Gianmarco Peterlongo

IMBRIGLIAMENTO E RIFEUDALIZZAZIONE DEL LAVORO NELLA GIG-ECONOMY

Una ricerca sul caporalato digitale tra Italia e Argentina

Abstract:

The contribution shows how the platform economy is today an infrastructure for migrant labour and for a pool of potential workers predatorily included in a labour market free from the formal constraints of employment. The inclusion of this mass of labour takes place under the sign of the adverse incorporation, highlighted empirically from two different case studies: Uber drivers in Argentina and delivery riders in Italy. In the same (formal and informal) rules of engagement of the gig-economy, therefore, a dynamic of labour entrapment emerges, to the point of determining a sort of parallel labour market characterised by the indeterminacy of employment, in which both the vulnerabilities of individuals and the flows of global migrations characterising this labour force are brought to the fore. In both case studies, the fieldwork has uncovered forms of digital caporalato and exploitation that predominantly affect the migrant component of the workforce, and which empirically delineate what several authors have termed a process of refeudalisation of labour.

Keywords:

Gig-economy; Digital "caporalato"; Migrant Labour; Refeudalisation.

1. *Introduzione*

Il modello organizzativo delle piattaforme ha consentito in breve tempo la colonizzazione di diversi ambiti della vita sociale. Da un lato, la «piattaformizzazione» delle infrastrutture (Plantin et al. 2016) ha permesso una profonda penetrazione delle logiche e delle pratiche proprie del mercato in ambiti prima considerati di pubblico interesse (Crawford 2021). D'altra parte, l'«infrastrutturazione» delle piattaforme (Plantin et al. 2016) ha portato ad una formidabile espansione delle

piattaforme digitali private, trasformandole in dispositivi indispensabili nella vita sociale (Marrone e Peterlongo 2020). La nostra quotidianità risulta oggi colonizzata in maniera più o meno tangibile da questo tipo di strumenti sociotecnici che sfruttano le potenzialità di rete delle tecnologie digitali e che estraggono dati sui comportamenti al fine di ottenere surplus economico (Cingolani 2021). Le piattaforme si presentano come infrastrutture della vita sociale in molteplici sensi, nella maggior parte dei casi presentandosi come agenti di una ri-organizzazione di mondi socioeconomici già esistenti nel nome di una intermediazione *smart* che apporti più efficienza. Una delle sfere che molte delle cosiddette piattaforme *lean* hanno occupato (quelle di intermediazione di lavoro come nel caso delle consegne, dei taxi o del lavoro domestico) è quella della riproduzione sociale degli spazi urbani che in gran parte del pianeta, specialmente in alcuni settori, è tipicamente animata dalle economie informali[1]. In tal senso, questo processo di colonizzazione e di specializzazione flessibile segue nel capitalismo un percorso storico di invasione della vita sociale da parte delle forze di mercato che può essere definito come un processo di graduale *land-grabbing*, secondo la celebre metafora di Rosa Luxembourg che andava ben oltre il mero significato letterale del termine (Streeck 2012). In questa espansione il capitalismo intercetta processi e fenomeni sociali che – per quanto spesso possano esserne il prodotto o una più o meno diretta conseguenza – risultano autonomi nel loro funzionamento, come nel caso delle migrazioni e delle economie informali. In entrambi questi casi, il lavoro di piattaforma costituisce un terreno privilegiato per osservare come il mercato tenti di sussumere mondi sociali finora esterni ad esso. Tale processo, che in generale viene definito di «cattura» proprio per la natura predatoria dei processi estrattivi – o anche di «traduzione» dei diversi mondi della vita «nelle categorie del pensiero illuministico proprie della logica del capitale» (Chakrabarty 2004, p. 103) –, avviene nelle piattaforme all'insegna di una peculiare inclusione differenziale e avversa del lavoro, specie se non-bianco e non-autoctono. L'inclusione ha i caratteri dell'imbrigliamento poiché cristallizza le diseguaglianze

1 A tal proposito, Huws (2014, p. 126) sottolinea come le piattaforme *lean* operino proprio sfumando e sovrapponendo il lavoro dentro e fuori dai rapporti capitalistici di produzione, quando ad esempio intercettano forme di lavoro informale, domestico e di cura. Quanto si intende qui non è che le economie informali siano mai state completamente esterne ai processi di accumulazione, ma che le piattaforme consentano nuovi strumenti di valorizzazione economica e rendita finanziaria in attività prima condotte nell'informalità urbana.

e le inscrive in un paradossale meccanismo di «controllo del diritto di rottura unilaterale del rapporto di lavoro» (Moulier Boutang 2002, p. 423), per cui, ad esempio, un lavoratore migrante vede il proprio impiego vincolato al permesso di soggiorno. Nella *gig-economy* l'imbrigliamento del lavoro è inscritto nell'architettura stessa della piattaforma, dal momento in cui – soprattutto nelle piattaforme dove vige un sistema libero di accesso alla flotta attiva (*free login*) come Uber – il/la lavoratore/trice è contemporaneamente indispensabile e superfluo al processo lavorativo, cioè è solo potenzialmente impiegato; è libero nell'accesso all'impiego, ma fortemente vincolato al metabolismo degli algoritmi che regolano la sua performance. Tuttavia, occorre evitare di cedere a visioni vittimizzanti sul lavoro di piattaforma, ovvero che escludono a priori la possibilità di esercitare *agency* anche attraverso le stesse infrastrutture che coordinano l'imbrigliamento. Per quanto costituisca un mercato del lavoro estremamente *downgraded* (cioè privo di tutele, quanto di garanzie della sicurezza dell'impiego, cfr. Sassen 1994)[2], lo spazio sociale occupato dalle piattaforme è (ancora) anche uno spazio informale di pratiche sommerse e industriose attraverso cui lavoratori e lavoratrici tentano di aggirare le maglie del proprio stesso imbrigliamento. In altre parole, l'informalità si rivela anche nella sua forma costituente (Gago 2014) laddove diventa un terreno fertile per la sperimentazione di pratiche di rimaneggiamento e resistenza contro il disciplinamento algoritmico (Peterlongo, forthcoming). In questo contributo, però, ci soffermeremo in particolare sulle condizioni avverse dell'imbrigliamento della manodopera migrante nella *gig-economy* che delineano quella che diversi studiosi hanno definito un'era di *rifeudalizzazione* del lavoro e dei rapporti sociali tra le classi (Arvidsson 2020; Neckel 2020; Supiot 2013). Il caso più emblematico in tal senso è senza dubbio la dirompente ricomparsa nell'economia digitale di forme di organizzazione del lavoro – come il cottimo e il caporalato – che erano tradizionalmente considerate tipiche di una fase obsoleta del capitalismo.

