi per i conducenti in base al loro valore di rischio punteggi. Questa invenzione utilizza la macchina strumenti di apprendimento per calcolare il valore di rischio dei conducenti in base, ad esempio, al numero di ore di servizio del conducente e alle sue caratteristiche di guida storiche.

Il brevetto menziona anche che la piattaforma può ottenere dati dal veicolo o dal dispositivo informatico del conducente per determinare le caratteristiche di guida attuali o storiche del conducente. Il brevetto menziona inoltre che la piattaforma può ottenere dati dal veicolo o dal dispositivo informatico del conducente per determinare le caratteristiche di guida attuali o storiche del conducente, indicando uno stato di stanchezza, ebbrezza e così via. Il

l'invenzione finale di Uber afferma di determinare il rischio per la sicurezza di un conducente che utilizza

elaborazione del linguaggio naturale. Utilizzando il feedback testuale dei passeggeri, l'invenzione può analizzare i dati testuali per determinare

valore di rischio dei conducenti.

### **La piattaforma come sistema panottica I**

**sistemi di sorveglianza** sono stati a lungo considerati parte integrante dell'economia just-in time (Sewell & Wilkinson, 1992).

Sulla base dei dati sui brevetti presentati in questo studio e in molti altri studi sulle piattaforme (Jarrahi & Sutherland, 2019; Möhlmann &

Zalmanson, 2017), anche la sorveglianza è una caratteristica fondamentale della piattaforma.

Utilizzando il concetto di Panopticon concettualizzato da Jeremy Bentham e successivamente da Michel Foucault, questa sezione mira a evidenziare

l'operatività della sorveglianza da parte delle

piattaforme per controllare e governare i lavoratori

delle piattaforme. Si sostiene che piattaforme snelle

come Uber e Lyft siano essenzialmente panopticon

digitali che controllano il lavoro rendendo i lavoratori permanentemente visibili mantenendo invisibili i loro

"osservatori algoritmici". A causa della visibilità

permanente, i lavoratori sono condizionati a comportarsi in modo da rafforzare i principi della piattaforma.

Nel 1791, il riformatore legislativo inglese, Jeremy Bentham, pubblicò una proposta di quello che credeva fosse un innovativo modello carcerario: il panopticon (Strub, 1989). Le caratteristiche principali della prigione panottica erano una serie circolare di celle di prigione con una torre di guardia al centro. La guardia nella torre poteva osservare qualsiasi detenuto in qualsiasi momento senza essere vista dai prigionieri.

Consapevoli di essere osservati, i prigionieri si autodisciplinavano e si comportavano in un modo che pensavano fosse promosso dagli osservatori. In Sorvegliare e punire, spiega come panoptico Foucault

il potere disciplinare funziona.

***Chi è sottoposto a un campo di visibilità, e chi lo sa, si assume la responsabilità delle costrizioni del potere; li fa giocare spontaneamente su di sé; iscrive in se stesso la relazione di potere in cui recita contemporaneamente entrambi i ruoli; diventa il principio della propria soggezione (Foucault, 1977 p. 202-203).***

Bentham pensava che un tale sistema potesse essere applicato in qualsiasi stabilimento dove le persone devono essere tenute sotto controllo. Questi includono case di correzione, ospizi, fabbriche, manicomi, ospedali e scuole (Bentham, 1791).

I principi della sorveglianza delle piattaforme, che sono al centro delle piattaforme Uber e Lyft, sono molto simili alla "prigione ideale" immaginata da Jeremy Bentham.

Anche se, con le piattaforme, il "potere dello sguardo" sembra essere stato in gran parte sostituito dal "potere di calcolo", rimane la minaccia della visibilità permanente. I brevetti presentati in questo studio hanno rivelato che è del tutto possibile che i conducenti siano costantemente monitorati utilizzando un'ampia gamma di sensori sui loro veicoli e sui dispositivi mobili di entrambi i conducenti e

passenger. I veicoli Uber e Lyft sono essenzialmente "panoptismo su ruote". Come sottolinea accuratamente Sheridan (2016), il panopticon "è stato riformulato in telecamere e algoritmi di sicurezza, presenza della polizia e data trawler" (p.3). Pertanto, nell'era digitale odierna, in cui la visibilità è maggiormente migliorata, la nozione di panopticon appare più rilevante di quanto non fosse nel diciannovesimo secolo (Manokha, 2018).

Pensare alle piattaforme come assemblaggi panottica significa riconoscere non solo la sorveglianza dei lavoratori delle piattaforme, ma anche il modo in cui tale sorveglianza plasma i lavoratori

condotta. Tuttavia, questa è un'altra questione del tutto che va oltre lo scopo di questo documento. Quello che si può dire, però, è che la sorveglianza, anche nella sua potenzialità, ha il potere di influenzare i comportamenti dei lavoratori a vantaggio dei proprietari delle piattaforme. Oltre a controllare e governare i conducenti, il panottismo su piattaforme come Uber e Lyft svolge anche un altro ruolo: l'ottimizzazione della piattaforma verso livelli più elevati di automazione. Vediamo, ad esempio,

come i dati estratti dai conducenti e i passeggeri vengono utilizzati per addestrare modelli di apprendimento automatico per guidare veicoli autonomi. Questa relazione uomo-macchina può essere definita "modalità panottica di automazione" o "abilitazione panottica".  
automazione.'

L'obiettivo del panoptismo della piattaforma è progettare i comportamenti dei lavoratori sorveglianza. I proprietari della piattaforma impostano il file standard di lavoro cui i lavoratori devono attenersi. Si tratta di standard simili su cui verranno costruiti i futuri sistemi automatizzati. Utilizzando algoritmi e una pleora di sensori, i proprietari di piattaforme possono osservare i conducenti, trasformando ogni loro azione in segnali leggibili dalla macchina. Consapevole di essere

osservati, i conducenti si comportano "di conseguenza", rafforzando così gli standard della piattaforma e fornendo contemporaneamente molti dati per i futuri sistemi automatizzati. Questo, tuttavia, non vuol dire che i conducenti siano impotenti o che si comportino tutti in modo uniforme sulle piattaforme. Infatti,

alcuni studi mostrano come sono i conducenti costruendo resistenza imparando le regole della piattaforma (Allen-Robertson, 2017).

In che modo allora il panoptismo della piattaforma si inserisce nel quadro più ampio del capitalismo della piattaforma come descritto da Srnicek (2017)?

In breve, il panoptismo della piattaforma è una funzione di ciò che Zuboff (2019) chiama

capitalismo di sorveglianza. Mentre il capitalismo della sorveglianza come concettualizzato da Zuboff (2019) è un modello economico incentrato su l'estrazione e la mercificazione di dati dell'utente, il panoptismo della piattaforma come descritto qui si riferisce all'ingegneria strategica dei comportamenti dei lavoratori rendendo operativa la sorveglianza. Attraverso i punteggi delle prestazioni e altre misure di controllo della qualità, i lavoratori sono consapevoli di essere osservati e quindi comportarsi in un certo modo desiderato dai proprietari della piattaforma. I comportamenti dei lavoratori vengono quindi trasformati in dati e costituiscono gli elementi costitutivi dei futuri sistemi automatizzati. Questa è la modalità panottica dell'automazione. Uber e Lyft fanno quindi parte dei capitalisti della sorveglianza a cui fa riferimento Zuboff (2019) nel suo libro intitolato *The Age of Surveillance Capitalism*.

### Conclusione

Questo articolo si proponeva di presentare un approccio metodologico allo studio delle piattaforme. L'articolo ha sostenuto che sono necessari più approcci allo studio delle piattaforme per costruire un approccio più critico

impegno con loro. L'autore ha proposto l'uso dei dati sui brevetti per studiare le piattaforme dal punto di vista dei loro creatori. Utilizzando Uber e Lyft come casi di studio, questo articolo ha mostrato come i brevetti potrebbero essere utilizzati per valutare non solo le basi tecniche delle piattaforme, ma anche la politica e le possibilità che accompagnano determinate invenzioni. L'analisi critica dei brevetti si è quindi rivelata una metodologia utile per integrare i metodi esistenti per lo studio delle piattaforme. L'articolo ha anche concettualizzato la piattaforma come un panopticon digitale per il controllo del lavoro.

Panoptismo su Uber e Lyft

piattaforme ha dimostrato di contribuire all'automazione di queste piattaforme. Questa relazione uomo-macchina è stata definita "modalità panottica di automazione" o "automazione abilitata panottica". Come punto finale, vale la pena sottolineare due carenze della metodologia proposta. In primo luogo, i brevetti contengono idee che potrebbero non trovare necessariamente applicazioni tecnologiche reali. In secondo luogo, e probabilmente le più importanti, le proprie invenzioni e quelle che lo fanno possono deliberatamente omettere determinate informazioni.

Nonostante queste limitazioni, i dati sui brevetti presentati in questo studio corrispondono alle storie, alle paure e ai sospetti riportati dagli autisti di Uber e Lyft. In altre parole, le tecniche impiegate da queste piattaforme, come dimostrano i loro brevetti, corrispondono alla realtà sociale. Forse gli studi futuri possono considerare l'analisi critica dei brevetti come un rafforzamento dei metodi esistenti per lo studio delle piattaforme digitali.

### Riferimenti

- Abramo, BP, e Moitra, SD (2001). Valutazione dell'innovazione attraverso l'analisi dei brevetti. *Technovation*, 21, 245-252.
- Allen-Robertson, J. (2017). Il gioco Uber: Esplorare la gestione algoritmica e la resistenza. *AoIR Selected Papers di Ricerca in Internet*.
- Bentham, J. (1791). *Panopticon o la casa di ispezione* (Vol. 2).
- Booth, R. (2020). Driver Uber da lanciare offerta legale per scoprire l'algoritmo dell'app. Il Custode,

Casilli, A., & Posada, J. (2019). La platformizzazione del lavoro e della società.

Società e Internet: come reti di  
Informazione e comunicazione sono  
Cambiare la nostra vita, 293-306.

Delfanti, A., & Frey, B. (2020). Umanamente  
automazione estesa o il futuro del lavoro  
visto attraverso i brevetti di Amazon. Scienza,  
tecnologia e valori umani,

DeVault, IA, Figueroa, M., Kotler, FB,  
Maffie, M. e Wu, J. (2019). Su richiesta  
Platform Workers nello Stato di New York: The  
Sfide per la politica pubblica. Ithaca, NY: The Worker  
Institute della Cornell University.

Dubal, V. e Whittaker, M. (2020). Super  
i conducenti sono costretti a scegliere tra il rischio di  
Covid-19 o la fame. Il  
Custode.

Fleming, P., Rodi, C., & Yu, KH (2019).  
Sul perché Uber non ha conquistato il mondo.  
Economia e società, 48, 488-509.

Foucault, M. (1977). Disciplinare e punire: la nascita  
del carcere. Londra: Pinguino  
Libri.

Fumagalli, A., Lucarelli, S., Musolino, E., & Rocchi,  
G. (2018). Digital labour in the platform economy:  
the case of Facebook.  
Sostenibilità, 10, 1757.

Galloway, S. (2017). I quattro: il DNA nascosto di  
Amazon, Apple, Facebook e Google. Londra, Regno  
Unito: Bantam  
Premere.

Hlongwa, L. (2020). La città come formazione algoritmica:  
approfondimenti dai dati sui brevetti. Organizzazione del  
lavoro, lavoro e  
Globalizzazione, 14, 47-66.

Hua, J. e Ray, K. (2018). Oltre il precariato: razza, genere  
e lavoro nell'economia dei taxi e di Uber. Identità Sociali,  
24, 271-289.

Jarrahi, MH e Sutherland, W. (2019).  
Gestione algoritmica e competenze algoritmiche:  
appropriazione di algoritmi e comprensione del concerto. Nel  
Conferenza internazionale sull'informazione  
(pp. 578-589). Springer, Cam.

Jun, S. e Park, S. (2016). Esaminando la concorrenza  
tecnologica tra BMW e Hyundai nel mercato automobilistico  
coreano.  
Analisi tecnologica e gestione strategica, 28, 156-175.

Karanovič, J., Berends, H., & Engel, Y.  
(2020). Dipendenza regolamentata: le risposte dei  
lavoratori della piattaforma alle nuove forme di  
organizzazione. Giornale di gestione  
Studi.

Malin, BJ e Chandler, C. (2016). Libero di  
Lavorare con ansia: frantumare la precarietà tra gli autisti  
per Uber e Lyft.  
Comunicazione, cultura e critica, 10,  
382-400.

Manocha, I. (2018). Sorveglianza,  
Panoptismo e autodisciplina nell'era digitale. Sorveglianza  
e società, 16, 219-  
237.

Möhlmann, M., & Zalmanson, L. (2017). Hands on the wheel: navigazione nella gestione algoritmica e negli autisti Uber. In *Autonomia*, in atti di il internazionale conferenza su sistemi informativi (ICIS), Seoul Corea del Sud (pp. 10-13).

Nieborg, DB, Duffy, BE e Poell, T. (2020). *Studiando Piattaforme e Cultura Produzione: metodi, istituzioni e Pratiche*. Social Media+ Società, 6, 2056305120943273.

