



HAL
open science

L'Uberizzazione delle banlieues parigine. Lavoro e produzione di soggettività nella on demand economy

Justine Levy, Federico Puletti

► **To cite this version:**

Justine Levy, Federico Puletti. L'Uberizzazione delle banlieues parigine. Lavoro e produzione di soggettività nella on demand economy. *Sociologia del Lavoro*, 2019, 154, pp.120-140. 10.3280/SL2019-154007 . hal-04459477

HAL Id: hal-04459477

<https://hal.science/hal-04459477>

Submitted on 15 Feb 2024

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'Uberizzazione delle *banlieues* parigine. Lavoro e produzione di soggettività nella *on demand economy*.

*Justine Levy*¹, *Federico Puletti*²

1. Introduzione

Dal momento del suo insediamento a Parigi nel 2011, la piattaforma di trasporto con conducente Uber suscita molteplici controversie su temi che interessano la mobilità urbana, le trasformazioni del lavoro, la fiscalità e infine la disciplina della concorrenza.

Per alcuni il cambiamento introdotto dalla piattaforma americana è il frutto di un'innovazione disruptiva (Christensen, 1997) che, sfruttando le possibilità offerte dalla diffusione delle nuove tecnologie di comunicazione digitale, sta trasformando simultaneamente la mobilità urbana e il mercato delle prestazioni di servizio a questa associato (Tirole, 2018). Questi autori elogiano Uber per essere riuscita a sovvertire lo status quo del mercato dei taxi garantendo un servizio più efficiente a tariffe più basse. Essi pongono inoltre l'accento sul fatto che Uber sia capace di garantire opportunità professionali a gruppi sociali ai margini del mercato del lavoro o inclusi nei

¹ Département de Sociologie, Université Paris 8

² PhD researcher, SOPHIAPOL, Université Paris Nanterre

suoi segmenti “secondari”³: immigrati, discendenti di immigrati, solitamente identificati come “giovani” (Tirole, 2018 p. 557; Chassany, 2016).

Per altri invece il modello delle piattaforme *on demand*, di cui Uber è un caso paradigmatico, rischia di favorire l’emersione di nuove figure del lavoro indipendente accomunate da un profilo fragile e precario (Gomes 2018; Abdelnour e Bernard 2018), contribuendo così a destrutturare ulteriormente le norme regolative della cosiddetta “società salariale” (Castel, 1995). In effetti, il modello economico delle piattaforme *on-demand*, è basato su delle forme di captazione del valore prodotto dalle relazioni commerciali tra utilizzatori e prestatori di servizi che s’incontrano in uno *spazio digitale* (Armano et al 2017). Incoraggiando l’autonomia e l’indipendenza dei suoi autisti e riducendo drasticamente l’impiego di forza lavoro salariata, Uber riesce a esternalizzare la maggior parte dei costi economici e dei rischi sociali legati alle attività produttive. Le contraddizioni tipiche del “lavoro autonomo di seconda generazione” (Bologna, 2018) sono, in tal modo, riposizionate in una trama di relazioni digitalizzate e di connettività permanente che rende le forme di controllo del lavoro più insidiose e talvolta difficili da riconoscere.

Prestando attenzione ai due poli del dibattito abbiamo analizzato il modello economico e di *management* di Uber e gli effetti combinati delle politiche di liberalizzazione del trasporto pubblico e di quelle d’incitazione alla creazione d’impresa.

Abbiamo inoltre svolto un’inchiesta su alcuni autisti che lavorano per conto della piattaforma per comprendere in che modo il ricorso ad uno statuto del lavoro autonomo, generalmente associato all’universo simbolico e culturale dell’impresa, agisca su questi come vero e proprio “dispositivo” di produzione di soggettività. I dati che utilizziamo sono stati raccolti da dicembre 2016 a ottobre 2018 nell’ambito di una ricerca che ha riguardato: le traiettorie biografiche degli autisti di Uber, le loro condizioni di lavoro, le interazioni con i clienti e il rapporto con le forme di azione collettiva. Questo materiale comprende dodici interviste individuali con autisti, incontrati nel corso delle mobilitazioni contro le politiche tariffarie e manageriali di Uber o per interposta persona. Gli intervistati sono principalmente di sesso maschile (undici su dodici), si collocano nei gradini inferiori della scala sociale e sono per la maggior parte percepiti come non-bianchi. Si è prestato attenzione a rispettare un campione variegato quanto

³ Contrariamente ai segmenti primari, i segmenti secondari sono segmenti del mercato del lavoro caratterizzati da un’elevata vulnerabilità occupazionale, livelli più bassi di retribuzione e minori opportunità di mobilità sociale.

a: età, formazione, trascorso professionale, anzianità nel mestiere, statuto occupazionale, categoria giuridica dell'azienda e situazione familiare.

A partire dall'eterogeneità del loro percorso, abbiamo indagato le motivazioni che spingono questi autisti a lavorare con Uber, le configurazioni di risorse e di vincoli che possono condizionare l'esercizio della loro attività, e, infine, se il loro status professionale consenta di eludere le disuguaglianze che pregiudicano l'accesso al mercato del lavoro e a una mobilità sociale ascendente o se, al contrario, contribuisca a produrre nuove forme di precarietà.

Al momento della realizzazione dell'inchiesta, tutti gli intervistati lavoravano per conto di Uber e undici su dodici ne facevano la loro attività principale. Sei di essi partecipano regolarmente alle mobilitazioni, gli altri, pur non essendosi impegnati in prima persona, esprimono grande insoddisfazione per il proprio livello di remunerazione.

Visto che la maggior parte degli autisti selezionati trovava difficoltà a programmare in anticipo il proprio orario di lavoro – questione che ha determinato la cancellazione di molte interviste programmate – si è deciso, in corso d'opera, di allargare lo spettro dell'indagine svolgendo una ventina di brevi interviste informali durante le giornate di azione collettiva, e altrettante durante i tragitti personali effettuati come “clienti”.

Il contributo analizza in primo luogo il modello delle piattaforme dell'economia *on-demand*, e più nello specifico di Uber, mostrando come esso rappresenti la trasformazione del modello iniziale della cosiddetta *sharing economy* in un altro caratterizzato da una logica “estrattiva”.

Nella seconda parte vengono descritte le condizioni storiche e sociali determinanti la provenienza di una parte consistente degli autisti di Uber dai territori delle *banlieues* “povere” di Parigi, e viene analizzata la ricerca di maggiore autonomia di questi lavoratori, messa in relazione con le nuove politiche attive del lavoro e con il *marketing* con il quale Uber promuove il lavoro come autista. Infine, nella terza e ultima parte, dimostreremo che l'autonomia dei lavoratori e l'equilibrio finanziario delle loro imprese sono costantemente minacciate dai metodi di retribuzione, controllo e sanzione che la piattaforma stabilisce. Il riconoscimento di una condizione globale di “precarietà” permette agli autisti di evidenziare le contraddizioni del loro statuto d'indipendenti e del modello economico e manageriale delle piattaforme. Questo favorisce nuove forme di soggettivazione che analizzeremo congiuntamente alle modalità emergenti di organizzazione collettiva.

2. Dalla *sharing economy* alla *on demand economy* il modello economico estrattivo di Uber

Per capire la "on-demand economy" è a nostro avviso opportuno inquadrarla da un punto di vista genealogico come fenomeno emerso nel contesto della *sharing economy*. Con questo termine, all'interno della letteratura economica (Benkler, 2006; Botsman e Rogers 2011), si è cercato di dare inizialmente conto di un insieme molto eterogeneo di pratiche che valorizzavano la condivisione di beni e di attivi ispirandosi alternativamente ai modelli dell'economia del dono (Cheal, 1988) o della funzionalità (Stahel, 1986; Rifkin, 2011), a quelli delle *comunità peer-to-peer* (Bauwens, 2015) o di produzione del software libero (Stallman, 2015).