2 In questa sede ci soffermiamo sulla natura delle condizioni di lavoro (*downgraded labor*), invece che sulla natura del contenuto del lavoro, al fine di evitare alcune retoriche molto in voga sulle professioni *low-skilled*, le quali molto spesso promuovono una lettura gerarchizzata delle professioni basate su delle arbitrarie definizioni di "bassa/alta qualificazione" che spesso concorrono a cristallizzare alcune diseguaglianze sociali (ad esempio rispetto al fatto che il lavoro di cura o quello manuale sarebbero per definizione ascrivibili a categorie di professioni *low-skilled*).

2. *Incorporazione avversa e lavoro migrante*

Basta abitare una delle tante metropoli del pianeta dove siano presenti piattaforme on-demand per rendersi conto di come il mondo delle *digital labour platforms* sia diventato in breve tempo una «roccaforte» del lavoro migrante (Altenried 2021). Molte analisi, sia tra quelle focalizzare sul mondo del *crowdwork* digitale sia quelle inerenti alle piattaforme di servizi urbani *place-based*, hanno già evidenziato come i mercati del lavoro offerti dalle piattaforme siano divenuti un terreno privilegiato per la manodopera migrante, se non proprio un'infrastruttura della mobilità stessa nelle migrazioni, che replica e cristallizza spesso le vecchie traiettorie e disparità coloniali (Casilli 2017). Come suggeriscono Van Doorn e Vijay (2021), infatti, è sempre più chiaro che la disponibilità di bacini di lavoro migrante costituiscono una risorsa importante per la crescita delle piattaforme, altrettanto che gli investimenti finanziari e gli ambienti regolativi permissivi. Nelle ricerche sul lavoro domestico e sul *food-delivery* in Europa (Altenried 2021; Altenried, Bojadživev, e Wallis 2021; van Doorn 2022) o in quelle sul *ride-hailing* in Cina (Zhao 2019) e negli Stati Uniti (Cottom 2020; Ge et al. 2016), così come in tante altre che spaziano dall'India (Athique e Parthasarathi 2020) all'America Latina (Abílio 2017; Cordero e Salazar Daza 2020), molti studiosi e studiose riconoscono che «il movimento di persone all'interno e all'esterno delle frontiere in cerca di lavoro e di un futuro migliore [costituisce] una condizione cruciale per garantire l'esistenza delle economie urbane di piattaforma» (van Doorn e Vijay 2021, p. 2). La ragione per cui molti migranti si 'iscrivono' alle piattaforme digitali risiede certamente nella semplicità di accesso all'impiego di fronte alla strutturale difficoltà di entrare nel mercato formale delle occupazioni, ma anche, e probabilmente soprattutto, nelle condizioni avverse di inclusione della forza lavoro. In altre parole, stando a quanto emerge dall'analisi empirica che segue, le stesse regole di ingaggio della *gig-economy* offrono una «corsa al ribasso»[3] che si rivela scritta appositamente per includere la componente migrante della forza lavoro nella propria economia politica e che rivela un nuovo modello di salariato imbrigliato (Moulier Boutang 2002). Ciò non solo emerge in maniera indiretta dall'osservazione delle condizioni di lavoro, ma anche esplicitamente dalle stesse parole di manager delle piattaforme che – come vedremo – mirano coscientemente a costruire un

3 Da un articolo del New York Times di Anand Giridharadas, «*Is Technology Fostering a Race to the Bottom*?» (1° giugno 2012). https://www.nytimes.com/2012/06/02/us/02iht-currents02.html (Consultato il 12/11/2022).

mercato del lavoro di serie B al fine di garantire la disponibilità di una manodopera soggetta all'imbrigliamento e, quindi, il costante accesso a una massa di lavoratori potenziali da attivare al bisogno.

Tutto ciò rientra chiaramente nella banale strategia aziendale di ridurre al minimo i costi del lavoro, attraverso la garanzia di una sorta di disponibilità flessibile al sottoimpiego. La condizione di insicurezza dell'impiego e di ricatto della disoccupazione non è, tuttavia, una conseguenza peculiare dell'era delle piattaforme, ma è piuttosto il risultato di un lungo processo storico e politico di definitiva archiviazione del modello della società salariale, nel Nord globale, e di informalizzazione[4] delle economie e del lavoro, più in generale (Breman e van der Linden 2014). A tal proposito può essere utile riprendere in mano le tre tendenze che Robert Castel (1997, 2011) individuava come caratteristiche salienti della fine della società salariale e di cui suggeriva di indagarne l'evoluzione in futuro: destabilizzazione di chi è stabile; insediamento della precarietà; ricomparsa di una popolazione in sovrannumero. Le piattaforme della *gig-economy* offrono argomentazioni convincenti per tutte e tre le tendenze, che molti studiosi e studiose vedono come sintomo di un'*informalizzazione* globale dell'economia capitalista che sembra invertire le canoniche traiettorie dello sviluppo – con un'eterogeneità dei mondi economici che vede sempre più i Nord assomigliare ai Sud, piuttosto che viceversa (Breman e van Der Linden 2014; Routh e Borghi 2016). Tuttavia, è soprattutto nella ricomparsa di un surplus di popolazione lavorativa che vive condizioni di instabilità e ricatto nei mercati del lavoro che occorre rintracciare l'imbrigliamento del lavoro migrante nel capitalismo digitale. Senza dubbio, le piattaforme si sono insediate in quel processo di cronicizzazione della precarietà e dell'incertezza e inscritte in percorsi professionali di individui già abituati a vivere alla giornata, soprattutto se si considerano i paesi dove il regime del lavoro precario, informale e intermittente costituisce la norma e quello standard un'eccezione (Neilson e Rossiter 2018). Tuttavia, qui si vuole soprattutto sottolineare l'incremento e la ricomparsa di «una popolazione che potremmo definire in sovrannumero» (Castel 1997, p. 55) che nel tempo si è stabilizzata e che oggi viene incorporata nei mercati del lavoro nella *gig-economy*. La differenza con quanto avveniva vent'anni fa e che Castel aveva rilevato,

4 Con *informalizzazione* non si intende un concetto che indichi una frontiera (formale-informale) o una metamorfosi fisica a partire da un precedente stadio di formalità, ma un processo che vede una crescente rilevanza della dimensione informale (e dell'intreccio formale-informale) nelle forme di accumulazione del capitale. Per una prospettiva simile sul concetto di informalità si veda il volume di Routh e Borghi (2016).