Picard, H. (2019). [Recensione del libro *En assistente robot*. *Enquête sur le travail du clic* [Aspettando i robot: un'inchiesta sul lavoro con i clic, di AA Casilli]. *Organizzazione Studi*,

Rosenblat, A. (2018). *Uberland: Come gli algoritmi stanno riscrivendo le regole del lavoro*. Univ of California Press.

Rosenblat, A. e Stark, L. (2016). Lavoro algoritmico e asimmetrie informative: un caso di studio degli autisti di Uber. *Internazionale Rivista di comunicazione*, 10, 27.

Sadowski, J. (2019). Quando i dati sono capitale: dataficazione, accumulazione ed estrazione. *Big Data e società*, 6.

Sewell, G. e Wilkinson, B. (1992). "Qualcuno" che vegli su di me: sorveglianza, disciplina e processo lavorativo just-in-time. *Sociologia*, 26(2), 271-289.

Sheridan, C. (2016). *Foucault, il potere e il moderno panopticon*. Tesi di laurea. Hartford: Trinity College.

Srnicek, N. (2017). *Capitalismo della piattaforma*. Cambridge: Polity Press

Strub, H. (1989). La teoria del controllo panoptico: il panopticon di Bentham e il Nineteen **EightyFour di Orwell**. *Rivista di storia delle scienze comportamentali*, 25, 40-59.

Truong, M., Purdy, D. e Mawas, R. (2017). Domanda di brevetto statunitense n. 14/793.593.

Tsuji, YS (2012). Profilazione del processo di sviluppo della tecnologia mediante l'analisi dei dati sui brevetti: un caso di studio. *Analisi tecnologica e gestione strategica*, 24, 299-310.

Van Doorn, N. (2017). Piattaforma di lavoro: sul sfruttamento di genere e razziale di lavoro di servizio a basso reddito nell'on domanda'economia. *Informazione, Comunicazione e società*, 20, 898-914.

Organizzazione mondiale della proprietà intellettuale (2019). *Brevetti*. Recuperato a partire dal <https://www.wipo.int/patents/en>

Zuboff, S. (2019). *L'era del capitalismo della sorveglianza: la lotta per il futuro alla nuova frontiera del potere*. Londra: profilo Libri.

### **Discalatore**

Questa ricerca è stata supportata da Jade Programma Montagna del Ministero di Taiwan dell'Educazione e il Centro Internazionale per gli studi culturali presso la National Yang-Ming Chiao Tung University.



## Prezzi predatori e moltiplicazione di Sfruttamento nella strategia aziendale di Amazon

*Tania Rispoli*

*Duke University (Stati Uniti)*

In ***The Social Network***, un film del 2010 diretto di David Fincher e scritto da Aaron Sorkin – che tra i tanti meriti ha anche quello di chiarire l'intreccio tra sessismo e capitalismo nell'era digitale – la differenza tra il modello di business prima e dopo il Dotcom Bubble è spiegato in un'unica sequenza. Mark Zuckerberg e il suo amico e il co-fondatore di Facebook Eduardo Saverin – che poi lo denuncerà per essere interdetto dagli azionisti – sono a New York per cercare di concludere accordi con agenzie pubblicitarie. Qui incontrano Sean Parker, fondatore di Napster, che li

trascina in mezzo musica elettronica e cocktail nel mondo dell'ideologia californiana delle start-up e chiarisce come per una piattaforma, a differenza imprese tradizionali, non è essenziale generare entrate da subito, ma crescere velocemente, diventare “cool”, attrarre sempre più utenti e solo allora iniziare a farlo monetizzare – con la differenza che in questo caso guadagneranno “miliardi” invece di semplici milioni di dollari. In un'unica scena, Fincher e Sorkin spiegano quello che Nick Srnicek in ***Platform Capitalism*** ha definito “network-effects”, ovvero il fenomeno secondo il quale «più sono numerosi gli utenti che utilizzano a

piattaforma, più preziosa diventa quella piattaforma per tutti gli altri».[1]  
Mentre Amazon consacrazione definitiva come la piattaforma più utilizzata per l'e-commerce è arrivato con il passaggio a Prime e all'utente lealtà (business to consumer commerce), ciò che ha permesso all'azienda di acquisire una posizione monopolistica nel mercato della vendita di libri è stata l'aggressiva politica dei prezzi che ha distrutto il mercato editoriale (business to business commerce). Una panoramica di questa genesi è offerta dal Rapporto del Sottocomitato Antitrust della Commissione Giudiziarica della Camera pubblicato

alla fine di ottobre 2020. Dal rapporto apprendiamo che «Amazon è stimato essere il secondo più grande datore di lavoro privato negli Stati Uniti, con oltre 500.000 dipendenti» e che è «una delle aziende più preziose al mondo, e il suo amministratore delegato Jeff Bezos, si dice sia la persona più ricca del mondo».[2]

È interessante notare che, secondo l'Antitrust Subcommittee Report, la posizione di Amazon rimarranno all'interno del mercato incontestato per il «prevedibile futuro», a causa di tre fattori che si intrecciano «(1) effetti di rete, che rendono difficile per un altro mercato per raggiungere un numero comparabile di acquirenti e venditori; (2) costi di trasferimento associati agli acquisti dei consumatori al di fuori dell'ecosistema Amazon; e (3) i costi elevati della costruzione di una rete logistica paragonabile per dimensioni e portata all'enorme impronta internazionale di Amazon in termini di evasione e consegna».[3]

Inoltre, la pandemia di COVID-19 ha

[1] Srnicek (2016), 27.

[2] Sottocommissione Antitrust, Commerciale e Diritto amministrativo (2020), 247.

[3] Sottocommissione Antitrust, Commerciale e Diritto amministrativo (2020), 260.

ha aumentato entro marzo 2021 i profitti di Amazon di 138,8 miliardi di dollari, raddoppiando l'utile netto dell'anno precedente, così che in una situazione di crisi senza precedenti, mentre le piccole imprese hanno fallito, le grandi aziende hanno conquistato l'intero mercato.[1]

Nel contesto della pandemia, la strategia di Amazon è stata quella di privilegiare la propria vendita al dettaglio invece di «venditori di terze parti», che, all'inizio della prima ondata, sono stati scoraggiati dal vendere i loro «prodotti non essenziali».[2] Questa istantanea dell'ascesa e del consolidamento del potere di Amazon sul mercato ci aiuta a definire l'attività delle piattaforme come una serie di

interconnesso "operazioni", che combinare l'azione di estrazione di risorse, con l'infrastruttura di logistica, e la supremazia finanziaria nel mercato azionario, verso una crescente concentrazione di margine e preminenza economica.[3]

Ciò che emerge chiaramente dal Rapporto dell'Antitrust è che se la strategia di Amazon è rivolta ai consumatori o al commercio B2B o al Cloud, attraverso Amazon Web Services (AWS), è economico comportamento sfocia in una predazione ottenuta attraverso l'aumento del proprio «potere di mercato», l'accorpamento di altre attività imprenditoriali, e l'attuazione di una serie di pratiche commerciali finalizzate al monopolio. Ad esempio, nel caso di AWS, il Rapporto riconosce che Amazon si è appropriata indebitamente di dati, offrendo a terzi «servizi gestiti proprietari basati su imitazioni di

[1] Amazon.com (2021).

[2] Sottocommissione Antitrust, Commerciale e Diritto amministrativo (2020), 261.

[3] Per una definizione del capitalismo come combinazione di serie di operazioni si veda Mezzadra & Neilson (2019), 64-74.

codice open-source».[1] ha danneggiato direttamente «l'innovazione», spingendo per politiche proprietarie; e ha utilizzato l'«autopreferenza» nel vincolare i clienti e le imprese terze.[2]

Tutte queste strategie hanno lo scopo di migliorare i tre fattori intrecciati che assicurano

La preminenza di Amazon sul mercato, ovvero: consolidare e monopolizzare clienti e venditori, rafforzare l'«ecosistema» e compattare su Amazon l'intera logistica di compravendita associata.

Guardando questi tre fattori, in questo articolo, sottolineo che la strategia aziendale generale di Amazon è stata stabilita attraverso il contenzioso con gli editori di libri dal 2004 al 2012, quando la società di Bezos ha lanciato l'idea di ridurre il prezzo dell'e

libri per affermarsi come leader di l'intero mercato di vendita. Combinazione caso specifico con la comprensione di Marx del processo di intensificazione nell'estrazione di valore (tra plusvalore relativo e assoluto), sostengo che Amazon ha combinato la pratica del prezzo predatorio con la moltiplicazione dello sfruttamento della forza-lavoro attraverso l'intera offerta-catena. Influenzando sulla struttura organizzativa della produzione, della distribuzione e del consumo, una piattaforma intensifica la sua capacità di estrazione e sfruttamento del plusvalore. Infine, mi chiedo che tipo di azione politica avremmo bisogno in un quadro in quali piattaforme

costituiscono un nuovo modello di intermediazione di diversi segmenti dell'economia (e della politica).

[5] Sottocommissione per il diritto antitrust, commerciale e amministrativo (2020), 327.

[6] Sottocommissione Antitrust, Commerciale e Diritto amministrativo (2020), 328-329.

## Diventare l'infrastruttura

Nella sua innovativa inchiesta, *The Everything Store: Jeff Bezos and the Age of Amazon*, il giornalista della Silicon Valley Brad Stone sottolinea che la svolta nella strategia di Amazon è avvenuta dopo il 2004 con il lancio degli e-book sul mercato. Nei dieci anni precedenti, dal 1994, anno in cui è stata fondata,

fino all'invenzione di «Fiona» – lo pseudonimo utilizzato per il dispositivo Kindle - Amazon, mentre essendo in gran parte non redditizio a causa dei suoi prezzi bassi, divenne lentamente il più importante centro commerciale online di libri e altri beni. Dopo il 2004 questa strategia si è intensificata seguendo i principi di quello che Jeff Bezos ha definito il «Gazelle project», secondo cui i «piccoli editori» avrebbero dovuto essere avvicinati «come un ghepardo inseguirebbe una gazzella malata».[1]

L'idea – far diventare Amazon il marketplace più importante – era di far accettare agli editori l'aumento del taglio di Amazon sulla vendita di libri ricattandoli con la minaccia di ridurre la loro visibilità sul «sistema di raccomandazione». Inquadrare editori di libri più piccoli o più «vulnerabili» significava partire dagli elementi base del sistema. Seguendo la giornalista Sarah Gainsforth, possiamo vedere questo meccanismo come una combinazione di

«prezzo predatorio» e «integrazione verticale» di diversi settori di attività volti ad acquisire un monopolio sul mercato, anche con il rischio iniziale di perdita di redditività.[2]

La questione dei prezzi predatori è ancora più intrigante a causa della mutevolezza e del comportamento opportunistico di tutti i partecipanti implicati, che sono

[1] Pietra (2013), 387

[2] Guadagno (2020), 46-47.

il tutto sottoposto all'ironia di una condotta monopolistica.[1]

Un esempio di questo meccanismo può essere

trovato nella serie di cause legali intorno al

«Big Five publishers»: lo stesso Pinguino, Hachette, Macmillan, Simon & Schuster

che insieme ad Apple Inc. nel 2012 erano stati accusati della "cospirazione" di alzare insieme i prezzi contro Amazon, sono stati solo di recente (febbraio 2021) accusati di "fissare" i prezzi insieme ad Amazon.[2]

Inoltre, secondo Stone, questa strategia aggressiva non era peculiare solo di Amazon, dal momento che «L'azienda aveva finalmente imparato i trucchi del mestiere secolare che è il retail moderno. Il margine di profitto è finito. Migliori condizioni finanziarie con i fornitori si traducono direttamente in una linea di fondo più sana – e creano le basi su cui diventano possibili prezzi bassi ogni giorno».[3] Prima di Amazon, già Walmart sperimentava una strategia che legava tra loro la ristrutturazione della supply-chain attraverso

centri di distribuzione – che era al

base della rivoluzione logistica pressione sui –, il fornitori attraverso l'abbassamento dei prezzi e l'impegno dei clienti.[4]

Mentre, come evidenziato tra gli altri da Van Dijck, «costruire un nucleo infrastrutturale» è il fattore che ha permesso ai «Big Five»

(Meta, Amazon, Apple, Microsoft e Google Alphabet) per costruire i propri ecosistemi e garantirsi il primato all'interno del mercato, l'abbassamento dei prezzi, ha favorito non solo gli effetti di rete, ma anche l'aumento dello sfruttamento dei lavoratori – in varie fasi

[1] Strofinare (2018).

[2] Stati Uniti contro Apple, inc., et al (2012); Stati Uniti contro Amazon.com, et al (2021). Per la definizione di editori Big Five, vedere Cain (2021).

[3] Pietra (2013), 390-391.

[4] See Cusumano, Gawer & Yoffie (2019); Duhigg (2019).

di produzione, distribuzione e circolazione. [1]

### Intensificazione dello sfruttamento

Se consideriamo il ruolo fondamentale che piattaforme come Amazon ha avuto nella fluidificazione del processo di realizzazione del valore nella sfera di scambio del mercato – attraverso la sua gestione innovativa determinata dai tre fattori uniti all'estrazione di

dati –, dobbiamo ancora precisare come questo processo avvenga lungo una filiera di cui Amazon è solo l'ultimo anello.