La cosiddetta economia collaborativa emerge nei primi anni 2000 in un contesto di estensione di massa dell'accesso a *internet* e di sviluppo del cosiddetto "web sociale". È in questo momento che un insieme di esperienze che restavano isolate o minoritarie nel "mondo fisico" trova nelle tecnologie digitali un formidabile acceleratore per lo sviluppo organizzativo e l'affermazione su vasta scala. Lungi dall'essere completamente nuovi, infatti, gli stili di vita e le pratiche messe al centro da questa prima ondata della *sharing economy* (dono, prestito o scambio di beni e/o attivi tra privati, circuiti di redistribuzione dei beni usati) sono sempre esistiti all'interno del settore dell'economia informale, che ha ancora oggi un'importanza non trascurabile anche all'interno di alcuni paesi a capitalismo avanzato. Le prime caratterizzazioni della *sharing economy* (Botsman e Rogers 2011) la definivano come un sistema di transazioni incentrato sul primato dell'accesso - o dell'uso - rispetto a quello della proprietà. La *sharing economy* si presentava come un movimento tecnologico e sociale concepito con il fine di utilizzare più efficacemente la "capacità in eccesso" delle risorse (Benkler, 2004 e 2006). Le nuove tecnologie digitali permettevano di mettere in contatto diversi attori o *stakeholder* segnalando quali beni, attivi o competenze rimanevano sotto-utilizzati.

Queste nuove abitudini di condivisione e di consumo, tuttavia, hanno presto suscitato l'interesse di nuovi attori economici per l'investimento di nuovi capitali. Molte delle esperienze pioniere della *sharing economy* sono state così convertite o deviate dal loro percorso iniziale. È importante non tralasciare che la progressiva trasformazione di queste esperienze è avvenuta simultaneamente al processo di concentrazione e di industrializzazione della rete nel quale hanno giocato un ruolo importante, da un lato, le nuove possibilità di archiviazione e memorizzazione dei Big Data (Cloud) e, dall'altro, le metodologie nascenti di analisi finalizzata all'estrazione di informazioni (Data Mining). Questi sviluppi hanno progressivamente trasformato lo spazio relazionale e tecnologico della rete.

È in questo momento che compaiono le piattaforme dell'economia *on demand*, tra le quali troviamo anche Uber. Si tratta di una forma di economia che incrocia l'offerta e la domanda di servizi regolata da un mercato e mediata da una piattaforma digitale. Attraverso queste piattaforme, nuove imprese digitali, efficacemente definite da Scholtz "costruttrici di ponti digitali", realizzano profitti «integrando (...) processi estrattivi alle interazioni sociali» (Scholtz, 2017 p.4). I modelli di business dell'economia delle piattaforme sono fondati sui cosiddetti "mercati a doppio versante", sui quali si è basata dall'inizio anche l'attività economica dei media tradizionali (giornali, radio, televisione). Lungi dal rappresentare una novità, tali mercati, grazie alle economie di scala che internet permette, sono riusciti a raggiungere dimensioni senza precedenti, alle quali le piattaforme attingono riducendo drasticamente i costi un tempo esistenti in termini d'infrastruttura fisica.

Le imprese dell'economia *on demand* agevolano forme di "cooperazione" che coordinano dall'esterno tramite sistemi di gestione centralizzati, protocolli di *governance* non-democratici e design proprietario. Evidenziando il carattere gerarchico di questi sistemi di networking, Bauwens e Kostakis parlano efficacemente di un *netarchical capitalism* (Bauwens e Kostakis, 2014). Nel funzionamento delle piattaforme il sistema dei mercati a doppio versante si coniuga a modelli di estrazione del valore tra loro molto diversi (Srnicek, 2016; Vercellone et al. 2018); questo non impedisce tuttavia di identificare alcune regolarità.

Innanzitutto, il loro successo economico è garantito dalla grandezza del loro pubblico di utilizzatori: risulta valida la legge di Metcalfe, secondo cui il valore di una rete e la sua utilità sono proporzionali al numero di *users* o di dispositivi connessi. Il raggiungimento di una certa massa critica di utilizzatori produce un'esternalità positiva chiamata effetto rete o *network effect* (Rochet e Tirole 2006) che accresce esponenzialmente l'attrattività della piattaforma. L'effetto di rete spiega la tendenza dell'economia delle piattaforme alla concentrazione dei mercati e all'emergenza di posizioni di monopolio.

In secondo luogo, a differenza delle imprese classiche, le piattaforme dell'*on demand economy* non sono interessate alla realizzazione sul mercato dei loro prodotti, ma al valore "ecosistemico" delle reti che organizzano. Per questo motivo la strategia di lancio delle piattaforme risponde al modello "*growth before profits*" (Srnicek, 2016 p. 75), secondo il quale occorre finanziare la propria crescita sostenendo i propri costi attraverso l'indebitamento e astute politiche di *dumping* commerciale (Vercellone et al. 2018 p.47). È anche per questa ragione che per molte di queste imprese, finanziate da ingenti somme di capitale di rischio, la produzione di utili non è ancora sufficientemente dimostrata.

La *on demand economy* si caratterizza poi per alcune ulteriori regolarità. Le piattaforme digitali sono delle imprese dal carattere non convenzionale. Queste forniscono l'equivalente funzionale di alcuni servizi (taxi, alberghi, consegne a domicilio), ma si presentano come dei semplici fornitori di una *app*. Uber, la più grande compagnia di taxi al mondo, non possiede una singola autovettura, e Airbnb non è proprietario di neppure una camera di albergo. Definendole *lean platforms* (piattaforme snelle), Srnicek sottolinea che queste piattaforme riducono al minimo le proprietà patrimoniali conservando la proprietà più importante: quella del *software* e dei dati che la piattaforma raccoglie ed analizza (Srnicek 2016, p. 76).

Il lavoro viene esternalizzato ad un esercito di lavoratori occasionali o indipendenti che, inoltre, mette a disposizione anche tutti gli strumenti che si rendono necessari per svolgerlo (mezzi di trasporto, *smartphones* ecc.). Come vedremo più avanti questo è un aspetto determinante di come il lavoro per conto di Uber si è venuto a configurare nel quadro normativo francese.

Laddove il sistema d'intermediazione delle piattaforme è più forte, cioè dove le tariffe delle prestazioni e le condizioni di lavoro sono determinate dalla piattaforma, si denuncia frequentemente la dissimulazione di rapporti di lavoro subordinato. Questo ha provocato negli ultimi anni e con esiti differenti una serie di controversie legali, dal momento che queste piattaforme si rivelano molto capaci nell'utilizzo delle cosiddette "zone grigie" del diritto del lavoro (Supiot, 2000), come in quello di pratiche dichiaratamente illegali. La loro strategia viene definita in modo interessante da Pollman e Barry "imprenditorialità normativa": queste imprese digitali crescono in effetti in dimensioni e in popolarità fino ad avere forza politica e contrattuale per provare a determinare contesti normativi incerti e ancora molto mobili (Pollman e Barry, 2017).