è che se allora questa popolazione era composta da individui incapaci di inserirsi nei mercati del lavoro – disoccupati di lunga durata e beneficiari di politiche assistenziali, principalmente – oggi invece – anche a fronte del definitivo sgretolamento delle forme di *welfare* – la popolazione in sovrannumero viene reintrodotta nei circuiti produttivi, ma seguendo una peculiare forma di *incorporazione avversa* – spesso sotto forma di un esercito di lavoro «potenziale», più che di riserva (Mezzadra 2021). Ciò quindi ci porta nella direzione che era stata già suggerita dallo stesso Castel (1997) di dover riformulare i termini con cui viene in genere distinta in maniera duale la contrapposizione tra gli *in* e gli *out* nella società post-salariale.

Ad esempio, l'idea di «incorporazione avversa» nasce nel campo degli studi sull'esclusione sociale e offre una lente diametralmente opposta alle concezioni residualiste sulla povertà, per sottolineare soprattutto che i fenomeni di marginalizzazione sociale sono il prodotto delle relazioni di potere e non solo la conseguenza di caratteristiche socioeconomiche e identitarie più o meno ascritte (Hickey et al. 2007; Phillips 2011; Wood 2000). Tale scuola di pensiero, in poche parole, mette sotto accusa gli approcci che hanno teso a sostituire il concetto di sfruttamento con quello di esclusione sociale per spiegare le cause della povertà – di fatto talvolta legittimando indirettamente l'espansione del mercato e la finanziarizzazione come soluzioni alla stessa (Hickey et al. 2007). Quindi, come riassume Phillips (2011, p. 390):

> Il concetto di *incorporazione avversa*, invece, ci consente di focalizzare l'attenzione non su una condizione di esclusione socioeconomica, ma piuttosto sui termini in base ai quali differenti gruppi sociali sono inclusi e incorporati nell'attività economica globale.

Lo stesso Phillips ha sottolineato come questo concetto calzi molto bene la condizione dei lavoratori informali e dei migranti i quali, piuttosto che essere esclusi dai processi economici, vengono inclusi nei processi di accumulazione lungo le catene globali del valore attraverso vecchi e nuovi strumenti disciplinari e apparati di estrazione di valore. Chi ha analizzato i processi di «inclusione differenziale» della forza lavoro migrante lo ha fatto guardando in particolare al lavoro nei campi di detenzione o alla mobilità geografica di alcuni flussi di manodopera, non solo a livello transnazionale ma anche all'interno di un medesimo territorio, ad esempio lungo l'asse urbano/rurale (Mezzadra e Neilson 2013). Tali condizioni differenziali e avverse dell'inclusione del lavoro migrante, però, sono presenti in molte porzioni dell'economia informale e, oggi, sono inscritte anche nel capitalismo delle piattaforme. Di comune hanno che si tratta di forme d'im-

piego che non offrono prospettive di risparmio e che condannano spesso i lavoratori a vivere alla giornata, cioè a gestire la propria vulnerabilità ricorrendo a investimenti e tattiche a breve termine che soddisfino bisogni pratici e immediati, invece di puntare su strategie più ampie che supportino necessità proiettate sul medio-lungo termine (Wood 2000). Come evidenziano molte biografie professionali dei soggetti, nell'incorporazione avversa – che a sua volta produce imbrigliamento – dei lavoratori di piattaforma all'economia del lavoro l'informalità e l'insicurezza dell'impiego «attuano e rinforzano i limiti delle prospettive dei lavoratori verso la sicurezza e l'investimento a lungo termine e perpetuano la loro vulnerabilità» (Phillips 2011, p. 391). Altri autori, con una prospettiva simile, vedono oggi la centralità delle tecnologie algoritmiche nel consentire ed offuscare questi processi di *predatory inclusion* dei lavoratori nella *gig-economy*, ossia di forme di inclusione per esclusione che riguardano, come nel caso di ricerca, soprattutto le popolazioni di lavoratori migranti (Cottom 2020)[5].

3. *Rifeudalizzazione del lavoro*

Una volta introdotto il ruolo delle piattaforme nel governare i flussi di mobilità del lavoro, è possibile addentrarsi nella materialità di queste condizioni avverse di inclusione. Nel capitalismo delle piattaforme assistiamo anzitutto al riflesso di un macro-processo di trasformazione sociale, la «rifeudalizzazione», che risulta paradossale in quanto «porta a modelli sociali premoderni come risultato della modernizzazione» (Neckel 2020, p. 473). Si tratta di una metamorfosi sociale che sta caratterizzando le società capitaliste molteplici aspetti, dalla concentrazione oligopolistica delle ricchezze alla crescita delle diseguaglianze, dalla ristrutturazione del *welfare* nel Nord globale alla ristrutturazione dei processi economici dominati da logiche speculativo-finanziarie, fino alla riaffermazione di nuove e vecchie forme di lavoro forzato lungo le catene del valore (Bodei 2019; Moulier Boutang 2002; Neckel 2020; Volscho e Kelly 2012). Tale processo incide profondamente sull'intera sfera del lavoro, in cui si osserva, in primis, una rifeudalizzazione del rapporto

5 Che si parli di inclusione differenziale, predatoria o di *adverse incorporation* del lavoro migrante, il risultato di questa complessa combinazione di processi di inclusione ed esclusione ha come obiettivo, rilevato dagli autori, di tendere a produrre un *disempowerment* della forza lavoro, ma produce anche una serie di tensioni tra il movimento dei flussi migratori e gli apparati rivolti a governarli (Cottom 2020; Hickey et al. 2007; Mezzadra e Neilson 2013; Phillips 2011).

pubblico-privato e dei diritti dei lavoratori, come argomenta Alain Supiot (2013). Le piattaforme della *gig-economy*, oggi, riflettono questo processo di rifeudalizzazione per almeno due ragioni. Da un lato, l'egemonia del *platform business model* rivela una (ri)feudalizzazione del capitalismo stesso, nel senso che i processi di accumulazione e le operazioni del capitale si rivolgono in modo sempre più privilegiato verso mercati speculativi, estrattivi e non direttamente produttivi. Riprendendo infatti Arrighi (1994), la rifeudalizzazione è un sintomo della crisi di ogni ciclo di accumulazione capitalistica, come è accaduto durante il tardo Medioevo in molte parti d'Italia «quando il capitale si è ritirato dalla rischiosa attività di mercato per essere investito invece in proprietà terriere o altri beni sicuri» (Arvidsson, 2020, 50). Oggi vediamo alcuni mercati dominati da imprese globali gestite da una manciata di dipendenti, che si dedicano più a operazioni di lobbying e di investimento finanziario, più che ad attività prettamente produttive – si pensi al clamoroso caso degli *Uber Files* emerso nel 2022[6]. Dall'altro, come approfondiremo nell'analisi empirica, le piattaforme favoriscono una rifeudalizzazione delle condizioni di lavoro, poiché vecchie espressioni di lavoro feudale vengono reintrodotte nell'organizzazione digitale del lavoro – prima tra tutte, il cottimo (Supiot 2020) –, ma anche la porosità a meccanismi informali – come il caporalato digitale – che si sviluppano dietro le quinte della *gig-economy* (Arvidsson 2020)[7].