Amazon riesce attraverso un'aggressiva politica di gestione dei prezzi a costringere tutte le aziende lungo la filiera a ristrutturare la propria organizzazione, tagliando i costi e aumentando il proprio tasso di sfruttamento della manodopera. In termini marxisti, non è lo scambio di mercato in sé che può creare un aumento della produttività, ma solo strategie di investimento e strutture organizzative. Come ha sostenuto William Lazonick «i costi, invece, no

semplicemente imposto all'impresa dalla tecnologia esogena e dai mercati dei fattori, come l'economia neoclassica

ci dicono i libri di testo. Piuttosto, questi costi sono il risultato della strategia innovativa dell'impresa».[2]

Ciò significa che una politica imposta da Amazon di taglio dei costi del processo produttivo in azienda della filiera si tradurrà inevitabilmente in una diversa forma di investimento. Questo è

perché le imprese moderne sono di fatto al centro di una rete di imprese (le imprese delle imprese).

Da un lato, fanno parte di una classica catena gerarchica di subappaltatori,

[1] Van Dijck e altri (2018), 23-27; Alimahomed-Wilson, Allison e Reese (2020), 1-11.

[2] Lazonick (2016).

dall'altro fanno parte di un "ecosistema" – la definizione è di Eamonn

Kelly di Deloitte – dove le decisioni delle imprese al centro del sistema creano conseguenze, come spostamenti tettonici,

per tutti gli altri. Più innovativo

aziende, come Amazon, guideranno la ristrutturazione di altre società della filiera, che, se vogliono rimanere alla loro scala di crescita, devono tagliare i costi

e aumentare gli investimenti al fine di aumentare il loro tasso di sfruttamento.

Marx ha dimostrato che in questi casi il tasso

dello sfruttamento può essere accresciuto solo in due modi, o aumentando la giornata lavorativa, come nel modello del plusvalore assoluto, o mediante un uso più efficiente del tempo di lavoro.[1] Data la già forte pressione sui salari – che negli ultimi decenni sono stati sempre più spinti verso il basso in termini reali – è solo il

quest'ultimo che può essere praticabile in una situazione dove la catena di approvvigionamento è guidata da società di piattaforme. Quando la giornata lavorativa rimane la stessa (o teoricamente addirittura diminuisce dato il contemporaneo aumento dell'esercito di riserva di lavoro), è solo l'aumento del plusvalore relativo che può compensare la pressione di piattaforme come Amazon per tagliare ulteriormente i costi al fine di alimentare il drive per acquisire i dati della piattaforma. Ma come è possibile che l'estrazione di plusvalore aumenti se la giornata lavorativa rimane la

stesso?

Secondo l'argomento marxiano del plusvalore relativo, se il valore dei mezzi di sussistenza necessari per riprodurre la forza-lavoro diminuisce, significa che una parte maggiore della giornata lavorativa sarà stata impiegata per produrre plusvalore e meno sarà stato utilizzato

[1] Marx (1990), 643-654.

riprodurre la forza-lavoro. L'innovazione e la pressione sui salari vanno di pari passo con questo processo perché è nell'interesse di un capitalista che ha bisogno di offrire prodotti sempre più economici alla piattaforma per diminuire il valore della forza-lavoro al fine di aumentare la quantità di plusvalore mentre la durata della giornata lavorativa (o la dimensione della popolazione attiva) rimane la stessa.

Per la prospettiva di Amazon, offrire prodotti più economici significa, a livello sistemico, che il costo della forza-lavoro diminuisce non solo perché è diminuita la quantità di lavoro vivo contenuta in una merce, ma anche perché sarà diminuito il potere d'acquisto dei salari, dato che con lo stesso costo monetario della forza lavoro sarebbe possibile acquistarne una maggiore

paniere di merci.

Anzi, anche un accresciuto potere d'acquisto degli stipendi può coesistere con un aumento di il tasso di sfruttamento. In questi termini, il problema del prezzo predatorio non è solo un argomento interessante per le politiche antitrust con tutti i loro meccanismi "ironico", ma anche per le lotte operaie e le prove di sindacalizzazione.

### **Prospettive di lotte**

Negli Stati Uniti la Magistratura Antitrust Comitato ha avviato alcune azioni contro «la condotta anticoncorrenziale di Amazon» che, abbassando i prezzi degli e-book, sovrappone "overcharge" ai rivenditori, violando così lo Sherman Act; anche il Comitato Europeo ha avviato, già nel 2019, indagini in merito

La strategia di vendita al dettaglio di Amazon e ha esaminato il loro utilizzo dei dati e l'abuso «di una posizione dominante».[1]

[1] Stati Uniti contro Amazon (2021), 55-61; Commissione Antitrust apre indagini su possibili comportamenti anticoncorrenziali di Amazon (2019).

In Europa, a fine marzo 2022, sono state proposte «le leggi più estese al mondo per affrontare il potere delle più grandi aziende tecnologiche»[1], completando l'iniziativa avviata con il regolamento generale sulla protezione dei dati nel 2018. Considerando che il già approvato (a fine aprile 2022), il Digital Services Act supervisiona la gestione dei contenuti online in molteplici modi, il Digital Market Act (da approvare, presumibilmente, a marzo 2023) mira a regolamentare la concorrenza per le cosiddette società gatekeeper. Al contrario, negli Stati Uniti, non solo è stata intrapresa alcuna azione legislativa, ma in qualche stato

cause legali, come quella nel Distretto di

La Columbia, che ha denunciato Amazon per le sue strategie anticoncorrenziali nei confronti dei venditori terzi, giganti come Amazon, ha addirittura vinto il licenziamento.[2] Anche se la Commissione Giustizia del Senato degli Stati Uniti, con il sostegno bipartisan di tutte le istituzioni, sta cercando di colmare il divario con l'Europa, discutendo i due disegni di legge antitrust – The Innovation and Competition Act e la scelta

Online e The Open Markets Act sembra che limitare il potere della grande tecnologia sia un processo doloroso e arduo.

Più in generale, mentre le azioni legislative potrebbero limitare (almeno in teoria) il potere di Amazon e di altri gatekeeper digitali dall'alto, attraverso l'implementazione e la trasformazione delle politiche di regolamentazione, la questione della sfida all'interconnessione e alla pervasività delle reti di piattaforme rimane ancora una questione aperta per lavoratori e soggetti sociali che sfidano le pratiche di estrazione del capitale dal basso, in quanto portatori di lavoro vivo.

[1] Satariano (2022).

[2] Kinnon (2022).

Nel marzo 2021, i lavoratori di Amazon's magazzino in Alabama – chi sono prevalentemente persone di colore – aveva incessantemente promosso la sindacalizzazione, e le campagne dell'azienda.[1] Anche se questa noto antisindacale campagna

fallito, in altre strutture, come nel

Centro logistico Amazon a Staten Island,

la lotta contro la corporazione sfavillava. Qui, nell'aprile 2022, il sindacato indipendente dell'Amazzonia ha ottenuto, con una vittoria senza precedenti, la maggioranza dei voti a favore della sindacalizzazione.[2] Le famose pratiche antisindacali che qualificano Amazon come «ferocemente antisindacale»[3] sono state momentaneamente sconfitte in questo autonomo esperimento, alimentato nel tempo (in particolare prima, durante e dopo la pandemia) da

scioperi e blocchi volti a

denunciare condizioni di lavoro inique e precarie, nonché licenziamenti ingiustificati e precarizzazione del lavoro.[4]

Tutti questi tentativi hanno spinto verso un aumento dell'organizzazione del lavoro e delle «lotte di circolazione», per usare un'espressione efficace di Joshua Clover – intendendo l'interruzione del processo di distribuzione e circolazione attraverso vari segmenti della filiera. Queste due strategie combinate di lotte, da un lato, il blocco del processo lavorativo e, dall'altro, la sindacalizzazione di base a lungo termine all'interno di un'unità di lavoro, sembrano potenzialmente costituire una contromossa al potere della moltiplicazione dello sfruttamento di Amazon.

[1] Sainato (2021).

[2] McAlevy (2022).

[3] Leone (2022).

[4] Un resoconto di queste lotte può essere trovato in Alimahomed-Wilson & Reese (2020), 275-281.

Tuttavia, rimane una domanda: come interconnettere diversi lavoratori (attraverso lotte e sindacati) lungo una catena di approvvigionamento, che è spesso transnazionale e mescola diversi segmenti di produzione, distribuzione e circolazione - all'interno di Amazon e oltre

esso.

## Riferimenti

Alimahomed-Wilson et al (2020), Il costo di spedizione gratuita. Amazon nell'economia globale, a cura di Alimahomed-Wilson J. & Reese E., Londra: Pluto Press.

La Commissione Antitrust apre indagini su possibili comportamenti anticoncorrenziali di Amazonia (2019)

Amazon.com (2021) [In linea], Amazon.com Annuncia i risultati finanziari e il CEO transizioni

[https://s2.q4cdn.com/299287126/files/doc\\_financials/2020/q4/Amazon-Q4-2020-Earnings-Release.pdf](https://s2.q4cdn.com/299287126/files/doc_financials/2020/q4/Amazon-Q4-2020-Earnings-Release.pdf) [ultimo accesso: 12/06/2022].

Cain S. (2021), Amazon.com e gli editori "Big Five" accusati di aver fissato i prezzi degli ebook, The Guardian, 15 gennaio 2021

Clover J. (2016), Rivolta. Colpire. Rivolta. Il nuovo Era of Uprisings, New York City-Londra: Verso.

Cusumano M., Gawer, A. & Yoffie D.B. (2019), The Business of Platforms: Strategy in the Age of Digital Competition, Innovazione e potere, New York: Harper Affare.

Dijck J. van, Poell T. e de Waal M. (2018), The Platform Society, New York: Oxford Stampa universitaria.

Duhigg C. (2019), Amazon è inarrestabile?, Il New Yorker, 10 ottobre 2019

Gainsforth S. (2020), Amazon, la cupola di Bezos, Dinamoprint, 2, 40-49.

Lazonick W. (2016), *Innovative Enterprise and the Theory of the Firm, Rethinking Capitalism: Economics and Policy for Sustainable and Inclusive Growth*, a cura di  
di Jacobs M. & Mazzucato M., Chichester: Wiley-Blackwell, 77-97.

Leon LF (2022), "They Are Playing Really Dirty": Amazon si scaglia contro il magazzino di Staten Island, *Labor Notes*, 11 aprile, 2022  
[https://labornotes.org/2022/04/stanno-giocando-really-dirty-amazon-lashes-back-magazzini-di-staten-island?](https://labornotes.org/2022/04/stanno-giocando-really-dirty-amazon-lashes-back-magazzini-di-staten-island?fbclid=IwAR1DCqbYxjpmwKozLf8wr1e5e4MT6cvlqDq28pj9fmPUelh-JI7I4d9sr34)

[fbclid=IwAR1DCqbYxjpmwKozLf8wr1e5e4MT6cvlqDq28pj9fmPUelh-JI7I4d9sr34](https://labornotes.org/2022/04/stanno-giocando-really-dirty-amazon-lashes-back-magazzini-di-staten-island?fbclid=IwAR1DCqbYxjpmwKozLf8wr1e5e4MT6cvlqDq28pj9fmPUelh-JI7I4d9sr34)[ultimo accesso: 12/06/2022].

Marx K. (1990), *Il capitale. Una critica dell'economia politica. Volume I*, Londra: Penguin Books.

McAlevey J., Amazon Workers Punteggio a Vittoria decisiva a Staten Island!, *The Nation*, 1 aprile 2022  
<https://www.thenation.com/article/activism/amazon-workers-union-staten-island/> ?  
[fbclid=IwAR3scKV4CxG2AZTYNpGiAyQc1VfPCwDLFCFBGUXb3EliDFiJx4tCpUdPNoil](https://www.thenation.com/article/activism/amazon-workers-union-staten-island/?fbclid=IwAR3scKV4CxG2AZTYNpGiAyQc1VfPCwDLFCFBGUXb3EliDFiJx4tCpUdPNoil)[ultimo accesso: 12/06/2022].

Mezzadra S., & Neilson B. (2019), *La politica delle operazioni. Scavo del capitalismo contemporaneo*, Durham NC: Duke University Press.

Rub GA (2018), Amazon e il nuovo Mondo dell'editoria. Commenti su Chris Sagers, Apple, Antitrust, and Irony, *I/S: A Journal of Law and Policy for the Information Society*, 14:2, 367-389.

Satariano A. (2022), L'UE punta al potere delle grandi tecnologie con il Landmark Digital Act, *Il New York Times*, 24 marzo 2022:  
<https://www.nytimes.com/2022/03/24/technology/eu-regulation-apple-meta-google.html> [ultimo accesso: 12/06/2022].

Srnicek N. (2017), *Platform Capitalism*, Cambridge: Polity Press.

Stone B. (2013), *Il negozio di tutto. Jeff Bezos e l'età di Amazon*, New York: Little, Brown and Company.

Sainato M. (2021), Magazzino Amazon i lavoratori in Alabama fanno la spinta finale verso la sindacalizzazione, *The Guardian*, 21 marzo, 2021  
<https://www.theguardian.com/technology/2021/mar/21/amazon-warehouse-workers-alabama-union>[ultimo accesso: 12/06/2022].