L'esempio di Uber in Francia è particolarmente significativo. I suoi autisti, infatti, in quanto indipendenti non beneficiano di numerosi diritti sociali – quelli relativi alla protezione contro la rottura abusiva del contratto di lavoro, le regolamentazione dell'orario e delle condizioni di lavoro, le forme di protezione contro i maltrattamenti e le discriminazioni (Montel 2017, p. 27). Essi inoltre non beneficiano delle forme di protezione "classiche" contro i rischi tipici delle attività da lavoro (malattia, incidente) né tantomeno degli indennizzi in caso di disoccupazione.

Dietro le innovazioni tecnologiche - come lo sviluppo di sofisticate applicazioni – si celano dunque forme di impiego e pratiche lavorative che ricordano il *putting out system* (Cazal, Dietrich & Weppe, 2016; Bonici, 2017). Nella storia del capitalismo, il superamento di questo sistema, e la successiva nascita dell'impresa, trovano motivazione nella mancanza di controllo del tempo, dell'intensità di lavoro e della qualità dei prodotti

realizzati che lo caratterizzava. Secondo la tradizionale teoria economica dell'impresa (Coase, 1937) questa si caratterizza come un'organizzazione che internalizza le attività di produzione con il fine di ridurre i «costi di transazione»⁴. La creazione di un'impresa e l'internalizzazione di questi costi può farli diminuire considerevolmente in quanto riduce la «razionalità limitata» degli agenti economici sul mercato (Williamson, 1996). Le nuove tecnologie di comunicazione e geolocalizzazione insieme ai sistemi di valutazione dei consumatori permettono oggi di superare questi svantaggi e di controllare rigorosamente sia il tempo di lavoro che la qualità del servizio reso dai lavoratori. (Baronian, 2019).

Infine il modello economico delle piattaforme della *on demand economy* è basato, da un lato, su forme di prelievo del valore prodotto dalle transazioni commerciali che avvengono tra utilizzatori e fornitori di servizi, dall'altro sullo sfruttamento economico del cosiddetto *digital labour* (Terranova, 2000, Fuchs, 2014, Scholtz, 2012, Cardon e Casilli 2015).

Per quanto riguarda il primo aspetto Uber fissa il montante della commissione per l'utilizzo della sua applicazione al 25% del prezzo pagato dal cliente. La piattaforma stabilisce inoltre unilateralmente il prezzo delle tariffe delle prestazioni, grazie alla fissazione di una tariffa minima oraria differente secondo la città e a un sistema di sovrapprezzo dinamico (il *dynamic surge prices*). Non si conosce con quale sistema l'algoritmo di Uber attribuisca le corse, ma queste devono essere accettate dagli autisti senza poter conoscere la destinazione e dunque essere in grado di calcolare il prezzo finale. Alcuni ricercatori americani hanno dimostrato che la piattaforma sfrutta l'opacità del suo algoritmo e la visibilità che ha sui comportamenti degli autisti e dei passeggeri per “manipolare” il suo mercato digitale con la finalità di massimizzare l'estrazione di valore (Calo e Rosenblat 2017, p. 30).

Il grande quantitativo di dati che la piattaforma estrapola, raccoglie e analizza da quello che la teoria critica di internet definisce una forma di *digital labour* (Terranova, 2000; Fuchs, 2014; Scholtz, 2012; Cardon e Casilli, 2015), le consente inoltre di migliorare costantemente i suoi *software*, di guadagnare un importante vantaggio competitivo rispetto i potenziali concorrenti privati, pubblici o *cooperativi* (Scholtz, 2016) o di partecipare alla corsa per la messa a punto di sistemi avanzati per la guida dell'automobile autonoma.

⁴ Costi di ricerca e d'informazione, costi di negoziazione e infine di controllo e di esecuzione (Coase, 1937; Williamson, 1996).

3. Un “reclutamento” tra le “classi popolari” di *banlieues*, alla ricerca di autonomia

In Francia, il rapido sviluppo delle piattaforme di trasporto è il risultato di alcune politiche pubbliche che hanno introdotto la liberalizzazione del settore del trasporto con passeggero. Emanata nel luglio 2009, la “legge sullo sviluppo e la modernizzazione dei servizi turistici” ha allentato le condizioni di accesso all'attività.

Nonostante il recente aumento delle barriere all'ingresso, l'attività degli autisti VTC (*Voiture de Transport avec Chauffeur*) è rimasta relativamente accessibile pur se scarsamente remunerata. Questo contribuisce a spiegare l'appartenenza di questi lavoratori alle cosiddette “classi popolari” (Siblot et al. 2015) o ai segmenti inferiori della classe media. Attraverso la nostra inchiesta abbiamo potuto osservare che oltre ad essere prevalentemente di sesso maschile, gli autisti possiedono origini sociali modeste, livelli di qualificazione bassi e appartengono alla cosiddetta popolazione “minoritaria” che subisce discriminazioni sul mercato del lavoro (Bataille, 1997). Le inchieste statunitensi sugli autisti di Uber e di Lyft sembrano confermare risultati analoghi (Schor, 2017; Rosenblat, 2018).

La maggior parte di loro risiede nelle *banlieues* parigine, come mostrano le statistiche sulla creazione d'impresa. L'Istituto Nazionale di Statistica e degli Studi Economici (INSEE) rivela un forte aumento del numero di autisti nel settore del trasporto di passeggeri VTC o taxi nella regione dell'Île de France, «cresciuto da 13.100 a 33.100, ossia una moltiplicazione effettiva del 2,5% tra il 2012 e il 2017» (Calvier e Casarotti, 2018) che «è attribuita alla creazione di imprese per il trasporto con conducente (VTC)» (Bonnetête e Bignon, 2017).

Questo aumento è trainato dal dipartimento della Seine-Saint-Denis, che conta più di un quarto delle creazioni d'impresa nella regione parigina⁵. Situati a nord-est di Parigi, i comuni del dipartimento della Seine-Saint-Denis condividono con altri territori dell'agglomerato urbano parigino le caratteristiche socio-demografiche delle cosiddette *banlieues* “povere”. Il tasso di disoccupazione della popolazione attiva è molto più elevato che

⁵ Utilizzando i database pubblici del 2018 sulla creazione di nuove imprese, abbiamo effettuato uno studio per ciascuno degli otto dipartimenti dell'Ile-de-France riportando il numero di nuove imprese create nel settore "Trasporto passeggeri con taxi e VTC" al numero totale di nuove imprese in tutti i settori di attività. Delle 10.189 imprese di trasporto create nel 2018 nell'agglomerato urbano di Parigi, il 26,95% si trova nella Seine-Saint-Denis. I dipartimenti con il più alto tasso di avviamento di imprese di trasporto passeggeri rispetto a tutti i settori sono Seine-Saint-Denis (9,30%), Val d'Oise (7,76%) e Val-de-Marne (6,12%). A titolo comparativo, questo tasso è solo dell'1,49% nel comune di Parigi.

nella media francese, la maggioranza degli occupati è costituita da operai o impiegati d'ordine, categorie più vulnerabili alla povertà, che qui aumenta infatti più che altrove.

Questi territori, progettati secondo l'“urbanismo funzionale” (Oblet, 2005) per rispondere alla crisi abitativa che caratterizzava il paesaggio sociale e urbano degli anni Cinquanta, hanno poi subito un forte processo di *eticizzazione* (Castel, 2007), legato all'arrivo di molti lavoratori delle ex-colonie francesi (in particolare del Maghreb) per compensare la carenza di manodopera che interessava la Francia del secondo dopoguerra.