6 Con *Uber Files* si intende un imponente *leak* (fuga di notizie) di migliaia di documenti protetti di Uber fatta trapelare da un ex-dipendente a una manciata di testate giornalistiche internazionali. Il contenuto di tale database riguarda l'attività di Uber in decine di paesi e mostra il volto oscuro dell'ascesa delle TNCs (*Transport Network Companies*) di piattaforma, con l'azienda intenta a coprire azioni di lobbying, corruzione e interferenza negli affari pubblici delle amministrazioni al fine di garantire il proprio successo (Quondamatteo 2022).

7 L'idea di *rifeudalizzazione* così come intesa dagli autori che la impiegano, tuttavia, deve considerarsi anzitutto come un modo di allontanarsi dalla trappola di una concezione lineare della storia e della traiettoria dei processi socioeconomici evidenziandone le contraddizioni, non come un ritorno meccanico a dei pattern premoderni, che eppure sembra riaffiorare nella *gig-economy,* o come un paragone aritmetico con l'Europa feudale. Al centro dell'idea di rifeudalizzazione c'è una modernità paradossale in cui l'accelerazione globale di alcuni processi sociali (ad esempio, la digitalizzazione o il capitalismo delle piattaforme) ha corrisposto con un'accelerazione dell'intensità dello sfruttamento del lavoro e della natura lungo le catene globali del valore – con esiti scioccanti, più che paradossali se si considera che ci sono più schiavi e lavoratori forzati oggi che in qualunque altro secolo della storia umana (Neckel 2020).

È proprio addentrandosi nella materialità e quotidianità del lavoro di rider e conducenti delle piattaforme che emerge un fenomeno, il cosiddetto «caporalato digitale», particolarmente illuminante per illustrare empiricamente la rifeudalizzazione in atto. Con l'espressione caporalato si intende generalmente un'interposizione parassitaria tra domanda e offerta di lavoro ai fini dello sfruttamento, particolarmente diffusa in taluni settori produttivi, come l'agricoltura e l'edilizia (Perrotta 2015). Nel caso delle piattaforme, come approfondito nei seguenti paragrafi, si ripropongono meccanismi simili che riguardano soprattutto la componente migrante. Seguendo il lavoro di alcuni giuslavoristi in Italia (Merlo 2020; Sartori 2022) e il Codice Penale in materia (art. 603-*bis* c.p.), è possibile definire il caporalato digitale come «un'attività organizzata di intermediazione» che avviene tramite, mediante o all'esterno della piattaforma digitale, caratterizzata da condizioni di «sfruttamento» e approfittando dello «stato di bisogno» dei lavoratori.

4. *Caporalato digitale e altre forme di intermediazione parassitaria del lavoro*

Di seguito osserviamo alcune espressioni di forme di caporalato digitale che sono presenti nella *gig-economy* e che delineano una condizione di sfruttamento. Il materiale empirico è stato raccolto nel quadro di una più ampia ricerca multi-situata sulle piattaforme della *last-mile logistics* tra Italia e Argentina[8]. Nel caso del *food-delivery*, in Italia è stata portata a galla da alcune indagini giudiziarie una vera e propria rete illecita di intermediazione gestita da una piccola azienda che forniva servizi in subappalto a Uber. Nel caso del *ride-hailing*, stando a quanto invece emerso dal caso di Buenos Aires, un meccanismo di caporalato digitale trova spazio dentro la stessa app di Uber Driver e può essere attuato dagli stessi conducenti, esponendo i propri colleghi a delle truffe e al rischio di compromettere il

8 Si tratta del lavoro di ricerca di dottorato svolto tra il 2019 e il 2022 che ha portato alla realizzazione di un'etnografia multi-situata sul lavoro di piattaforma tra Italia e Argentina e, rispettivamente, sulle app di *delivery* e su quelle di *ride-hailing*. Il materiale etnografico è stato raccolto tramite un totale di circa 60 interviste, lunghi periodi di osservazione partecipante e, nel caso del *delivery*, di diretta e continuativa partecipazione del ricercatore al lavoro dei rider per circa sei mesi. Altro materiale empirico proviene da osservazioni online (negli spazi digitali e nei canali di comunicazione frequentati dai *platform workers*), oltre che da fonti secondarie (documenti giudiziari, articoli di giornale, contratti e altra documentazione prodotta dalle aziende).

proprio account. A queste pratiche che richiamano immediatamente l'idea di un caporale, si aggiungono altre forme più discrete di intermediazione illecita del lavoro e di sfruttamento dello stato di bisogno, come nel caso dei bot utilizzati dai rider per migliorare le proprie performance lavorative.

4.1 *Il processo per caporalato a Uber Eats e FRC in Italia*

Il fenomeno del caporalato digitale è giunto in diverse occasioni alle cronache in Italia per alcune vicende giudiziarie, ma è in realtà una presenza che ha diverse facce nel mondo del lavoro di piattaforma. Nel maggio 2020 molti quotidiani aprivano le prime pagine in Italia denunciando lo scandalo del caporalato digitale tra i rider di UberEats, in seguito all'inchiesta della Procura di Milano contro i manager di Uber e di una delle società che fungevano da intermediarie tra l'azienda e la forza-lavoro, denominata Flash Road City. In pratica, FRC gestiva circa 750 riders di UberEats in tutta Italia (circa la metà del totale, stando alla stima per il 2019). Le indagini portarono il Tribunale a disporre il commissariamento della filiale italiana del colosso statunitense in seguito alla condanna per il delitto di intermediazione illecita e sfruttamento del lavoro (art. 630-*bis* c.p.), con un provvedimento che ha subito fatto scuola nella giurisprudenza del lavoro – insieme ad un altro processo per «nuovo caporalato» nel quadro del lavoro impiegato tramite cooperative fittizie dall'azienda Ceva Logistic (Merlo 2020). La definizione di caporalato digitale effettivamente calzava molto bene la situazione registrata dagli inquirenti: i ricchi elementi probatori disegnano un quadro raccapricciante, in cui i manager reclutavano corrieri soprattutto tra i richiedenti asilo dimoranti presso centri di accoglienza, facevano firmare presunti accordi in spazi estranei alle parti, trattenevano le mance e una parte del guadagno di ogni consegna (per un totale di circa 20mila euro di mance solo nel 2019), costringevano i rider a non rifiutare le corse e applicavano penalità economiche in modo arbitrario. La parte più pesante del testo dell'inchiesta è quella che riguarda le condizioni vessanti a cui erano sottoposti i rider di Uber Eats. Le intercettazioni telefoniche hanno fatto emergere un trattamento semi-schiavistico che i dirigenti di FRC riservavano ai rider: provvedimenti disciplinari arbitrari in conseguenza di presunte infrazioni, minacce di sospendere l'account a chi non si fosse comportato bene o si fosse semplicemente lamentato e toni che oltre a ledere la dignità del lavoro mostrano dei connotati chiaramente razzisti. «A T. diamogli un giorno cioè oggi di punizione così capisce. […] Bisogna fare così con questi…», oppure, «ti vengo a prendere a sberle, ti rompo il culo. Da noi non lavorerai perché ti ho bloccato l'account e non ti