Sottocommissione Antitrust, Commerciale e diritto amministrativo (2020) [in linea], *Indagine sulla concorrenza nel digitale Mercati*:  
[https://judiciary.house.gov/uploadedfiles/competition\\_in\\_digital\\_markets.pdf](https://judiciary.house.gov/uploadedfiles/competition_in_digital_markets.pdf) ?  
utm\_campaign=4493-519 [ultimo accesso: 12/06/2022].

US v Apple, inc., et al (2012) [Online] <https://www.justice.gov/atr/case/us-v-apple-inc-et-al>[ultimo accesso: 12/06/2022].

US v Amazon.com, et al (2021) [Online] [https://www.publishersweekly.com/binary-data/ARTICLE\\_ATTACHMENT/file/000/004/4627-1.pdf](https://www.publishersweekly.com/binary-data/ARTICLE_ATTACHMENT/file/000/004/4627-1.pdf) [ultimo accesso: 12/06/2022].



## Piattaforme come risorse e come campo di battaglia

*Andrea Fagioli*

Sabato 14 dicembre 2019. Nella zona del cimitero della Recoleta, meta turistica e ritrovo di molti motociclisti, è un tardo pomeriggio afoso. Mario viene dall'ovest dell'enorme Gran Buenos Aires, ha percorso un'ora di treno, pedalato un paio di chilometri e aspetta la prima consegna di una serata che, per data e clima, si preannuncia dura ma buona.

Dopo aver perso il lavoro in un'azienda di logistica, ha accumulato molta esperienza nel campo delle piattaforme. È stato un autista di Uber - "ma non paga se l'auto non è tua" - e ha account attivi in tre

diverse app di consegna di cibo che operano a Buenos Aires: Glovo, PedidosYa e Rappi.

Oggi lavora per quest'ultimo, perché non è necessario prenotare un turno[1].

Secondo Mario, per fare questo lavoro bisogna conoscere la piattaforma, capirla. 'Quando chiami il supporto tecnico', dice, 'richiedono molto tempo per rispondere e spesso non sono utili. Mettono le persone al telefono

chi non ha mai fatto questo lavoro e quando spieghi loro qual è il problema,

[1] Pochi mesi dopo, Rappi ha implementato il sistema delle zone chiuse, che lega alla graduatoria la possibilità di accedere in determinate zone e in determinati orari.

non capiscono' (comm. pers. dicembre 2019).

Natalia è venezuelana, ha 21 anni, vive in Argentina da due anni e studia Medicina all'Università di Buenos Aires. Ha fatto tanti lavori per mantenersi -baby sitter, call center, ecc.-, ma tra questi il cavaliere è quello che paga meglio e, soprattutto, quello che meglio si adatta alle lezioni in facoltà, soprattutto Rappi, che le permette di connettersi sempre e ovunque. Sta aspettando che il suo cellulare annunci la prossima consegna, davanti al grande centro commerciale di fronte al cimitero. "Il supporto tecnico non risolve mai nessun problema", afferma convinta, "li chiamo solo se il cliente annulla l'ordine e mi fanno un debito che non dovrebbero o quando compare un chilometraggio sbagliato" (com. pers. dicembre 2019) .

I due rider concordano sul fatto che ci sono casi in cui il problema non può essere risolto senza coinvolgere la piattaforma, soprattutto quando si tratta di politica di pagamento, rimborso e cancellazione.

Tuttavia, se il problema riguarda l'utilizzo dell'app o ostacoli che si presentano nel quotidiano, mano a mano con il sistema operativo, i motociclisti ricorrono a piccoli trucchi che conoscono per esperienza ed evitano di comunicare con il supporto tecnico.

"Abbiamo gruppi WhatsApp o chiamiamo qualche amico. "Guarda che mi è successo questo o mi è successo quello". Soprattutto quelli nuovi scrivi a un amico o, al limite, chiedi a qualcuno cavaliere passano per strada' (Mario, comm. pers. dicembre 2019).

Il mio obiettivo qui non è soffermarmi sul malcontento dei motociclisti per il supporto che ricevono dalle piattaforme nello svolgimento dei loro compiti; così come non intendo analizzare la tensione tra due diverse categorie

dei lavoratori delle piattaforme, dei lavoratori dei call center e cavalieri. Quello che mi interessa è riflettere sulla grande autonomia che i rider hanno nell'organizzare il servizio che le piattaforme offrono e senza la quale non potrebbero offrirlo.

Un'autonomia che è aumentata ancora di più durante l'"isolamento sociale, preventivo e obbligatorio" - in vigore in Argentina da marzo a novembre 2020 - quando i motociclisti hanno dovuto gestire due fronti: da un lato, hanno dovuto lavorare per evitare di avere problemi con il protocollo suggerito dalle piattaforme e, dall'altro, evitare di avere problemi con i clienti che a volte rifiutavano quel protocollo (Elbert & Negri, 2021).

L'organizzazione del lavoro è una questione centrale nel quadro delle riflessioni sul capitalismo delle piattaforme, in particolare sulle piattaforme che Nick Srnicek chiama lean; quelli che sembrano essere 'aziende senza asset', in quanto non possiedono - nel caso che mi interessa - biciclette, motociclette o telefoni cellulari, ma 'possiedono l'asset più importante: la piattaforma di software e data analytics' (Srnicek, 2017: 76).

Nel dibattito sul lavoro digitale, i riders possono essere collocati, indipendentemente dal loro rapporto con le piattaforme, nel quadro di quello che è stato chiamato lavoro digitale on-demand (Heeks, 2017; Casilli, 2019), caratterizzato dalla compresenza e articolazione di un online e una dimensione offline.

Sia la prima, gestita attraverso un algoritmo che assegna ordini ai motociclisti secondo logiche per nulla trasparenti e in perpetuo mutamento, sia il livello estremamente materico dei corpi che si muovono per le vie cittadine, affidato in gran parte alla grande abilità dei corridori per adattarsi alle diverse situazioni, offrono cose importanti da considerare. Questo doppio

dimensione deve essere presa in considerazione

perché attraversa l'intero testo.

In primo luogo, bisogna tener conto che le piattaforme lean, come quelle del food delivery, non potrebbero esistere senza la separazione e l'articolazione dei mezzi di produzione intellettuali e fisici (vedi Nicoli & Paltrinieri, 2019). In altre parole, da un lato, le piattaforme dipendono da mezzi fisici di produzione, posseduti e mantenuti dai lavoratori, senza i quali

il servizio non può essere offerto. Sul

sembra invece eccessivo affermare che le piattaforme lean non posseggano molto oltre la loro reputazione (Hayns, 2016). Al contrario, si può ipotizzare che, se in Marx (1976) il capitale fisso era costituito dalle macchine, nel platform capitalism software e algoritmi possono essere pensati in termini di capitale fisso immateriale (Terranova, 2014; Vercellone, 2020).

In secondo luogo, si può sostenere che queste piattaforme non potrebbero funzionare senza mettere all'opera certe capacità generiche dei riders, capacità che essi possiedono in quanto esseri potenziali, dotati di linguaggio e capaci di far fronte a una routine costellata di contingenze di diversa natura.

Ed è da questa capacità che dipende il servizio offerto dalle piattaforme di food delivery.

Nelle pagine seguenti parlerò prima di tutto

il quadro teorico entro il quale

il mio lavoro è situato; poi - quasi a voler isolare analiticamente una dimensione tecnica e una dimensione politica del lavoro digitale on demand -

Svilupperò alcune riflessioni sul modo in cui la gestione algoritmica si nutre di what in

I termini marxiani possono essere chiamati general intellect; nell'ultima parte affronterò la questione della gestione politica della forza lavoro nelle piattaforme di food delivery e come la conoscenza richiesta

i lavoratori possono costituire un elemento chiave nella sovversione dei rapporti di potere all'interno delle piattaforme.

### Framework teorico

La prospettiva teorica dalla quale intendo affrontare questi problemi è quella che, in senso lato, possiamo chiamare 'marxismo post autonomista' (o 'post-operaismo', o 'post-operaismo'), per l'attenzione che alcuni autori appartenenti a quella tradizione dedicata alla dimensione tecnologica del capitalismo, che hanno analizzato dal punto di vista politico

dagli anni '60, dal primo numero del

rivista Quaderni Rossi (vedi, ad esempio, Panzieri, 1980).

Come ha sottolineato Steve Wright (2002: 41), negli anni '60 l'opinione dominante tra i marxisti italiani era che "il progresso tecnologico in qualche modo si distingueva dalla relazione di classe" e l'operaismo può essere pensato come il primissimo tentativo di demistificare la razionalità tecnologica. Il modo di pensare l'innovazione tecnologica dal punto di vista soggettivo di classe, invece che dal punto di vista oggettivo del capitale, segna quello che Matteo Pasquinelli (2014a: 181) chiamava "il passaggio da una composizione organica a un antagonismo organico". In questo senso, dal punto di vista operistico,

la volontà di dominare la mano ribelle di

il lavoro svolge un ruolo chiave nella tecnologia innovazione.

È stato principalmente attraverso la lettura del

"Frammento sulle macchine" da Marx

Grundrisse che gli operai mettevano in discussione, negli anni '60, "la presunta neutralità della scienza e della conoscenza in generale"

(Virno, 1996: 266). Quello stesso testo è diventato

fondamentale, negli anni '80 e '90 - per

gli ormai 'post-operai' - per aver pensato al postfordismo e al sapere

società; oggi, il 'Frammento sulle macchine' è ancora utile per "pensare al livello di astrazione del settore finanziario, securitario, cosmopoli logistica e digitale" (Pasquinelli, 2014b: 8) e, potremmo aggiungere, il capitalismo delle piattaforme. In quei quaderni pubblicati postumi, Marx (1973) era in grado di 'prevedere' che, in futuro, la conoscenza astratta sarebbe diventata la principale forza produttiva, una forza che avrebbe relegato il lavoro parcellizzato e ripetitivo in una posizione marginale, segnando la "distruzione della legge del valore" (Negri, 1989: 146).

Pur sottolineando la straordinaria capacità di anticipazione del filosofo tedesco, gli operai filtrano Marx alla luce della storia del capitalismo.

Vediamo più in dettaglio. Con il concetto di general intellect, Marx allude non solo al sapere scientifico, ma anche al sapere operaio espropriato agli operai e cristallizzato nell'acciaio delle macchine. Nelle pagine dei Grundrisse leggiamo che «il modo specifico di lavorare qui appare direttamente come trasferirsi dall'operaio al capitale in

la forma della macchina e la sua capacità lavorativa svalutata in tal modo [...] Quella che era l'attività del lavoratore vivente diventa l'attività della macchina (Marx, 1973: 704).

La lettura degli autori del post-operaiismo sottolinea che nel capitalismo contemporaneo sembra esserci un movimento inverso e, come indica Carlo Vercellone (2007: 29), "Il principale 'capitale fisso'

diventa 'uomo stesso'. E questo non lo è perché la proprietà degli strumenti di lavoro è sempre più nelle mani dei lavoratori - una tendenza che non riguarda solo i motociclisti e che la pandemia di Covid-19 ha portato all'estremo - ma per le capacità che incorpora.

Nelle parole di Paolo Virno (1996: 270), in il quadro della produzione postfordista «il nesso tra conoscenza e produzione, in effetti, non si esaurisce nel sistema delle macchine; anzi, si articola necessariamente attraverso soggetti concreti [...] Nei processi del lavoro contemporaneo ci sono intere costellazioni di concetti che funzionano da soli come "macchine" produttive, senza bisogno di un corpo meccanico o di un piccolo dispositivo elettronico anima'. Non è dunque la conoscenza che cristallizza costellazioni di concetti che cominciano a

in macchine, ma

funzionano come macchine.

Qui dovrebbero essere sottolineate due questioni che aiutano queste riflessioni ad approdare nel capitalismo delle piattaforme. La prima è che quel sapere sociale che, con una formula particolarmente eloquente, Virno (1996, 2004) chiama intellettualità di massa non si mette al lavoro solo nel terziario avanzato. Al contrario, mentre nelle intenzioni del taylorismo fordista il lavoro vivo doveva essere privato di ogni conoscenza, nel capitalismo contemporaneo si richiede alla forza lavoro di essere pienamente all'altezza della sua definizione: 'l'insieme di quelle capacità mentali e fisiche esistenti nella forma fisica, la personalità vivente, di un essere umano, le capacità

che mette in moto ogni volta che lui produce un valore d'uso di qualsiasi tipo» (Marx, 1976: 270).

La seconda questione da tenere in considerazione è che non sono solo le capacità intellettuali e linguistiche dei lavoratori ad essere messe al lavoro - cognitive come capitalismo teorici a volte sembrano suggerire - e che il lavoro è tutt'altro che disincarnato. Al contrario, come dimostrano gli stessi cavalieri, «il lavoro cognitivo e affettivo non è isolato a specifici organi ma

coinvolge l'intero corpo e la mente insieme" (Hardt & Negri, 2009: 132).

Michael Hardt e Antonio Negri (2000: 357) hanno ripetutamente sottolineato che il lavoro è "attività produttiva di un general intellect e di un general body". Da questo punto di vista, anche quando il prodotto è

immateriale - come i dati che

le piattaforme raccolgono anche grazie a lavoratori come i riders e valorizzano (vedi anche Fagioli 2021) - "l'atto del produrre rimane sia corporeo che intellettuale" (Hardt & Negri,

2009: 132).