Dagli anni '70 in poi, questa popolazione si è trovata più esposta rispetto ai francesi “d'origine” alla disoccupazione di massa che ha seguito la de-industrializzazione e la terziarizzazione dell'economia. Questo periodo è stato caratterizzato anche da una trasformazione delle funzioni di regolazione statale del mercato del lavoro. Mentre il modello di organizzazione sociale fondato sull'archetipo del lavoro salariato a tempo indeterminato veniva messo in discussione (Castel, 1995), nuove figure concettuali appartenenti al registro dell'impresa (Foucault, 2004), come il *petit entrepreneur* o l'impresa individuale, venivano progressivamente introdotte come riferimento delle politiche sociali.

Questo processo si è accompagnato alla riduzione dell'importo dei sussidi di disoccupazione e a politiche che hanno mostrato un ruolo attivo dello Stato nel controllo e nella sanzione dei comportamenti dei disoccupati (Dubois, 2007). Un vero e proprio «governo delle condotte» (Foucault, 1994), che si è fondato, da un lato, sulla decollettivizzazione delle forme di protezione e, dall'altro, sulla responsabilizzazione individuale (Abdelnour, 2012).

Negli anni '70, in un contesto di disoccupazione di massa, nel quale si moltiplicavano forme di lavoro atipico e precario (Cingolani, 2005; Paugam, 1998) in Francia, come nella maggior parte dei paesi dell'area OCSE, venivano promossi diversi dispositivi volti a facilitare la creazione d'impresa e l'accesso alla proprietà. Rivolti inizialmente alle classi medie, questi dispositivi sono stati riattivati ed estesi alle classi popolari nel corso degli anni 2000 come forme di protezione palliative alla crisi delle politiche *keynesiane* (Abdelnour e Lambert, 2014)

Indubbiamente rappresentativi di questo repertorio neoliberale delle politiche pubbliche sono l'Accre (aiuto alla creazione d'impresa per disoccupati e rilevatori), e il cosiddetto regime di *auto-entrepreneur*.

Il primo, istituito nel 1977, permetteva inizialmente a tutti i disoccupati che si orientano verso il lavoro indipendente di creare un'attività in proprio mantenendo per un certo periodo il proprio sussidio di disoccupazione. L'Accre è stato mantenuto ed esteso nonostante le transizioni politiche del paese. Nella sua versione attuale viene concesso anche ai disoccupati

sprovvisi di un indennizzo e permette l'esonero parziale dei contributi sociali per tre anni, secondo condizioni socio-amministrative e età anagrafica.

Il secondo invece, istituito nel 2008, ha come scopo di agevolare le formalità nella creazione, interruzione e cessazione di un'attività professionale individuale a scopo lucrativo. Oltre a consentire la cumulabilità di reddito ai salariati e ai pensionati, l'obiettivo di questo dispositivo è quello di permettere a tutte le persone ai margini del mercato di lavoro di creare la propria attività. Questo regime semplificato conta oggi più di un milione d'iscritti grazie anche ad una larga promozione istituzionale che ha utilizzato come modello la figura stereotipata del *self-made man* americano.

Nella medesima ottica anche la strategia di *marketing* di Uber riprende la retorica presente nei discorsi dei promotori politici del cosiddetto *entreprenauriat populaire* (Abdelonour, 2012). Nei diversi vettori di comunicazione studiati, infatti, c'è un'incitazione forte alla responsabilizzazione individuale e all'autonomia («diventa padrone di te stesso», «la via dell'indipendenza è possibile»). La piattaforma inoltre si rivolge esplicitamente alla popolazione ai margini del mercato del lavoro e alle minoranze etniche, dedicando rispettivamente due sezioni specifiche del suo sito alle «pari opportunità» e all'«uguaglianza dei diritti».

Dal 2016, in collaborazione con i *Pôles emploi* (l'equivalente francese dei centri per l'impiego), la piattaforma lancia l'operazione "70000 *entrepreneurs*": alcuni autobus di Uber percorrono diverse *banlieues* con il fine di promuovere l'attività di autista e proporre corsi di formazione alle persone interessate a ottenere una licenza professionale da VTC.

Vengono resi disponibili su Youtube una serie di video promozionali molto ricercati ognuno dei quali è ambientato in una *banlieue* e ha come protagonista un giovane di origine immigrata. Le immagini di questi quartieri popolari si accompagnano alla voce fuori campo dei protagonisti che raccontano d'aver accumulato diverse esperienze di lavoro precario, e a basso valore aggiunto, fino al momento in cui hanno incontrato Uber. Tutti esprimono soddisfazione per il fatto di essere "liberi" e "indipendenti" e di poter lavorare quando vogliono. Uber gli avrebbe finalmente concesso l'accesso a uno status sociale superiore.

Dietro questa immagine idealizzata di giovani ragazzi finalmente "appagati" da un'attività professionalmente gratificante, la nostra inchiesta mostra un mondo più eterogeneo, composto da individui di varie età, con traiettorie professionali molteplici e assai meno soddisfatti delle proprie condizioni di lavoro.

Se la metà degli intervistati svolgeva in precedenza lavori poco qualificati (vigilante, addetto alle pulizie, cameriere, commesso, facchino in

scooter, receptionist negli alberghi, operaio nel settore dell'edilizia) nei quali si combinano «cattive condizioni di lavoro, *part-time* involontario, orari di lavoro sfasati e frammentati, bassi salari, lavoro interinale e contratti a tempo determinato» (Alonzo e Chardon, 2006 p. 267), un'altra parte svolgeva lavori più stabili e qualificati (fabbro, cuoco, autista di autobus, soccorritore di ambulanza), caratterizzati da una maggiore autonomia e rapporti gerarchici meno rigidi.

Nonostante queste distinzioni tutti gli autisti rifiutano la maggior parte dei vincoli del lavoro salariato e condividono un desiderio di mobilità professionale più difficile da ottenere nelle aziende, in particolare per i meno qualificati, immigrati o figli di immigrati. Un gruppo, infine, anche se minoritario, è composto da ex-lavoratori indipendenti o dirigenti di piccole o medie imprese, dotati di scarse qualifiche ma che hanno sperimentato una mobilità professionale ascendente (imprenditore nell'edilizia, gestore di ristoranti, negoziatore di azioni di borsa, direttore di un'agenzia immobiliare) indebolita dalla chiusura della loro struttura. L'iniziativa di cominciare una nuova attività come indipendenti s'inserisce sia in continuità che in rinnovo con la precedente ma richiede di solito investimenti finanziari inferiori a quelli effettuati in passato.

Per quanto riguarda l'adesione al modello di lavoro proposto da Uber, si riscontra un successo maggiore tra gli autisti più giovani, con minore esperienza professionale, iscritti da poco alla piattaforma e che dispongono di risorse sociali esterne (alloggio gratuito, aiuto finanziario per l'acquisto di un'auto, lavoro salariato del congiunto).

È il caso di Sami 30 anni che ha interrotto il suo percorso scolastico a 16 anni. Egli ha inizialmente integrato l'attività informale del padre, commerciante di prodotti orientali, in seguito ha lavorato per sette anni come operaio nel settore edile. La bassa retribuzione del suo lavoro e la mancanza di prospettive di carriera lo spingono a iscriversi a Uber nel 2014, periodo in cui le tariffe applicate dalla piattaforma erano più vantaggiose di oggi.