farò più lavorare» (Tribunale di Milano 2020 pp. 19-20) sono alcuni esempi riportati nel documento della Procura di come i manager si riferivano ai fattorini. Diversi dirigenti di Uber Italy sono coinvolti nell'inchiesta proprio perché erano concordi sui metodi utilizzati da FRC ed erano gli unici a poter effettuare i blocchi degli account dei rider 'insubordinati'. Il quadro fa emergere una condizione di lavoro che oltre a essere molto lontana dal lavoro autonomo, è di vero e proprio caporalato ai fini dello sfruttamento (Merlo 2020).

Tuttavia, quella fatta emergere dagli inquirenti non è l'unica forma di caporalato digitale presente nella *gig-economy*. Come è emerso durante il lavoro etnografico e come verrà discusso nei prossimi paragrafi, esistono diversi sistemi di intermediazione del lavoro che funzionano in modo simile, ma ancora più informale e del tutto illegale. Grazie anche a un florido mercato di account "alternativi", è possibile cedere il proprio o l'altrui profilo di accesso alla piattaforma in cambio di denaro, dando vita a dei veri e propri sistemi di *racket*. Nonostante sia comune prestarsi l'account a vicenda tra amici e conoscenti senza ricorrere ad indebite estorsioni di denaro, non manca chi cerca di fare profitto sulle spalle dei propri colleghi.

4.2 *Caporalato digitale e imprenditorialità di piattaforma nelle flotte di Uber in Argentina*

Durante la ricerca di campo a Buenos Aires è emerso un altro e diverso sistema di intermediazione illecita del lavoro diffuso tra i conducenti di Uber durante il 2020: ovvero un meccanismo di truffa e sfruttamento legato all'opzione di Uber Flotas (*Fleet* in inglese). Esiste una sorta di estensione della app di Uber Drivers creata dalla stessa azienda, chiamata appunto Uber Fleet, attraverso cui è possibile diventare dei piccoli imprenditori dei trasporti privati e gestire diversi conducenti di Uber come fossero propri dipendenti. In pratica, chi possiede diverse auto, ad esempio, può metterle a profitto affittandole ad altri conducenti iscritti a Uber e limitarsi a gestire la propria flotta dal proprio smartphone tramite una apposita app. In questi casi il proprietario della flotta detiene una posizione di comando sui conducenti, può seguire i loro movimenti, controllare quando e come stanno lavorando, ed inoltre è lui a versare le commissioni dei diversi conducenti a Uber e a riscuotere una quota per sé stesso. Tuttavia, come spiega Oscar, un conducente di Uber con una certa esperienza, ciò che però può accadere è che il proprietario di una flotta attiri conducenti di Uber facendoli pagare una quota di commissione a Uber inferiore al normale, diciamo del 10 o 20% invece del 25%. In tal mondo anche molti lavoratori che già operano

individualmente con Uber vengano attratti dall'idea di pagare una percentuale inferiore al 25% di commissione per corsa e decidono di iscriversi a una flotta. Ogni settimana, però, il proprietario versa all'azienda solo il "pagamento minimo" attivo per Uber Argentina e tira la corda finché il pagamento minimo consentito è conveniente, oppure fin quando la piattaforma sospende la flotta per insolvenza[9]. In tal caso Uber sospende anche gli account dei conducenti coinvolti oltre quello del proprietario, che però nel frattempo si è intascato le commissioni dei suoi dipendenti e a cui per riavviare una nuova flotta basterà comprare un profilo falso oppure utilizzare quello di altri, come ad esempio di un familiare:

> Quel che fanno le flotte è abbastanza semplice tutto sommato come truffa: si fanno pagare da tutti i conducenti, ognuno per il suo veicolo un tot, ma poi a Uber versano solo il pagamento minimo. Il resto se lo tiene il proprietario della flotta che non fa nulla alla fine. Quando la flotta non funziona più, perché Uber ti dice se non mi paghi il debito non ti attivo più la flotta, allora lì il proprietario annulla l'iscrizione della flotta e ne crea un'altra con un altro nome (Oscar, 44 anni, Buenos Aires).

In tal modo, i malcapitati conducenti della flotta si troveranno con l'account bloccato senza capirne il motivo, ricevendo il solito messaggio standard di disattivazione dell'account per violazione dei ToS. Tuttavia, come confida un altro lavoratore di Uber, «se lavori solo con account falsi, allora può valere la pena unirti a una flotta. Se ogni volta riesci a cambiare account allora puoi arrischiarti a entrare in una flotta. […] I proprietari delle flotte che fanno così hanno account falsi» (Federico, 31 anni, Buenos Aires). Oscar mi invita a visualizzare un video del suo canale YouTube che mette in guardia i conducenti di Uber dagli annunci che si trovano un po' ovunque sui social network che promettono maggiori guadagni e meno costi: «smetti di pagare le commissioni, unisciti a una flotta!» è uno dei più comuni slogan con cui i piccoli imprenditori di Uber Flotas ingannano i conducenti. Anche altrove sul web si trovano delle informazioni per evitare di cadere inconsapevolmente in una di queste vere e proprie trappole che, a tutti gli effetti, delineano una condizione di intermediazione illecita e

9 In Argentina fino al 2019 l'azienda californiana è stata impossibilitata a ricevere i versamenti dai conducenti a causa del blocco finanziario imposto dal governo locale. Pertanto, una volta introdotti dei metodi di riscossione alternativi (carte prepagate), l'azienda si è trovata una enorme mole di conducenti insolventi e ha introdotto un sistema di riscossione che cercasse di recuperare gradualmente una parte dei debiti (il "pagamento minimo"), controllando allo stesso tempo una fuga di massa della propria flotta verso la concorrenza.

sfruttamento del lavoro molto diffusa a Buenos Aires. Una forma di caporalato digitale che, in questo caso, trova la possibilità di radicarsi dentro le stesse maglie dell'app ufficiale di Uber Driver e che, come continua Oscar «riguarda soprattutto chi usa account falsi o chi è inesperto o chi è appena giunto nel paese». Come nel caso italiano, infatti, anche questo meccanismo furfantesco di inclusione predatoria adottato dai caporali digitali delle *flotas* avviene principalmente a danno della componente migrante della forza lavoro delle piattaforme.