Il secondo aspetto che è importante rileggere alla luce della storia del capitalismo è quello della contraddizione tra un processo produttivo basato

scienza e un'unità di misura di ricchezza in base alla quantità di lavoro

incorporato nei prodotti, che rende

Marx (1973: 700) dice: "Il capitale funziona così verso la propria dissoluzione come forma

produzione dominante». A un secolo e mezzo dalla stesura di quelle pagine, possiamo affermare, sempre con le parole di Virno (1996: 267), che «la piena realizzazione fattuale della

tendenze descritte nei Grundrisse,

senza, tuttavia, alcun capovolgimento emancipatorio o anche meramente conflittuale» e così via nuove e stabili forme di dominio

venire in essere.

In ogni caso, la riappropriazione del capitale fisso da parte del lavoro vivo apre orizzonti

dove nuovi conflitti possono e sono di fatto

sorgere. Sul terreno delle piattaforme emergono forme di conflitto tra capitali

e lavoro in cui quest'ultimo può dirigere

contro il capitale la conoscenza che esso deve mettere in opera.

### **Gestione algoritmica: mettere al lavoro il general intellect**

Tornando al caso che mi interessa, esso

va notato che uno dei principali

terreno di conflitto capitale-lavoro nelle piattaforme di consegna di cibo è quello dell'opacità degli algoritmi. Infatti, come è stato efficacemente rilevato nell'ambito della ricerca militante, che si è concentrata sul caso di

Foodora, "Le disposizioni pagate per l'ordine costituiscono una parte consistente delle spese dei corrieri reddito a Foodora, e per questo,

chi riceve più ordini guadagna di più. Il corriere però non sa come e

perché l'algoritmo distribuisce gli ordini a un corriere anziché a un altro. A quanto pare, l'algoritmo distribuisce gli ordini ai corrieri

ritiene 'efficace'" (Tammisto, 2018).

Attraversando l'Oceano Atlantico e il

Equatore, le cose non sono troppo diverse; anzi, la dipendenza dagli ordini è ancora maggiore, in quanto nessuna delle piattaforme paga ai rider un importo fisso e la remunerazione dipende esclusivamente da

le consegne effettuate, la cui tariffa

varia secondo logiche che sfuggono ai lavoratori e sulle quali non hanno possibilità di intervento.

Come ha sottolineato Julieta Haidar (2020: 35) in una ricerca basata sui motociclisti di Buenos Aires

durante la pandemia, ma estendibile a

molte altre realtà e tempi 'normali', "il grande volume di

informazioni estratte dai rider di monitoraggio sul numero di consegne accettate ed effettuate, gli orari e le zone in cui

lavorano, le valutazioni dei clienti e dei negozi, viene utilizzato dalle piattaforme per valutare loro e collocarli in graduatorie

che si traducono in un complesso sistema di premi e penalità finalizzato a generare comportamenti che migliorino la produttività".

Nel dibattito si usa la formula della gestione algoritmica (o automatizzata).

indicare "le architetture software

impiegati dalle piattaforme consentono il

organizzazione del processo lavorativo sempre più con poca o nessuna supervisione diretta dei dirigenti umani" (Niebler,

Altenried & Macannuco, 2020: 257). UN

gruppo di ricercatori ha individuato "quattro caratteristiche dell'app, che corrispondono a quattro diverse modalità di controllo dell'autonomia in questo tipo di regime gestionale" (Ivanova, Bronowicka, Kocher & Degner, 2018: 12).

Anche se questa ricerca viene svolta in Europa, con Foodora e Deliveroo, le modalità indicate dai ricercatori a

controllare il lavoro e la condotta - controllo tramite notifica automatica; controllo attraverso incentivi monetari; controllo tramite gara interna per i turni; attraverso l'asimmetria informativa - può essere applicata anche alle e controllo piattaforme locali.

Se le app di food delivery mirano a condurre le pipeline dei riders o, in altre parole, a gestire il flusso della forza lavoro in base alle loro esigenze, la condizione di possibilità della gestione algoritmica è la messa al lavoro di capacità specificamente umane.

La gestione algoritmica può esternalizzare solo una serie di compiti e decisioni perché ciò che abbiamo chiamato massa l'intellettuale include una certa familiarità con diversi sistemi di comunicazione, una comprensione di linguaggi artificiali, ma anche "conoscenze locali, 'giochi linguistici' informali, nonché certe preoccupazioni etiche" (Virno, 1996: 270).

Diamo un'occhiata a questo in modo più dettagliato. Come ha stato affermato da una ricerca con sede a Torino,

"Il capitalismo ad alta intensità tecnologica estrae valore dall'intelligenza collettiva [...] ma anche attraverso il continuo

valorizzazione del lavoro umano in entrambi i suoi impegni fisici e affettivi con l'ambiente sociale della metropoli"

(Rossi, 2019: 1428). Non si tratta, come si potrebbe *prima facie* pensare, di valorizzare una specifica abilità o conoscenza pregressa, come sapersi muovere nella città in cui uno è cresciuto.

Andrés e Andrés, padre e figlio venezuelani che lavorano insieme nel quartiere Palermo, rispettivamente per Glovo e PedidosYa, sembrano confermare questa ipotesi. "Con il GPS non perdi un cieco o un sordo", afferma il padre di Andrés. «Se domani andassi a Berlino

e dopodomani a Shanghai, al di là dei problemi di lingua, potrei lavorare subito anche lì», aggiunge il figlio (com. pers. ottobre 2019).

Ciò che sembra decisivo è la capacità di adattarsi alle situazioni, di saper costruire, inserirsi e muoversi in una rete di umani relazioni, che è fondamentale per risolvere i problemi.

"Quando fai questo lavoro da un po' conosci l'App, sai quali possono essere i problemi e li preveni", dice Mario, "ad esempio, se non arrivi in tempo in negozio la piattaforma ti manda un messaggio e ti "libera", quindi non aspetto di arrivare per avvisarti che sono arrivato, 7/800 metri prima di avvisarti già, così evito il rischio. Un altro esempio che fa - e che in parte contraddice quello che sostiene Andrés, a proposito della scarsa influenza della conoscenza della città[1], è quello di ponderare l'accettazione delle consegne: «Qui», mostra lo schermo del cellulare, «la piattaforma mi dice dove devo andare a ritirare l'ordine. Quando hai esperienza nella zona conosci le distanze e i tempi. Se accetti l'ordine da Freddo [catena di gelaterie]

[1] Dico parzialmente, perché ha più a che fare con la conoscenza che viene generata nel combattimento corpo a corpo con la piattaforma che da una reale conoscenza della città, come può avere un nativo.

su Ayacucho Street arrivi immediatamente, se accetti l'ordine da Freddo Obelisco [another outlet], even if l'App dice 5 minuti, sai che non arrivi, rilasciano il tuo ordine e ti bloccano un'ora. Se sai come funziona non accetti, anche a discapito del tasso di accettazione e quindi della graduatoria, ma eviti il problema' (com. pers. dicembre 2019).

Questi trucchi, che permettono a Mario e ad altri riders per sopravvivere ai problemi del sistema informatico, così come quelli di altra natura che emergono costantemente, gli consentono di continuare a lavorare, ma allo stesso tempo rendono possibile il funzionamento delle piattaforme e il rispetto dei tempi di consegna che promettono nel annunci.

D'altra parte, è importante sottolineare la centralità dell'elemento emozionale, che entra a pieno titolo nel concetto di general intellect. Anche se per

piloti a Buenos Aires non si può affermare sic et simpliciter che "Se un direttore di ristorante decide che non gli piaci, può segnalare il tuo account" (Barker, 2020: 53), né che "le reputazioni online faticosamente costruite nel corso di mesi o anni" possono essere "distrutte in un flash da uno dispettoso

l'incontestabile valutazione a stelle basse del cliente" (Huws, 2016), né si può negare la vulnerabilità dei motociclisti a questo riguardo.

Nel caso di Uber, Alex Rosenblat e

Luke Stark (2016: 3775) ha sottolineato che i conducenti sono tenuti a "sopprimere o contenere le loro emozioni emergenti per presentare un comportamento placante o accogliente ai clienti, indipendentemente dal reciproco stato emotivo di quel cliente [...] in cambio di valutazioni anziché mance". Seppur su un piano diverso, soprattutto in virtù del

durata più breve delle interazioni, ci sono molte situazioni in cui i piloti devono fare buon viso a cattivo gioco per evitare una valutazione negativa o essere particolarmente educati per ottenerne una buona. In molti casi i rider sono chiamati a spiegare un problema dell'app o, più semplicemente, a placare la rabbia dei clienti insoddisfatti. 'Siete dei ladri, non comprerò mai più niente da voi'. scrive un cliente[1] in una chat a Ezequiel, colpevole di averla avvertita che il supermercato

in Avenida del Libertador dove lei ha effettuato un ordine, che ha già pagato, ora è chiuso. Nonostante Brian, per evitare una valutazione negativa, cerchi di essere il più possibile disponibile e ben disposto nei suoi confronti e invii foto

prova della chiusura della supermercato.

La furia del cliente, che identifica completamente lavoratore e piattaforma, è dovuta al rifiuto di Ezequiel di cercare alternative;

alternative che implicherebbero lavoro extra che, ça va sans dire, non sarebbero pagati. In casi come questo, che vanno completamente al di là dell'algoritmo, i rider sono chiamati ad assumere funzioni che sarebbero di competenza del servizio clienti, ricorrendo a strategie argomentative o appellandosi al lato emotivo e umano.

**Oltre la gestione politica del lavoro vivo** Fino a questo punto, la logica della gestione algoritmica sembra essere rivolta esclusivamente all'efficienza. Un aspetto che

rimane un po' nell'ombra è il dimensione della gestione - chiamiamola - 'politica' del lavoro vivo da parte delle piattaforme. Questo è un aspetto che emerge, in an

[1] Lo screenshot della chat è stato postato dall'interessato nel gruppo Whatsapp dei motociclisti.

modo ovvio, nella sospensione unilaterale dei conti dei piloti che hanno manifestazioni in scioperi o altro partecipate, e che richiedono l'intervento di qualche funzionario grigio della App, chiamate ad inserire manualmente nel sistema il numero identificativo del motociclista essere bloccato.

Ma la dimensione "politica" non si manifesta solo con l'intervento umano; sembra che anche nella logica del funzionamento degli algoritmi, la neutralizzazione

della forza lavoro è centrale. Juan Manuel Ottaviano, avvocato e consigliere di APP - Asociación de personal de plataformas[1], sostiene che l'algoritmo favorisce volontariamente il turnover: "Ovviamente ci sono traiettorie di lavoro all'interno delle piattaforme", dice,

'ma questo è dovuto a una specie di lavoratore conoscenza che cerca di contrapporre l'ideale della piattaforma, quell'ideale che si riferisce al lavoro, quindi ad una prestazione part-time o durante un determinato periodo di tempo'.

Secondo Ottaviano, la cui opinione si basa sull'esperienza di lavoro 'militante', non avendo accesso a nessun dato aziendale, 'l'algoritmo è progettato in modo che ci sia dispersione sul territorio e i lavoratori non si accumulino in determinati luoghi, ma è predisposto anche per una rotazione del personale'. In questo senso, 'quando una nuova generazione di motociclisti entra in piattaforma, l'algoritmo tende ad assegnarne di più

consegne, più lavoro e quindi più entrate economiche. Soprattutto a Rappi è chiarissimo che i lavoratori fanno ciclo» (comm. pers. dicembre 2020).

Questa ipotesi trova conferma oggi nelle ansie dei tanti rappitenderos che sono stati sospesi - a loro avviso - arbitrariamente in questi mesi. "Dopo la sospensione si ottiene una schermata che dice 'inconvenienti di servizio' o 'i prodotti

non è arrivato nel modo appropriato', ma non sai davvero a cosa si riferiscono", dice Carlos (comm. personale dicembre 2020). "È ovvio che sta succedendo qualcosa di strano", gli fa eco Camila, con la quale ha alterna le ore di assistenza all'infanzia e di equitazione, 'forse hanno messo troppe persone durante la pandemia e ora vogliono

ridurre il numero dei lavoratori. Noi non saremmo stati motociclisti noi stessi se noi non avevamo perso il lavoro' (comm. pers. dicembre 2020).

Ma mentre le piattaforme, attraverso i loro algoritmi, realizzano una sorta di lotta di classe dall'alto, allo stesso tempo costituiscono uno spazio in cui si possono generare forme di insubordinazione del lavoro.

Infatti, tra i modi in cui le piattaforme sfruttano la capacità relazionale che caratterizza quell'essere potenziale e non specializzato che è l'essere umano, c'è quello di sfruttare la comunicazione e l'enorme flusso di informazioni che circolano nei numerosi gruppi Facebook e nelle altrettanto numerose chat WhatsApp dei motociclisti. I motociclisti risolvono problemi che vanno da come legalizzare una patente straniera a dove trovare un meccanico aperto, da cosa fare se un ordine pagato con carta di credito viene annullato a come ottenere un account che va in crash. Questi gruppi fungono anche da rete di supporto per gli infortuni e la sicurezza che in un rapporto di datore di lavoro sarebbe di competenza dell'azienda. In molti casi, i gruppi sembrano essere una formazione aggiuntiva, quando non sostitutiva, a quanto dovrebbe fornire la piattaforma.