La possibilità di scegliere il proprio orario di lavoro e l'assenza apparente di una gerarchia sono gli elementi centrali nella valutazione positiva che egli fa della propria attività professionale:

«Alla fine, di Uber, quello che mi è piaciuto, è che è veramente flessibile. Come lavoro per me va benissimo. In pratica lavori quando vuoi, sei libero! Puoi andare in vacanza quando ti pare, non devi domandare al tuo capo "posso prendermi quel giorno? quell'altro?" Però poi è chiaro: ci sono quelli che preferiscono la sicurezza del lavoro dipendente, il fatto di sapere quanto prendono alla fine del mese e c'è chi preferisce come me prendere dei rischi. È tutto abbastanza incerto, ed è vero può essere pericoloso; ma io preferisco così: non sapere quanto guadagno, in pratica il fatto di sapere che sta a me guadagnare il mio

stipendio. È una sfida. Ci sono quelli che preferiscono lavorare negli uffici, avere la propria busta paga a fine mese, la casetta, la macchinetta, magari vivendo a credito. E poi ci sono quelli che vogliono di più, che vogliono crescere... tutto qui».

Se da un lato Sami critica il lavoro salariato, dall'altro descrive le componenti d'instabilità e di incertezza proprie del lavoro autonomo come degli indicatori della sua ambizione, analogamente a come si comportano i giovani "auto-imprenditori" studiati da Abdelnour, che tendono a sminuire il desiderio di sicurezza e *comfort* e stigmatizzano i lavori di routine, soprattutto in termini di orario di lavoro. Se le rappresentazioni che Sami ha del lavoro indipendente sembrano indicare una certa interiorizzazione del linguaggio con cui sono promosse tutte queste forme di "auto-imprenditorialità", egli stesso nota alcune delle contraddizioni del suo statuto di autista quando gli chiediamo la sua opinione a riguardo delle campagne di comunicazione di Uber:

«In pratica è tutto nel loro interesse. Perché tutti gli slogan sull'indipendenza 'Sei indipendente, guadagni, gestisci il tuo tempo, gestisci tutto' sono veri fino a un certo punto. Insomma se ci pensi, ti dici che per essere un 'indipendente', dipendi troppo da loro».

Colpito finanziariamente dai successivi tagli tariffari stabiliti unilateralmente dalla piattaforma, Sami ha deciso di diventare tassista completando la sua formazione e superando l'esame. Ci spiega di non interessarsi ai sindacati ma riconosce l'importanza delle organizzazioni sindacali dei tassisti nella negoziazione collettiva delle tariffe dei taxi.

Tutti gli *chauffeurs* che invece lavorano da più di un anno, che hanno più di trent'anni, vincoli familiari significativi o che hanno già avuto esperienza nella gestione di un'attività in proprio, associano raramente la figura dell'autista VTC a quella di un lavoratore "padrone" della propria attività. Hassan ha 49 anni ed è sposato con una donna che lavora *part-time* come addetta alle pulizie in una azienda. Tre anni fa ha affrontato una riconversione professionale, dopo una lunga carriera come caposquadra nel settore della meccanica automobilistica, si è iscritto a Uber nella speranza di migliorare la sua situazione economica e trascorrere più tempo con i suoi quattro figli. Le difficoltà finanziarie incontrate da quando è entrato nel "mestiere" lo costringono a lavorare sei giorni su sette a discapito della sua vita familiare. Si è quindi rivolto alle organizzazioni degli *chauffeurs* con le quali partecipa alle mobilitazioni collettive. Nonostante la sua indisponibilità in famiglia e il desiderio di interrompere quest'attività professionale, egli evidenzia il vantaggio di poter organizzare il proprio orario di lavoro come preferisce:

«Non mi interessa lavorare in cambio di niente. Se sono il capo è per fare un sacco di soldi. Se si tratta solo di avere la propria indipendenza... non è il lavoro per me, bisognerà che io trovi un lavoro serio, ecco. Non una roba del genere a 4,50 euro alla corsa. Adesso sono indipendente, scelgo le mie ore. Ma è l'unico vantaggio che abbiamo perché per il resto non c'è niente».

L'attrattività di questo lavoro sembra determinata non tanto dallo statuto giuridico d'indipendente, ma dalla sensazione di poter scegliere i propri orari di lavoro. Questo vantaggio è tuttavia illusorio, la bassa remunerazione, infatti, costringe Hassan a lavorare un numero elevato di ore. Egli non riesce quindi a passare più tempo con la sua famiglia come sperava inizialmente.

La promozione dell'*entreprenauriat populaire*, fondata sul parallelismo tra la figura dei "piccoli indipendenti" e quella degli "imprenditori ricchi", non sembra incontrare l'adesione dei VTC. Generalmente poco dotati in termini di competenze professionali e capitale economico, gli intervistati, sono suscettibili di discriminazioni su base etnica e razziale, ricorrono al lavoro autonomo non tanto con il desiderio di avviare un'impresa, ma più per rassegnazione rispetto la possibilità di trovare un lavoro stabile o prospettive di mobilità sociale nel salariato.

4. Un'autonomia vincolata

Se gli autisti che hanno cominciato a lavorare da poco per Uber si dichiarano relativamente soddisfatti delle condizioni di lavoro e di retribuzione, la maggioranza degli autisti esprime invece un forte malcontento. La ricerca iniziale di maggiore autonomia e di una mobilità sociale ascendente è ben presto ostacolata da diversi fattori: una difficile gestione degli orari e del ritmo di lavoro, una retribuzione incerta e insufficiente, un forte livello d'indebitamento⁶, la mancanza di competenze in contabilità e infine il controllo esercitato indirettamente sul proprio lavoro dal *software* della piattaforma e dalla valutazione incrociata dei clienti. Questa situazione si è aggravata dall'ottobre 2015, in seguito al

⁶ Uber impone agli autisti di utilizzare veicoli di alta gamma non più vecchi di sei anni (questi se nuovi hanno un costo compreso tra i 30.000 e i 50.000 euro).

taglio delle tariffe e all'aumento delle commissioni applicate da Uber⁷, costringendo molti autisti a lavorare un maggior numero di ore e spesso sette giorni la settimana. Nonostante abbiano la sensazione di poter scegliere il proprio orario, gli autisti lavorano solitamente nelle fasce orarie in cui le previsioni di guadagno sono più interessanti. La maggior parte delle corse è richiesta la mattina presto o la sera dopo le 18:00, e questo costringe gli autisti a frazionare l'orario di lavoro o a lavorare 13 ore consecutive per compensare le fasce orarie in cui la clientela è ridotta. Pochi di questi autisti riescono a pianificare con anticipo il proprio orario di lavoro, come avviene per i tassisti per i quali è il «fatturato del tassmetro che costituisce il principale parametro di riferimento in una giornata lavorativa» (Lejeune, 2015).

Sebbene le forme di protezione alle quali hanno diritto siano esigue, la loro esposizione ai cosiddetti rischi “psico-sociali” (Clot, 2010) è molto elevata: affaticamento, aumento di peso e dolori muscolari legati ad una prolungata posizione seduti, stress, incidenti stradali e tensioni coniugali legati alla propria indisponibilità familiare e domestica.

Gli *chauffeurs* meno dotati in termine di capitale economico, professionale e di formazione, insieme a quelli entrati da poco in attività, hanno difficoltà a fornire una stima esatta dei propri introiti mensili al netto degli oneri contributivi e delle spese sostenute (auto, benzina, manutenzione, servizi di contabilità ecc).

Alcuni degli intervistati continuano a ricevere il sussidio di disoccupazione o beneficiano di forme di esenzione parziale dal pagamento dei contributi sociali (per un periodo da uno fino a tre anni), oltre ad aver ricevuto alcune forme di finanziamento come l'Accre, in conformità a requisiti di età e di situazione socio-amministrativa. L'equilibrio finanziario delle loro attività è tuttavia fortemente indebolito quando queste forme di sostegno si esauriscono.