4.3 *L'intermediazione dei bot nel food delivery*

Se, stando alla retorica delle aziende della *gig-economy*, chi è impiegato nelle piattaforme è un lavoratore indipendente, allora si suppone che qualsiasi azione egli possa compiere per migliorare la propria performatività e competitività sia concessa. Questa sembra una delle regole non scritte sui contratti della *gig-economy*, perché dietro le sue quinte esiste un mondo sotterraneo pieno di offerte e opportunità per migliorare la produttività e incrementare i guadagni in modo non sempre del tutto lecito. Esiste infatti un altro sistema di intermediazione illecita del lavoro particolarmente diffuso nel mondo delle piattaforme di consegne a domicilio, non solo in Italia, che è quello di software a pagamento per l'auto-assegnazione dei turni, comunemente denominati *bot*.[10] I bot (abbreviazione di "robot") sono in informatica dei programmi che accedono alla rete utilizzando gli stessi canali degli utenti umani e che vengono in genere impiegati in relazione a diversi tipi di servizi online ricoprendo prevalentemente la funzione di automatizzare compiti complessi o ripetitivi per gli utenti, oppure quella di confondersi tra gli utenti umani come avviene nei social network e nel mondo del *gaming*. Nel caso delle piattaforme di *food delivery*, tali software garantiscono ai lavoratori con scarsi punteggi di ottenere decisamente più *shifts* rispetto a quelli resi disponibili dalla app e in molti casi sono una scelta obbligata al fine di ottenere ingressi sufficienti.

Ad esempio, Ibrahim – giovane ventottenne di Lagos che dal 2018 lavora nel *food delivery* a Torino – è uno dei tanti che utilizza il bot, una

10 I bot funzionano solo per piattaforme che utilizzano i sistemi di prenotazione degli slot/turni basati sul punteggio e non in quelle dove vige il *free login,* che invece prevede che il rider possa loggare in qualunque momento abbia voglia a prescindere dal proprio *ranking*. Tuttavia, tale sistema non facilita il lavoro, ma anzi, come anticipato nella prima parte, espone i ciclofattorini al costante rischio del sottoimpiego – cioè, con troppi *rider online* rispetto alla domanda, cosa che le piattaforme organizzate con i sistemi di turni dovrebbero invece scongiurare.

delle tante *hacking app* offerte per l'auto-assegnazione di ore di lavoro, altrimenti non gli basterebbero quelle offerte in base al punteggio. Paga 45 euro al mese per avere sul proprio telefono un'applicazione attiva in *background* che prenota automaticamente le sessioni che si liberano. Gli chiedo come abbia avuto il contatto: «Guarda che qui a Torino, il 90% dei *rider* di Glovo, ma anche Just Eat, utilizza questi *bot*. Altrimenti non lavori. Per quelli che hanno un buon punteggio non serve il *bot*. Ma per tutti gli altri è fondamentale» (Ibrahim, 28 anni, Torino). I più utilizzati, anche a livello internazionale, sono i *software* che interagiscono con l'*app* di Glovo e che garantiscono di ottenere ore di lavoro anche per chi abbia i 'punteggi di eccellenza' più bassi. Vengono diffusi tramite canali Telegram o Reddit, poiché garantiscono sicurezza e anonimato per i venditori, oppure tramite altri *social networks* o siti *online*, come la versione di un *bot* per Glovo, chiamato GlovoBot, che può essere acquistato tramite un sito con dominio registrato in Polonia: 40 euro al mese, oppure, 200 euro all'anno[11]. Alternativamente, si ricorre al passaparola: «c'è un ragazzo che ti spiega come funziona e te lo installa, poi paghi a lui oppure fai un bonifico», mi spiega un altro rider raccontandomi di un giovane pakistano che sta facendo girare un *bot* per Glovo a Torino principalmente tra i suoi connazionali. Il funzionamento è abbastanza semplice: il *software* che resta attivo in *background* sul proprio telefono continua ad aggiornare le pagine del calendario e clicca automaticamente sugli *slot* ogniqualvolta se ne liberi uno. Come spiega Ibrahim mostrandomi lo schermo, il rider può scegliere quando cercare turni liberi e se accaparrarsi anche gli *slot* in corso, ma per il resto è il *software* ad agire in autonomia. Il *bot* di Glovo gli assicura una decina di ore di turno a settimana, quando prima erano poco più di un paio le ore che l'*app* permetteva di assegnare sulla base del suo punteggio. Questi tipi di programmi digitali si sono diffusi tra l'autunno del 2020 e i primi mesi del 2021 in concomitanza con quello che la maggior parte dei partecipanti alla ricerca ha descritto come un momento di drastico peggioramento delle condizioni di lavoro e di riduzione della domanda di lavoro[12]. Ciò comporta per i *rider* di Glovo e Just Eat che sia «diventato impossibile in città riuscire a prenotare sessioni oltre a quelle che ti assegna l'azienda» (Ibrahim, 28 anni, Torino). I *bot* offrono una

11 https://www.glovobot.com/it.html (Consultato il 02/11/22).

12 Tale peggioramento è stato dovuto principalmente al contratto nazionale firmato da Assodelivery e Ugl nel novembre del 2020, che ha apportato una riduzione negli importi delle consegne, e al massiccio reclutamento di nuovi rider avvenuto durante le ondate di restrizioni che hanno colpito l'Italia a causa dell'emergenza sanitaria del Covid-19.

scorciatoia ai *rider* e per questo sono stati venduti e diffusi tanto rapidamente in alcune città italiane fino a rendere difficile per coloro che non li utilizzano trovare turni disponibili.