In questo senso, va tenuto conto che ogni rider è una piattaforma multiutenza, non solo nel senso che

[1] È il primo sindacato in Argentina che ha l'ambizione di riunire i lavoratori non per settore, ma per il fatto di lavorare tramite piattaforma.

molti dei motociclisti di Buenos Aires lavorano con più di un'app di consegna di cibo contemporaneamente (Haidar, 2020), ma usano anche diverse piattaforme in modo coordinato per completare le consegne. Usano programmi di geolocalizzazione come Waze o Google Maps per muoversi in una città enorme come questa, piattaforme di pagamento per aggirare i limiti di indebitamento e poter così continuare a lavorare nelle ore in cui le agenzie dei canali di pagamento non bancari sono chiuse, e anche piattaforme per proteggersi dai rischi del lavoro.

Conoscere a fondo i meccanismi delle piattaforme e sapersi muovere nelle viscere delle app non è solo vitale per

motociclisti per poter fare questo lavoro e, in parallelo, l'esistenza di piattaforme di consegna di cibo, ma ha anche consentito forme di lotta estremamente creative. Nel 2018 a Buenos Aires c'è stato il primo sciopero di motociclisti in America Latina; l'idea del lo sciopero doveva essere in uno dei posti dove c'erano più ordini", ricorda Jorge, "quando arrivava un ordine lo accettavamo ma poco prima che passassero 30 minuti, il

tempo massimo a disposizione, prima della piattaforma ci ha bloccato, lo rilasceremo e un altro compagno lo prenderebbe e Fai lo stesso. I clienti avrebbero chiamato perché le consegne non arrivavano e attraverso il GPS avrebbero visto tutto i punti rossi dei cavalieri erano nello stesso place' (com. pers. dicembre 2019). Sebbene un fenomeno alla maniera dello sciopero del 2018 non si sia ripetuto, ci sono stati anche scioperi internazionali negli ultimi mesi. Ancora una volta, la capacità di sapere come navigare sulle piattaforme e il tessuto delle relazioni umane creato era chiave per l'organizzazione delle mobilitazioni. L'uso di altre piattaforme,

come le piattaforme di telepresenza, consentono lavoratori provenienti da vari paesi per incontrarsi virtualmente e persino organizzare un'assemblea internazionale di tre giorni (16-18 agosto 2020) con traduzione in varie lingue, a cui hanno partecipato i lavoratori delle piattaforme da oltre 10 paesi. Alcuni cavalieri intervenuti dalla strada, tra consegne, mentre gli autisti aspettano un passeggero in macchina.

Se dal punto di vista del lavoro vivo si può dire che il problema non sono le piattaforme, ma le relazioni sociali che le sottendono, è anche possibile andare oltre e dire che esse costituiscono un terreno di lotta dove quelle relazioni

può essere sovvertito.

## Riferimenti

- Barker, A. (2020) In bicicletta in città. Appunti Dal basso, 13, 47-62.
- Casilli, A. (2019) Aspettando i robot. Indagine sul lavoro del clic. Parigi: soglia.
- Elbert, R. & Negri, S. (2021) Lavoratori della piattaforma di consegna durante la pandemia covid-19 nella città di Buenos Aires (Argentina): precarietà approfondita e risposta dei lavoratori in un contesto di crisi epidemiologica, *Journal of Labour and Society*
- Fagioli, A. (2021) Sfruttare ed espropriare: la duplice logica del capitalismo delle piattaforme. *Organizzazione del lavoro, lavoro e globalizzazione*, 15 (1), 126-137
- Goodwin, T. (2015) La battaglia è per l'interfaccia del cliente. Techcrunch [in linea] Consultabile sono <https://techcrunch.com/2015/03/03/in-the-age-of-disintermediation-the-battle-is-all-for-the-customer-interface/> [accesso 02/12/2020].
- Haidar, J. (2020) La configurazione del processo di lavoro nelle piattaforme di consegna nella città di Buenos Aires. Un approccio multidimensionale e multidimensionale metodo. Buenos Aires: Istituto di Ricerca Gino Germani – Università di Buenos Aires.
- Hardt, M. & Negri, A. (2000) Impero. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Difficile, M. & Negri, A. (2009) Commonwealth. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Heeks, R. (2017) Decent work and the digital gig [Online] [http://hummedia.manchester.ac.uk/institutes/gdi/publications/workingpapers/di/di\\_wp71.pdf](http://hummedia.manchester.ac.uk/institutes/gdi/publications/workingpapers/di/di_wp71.pdf) [accesso 05/12/2020].
- Huws, U. (2016) Accesso [online] <https://www.jacobinmag.com/2016/01/huws-sharing-economy-crowdsourcing-uber-workers/> [accesso 05/12/2020].
- Ivanova, M., Bronowicka, J., Kocher, E., & Degner, A. (2018) L'app come capo? Controllo e autonomia nell'Application Based Management. *Work in progress di ricerca lavoro interdisciplinare*, 2, Università Viadrina, Francoforte.
- Marx, K. (1973) Planimetrie. Introduzione a la Critica dell'economia politica. New York-Libri vintage.
- Marx, K. (1976) Capitale. A Critique of Political Economy, Volume 1. Londra-New York: Penguin Books-New Left Review.
- Negri, A. (1989) Marx oltre Marx. Lezioni sulle planimetrie. New York-Londra: Autonomedia-Pluto Press.
- Niebler, V., Altenried, M. & Macannuco, J. (2020) Piattaforma di lavoro: storie contingenti e nuove tecnologie. *Potere morbido*, 13 (7,1), 255-265.
- Panzieri, R. (1980) L'uso capitalista delle macchine: Marx contro gli 'oggettivisti'. In P. Slater (a cura di) Lineamenti di una critica della tecnologia. Londra: collegamenti dell'inchiostro.

Pasquinelli, M. (2014a) Anticipare e accelerare: l'operaismo italiano e leggere la nozione di composizione organica del capitale di Marx. *Ripensare il marxismo*, 26 (2), 178-192.

Pasquinelli, M. (2014b) Introduzione. In Pasquinelli, M. (ed.) *Gli algoritmi del capitale*. Verona: ombre corte.

Rosenblat, A. & Stark, L. (2016) Algorithmic Labor and Information Asymmetries: A Case Study of Uber's Drivers. *Internazionale Giornale di comunicazione*, 10, 3758-3784.

Rossi, U. (2019) I cercatori comuni: Catturare e recuperare valore nella metropoli della piattaforma. *Ambiente e pianificazione C: politica e spazio*, 37 (8), 1418-1433.

Srnicek, N. (2017) *Capitalismo della piattaforma*. Cambridge: Polity Press.

Tammisto, T. (2018) When Mr. Robot is your Boss: Working under Algorithms [Online] <https://foodoracampaign.noblogs.org/post/2018/10/11/when-mr-robot-is-your-boss-working-under-algoritmi/> [accesso 05/12/2020]

Terranova, T. (2014) Red Stack Attack. Algoritmi, capitale e automazione di il Comune. Conferenza tenuta a Goldsmiths' College, Università di Londra.

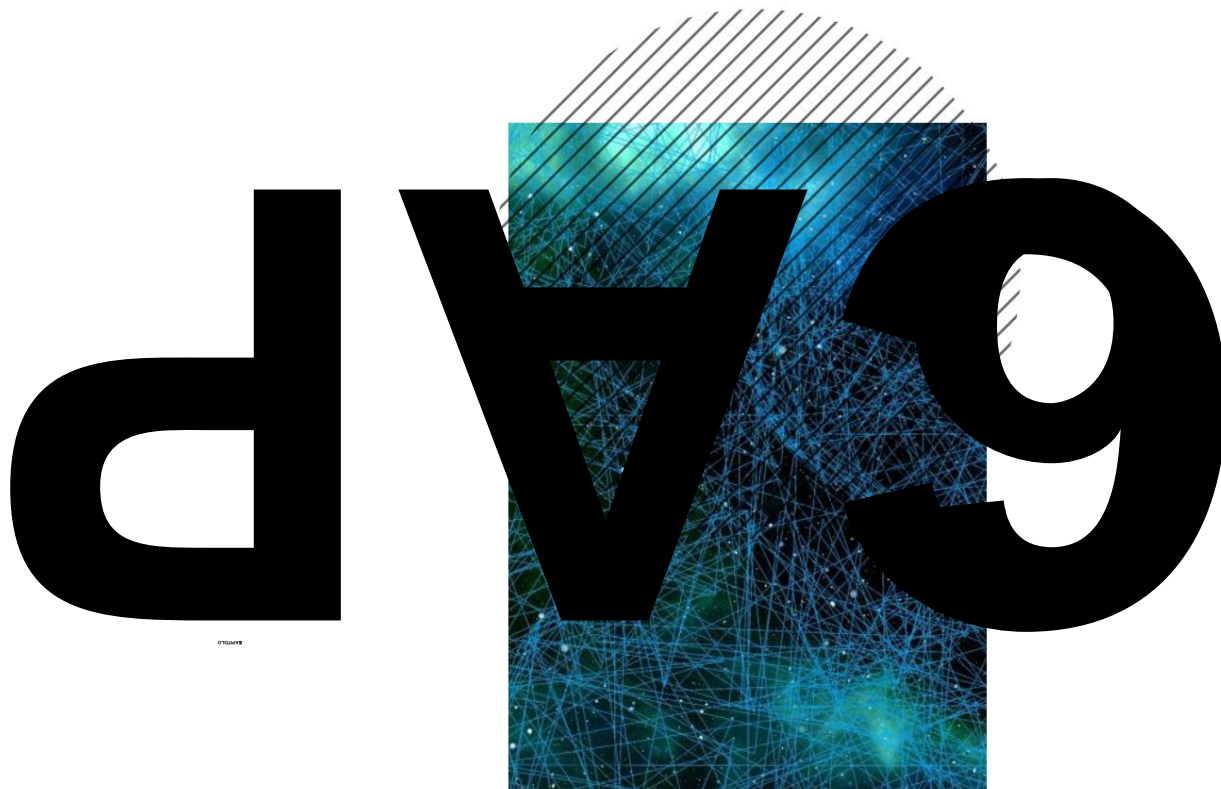
Vercellone, C. (2007) Dal formale Sussunzione al General Intellect. Elementi per una lettura marxista della tesi del capitalismo cognitivo. *Materialismo storico*, 15, 13-36.

Vercellone, C. (2020) Le piattaforme di libero mercato e la polemica sul lavoro digitale libero: una nuova forma di sfruttamento?. *informazioni e*

*Comunicazione*, 2.

Virno, P. (1996) Note sul General Intellect. In Makdisi, S., Cesarino, C. & Karl, R. (a cura di). *Marxismo oltre il marxismo*, New York: Routledge, 265-272.

Virno, P. (2004) Una grammatica del Moltitudine. Per un'analisi delle forme di vita contemporanee. Los Angeles: semiotesto (e).



## **Comunismo di piattaforma. Un manifesto per lottare dentro e contro il capitalismo delle piattaforme**

*Nella scatola nera*

Nel caso non l'avessi notato, ora siamo nell'era della piattaforma. L'impatto esplosivo iniziale delle piattaforme è ora incorporato stessa all'interno del sociale e dell'economico relazioni delle nostre società. Dall'Asia a America Latina, dall'Africa all'Europa, lo è non è più possibile immaginare di passare una giornata senza utilizzare qualche app per accedere a un servizio, consultare il web per aggiornarsi sulle notizie, pubblicare contenuti sui social network o lavorare in cloud. Viviamo in una realtà aumentata che sarà presto inghiottita dal Metaverso, mentre i lavoratori subiscono costantemente l'espropriazione delle loro vite sotto forma di dati. Non è più una questione di se e quando, ma

come il il capitalismo tessuto di produttivo contemporaneo ha trovato la sua infrastruttura nello sviluppo di tecnologie e piattaforme digitali. Il punto, quindi, è gestirlo politicamente trasformazione.

I profeti del business as usual ripeti con entusiasmo lo stesso mantra: lascia che il mercato faccia il suo dovere e i soldi arriveranno a tutti... prima o poi. Mentre i responsabili politici cercano di prendere copertina degli animali fantastici che il Leviathan ha permesso di crescere al suo fianco, minacciando la sua supremazia. Poi c'è la famiglia vasta e frammentata di chi un tempo sarebbe stato

chiamati "di sinistra" – rivoluzionari, riformisti, rosso, nero, verde e qualsiasi altro colore ti venga in mente. Forse oggi alcuni di loro preferirebbero essere chiamati accelerazionisti perché credono di spingere verso di loro le trasformazioni tecnologiche

gli estremi porterebbero all'economia e il superamento sociale dei rapporti capitalistici. Altri invece suggeriscono a "Socialismo 4.0", chiamando per il nazionalizzazione dei mezzi di produzione, o meglio, delle piattaforme. Naturalmente non vanno dimenticati i neo luddisti, che vogliono salutare la metropoli e le sue macchine digitali per tornare nel mondo incantato e primitivo della campagna. Speriamo di non aver dimenticato nessuno... Ricordiamo quello spettro di cui parlava Marx, che frequentava le osterie ma era diffidente nel proporre ricette per il futuro. Ha senso parlare di comunismo oggi? Potrebbe esserci una piattaforma

comunismo? Non troverai la risposta in questo manifesto, solo un suggerimento. Cercheremo di riassumere quel movimento reale in forma puntuale, tentando di descrivere quella trasformazione in corso che chiamiamo capitalismo delle piattaforme – il suo sistema di macchine e accumulazione vivente di dati e di digitale e lavoro duro e faticoso, SUO

valore materiale – e vediamo se possiamo capire come usare le sue contraddizioni come leva per abolire lo stato di cose presente. Siamo immersi nelle contraddizioni: parliamo di salari ma lavoriamo 24 ore su 24; non ci sarebbe sociale media se non collaborassimo continuamente sulle piattaforme digitali, ma pochissime persone beneficiano della ricchezza che questo produce; possiamo monitorare qualsiasi attività in qualsiasi parte del mondo in qualsiasi momento, utilizzare software per spiare chiunque ci piaccia o scarti

bombe con droni, ma non siamo in grado di farlo garantire salute e istruzione alla maggior parte della popolazione mondiale. Sembra che non ci sia alternativa al capitalismo delle piattaforme: at la maggior parte per cui possiamo ritagliarci la nostra nicchia sopravvivere o illuderci che un giorno domeremo la Bestia.