Gli autisti più qualificati, che dimostrano competenze in contabilità o che hanno già avuto esperienze precedenti nella creazione e gestione di un'attività economica, hanno maggiori probabilità di creare società attraverso le quali si attribuiscono lo statuto di “dirigenti-salariati”. Questo non permette loro di beneficiare dei diritti sociali tipici del lavoro dipendente “tradizionale” (disoccupazione, ferie retribuite), ma garantisce

⁷ Le tariffe sono state abbassate del 20% nell'ottobre 2015. La tariffa minima per una corsa è passata da 8 a 5 euro nell'ottobre 2015 e poi a 6 euro nel dicembre 2016. La commissione applicata da Uber è passata dal 20 al 25% nel dicembre 2016 e, secondo gli intervistati, non è stata sufficientemente compensata dal concomitante aumento del 15% del tasso orario/chilometrico.

una migliore copertura in caso d'infornio e malattia o per il cumulo dei contributi a fini pensionistici.

Alcuni di questi lavoratori sviluppano una clientela privata in parallelo alla propria attività sulle piattaforme, il che permette loro di essere economicamente meno dipendenti dalle applicazioni di trasporto. Tuttavia, la maggioranza degli autisti segnala delle grandi difficoltà nella gestione economica e amministrativa della propria attività. È per questo motivo che un numero significativo di questi lavoratori ricorre a strategie economiche di sopravvivenza, spesso non dichiarando il proprio fatturato o non pagando i contributi sociali e fiscali.

Lo studio evidenzia anche l'importanza dell'aiuto familiare o coniugale per lo svolgimento di quest'attività. Quest'aiuto si concretizza in differenti modi: prestito per l'acquisto di un'auto, alloggio con i genitori, reddito da salario del coniuge e infine aiuto nella contabilità.

I margini ridotti di autonomia degli autisti si riflettono anche nell'insieme di sollecitazioni che questi ricevono continuamente da parte della piattaforma, sotto forma di "consigli" standardizzati riguardo a guida, modalità d'interazione con i clienti, abbigliamento. Si assiste a una vera e propria incitazione alla *performance* che avviene tramite la notifica di *e-mail* che indicano il numero di viaggi effettuati, il tempo di connessione sull'applicazione, il fatturato e infine il "tasso di progressione" da una settimana all'altra su ciascuna di queste variabili.

La possibilità di continuare a svolgere la propria attività lavorativa con la piattaforma è condizionata, da un lato, dal "tasso di accettazione delle corse", dall'altro da un sistema di valutazione da 1 a 5 stelle, alimentato dai clienti. Questi sembrano prendere il posto solitamente attribuito ad un superiore gerarchico, come esaminato dagli studi sul "lavoro del consumatore" (Dujarier, 2008). Richiamati all'ordine per via digitale quando la media delle loro valutazioni non è conforme alle attese, gli autisti possono essere sanzionati con una disconnessione temporanea, o definitiva se la media è considerata "insufficiente".

Il margine per contestare le sanzioni è limitato e le interazioni con la piattaforma avvengono attraverso il contatto con un servizio clienti telefonico incaricato di gestire anche i reclami dei passeggeri. Per incoraggiare "il rispetto" delle regole, la piattaforma mette in atto procedure di ludificazione del lavoro: quando un conducente raggiunge la classifica del 5% dei conducenti con la migliore valutazione, può "sbloccare un nuovo status" (sul principio dei livelli raggiunti nei videogiochi) che gli dà diritto a sconti per la manutenzione della sua autovettura. Sulla base di un'indagine condotta in una fabbrica di motori

per macchine agricole, Burawoy ha dimostrato che i giochi «non solo coinvolgono i lavoratori a difendere le regole della produzione da cui deriva l'estrazione di plusvalore, ma anche a occultare le condizioni della sua esistenza, cioè i rapporti di produzione tra capitale e lavoro» (Burawoy, 2011).

La maggior parte degli autisti che abbiamo incontrato si dicono indifferenti alle valutazioni e ai commenti dei clienti, ma l'attaccamento che esibiscono quando mostrano la propria media o la lista dei commenti positivi ricevuti evidenzia la forte attenzione che danno al sistema di valutazione che li mette in competizione con i propri colleghi. Va constatato che l'appartenenza della maggior parte degli autisti alle classi popolari o alle "minoranze etniche" li rende particolarmente soggetti a diversi tipi di discriminazione che possono anche riflettersi nelle valutazioni ricevute dai passeggeri (Rosenblat et al., 2016). Queste valutazioni, incidendo sulla "reputazione digitale" degli autisti, rafforzano un'asimmetria di potere tra i prestatori e gli utilizzatori del servizio. In effetti, molti di questi lavoratori raccontano d'interazioni molto sgradevoli con i clienti in cui hanno avuto la sensazione di essere trattati "come cani" o "come schiavi". I lavoratori di origine immigrata istituiscono un parallelo tra la loro situazione sociale e quella dei loro genitori, che hanno svolto lavori a basso salario, faticosi e usuranti, rilevando che la loro condizione è il risultato di politiche razziste. La presunta politica dell' "integrazione" promossa da Uber è smentita dalle esperienze concrete di lavoro vissute quotidianamente.

5. Forme emergenti di mobilitazione collettiva

L'organizzazione del lavoro e le forme di controllo che a questo si applicano sembrano mettere in discussione l'indipendenza degli autisti e indicare la dissimulazione di un rapporto di lavoro subordinato.

Diverse azioni legali sono state intraprese in Francia, come all'estero, per permettere la riqualificazione giuridica dei contratti dei lavoratori delle piattaforme. Nel novembre 2016, e poi un anno più tardi, la *London Labour Court* ha riconosciuto come lavoratori dipendenti tutti i conducenti del Regno Unito che lavorano per l'applicazione Uber. Nel dicembre 2017, la Corte d'Appello di Parigi ha confermato una sentenza del dicembre 2016 del tribunale del lavoro che ordina la salarizzazione di un ex-autista che forniva servizi sulla piattaforma LeCab. Anche l'Urssaf ha citato in giudizio Uber nel 2016 e ha chiesto la riqualificazione dei conducenti prestatori di servizio come dipendenti e il pagamento dei relativi oneri contributivi (5 milioni di euro). Nel dicembre 2018, nove conducenti iscritti

a un sindacato indipendente hanno presentato domanda collettiva per il riconoscimento dello status di lavoratore dipendente di Uber presso il Tribunale del lavoro di Parigi. Il loro avvocato si è basato sui recenti sviluppi della giurisprudenza in tema d'economia delle piattaforme, relativi a una sentenza della Corte di Cassazione del dicembre 2018 che ha ordinato la riqualificazione di uno dei fattorini che lavorava per Take Eat Easy. Queste forme di azione giuridica non sono fondate solo su preoccupazioni di natura individuale o materiale, ma, come le mobilitazioni collettive, sono portatrici d'istanze di dignità e sembrano rivendicare un riconoscimento della subordinazione effettiva di questi lavoratori e una regolazione giurisprudenziale e legislativa (Denis, 2009). Se la dispersione geografica degli autisti e la messa in concorrenza con i propri colleghi rendono più difficili la costruzione di un'identità professionale o l'organizzazione collettiva, l'osservazione prolungata di due gruppi Facebook ha permesso di identificare forme plurali di solidarietà: condivisione degli indirizzi delle officine o dei recapiti dei contabili per ottenere sconti, rivendita e acquisto di veicoli usati, segnalazione dei controlli di polizia nelle stazioni o negli aeroporti, scambio di consigli su questioni legali e contabili e in casi più rari supporto nella ricerca di una clientela di privati.