L'efficacia dei *bot* è testimoniata dagli stessi soggetti che li impiegano, tuttavia molti *rider* sono consapevoli che questi programmi portino a danneggiarsi a vicenda e non rappresentino altro che ulteriori forme di profitto condotte sulla propria pelle. Certamente alcuni *rider* usano i *bot* perché si trovano il punteggio basso, magari dopo uno stop forzato, e hanno bisogno del *software* pirata per recuperare le ore perse e far risalire il punteggio; ciononostante, questi metodi danneggino anzitutto i *rider* stessi. Dario, rider torinese di Deliveroo, spiega l'urgenza di evitare il dilagare di questi meccanismi predatori che agiscono sfruttando ulteriormente l'insicurezza del lavoro dei rider:

> Dobbiamo spiegare ai colleghi che [il *bot*] ci mette in competizione uno con l'altro, che non si fa altro che danneggiarsi a vicenda. È assurdo che ora si paghi per dover lavorare, è una follia, non basta già essere sfruttati. Le aziende fanno finta di nulla, è impossibile che non ne siano al corrente. Il problema è che questi software non vanno contro i termini e le condizioni delle piattaforme e ce li lasciano usare. Però, questo sistema va denunciato pubblicamente, perché sfruttano il nostro lavoro e ci fanno soldi in nero. Cioè, siamo immersi un sistema di lavoro che è un *far west*, tra *account* in vendita e adesso anche le ore che si possono comprare tramite questi *bot*. Queste aziende, le piattaforme, bisogna denunciare pubblicamente che favoriscono il mercato nero, che hanno creato un ambiente di lavoro totalmente senza regole, una guerra di tutti contro tutti dove vince il più furbo o quello che ha meno peli sullo stomaco per fregare i suoi colleghi (Dario, 29 anni, Torino).

Le parole di Dario, oltre a sottolineare il paradosso di questi mercati illegali paralleli, colgono un aspetto molto interessante della vicenda a cui si è accennato in precedenza: effettivamente sembra che questi programmi non violino i termini del servizio (ToS) imposti dalle aziende ai rider. È lecito per un lavoratore autonomo fare qualsiasi cosa al fine di migliorare la propria competitività sul mercato, seguendo una logica che premia il più furbo e il più spietato, come sostiene Dario. Tuttavia, alcune aziende come Glovo sembrano aver iniziato apparentemente a tentare di contrastare il fenomeno. A partire dal 2021, tra i motivi indicati da Glovo come causa per una sospensione dell'*account* vi è proprio l'utilizzo di *bot*[13]. Le versioni dei programmi, però, vengono aggiornate di volta in volta proprio per evitare questi rischi. Soprattutto, però, Dario sottolinea che il mondo delle

13 https://glovers.glovoapp.com/it/faq/problemi-con-laccount (Consultato il 15/11/22).

piattaforme è uno spazio totalmente deregolato che offre la possibilità di fiorire a meccanismi illeciti come questo e che rivela un'ambiente di lavoro del tutto informale. Il *racket* dei *bot*, per molti *rider*, è un problema quotidiano che sta mettendo a rischio la possibilità di continuare a lavorare, e per questo anche alcuni sindacati e union metropolitane hanno affrontato tale questione.

Quello dei software per i lavoratori di piattaforma è un ulteriore esempio per mostrare come lo spazio infrastrutturale delle piattaforme digitali sia poroso e permeabile a pratiche industriose sotterranee: ciò che emerge è una forte contraddizione tra lo stringente controllo delle aziende sui lavoratori e la libertà di meccanismi predatori di muoversi tra i meandri delle app digitali.

5. *Conclusione*

L'ipotesi confermata dall'analisi empirica è che la *gig-economy* costituisca uno spazio prefigurato per un regime di lavoro degradato dai connotati fortemente razzializzati: un regime lavorativo estremamente insicuro e non tutelato, fondato sul modello *hyper-outsourced* veicolato dalle piattaforme e rivolto senza mezzi termini ai settori più marginali della popolazione, in particolare migranti, soprattutto quando di recente ingresso nei paesi di arrivo. Sotto tale luce, il capitalismo di piattaforma appare come un processo rivolto proprio a governare una forza lavoro potenziale da mettere al servizio tanto delle economie urbane dei servizi, quanto dei bisogni di lavoro digitale delle aziende transnazionali. Anche l'ILO si è recentemente espressa indicando proprio la *gig-economy* come un fenomeno positivo per l'inclusione di masse di rifugiati nei paesi del Nord e del Sud del mondo: l'idea a cui giunge un report stilato dall'organizzazione è quella di addestrare al lavoro digitale i rifugiati direttamente nei campi profughi in Africa (Hackl 2021). Su scala globale, pertanto, il lavoro digitale diviene sempre più esplicitamente una forma di governo dei flussi di mobilità, creando e gestendo le condizioni affinché la manodopera sia disponibile e nascondendo la coercizione dietro processi meno evidenti di inclusione predatoria e differenziale (Mezzadra e Neilson 2013; Phillips 2011). In altre parole, le politiche sul lavoro e la propagazione digitale hanno creato le condizioni perché si ricreino e cristallizzino forme di lavoro imbrigliato che veicolano l'inclusione differenziale delle masse lavorative migranti non solo dove queste sono presenti, ma anche tramite lo sfruttamento di flussi 'virtuali' di lavoro che spesso seguono le vecchie traiettorie coloniali.

Infine, occorre sollevare un'ulteriore conclusione a partire dall'analisi empirica. I meccanismi informali e/o illeciti che abbiamo analizzato e che trovano spazio tra gli interstizi delle app – come il caporalato, l'uso di software pirata, ma anche lo scambio e la vendita di account o il lavoro di straforo dei rider – non costituiscono affatto un ostacolo per l'economia delle piattaforme, ma anzi costituiscono l'olio agli ingranaggi essenziale della *gig-economy*. Attraverso tali pratiche informali e sommerse, in altre parole, il lavoro di piattaforma diviene conveniente per chi lo pratica, si radica ai territori in modo variegato e imprevedibile, trova bacini di lavoro potenziale, si intreccia alle economie popolari o a quelle criminali; ovvero, in termini polanyiani, queste pratiche producono l'*embeddedness* del lavoro e, allo stesso tempo, garantiscono l'espansione dei mercati del lavoro di piattaforma al pari – e probabilmente anche maggiormente – degli ambienti regolativi permissivi.

Gianmarco Peterlongo
Università di Milano

Riferimenti bibliografici

Abílio L. C., 2017, *Uberização do trabalho: subsunção real da viração*, in «Passa Palavra», n. 19(2), pp. 1-18.

Altenried M., 2021, *Mobile Workers, Contingent Labour: Migration, the Gig Economy and the Multiplication of Labour*, in «Environment and Planning A: Economy and Space», n. 0(0).

Altenried M., Bojadživev M., Wallis M., 2021, *Platform (Im)Mobilities: Migration and the Gig Economy in Times of COVID-19*, https://www.eth.mpg.de/molab-inventory/mobility-business/platform-immobilities-migration-and-the-gig-economy-in-times-of-covid19 (consultato il 21 aprile 2022).

Arvidsson A., 2020, *Changemaker?: il futuro industrioso dell'economia digitale*, Roma, Luca Sossella.

