

TENDENZE

L'economia della condivisione e le trasformazioni del lavoro

Vincenzo Comito*

1. Premessa

La crescente affermazione della cosiddetta «economia della condivisione» pone temi di tutto rilievo all'analisi economica, sociale, politica. L'articolo che segue cerca di trattare alcune questioni sollevate da tale nuovo fenomeno.

Bisogna comunque preliminarmente sottolineare che l'espressione «economia della condivisione» non appare delle più felici, come spieghiamo poco più avanti nel testo, al paragrafo n. 3. Diversi autori hanno quindi suggerito un nome diverso; tra questi, il più ragionevole sembra essere quello di «economia *on demand*», definizione che cattura con una certa maggior precisione l'essenza del fenomeno, facendo riferimento a imprese che, sulla base di piattaforme on line, rispondono alla domanda dei consumatori attraverso la fornitura quanto più possibile immediata di beni e servizi. Ma, dal momento che nella gran parte della letteratura si fa ancora riferimento alla prima espressione, abbiamo preferito mantenerla.

2. Di quali attività parliamo

2.1. *L'economia della condivisione*

È da qualche anno che si sono incrementate in modo rapido una serie di attività, etichettate con l'espressione di «economia della condivisione» (è il modo forse migliore di tradurre l'espressione inglese *sharing economy*).

Si tratta di attività che, al di là di alcuni tentativi pionieristici di tipo solidaristico affermatosi in tempi meno recenti, si sono sviluppate come veri e propri business.

* Vincenzo Comito già consulente aziendale e docente di Finanza aziendale presso l'Università di Urbino.

Bisogna comunque sottolineare, *en passant*, come siano oggi rilevabili nel mondo alcuni esempi di un certo rilievo riferibili all'economia della condivisione «senza scopo di lucro». Si pensi al caso di Wikipedia, sito avviato e portato avanti gratuitamente da una grande rete di volontari nei vari paesi del mondo, o ad esperienze quali le banche del tempo, o le cosiddette monete parallele, o ancora ai cosiddetti spazi «autogestiti» in cui vengono sviluppate le più varie attività.

Sulla base anche dell'esistenza e del possibile forte sviluppo di tali pratiche non manca chi (si vedano in particolare Mason 2015; Rifkin 2014) teorizza l'emergere di una sorta di società e di economia «postcapitalistiche». Ma tale tesi ci appare poco realistica; sembra difficile che l'economia ci liberi spontaneamente, in un futuro più o meno vicino, dal capitalismo.

Torniamo dunque alla linea principale del nostro discorso. Quando si parla di «economia della condivisione» si fa riferimento ad attività molto diverse tra di loro, il cui numero tende ad aumentare nel tempo. Tutte basano il loro business specifico su una qualche piattaforma informatica, vero cuore di tutto il sistema, che gestisce e regola le operazioni in maniera centralizzata.

2.2. Le aree di maggiore diffusione

2.2.1. Negli Stati Uniti

Negli Stati Uniti registriamo l'esistenza di imprese come Uber e Lyft per applicazioni nel campo dei trasporti di persone e cose, di Airbnb, Home Away, Orbitz, per l'affitto di appartamenti per le vacanze, di Instacart per acquisti di prodotti di drogheria, mentre TaskRabbit e Fiverr trovano, per i loro clienti, persone che possono occuparsi delle attività più varie: traslochi, produzione di video, consegna di pacchi, immagazzinamento di merci e di mobili, sport, bricolage, comunque pagate a prestazione. Anche Amazon Turk mette in relazione imprese e persone che possiedono qualche competenza.

Quanto alla Uber, poteva contare, nel luglio 2016, su circa 30 milioni di utilizzatori mensili in 72 paesi e 425 città (*The Economist* 2016a e 2016b), con un valore di mercato di 70 miliardi a metà 2016 (*The Economist* 2016a). Da rilevare comunque che essa aveva, già a metà 2015, circa 325.000 autisti mentre dichiarava soltanto 4.000 addetti fissi (Ahmed, Vasagar, Bradshaw 2015; Sclaunich 2015).