In secondo luogo, i social network sono utilizzati come spazi simbolici di rivalsa sui clienti e sulle piattaforme. Condividendo la loro rabbia per le interazioni spiacevoli con i passeggeri o con il servizio clienti di Uber, o denunciando le tariffe e il management della piattaforma, gli autisti trovano in Facebook «uno spazio sociale autonomo per l'affermazione della [propria] dignità» (Scott, 2009, p.215). Pur avendo per la maggior parte lavorato in piccole o medie imprese in cui la presenza dei sindacati era ridotta o inesistente, la metà degli autisti intervistati per questo studio partecipa alle mobilitazioni collettive che vengono organizzate in seguito alla costituzione di alcuni di questi gruppi Facebook.

Questi autisti riconoscono l'importanza dell'azione sindacale, ma criticano apertamente i modelli di organizzazione "tradizionale" che trovano obsoleti. Per sostenere le proprie rivendicazioni si uniscono in associazioni, la costituzione delle quali è in genere anticipata dall'incontro all'interno dei gruppi Facebook. Tre di queste sono state integrate in un secondo momento all'interno di sindacati esistenti (FO, UNSA, CFDT).

Grazie anche a queste forme di organizzazione, mobilitazioni collettive di grande portata, mobilitazioni collettive di grande portata si sono verificate in risposta ai tagli tariffari e all'aumento delle commissioni applicate da Uber hanno portato a mobilitazioni collettive di grande portata. Il forte potere di disturbo dei VTC, che, risiede come per gli altri lavoratori del trasporto (tassisti, autotrasportatori, autisti di autobus e treni, agricoltori), nella capacità di bloccare le infrastrutture (Lejeune, 2015) si è

dimostrato una potente leva per spronare lo Stato a far progredire il quadro normativo che inquadra la professione.

Impegnati a difendere la loro professione in un quadro caratterizzato da una riduzione dei prezzi e dall'aumento del numero di conducenti non professionisti sul mercato, i VTC mobilitati hanno ottenuto il rafforzamento delle barriere all'ingresso nella "professione" attraverso un esame (gennaio 2015), la creazione di un modulo di esame comune a quello dei taxi (gennaio 2017), e il diritto di fare sciopero e di sindacarsi (agosto 2018). Non riuscendo a imporre una contrattazione collettiva alla piattaforma ora gli autisti chiedono allo Stato di imporre una tariffa oraria minima e un tetto al numero di licenze, come è avvenuto a New York. Dopo un periodo iniziale caratterizzato dalla liberalizzazione del trasporto passeggeri e dalla coesistenza sul mercato di professionisti e non professionisti, le mobilitazioni hanno portato ad una regolamentazione più stretta della professione degli autisti VTC, ormai molto simile a quella degli autisti di taxi.

6. Conclusioni

Come abbiamo visto l'economia *on demand* è una forma di economia dell'offerta e della domanda di servizi, regolata da un mercato e mediata da una piattaforma digitale. Ricorrendo a una forza lavoro giuridicamente indipendente, flessibile e sprovvista delle forme di protezione sociale generalmente associate al salariato, Uber, sfrutta a suo vantaggio le cosiddette "zone grigie del lavoro" (Supiot, 2000) con il fine di ridurre i propri costi e rischi.

Continuamente incitati alla performance da una gestione manageriale algoritmica e da processi di "ludificazione" del lavoro, gli autisti di Uber, sono inoltre sottomessi a una valutazione costante delle loro prestazioni da parte dei clienti. Questo elemento rafforza la subalternità dei lavoratori agli utilizzatori della piattaforma, e può produrre la messa in competizione con gli altri lavoratori.

L'età, le precedenti esperienze lavorative, le competenze in gestione e contabilità di un'attività economica, e infine la disponibilità di supporti che dipendono dall'aiuto familiare possono contribuire a produrre rapporti al lavoro differenti.

Se le risorse di alcuni autisti rendono sostenibile l'iniziativa economica intrapresa con l'iscrizione a Uber, la fragilità sociale di altri può condannarne le prospettive di carriera in questo settore professionale. Queste difficoltà producono, nonostante tutto, molteplici forme di

solidarietà che in alcuni casi sfociano in forme di organizzazione e di mobilitazione collettiva.

In conclusione la “liberazione” che Uber propone dal lavoro subordinato somiglia più a un asservimento totale alle regole di un mercato modellato sulle trasformazioni sociali che la diffusione delle nuove tecnologie di comunicazione ha imposto.

Il lavoro come autista per conto di Uber comporta un’esposizione importante a rischi economici e sociali e dei margini di autonomia molto ridotti. La via per immaginare una liberazione del/nel lavoro indipendente va invece costruita cercando di coniugare insieme il giusto desiderio di autonomia di questi lavoratori con l’esigenza altrettanto importante di emancipazione.

Riferimenti Bibliografici

- Abdelnour S. (2012). « L’auto-entrepreneur aux marges du salariat. De la genèse aux usages d’un régime dérogatoire de travail indépendant », thèse de doctorat de sociologie, Paris : EHESS.
- Abdelnour S., Lambert A. (2014). « L’entreprise de soi », un nouveau mode de gestion politique des classes populaires : Analyse croisée de l’accession à la propriété et de l’auto-emploi (1977-2012). *Genèses*, 95(2), 27-48. doi:10.3917/gen.095.0027.
- Abdelnour S., Bernard S. (2018). Vers un capitalisme de plateforme? Mobiliser le travail, contourner les régulations. *La Nouvelle Revue du Travail* n°13 testo disponibile al sito: <http://journals.openedition.org/nrt/3797> 28/11/2018.
- Alonzo P., Chardon O. (2006). Quelle carrière professionnelle pour les salariés non qualifiés ? *Insee - Données sociales - La société française*. testo disponibile al sito: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/1371963?sommaire=1372045> 12/11/2018.
- Armano E., Murgia A., Teli M., a cura di (2017) *Platform Capitalism e confini del lavoro negli spazi digitali*, Milano: Mimesis.
- Baronian L. (2019). Digital platform and the nature of the firm, testo in pubblicazione in *Journal of economic issues*, Abingdon: Taylor & Francis.
- Bataille P. (1997). *Le racisme au travail*. Paris: La Découverte.
- Bauwens M., Kostakis V. (2014). *Network society and future scenarios for a collaborative economy*. London: Palgrave Macmillian.
- Bayardin V., Herviant J., Jabet D., Martinez C., Chemineau D., Glachant E., Guérin D. (2017). « En Île-de-France, la pauvreté s’est intensifiée dans les territoires déjà les plus exposés », *Insee Analyses*