Athique A., Parthasarathi V. (a cura di), 2020, *Platform Capitalism in India*, Cham, Springer International Publishing.

Bodei R., 2019, *Dominio e sottomissione: schiavi, animali, macchine, intelligenza artificiale*, Bologna, Il Mulino.

Breman J., Van der Linden M., 2014, *Informalizing the Economy: The Return of the Social Question at a Global Level*, in «Development and Change», n. 45(5), pp. 920-940.

Casilli A., 2017, *Digital Labor Studies Go Global: Toward a Digital Decolonial Turn,* in «International Journal of Communication», n. 11, pp. 3934-3954.

Castel R., 1997, *Diseguaglianze e vulnerabilità sociale*, in «Rassegna Italiana di Sociologia»., n. 1, pp. 41-56.

Id., 2011, *L'insicurezza sociale: che significa essere protetti?,* Torino, Einaudi.
Chakrabarty D., 2004, *Provincializzare l'Europa*, Bologna, Meltemi.
Cingolani P., 2021, *L'informalità del capitale: tempi, lavoro e capitalismo delle piattaforme*, in «Cambio. Rivista sulle trasformazioni sociali», n. 10(21), pp. 79-89.
Cordero K. H., Salazar D. C., 2020, *Precarización laboral en plataformas digitales: una lectura desde América Latina*, Quito, Friedrich Ebert Stiftung Ecuador - ILDIS.
Cottom M. T., 2020, *Where Platform Capitalism and Racial Capitalism Meet: The Sociology of Race and Racism in the Digital Society*, in «Sociology of Race and Ethnicity», n. 6(4), pp. 441-449.
Crawford K., 2021, *Né intelligente, né artificiale: il lato oscuro dell'IA*, Bologna, Il Mulino.
Ge Y., Knittel C. R., MacKenzie D., Zoepf S., 2016, *Racial and Gender Discrimination in Transportation Network Companies*, Cambridge, Massachusetts, National Bureau of Economic Research.
Hackl A., 2021, *Towards decent work for young refugees and host communities in the digital platform economy in Africa Kenya, Uganda, Egypt*, Geneva, International Labour Office.
Hickey S., Chronic Poverty Research Centre, Programme for Land and Agrarian Studies, 2007, *Adverse Incorporation, Social Exclusion and Chronic Poverty*. Cape Town, Chronic Poverty Research Centre.
Huws U., 2014, *Labor in the Global Digital Economy. The Cybetariat Comes to Age,* New York, Monthly Review Press.
Marrone M., Peterlongo G., 2020, *Where platforms meet infrastructures: digital platforms, urban resistance and the ambivalence of the city in the Italian case of Bologna*, in «Work Organisation, Labour & Globalisation», n. 14(1), pp. 119-35.
Merlo A., 2020, *Il contrasto allo sfruttamento del lavoro e al caporalato dai braccianti ai riders: la fattispecie dell'art. 603 bis c.p. e il ruolo del diritto penale*, Torino, Giappichelli Editore.
Mezzadra S., 2021, Oltre il riconoscimento. Piattaforme digitali e metamorfosi del lavoro, in «*Filosofia politica*», n. (3), pp. 487-502.
Mezzadra S., Neilson B., 2013, *Border as method, or, the multiplication of labor,* Durham, Duke University Press.
Moulier Boutang Y., 2002, *Dalla schiavitù al lavoro salariato*. Roma, Manifestolibri.
Neckel S., 2020, *The Refeudalization of Modern Capitalism*, in «Journal of Sociology», n. 56(3), pp. 472-486.
Neilson B., Rossiter N., 2008, *Precarity as a Political Concept, or, Fordism as Exception*, in «Theory, Culture & Society», n. 25, pp. 51-72.
Perrotta D., 2015, *Il caporalato come sistema: un contributo sociologico*, in Rigo E. (a cura di), *Leggi, migranti e caporali. Prospettive critiche e di ricerca sullo sfruttamento del lavoro in agricoltura*, Pisa, Pacini Editore.
Peterlongo, G. 2023 (forthcoming), *Nella trama dell'algoritmo. Lavoro e circuiti informali nella gig-economy*, Torino, Rosenberg & Sellier.

Phillips N., 2011, *Informality, Global Production Networks and the Dynamics of 'Adverse Incorporation'*, in «Global Networks», n. 11(3), pp. 380-397.
Plantin J-C., Lagoze C., Edwards P., Sandvig C., 2016, *Infrastructure Studies Meet Platform Studies in the Age of Google and Facebook*, in «New Media & Society», n. 20(1), pp. 293-310.
Quondamatteo N., 2022, *La WikiLeaks delle piattaforme, un'occasione per regolamentare (finalmente) il lavoro?*, in «Quotidiano Domani», www.editorialedomani.it/idee/commenti/uber-files-piattaforme-cosa-e-lobbismo-ue-platform-work-vet462tq (consultato il 18 ottobre 2022).
Routh S., Borghi V., 2016. *Workers and the global informal economy: interdisciplinary perspectives*, London: Routledge Taylor & Francis Group.
Sartori D., 2022, *Lo sfruttamento dei rider del food delivery. Caporalato, lavoro straniero e piattaforme digitali*, Lecce, Elison Publishing.
Streeck W., 2012, *How to Study Contemporary Capitalism?*, in «European Journal of Sociology», n. 53(1), pp. 1-28.
Supiot A., 2013, *The public–private relation in the context of today's refeudalization* in «International Journal of Constitutional Law», n. 11(1), pp. 129-45.
Id, 2020, *La sovranità del limite: giustizia, lavoro e ambiente nell'orizzonte della mondializzazione*, Milano, Mimesis.
Tribunale di Milano, 2020, *Decreto No. 9/2020*, Sez. Mis. Prev. (28/05/2020)
Van Doorn N., 2022, *Liminal Precarity and Compromised Agency. Migrant Experiences of Gig Work in Amsterdam, Berlin, and New York City*, in Ness I. (a cura di), *The Routledge Handbook of the Gig Economy*, London, Routledge.
Van Doorn N., Vijay D., 2021, *Gig Work as Migrant Work: The Platformization of Migration Infrastructure*, in «Environment and Planning A: Economy and Space», n. 0(0).
Volscho T. W., Kelly J. N., 2012, *The Rise of the Super-Rich: Power Resources, Taxes, Financial Markets, and the Dynamics of the Top 1 Percent, 1949 to 2008,* «American Sociological Review», n. 77(5), pp. 679-699.
Wood G., 2000, *Concepts and Themes: Landscaping Social Development* in «Social Development SCOPE Papers», n. 9, pp. 1-28.
Zhao E. J., 2019, *Digital China's informal circuits: platforms, labour and governance*, New York, Routledge.