Se pensiamo al reale come qualcosa di compatto e omogeneo, allora il realismo è un'ontologia politica conservatrice. Preferiamo pensare alla talpa che esplora il sottosuolo, scavando le sue gallerie nella terra fino a far crollare l'edificio soprastante.

Probabilmente vorresti che ti dicessimo qualcosa in più sul capitalismo delle piattaforme.

Riassumiamo ora in 11 punti cosa vediamo come le caratteristiche – e contraddizioni – della nuova era.

\*\*\*

### Genealogia

Le piattaforme digitali riflettono l'ampia e generale trasformazione delle strutture produttive iniziata almeno mezzo secolo fa e che può essere suddivisa in cinque fasi. La prima nasce negli anni '60, quando la "rivoluzione logistica" allarga la produzione su scala globale e il tempo di circolazione delle merci entra a far parte della produzione stessa. Il secondo è avvenuto negli anni '80, quando il consumo ha cominciato a dettare e condizionare direttamente i ritmi della produzione: il cosiddetto "retail

rivoluzione" in cui Walmart era il attore paradigmatico. Il terzo passo è avvenuto all'inizio del millennio con l'avvento dell'economia delle dot-com,

in cui il World Wide Web è diventato il terreno non solo di espansione sociale relazioni ma anche di nuove forme di impresa. Il quarto ha coinciso con il crac economico del 2007/2008: decine di

sono nate piattaforme (da Airbnb nel 2007 a Uber nel 2008) e il modello produttivo capitalista si è plasmato attorno al loro sviluppo. Il quinto passo è arrivato con la pandemia di Covid-19. La necessità di distanziamento sociale e smart-working si sono unite per ridisegnare i concetti di mobilità, socialità e lavoro, accelerando la sostanziale platformizzazione della società.

Insomma, la centralità delle piattaforme digitali ora sembra essere incontestabile. Sul

da un lato, sono le forme di impresa più adatte ai nuovi rapporti di produzione in cui tutti si trovano

allo stesso tempo lavoratore e consumatore all'interno di spazi diffusi e frammentati. Su dall'altro, le nuove strutture di

la produzione conferisce loro un potere politico ed economico che li avvantaggia nella corsa al mondo di domani, un ibrido fisico-digitale incarnato nel progetto Metaverse di Mark Zuckerberg.

## Potenza

Il potere oggi si incarna anche nelle piattaforme digitali. Parte di questo potere deriva dal fatto che la generale platformizzazione della società, la sua autodefinizione su e attraverso le piattaforme digitali, finisce per favorire la crescente sovrapposizione tra accumulazione digitale e cooperazione sociale.

infrastrutture, processi di

Queste piattaforme determinano le scelte politiche, condizionano l'opinione pubblica e talvolta aumentano l'emergere di anomalie come la "primavera araba" o, più recentemente, le proteste in Cile o Hong Kong. Hanno un potere logistico che consente loro di estrarre e gestire flussi di dati, determinando regimi di mobilità e forme di inclusione ed esclusione. Accanto al Leviatano è cresciuto un groviglio di attori non statali. Essi

si intrecciano, si sovrappongono e si scontrano, plasmando nuove geografie di potere. Quindi le piattaforme non sono esse stesse il nuovo Leviatano, ma sono una parte potente della struttura dei nuovi stack tecnologici all'interno dei quali la governance contemporanea è

embedded e che contengono anche state

sovranità. Le regole stabilite dall'algoritmo si affiancano alle leggi fissate da codici.

## Infrastruttura

Marx ha scritto che il capitale è una relazione sociale tra persone mediata dalle cose. Aggiungiamo che, nell'odierno regime generalizzato delle "cose", le infrastrutture assumono un ruolo particolarmente importante: sono lo scheletro che regge la molteplicità delle interazioni sociali, è lungo di esse che scorrono i flussi di beni, capitali e servizi. Nel platform capitalism un ruolo decisivo è giocato dalle infrastrutture digitali che sono possedute e governate dalle Big Tech.

Aziende come Google, Amazon e Tencent (l'operatore cinese di WeChat) costituiscono il capitale fisso sociale ma non pubblico di una società che vede la fusione

del materiale e del virtuale in uno "realtà".

Dalla crisi economica del 2007/2008, tutti i tipi di piattaforme hanno "infrastrutturato" lo spazio digitale, appropriandosi della cooperazione sociale ed espropriando l'immaginario libertario che aveva visto nel

web una terra senza padroni. Come materiale infrastrutture, le piattaforme stabiliscono un certo regime di mobilità, collegando ma allo stesso tempo limitando e obbligando il movimento. È difficile oggi viaggiare in Europa senza prenotare un Airbnb, avere accesso a una "comunità" di utenti grande come quella di WeChat in Cina,

o per avere un'ampia scelta di ristoranti

in America Latina come quella offerta dall'app Rappi. Queste imprese non possiedono nulla – né una casa, né un ristorante, né alcun contenuto – a parte un'infrastruttura digitale e materiale che mettono a disposizione i loro utenti.

Nonostante i precedenti canali “alternativi” non stiano andando da nessuna parte, è diventata chiara l'attuale egemonia delle nuove piattaforme/infrastrutture. Questa posizione dominante fa sì che le piattaforme acquisiscano inevitabilmente un potere politico di tipo governativo: controllano, anticipano e determinano il nostro comportamento. Mentre lo stato basa la sua nozione di sovranità sull'occupazione di un determinato territorio, le piattaforme costruiscono il loro potere attraverso il governo della nuvola. Grazie alla loro capacità di “estrarre” dati, hanno il potere di contrattare (se non di competere) con lo stato stesso, un potere forse più grande di quanto mai visto nella lunga storia del capitalismo. Allo stesso tempo, in quanto infrastrutture, sono un campo di battaglia conteso all'interno del quale potrebbero sorgere forme di lotta nuove e senza precedenti.

#### Le Piattaforme

**SpaceTime** non sono semplici strumenti tecnologici, ma un risultato in continua evoluzione delle relazioni sociali. Agiscono su scala planetaria, nutrendosi dell'eterogeneità dei contesti metropolitani, plasmandosi continuamente con e da essi. Sono ecosistemi impegnati nel consumo

delle risorse umane e ambientali che determinano molteplici regimi spaziotemporali. Hanno una capacità di *reductio ad unum* basata su chi ha la proprietà su algoritmi, dati e altri mezzi di produzione. Le piattaforme rappresentano il

tendenza al collasso delle moderne scale geografiche. Per loro stessa natura, attraversano le scale nazionali, riproducendosi trans-localmente, creando ibridi locali urbani e aprendo nuovi spazi di accumulazione finalizzati a nuovi progetti di colonizzazione – dallo spazio interplanetario dell'universo allo spazio digitale

del Multiverso. Il moto tellurico con il fatto che la platformizzazione abbia attraversato, scomposto e ricomposto la spazialità significa che non è più possibile comprendere i fenomeni sociali, politici ed economici partendo da scale predefinite. A differenza di altre innovazioni “tecnologiche” della storia del capitalismo (come l'organizzazione scientifica del lavoro) o la lunga e laboriosa

costruzione di infrastrutture come ferrovie e autostrade, la “piattaforma” ha sviluppato la circolazione quasi contemporaneamente in tutto il mondo. Le piattaforme intrecciano tempi storici plurali, registrando il passato per anticipare il futuro, e consentono il superamento della dicotomia tra virtuale e reale. In altre parole, generano spazi tempi che riconducono continuamente non solo a diverse tipologie di infrastrutture (cavi internet transoceanici, data center, click farm, cloud computer, ecc.) e concreti assemblaggi di forza lavoro (crowdworker, prosumer, driver, rider, programmatori, ecc.), ma che dovrebbero essere fondamentalmente intesi come esistenti nell'intreccio tra digitalizzazione e processi materiali.

#### Metropolis 4.0

Il processo di platformizzazione è un processo urbano che, all'interno di un più generale collasso delle scale geografiche, agisce contemporaneamente su scala globale e locale.

Questo dovrebbe essere visto come coinvolgente due processi da leggere su due livelli.

La prima si riferisce alle mutazioni causate dalle piattaforme digitali sull'urbano, che ha molteplici effetti: in primo luogo, gli agglomerati urbani sono il terreno ideale da cui le piattaforme possono estrarre valore – in essi trovano vasti bacini di disponibilità

manodopera, miniere di dati e considerevoli potenziale di innovazione suscumbibile; in secondo luogo, le piattaforme hanno un profondo effetto infrastrutturale, proprio come in negli ultimi due secoli le città sono state distrutte sollevate e ridisegnate da ferrovie, autostrade e aeroporti, le piattaforme oggi si scompongono e ridefiniscono profondamente i flussi urbani; in terzo luogo, le piattaforme globalizzano ulteriormente l'urbano, influenzandone le forme di proprietà e di comando, nonché i suoi immaginari e le modalità di attraversamento; e in quarto luogo, l'urbanistica high-tech sviluppa la propria architettura e regimi abitativi specifici che assomigliano sempre più alle pratiche di navigazione.

La seconda riguarda le piattaforme come a forma di urbanizzazione di Internet. Solo come è avvenuto storicamente con l'urbanizzazione delle campagne e di altri spazi non urbani ("infrastrutture" più potere politico), le piattaforme hanno già iniziato a urbanizzare lo spazio-tempo del

internet dopo la prima ondata del mondo Wide Web alla fine degli anni '90. Loro la partizione in app gestite da smartphone, la loro natura chiusa e proprietaria, il loro potere politico e la loro attività infrastrutturale le rendono

attori urbani di internet. Il la congiunzione di questi due processi fa sì che si possa parlare di una Metropoli Planetaria 4.0 in divenire.

## **Geopolitica**

Troppo spesso si tende a separare gli enti digitali dagli enti territoriali, le piattaforme dallo Stato, lo spazio dei flussi dallo spazio dei luoghi, le

reti dalle istituzioni. Ma Internet e gli attori socio-economici che abitarlo non sono neutrali, e nemmeno lo sono si muovono in uno spazio etereo completamente separato dalle diverse scale geografiche fisiche. Al contrario, oggi il primato dell'innovazione digitale è geopolitico, all'interno di un più generale processo di ridefinizione della globalizzazione. Se da un lato le piattaforme incidono sulla territorialità statale, imponendo norme e forme di vita attraverso il loro potere di gestire i flussi, dall'altro gli Stati lavorano alla costruzione di alleanze con le imprese digitali o alla creazione di infrastrutture autonome per il controllo e utilizzo dei dati. Il colonialismo digitale delle piattaforme – che penetra negli spazi urbani per sussumere le loro forme produttive e sociali – è controbilanciato dalla sovranità digitale degli stati, che tentano di imporre il potere del Leviatano su queste nuove infrastrutture. Così,

piuttosto che esaltare gli stati come nemici e regolatori delle piattaforme digitali, noi bisogno di capire come leggi e gli algoritmi, il Leviatano e le piattaforme, costruiscono e stratificano relazioni, a volte lavorando l'uno contro l'altro ea volte collaborando.

## **Macchine mitologiche**

Le piattaforme non sono semplicemente attori economici che influenzano le forme politiche e le relazioni sociali; non agiscono esclusivamente sul piano materiale della produzione e dell'estrazione. Sono anche macchine mitologiche che producono un simbolico e

valore immaginario che legittima le loro azioni e fortifica le loro operazioni, creando una narrazione sul tipo di lavoro,

modello sociale e valori collettivi noi

dovrebbe lottare per. Non sorprende che le piattaforme stesse siano il prodotto di uno specifico immaginario neoliberista, la cosiddetta ideologia californiana, che combina la creatività hippy con il carrierismo yuppy. In questa visione, internet e le innovazioni tecnologiche sono gli strumenti perfetti per potenziare l'imprenditorialità umana

carattere, verso la creazione di un più libero

e una società più ricca grazie alla completa automazione della produzione e al supporto dell'intelligenza artificiale.

Questa narrazione non solo legittima il potere delle piattaforme attraverso un particolare insieme di valori, ma ha anche concreti effetti materiali sulla capacità di forzare il lavoro vivo verso la propria autovalorizzazione all'interno delle dinamiche lavorative attivate dalle piattaforme. Cosa c'è di più, esso

attrae l'investimento finanziario che

le aziende digitali devono sopravvivere all'interno di un'economia di promesse che promette profitti illimitati a coloro che riescono a ottenere il monopolio del mercato. Così queste macchine mitologiche nascondono le relazioni di potere e rafforzano la loro presa sulla realtà attraverso la loro capacità di attivare un insieme complesso di affetti, emozioni, valori e aspirazioni.