- Ile-de-France n°76. testo disponibile al sito: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3291402> 24/07/2018.
- Benkler Y. (2004). Sharing Nicely: On Shareable Goods and the Emergence of Sharing as a Modality of Economic Production. *The Yale Law Journal* 114, n 2: 273-358 DOI: 10.2307/4135731.
- Benkler Y. (2006). *The wealth of networks: How social production transforms markets and freedom*. New Heaven: Yale University Press.
- Bologna S. (2018). *The rise of the european self-employed workforce*, Milano: Mimesis International.
- Bonici C. (2017). Les chauffeurs Uber, canuts du xxi^e siècle ?. *RECMA*, 346(4), 87-99. doi:10.7202/1041724ar.
- Bonnetête F., Nicolas Bignon N. (2017). Les créations d'entreprises en 2016. La plus forte hausse depuis six ans, portée par les transports. *Insee Première* n°1631. testo disponibile al sito: <https://www.insee.fr/fr/statistiques/2562977> 13/10/2018
- Botsman R., Rogers, R. (2011). *What's mine is yours: how collaborative consumption is changing the way we live*. New york: Harper Collins.
- Burawoy M. (2011). La domination est-elle si profonde ? Au-delà de Bourdieu et de Gramsci. *Actuel Marx*, 50(2), 166-190. doi:10.3917/amx.050.0166.
- Calo R., & Rosenblat A. (2017). The Taking Economy: Uber, Information, and Power. *Columbia Law Review*, 117(6), 1623-1690. Testo disponibile al sito : <http://www.jstor.org/stable/44392959>
- Calvier C., Aurélie Casarotti A.(2018). L'implantation des services à la population en Île-de-France : Une forte progression portée par les micro-entrepreneurs et les commerces de proximité. *Insee Analyses Ile-de-France* n° 87. Testo disponibile al sito : <https://www.insee.fr/fr/statistiques/3614432> 14/11/2018
- Cardon D., Casilli A. (2015). *Qu'est-ce que le digital labour?* Paris: Ina France.
- Castel R. (1995). *Les métamorphoses de la question sociale. Une chronique du salariat*. Paris: Fayard.
- Castels R. (2007) *La discrimination négative Citoyens ou indigènes?* Paris: Seuil.
- Cazal D., Dietrich, A. & Weppe, X. (2016). Le crowdsourcing au prisme du travail et de l'emploi : entre innovation et régression. *RIMHE : Revue Interdisciplinaire Management, Homme & Entreprise*, 23(4), 68-86. doi:10.3917/rimhe.023.0068.
- Cheal D. (1988). *The gift economy*. London: Routledge.
- Christensen C. (1997). *The innovator's dilemma: when new technologies cause great firms to fail*. Boston: Harvard Business Review Press.

- Cingolani P. (2005), *La Précarité*, Paris, PUF.
- Clot Y. (2010). *Le travail à coeur. Pour en finir avec les risques psychosociaux*. Paris: La Découverte, coll. « Cahiers libres ». EAN : 9782707164834.
- Coase R. H. (1937). The nature of the firm. *Economica*, 4 (16), p. 386-405.
- Denis J.-M. (2009). Dans le nettoyage, c'est le chantier qui part en grève ! in Bérout et al. (dir.) *Quand le travail se précarise, quelles résistances collectives ?* Paris: La Dispute.
- Dubois V. (2007). État social actif et contrôle des chômeurs : un tournant rigoriste entre tendances européennes et logiques nationales. *Politique européenne*, 21(1), 73-95. doi:10.3917/poeu.021.0073.
- Dujarier M.-A. (2008). *Le travail du consommateur De McDo à eBay : comment nous coproduisons ce que nous achetons*. Paris: La Découverte.
- Foucault M. (1994). *Dits et écrits (Vol. I)*. Paris: Gallimard.
- Foucault, M. (2004). *Naissance de la biopolitique cours au college de france, 1978-1979*, Paris: Seuil
- Fuchs C. (2014), *Digital Labour and Karl Marx*. New York: Routledge.
- Gomes B. (2018). La plateforme numérique comme nouveau mode d'exploitation de la force de travail. *Actuel Marx*, 2018/1 (n° 63). DOI : 10.3917/amx.063.0086. Testo disponible al sito : <https://www.cairn.info/revue-actuel-marx-2018-1-page-86.htm>
- Lejeune G. (2015). La fin des taxis ?. *La Vie des idées*. ISSN : 2105-3030. Testo disponible al sito : <http://www.laviedesidees.fr/La-fin-des-taxis.html> 28/12/2018
- Oblet T., (2005) *Gouverner la ville*. Paris: Puf.
- Paugam S. (2000). *Le Salarié de la précarité. Les nouvelles formes de l'intégration professionnelle*. Paris: PUF.
- Pollman E., Barry J.M. (2017). Regulatory Entrepreneurship, 90 *S. Cal. L. Rev.* 383, 392. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.2741987>
- Rosenblat A., Levy K. EC, Barocas S., Hwang T. (2016). Discriminating Tastes : Uber's Customer Ratings as Vehicles for Workplace Discrimination. *The Internet, Policy & Politics Conferences*, Oxford Internet Institute, University of Oxford, Testo disponible al sito: <http://blogs.oii.ox.ac.uk/ipp-conference/2016/programme-2016/track-c-markets-and-labour/online-gig-economy/alex-rosenblat-karen-levy-solon-barocas.html> 28/11/2018
- Rosenblat A. (2018). *Uberland : How Algorithms Are Rewriting the Rules of Work*. Oakland:University of California Press.
- Rifkin J. (2011). *The third industrial revolution: how lateral power is transforming energy, the economy, and the world*. London: Macmillan.

- Rochet J. C., & Tirole, J. (2006). Two-sided markets: a progress report. *The RAND journal of economics*, 37(3), 645-667.
- Scholtz T. (2017). *Uberworked and underpaid: How workers are disrupting the digital economy*. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons.
- Scholtz T. (2016). *Platform Cooperativism, Challenging the Corporate Sharing Economy*, New York: Rosa Luxembourg Stiftung. Testo disponibile al sito: <http://www.rosalux-nyc.org/platform-cooperativism-2/> 28/12/2018
- Scholtz T. (2017). *Uberworked and underpaid: How workers are disrupting the digital economy*. Hoboken, New Jersey: John Wiley & Sons.
- Schor J. (2017). Does the sharing economy increase inequality within the eighty percent?: findings from a qualitative study of platform providers, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, vol. 10, n° 2, 263–279.
- Schor J., Attwood-Charles W., Cansoy M., Ladegaard I., Wengronowitz R. (2017). « Dependence and precarity in the platform economy », Working paper, Boston College.
- Scott J. (2008). *La domination et les arts de la résistance, Fragments du discours subalterne*. Paris: Amsterdam.
- Siblot, Y., Cartier, M., Coutant, I., Masclet, O., & Renahy, N. (2015). *Sociologie des classes populaires contemporaines*. Paris: Armand Colin.
- Smicek, N. (2016). *Platform capitalism*. Cambridge: Polity Press.
- Stallman, R. M. (2015). *Free Software, Free Society: Selected Essays of Richard M. Stallman*, Boston: Massachusetts.
- Stahel W. R., (1986). The Functional Economy: Cultural and Organizational Change. *Science & Public Policy*, 13(4).
- Supiot, Alain (2000). Les nouveaux visages de la subordination. *Droit Social*, février, n°2, p. 131-145.
- Tirole J., Wasmer E., (2015). La concurrence peut servir la gauche., *Liberation* 8 giugno 2015. Testo disponibile al sito: https://www.liberation.fr/futurs/2015/06/08/la-concurrence-peut-servir-la-gauche_1325469 28/12/2018
- Tirole J. (2018). *Économie du bien commun*. Paris: Puf.
- Terranova T. (2000). Free Labor. Producing Culture for the Digital Economy, *Social Text*, Vol. 18, n. 2, pp. 33-58.
- Williamson, O. E. (1996). *The mechanisms of governance*, New York: Oxford University Press.

Rapporti di ricerca

Montel O., (2017) L'économie des plateformes: enjeux pour la croissance, le travail, l'emploi et les politiques publiques, Document d'études direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques n 213. Testo disponibile al sito: <https://dares.travail-emploi.gouv.fr/dares-etudes-et-statistiques/etudes-et-syntheses/document-d-etudes/article/l-economie-des-plateformes> 28/12/2018

Vercellone C., Brancaccio F., Giuliani A., Puletti F., Rocchi G., Vattimo P., Data-driven disruptive common-based models, Report Decode Project. Testo disponibile al sito: <https://decodeproject.eu/file/384/download> 14/12/2018