## Finanza

L'intreccio tra piattaforme digitali e finanza si sviluppa su più livelli distinti ma intersecanti. Da un lato, la finanza sostiene lo sviluppo del modello di piattaforma, avviato con la crisi economico-finanziaria globale innescatasi nel

2007-2008 e ulteriormente accelerato con quella generata dal Covid-19. Come è ampiamente

noto, il modello di piattaforma si basa sul declino del paradigma-azienda e sulla logica speculativa che consente ad attori come Uber, anche agli esordi, di non generare dividendi ma di avere alto valore in borsa motivati da un'economia di promesse di profitti futuri.

Tuttavia, c'è un altro lato di questo

intreccio di finanza e piattaforma: il svalorizzazione del lavoro su cui il

si basa il modello di piattaforma e la sua "cattura" digitale entro sempre più basi infrastrutturali produzione di lavoro indebitato. Ancora una volta il caso di Uber lo è

emblematico: mentre i lavoratori ne sono attratti

la piattaforma con la promessa di una maggiore autonomia, molti hanno bisogno di indebitarsi per acquistare i mezzi di produzione per poter lavorare. Così al miraggio del lavoro "libero" e indipendente si sostituisce la realtà dei lavoratori immobilizzati dai debiti e dalla dipendenza economica dalla piattaforma. La boucle est bouclée. C'è anche il modo in cui le piattaforme digitali, gli algoritmi e le blockchain stanno cambiando la finanza: dal micro-trading agli NFT e alle criptovalute, la finanza stessa sta diventando una piattaforma. C'è un nuovo

spingere verso la

finanziarizzazione della società, con la promessa che chiunque può diventare un investitore e qualsiasi cosa può essere un segno di essere scambiato.

## Opera

Le piattaforme digitali consentono di inserire i processi di cooperazione sociale nelle logiche della valorizzazione e della finanza.

Questo meccanismo non è nuovo, ma il

il modello di piattaforma gli consente di svilupparsi a livelli di intensità senza precedenti e su scale geografiche più ampie.

Al suo interno, l'erosione del rapporto tradizionale di

il lavoro salariato non implica una riduzione del lavoro, ma la sua estensione e ridefinizione

in nuovi luoghi e compiti, rendendo il distinzione tra lavoro e vita

sempre più sfumato. In particolare, il accelerazione della mercificazione di

la riproduzione sociale (qui intesa nel senso ampio di attività che consente la riproduzione della vita degli individui) che la crisi finanziaria genera – e la conseguente erosione della spesa sociale e il declino della sua socializzazione attraverso i sistemi di welfare nazionale – trova nuovo slancio e sbocco nel modello della piattaforma.

Mobilità, cibo, cura e lavoro domestico sono solo alcune delle nuove frontiere nell'espansione del modello di piattaforma.

#### **Soggettività algoritmiche** Se il

capitalismo è una relazione sociale mediata dalle cose, allora piattaforma di soggettività algoritmiche del capitalismo attraverso dispositivi digitali, protocolli e standard di connessione, applicazioni e software. Le piattaforme sono attori governativi che modellano la nostra condotta e stimolano comportamenti e passioni collettive. I cyborg non sono più l'orizzonte politico di un mondo che verrà, ma sono già qui, prodotti dalla potenza dell'algoritmo e dalla pervasività della tecnologia digitale.

Siamo cyborg quando non riusciamo a orientarci senza Google Maps o quando parliamo con un assistente vocale per localizzare un pacco.

Le soggettività algoritmiche si costruiscono nella metropoli aumentata, da quando attraversiamo l'infosfera a quando lavoriamo nel cloud, dall'intelligenza artificiale agli impianti di bioingegneria.

C'è un offuscamento, se non la completa scomparsa, dei confini tra

uomo e macchina: oggi viviamo vite macchiniche, standardizzato e

manipolato da nuovi computer, big data e app. Le macchine "prendono vita": attraverso machine learning, intelligenza artificiale e visori VR replicano attività creative e costruiscono realtà parallele, padroneggiando alcune delle funzioni del lavoro vivo, soprattutto nella gestione

campo. Eppure non siamo condannati a vivere come automi o per perseguire il sogno neoliberista di essere il capo di te stesso su questa o quella piattaforma.

Non crediamo di dover analizzare il digitale semplicemente in termini di dominio.

Nella rete della rete proliferano soggettivazioni autonome: flaneurs che si aggirano per la città cercando di fruire dei servizi forniti dalle nuove tecnologie senza farsi prendere dalla fame di profitto; nomadi digitali che si spostano da una piattaforma all'altra, seguendo le proprie personali strategie; tang pinger che si rifiutano del tutto di lavorare; e gli "assistenti sociali" inquadrati dall'operaismo italiano che svelano le gerarchie di potere dietro gli algoritmi.

#### **Campo di battaglia**

Le tecnologie e le piattaforme digitali non possono essere inquadrate semplicemente all'interno di una dinamica di dominio; il sabotaggio non è l'unica resistenza possibile. Il loro sviluppo crea un campo di battaglia tra soggetti e forze antagoniste il cui esito non è dato e la cui posta in gioco è il capitalismo nella sua totalità. Se le piattaforme digitali aspirano a a

mondo senza colli di bottiglia o conflitti ma

solo flussi che collegano merci e persone, il lavoro vivo mette costantemente i bastoni tra le ruote per difendersi dal lavoro costante, innescando

resistenze che racchiudono una visione diversa

dell'uso e dell'organizzazione delle macchine digitali e che sfidano il potere dell'algoritmo e la concentrazione di

ricchezza nelle mani di chi possiede il codice.

La forza del capitalismo delle piattaforme risiede nella sua estrema resilienza, che non arriva semplicemente dalla sua capacità di plasmare le sue operazioni secondo lo specifico contesto in cui è radicata, ma dal suo capacità di incorporare costantemente ciò che si genera all'esterno e contro la sua azione, trasformando le anomalie in variabili integrate nell'evoluzione dell'algoritmo. Questa oscillazione tra

inclusione e sottrazione, standardizzazione e turbolenza, dimostra non solo il potere delle piattaforme ma anche il potere irriducibile del lavoro vivo. Quest'ultimo è il vero motore del platform capitalism, senza il quale i suoi standard e le sue previsioni non sarebbero in grado di fare presa sulla realtà. E quindi, dato questo, come può

ci sottraiamo alla resilienza dell'algoritmo e, allo stesso tempo, prenderne il controllo?

\*\*\*

E così torniamo al nostro iniziale e più questione importante. Come possiamo agire politicamente di fronte a questi trasformazioni? O meglio, cosa le alternative fanno le contraddizioni di queste trasformazioni ci danno? È sufficiente prendere il controllo delle attuali relazioni di potere o queste stesse strutture di potere devono essere radicalmente ripensate? Non proveremo a scrivere le nostre ricette. Eppure probabilmente speravi di trovare non solo una descrizione dello stato attuale delle cose ma anche un punto di partenza da cui modificarle.

Vorremmo quindi provare a fare un po' di immaginazione politica, partendo dal reale per arrivare al possibile. Prendiamo un'azienda simbolo del capitalismo delle piattaforme, una Big Tech company come Amazon, pensiamo alla sua capacità logistica di coordinare e gestire i flussi in tutto il mondo, alla sua potenza di calcolo che le permette di localizzare qualsiasi pacco all'istante, e al numero di prodotti e servizi che offre e

innova. Ora riflettiamo un attimo su cosa potremmo fare se questi IT, le capacità logistiche e produttive sono state organizzate collettivamente, non per il profitto di pochi ma per permettere a tutti di lavorare meno. Mi viene in mente uno slogan, non siamo del tutto certo dove l'abbiamo sentito, ma ci è piaciuto il suono di esso: potere sovietico più elettrificazione. Potremmo cambiarlo in: peer to peer più digitalizzazione.

Forse possiamo contraddire attivare il il nostro presente verso un comunismo di piattaforma che parta da questi due principi. Se le infrastrutture digitali delle piattaforme sono gestite centralmente, possiamo anche immaginare di ribaltarne le potenzialità

in un

una gestione estesa ma localizzata, sotto controllo coordinato e generale. Le blockchain mostrano che ci sono molti diversi tipi di rete. Il punto è sottrarli ai processi di accentramento e monopolizzazione rilevandoli e condividendone la proprietà con tutti fino all'abolizione del regime della proprietà privata. Alcune piattaforme sono diventate così infrastrutturali da essere ora essenziali per le nostre società.

Tuttavia, non basta prenderne il controllo, occorre anche cambiare i principi organizzativi che determinano il potere gerarchico e asimmetrico

dentro di loro. Come? Democratizzandoli. Peer to peer!

Ci è stato fatto credere di vivere

in un'economia della condivisione, e così prendiamo loro alla loro parola, chiediamo collettivo proprietà fino all'abolizione della proprietà. Ciò implica un terzo punto programmatico: abbiamo bisogno di un reddito garantito universale piuttosto che di un salario. Abbiamo visto che i dati sono oggi la merce più ambita. Produciamo costantemente dati ovunque andiamo e le piattaforme li utilizzano continuamente per adattare i loro calcoli e i loro processi di gestione e controllo. La centralità del salario e la sua misurazione in base al tempo di lavoro sono ormai superate. Non abbiamo nostalgia del fordismo, preferiamo l'automazione che alleggerisce lo sforzo fisico e amplia le possibilità creative. La cosa più importante è sottrarsi al ricatto del lavoro. Inoltre, guardando i beni accumulati da alcuni venture capitalist, non sembra che viviamo in un'epoca di scarsità.

Verso un mondo di abbondanza per tutti!

## AUTORI

### Rabea Berfelde

Dottoranda presso il Dipartimento di Media, Comunicazione e Cultura  
Studi presso orafi , University of London e membro associato del  
CRC Re-figuration of Space presso l'Università Tecnica di Berlino. Il suo dottorato  
tesi , sulla base di una ricerca sul campo a Berlino, analizza la riconfigurazione di  
lavoro e spazio urbano sotto il capitalismo digitale finanziato.

### Sonia Filipetto

Phd Candidate in Scienze Sociali (Università di Buenos Aires) e a  
ricercatore post-laurea presso l'Università Nazionale del Generale Sarmiento  
(UNGS), Argentina. Ha conseguito un MA in Economia industriale (UNGS) e un BA  
(Hons) in Economia presso l'Università di Buenos Aires . Lei è interessata  
trasformazioni del lavoro nel Sud del mondo, con focus sulle piattaforme .

### Martin Harrac

Postgraduate researcher presso Surrey Business School, University of Surrey, UK.  
Ha conseguito un MA (Analisi politica ed economica - Hons) presso Paris 13 -  
Sorbonne Paris Cité e BA (Hons) in Economics presso l'Università di Buenos Aires  
Ariete . È interessato alla trasformazione della società attraverso la digitalizzazione, con  
un focus sulla strategia e la concorrenza nelle piattaforme digitali.

### Amico Nelson Hlongwa

Dottoranda presso la National Yang Ming Chiao Tung University di Taiwan. Cio  
gli interessi di ricerca sono nella tecnologia e nella società, in particolare attraverso la vista  
del brevetto s . La sua ricerca di dottorato si concentra sull'intersezione tra il  
dimensione marittima e digitale della Belt and Road Initiative.

## AUTORI

### Tania Rispoli

Dottorando di ricerca in Romanistica, con un'emphasis in Feminist Studies at Duke University. Lavora sulle teorie femministe del lavoro e della cura, con un focus sul movimento femminista di seconda ondata e sul tecnofemminismo e movimento contemporaneo, come *Non uno di meno*. È autrice dell'articolo "Immediatezza, mediazione e logistica femminista" per *Filosofia e Pubblico*. Insieme a Miriam Tola ha scritto un articolo su *Feminist Studies* sul mutuo soccorso in Italia durante la pandemia di COVID-19. Ha anche tradotto dall'inglese all'italiano *Hardt & Negri, Assembly*; *Mezzadra & Nielsen, La politica delle operazioni*. Scavo *Capitali Contemporanei* sm. Con Jocelyn Olcott dirige la rete di ricerca *Revalueing Care in the Global Economy*, e, insieme a Jocelyn Olcott e Lauren Henschel, ha creato il progetto *Visualizing Care*, che porta artisti e accademici a conversare sulla questione di come rappresentiamo o immaginiamo la cura attraverso la media arte contemporanea.

### Andrea Fagioli

Ha conseguito un dottorato di ricerca in Filosofia (Università Nazionale di San Martín-UNSAM, Argentina) ed è attualmente Postdoctoral Fellow presso il Consiglio Nazionale della Ricerca Scientifica e Tecnica (CONICET) – Scuola Interdisciplinare di Alta Studi Sociali (IDAES – UNSAM) e Tutor nel Laboratorio di Tesi del Master in Sviluppo Umano presso la Facoltà Latinoamericana di Scienze Sociali Scienze (FLACSO – Argentina). La sua ricerca si concentra sulla soggettivazione politica all'interno del capitalismo delle piattaforme.