Oggi il gruppo si sta espandendo secondo diverse linee di business

principali: il servizio UberPop, che utilizza autisti senza licenza; il servizio UberX, che ricorre invece a guidatori con licenza; molto di recente, il servizio UberPool, attività nella quale una stessa vettura fa diverse fermate nell'ambito di un certo itinerario e raccoglie più passeggeri che vanno nella stessa direzione (è il cosiddetto *carpooling*); ancora, il servizio UberOperator, per le attività di conierge elettronica; UberEats, servizio di consegna a domicilio di pasti in meno di dieci minuti e UberRush, per il trasporto di merci in città con la bicicletta. Di recente ha infine acquistato Otto, una società specializzata nel trasporto di merci con veicoli commerciali e industriali (*The Economist* 2016b).

Dal canto suo, il 17 per cento dell'offerta di alloggi a New York e il 10 per cento di quella di Parigi passavano già nel 2015 per Airbnb (Ricci 2015). In quest'ultima città essa contava nello stesso anno sulla disponibilità di ben 50.000 alloggi. Si tratta di un numero ingente, se si considera che la capitale francese offre oggi in tutto 80.000 camere d'albergo (Dutheil 2015). In tutto il mondo ne utilizza circa 1,5 milioni, con una presenza rilevante in 190 paesi. Il suo valore di mercato veniva ormai stimato, a fine 2015, intorno ai 25 miliardi di dollari, mentre si prevede un fatturato di 10 miliardi di dollari nel 2020, anno in cui la società dovrebbe controllare, secondo alcune stime, una quota di mercato del 10 per cento a livello mondiale nel settore dell'ospitalità (Zampaglione 2016).

2.2.2. In Cina e nel resto del mondo

Il sistema, partito negli Stati Uniti, va diffondendosi in altre parti del mondo. In particolare, bisogna sottolineare il grande sviluppo del fenomeno in Cina. Qui Uber si è trovata di fronte un concorrente molto temibile nella società Didi Chuxing, il cui valore si collocava intorno ai 40 miliardi di dollari a metà 2016 e che ha conquistato il primo posto sul mercato dei trasporti nel paese, con una quota stimata intorno all'80 per cento del totale (Hezi Jiang 2015; *The Economist* 2016b). Una valutazione assegnava ormai nei primi mesi del 2016 11 milioni complessivi di corse giornaliere alla società, con 300 milioni di clienti (Thompson 2016). Nel settembre del 2015 la stessa azienda aveva poi formato un'alleanza con il principale concorrente statunitense di Uber, Lyft; parallelamente essa si era messa a investire fortemente, così come la stessa Lyft, in Asia (Hezi Jiang 2015).

A metà 2016 arrivava comunque l'annuncio da parte di Uber che essa abbandonava il mercato cinese e vendeva le sue attività nel paese al suo con-

corrente diretto, Didi Chuxing, segno importante della difficoltà delle imprese statunitensi a sconfiggere quelle cinesi in casa loro.

Sempre per quanto riguarda la Cina, alcune fonti stimano che il mercato per i servizi di cui si discute raggiungerà nel paese i 50 miliardi di dollari nel 2020 (Clover 2015a).

Si segnalano ancora, sempre nello stesso paese, i siti Miruan ed Elema, operanti nel settore della consegna a domicilio di generi alimentari, o ancora le società Taobao e Tmall per quella di pacchi (Clover 2015b).

Tra l'altro, la Cina sembra essere caratterizzata da una grande efficienza e da costi molto ridotti della sua rete logistica, ciò che permette una facile espansione di tali attività.

Il fenomeno dell'economia della condivisione si va poi sviluppando fortemente non solo in Europa, ma anche in paesi quali l'India, il Brasile, l'Egitto (su quest'ultimo paese si veda ad esempio Youssef 2016).

Segnaliamo così, al di là di Stati Uniti e Cina, che la francese BlaBlaCar sta acquistando una posizione di preminenza nel settore della condivisione dei viaggi in auto tra due città con più passeggeri; essa aveva già coinvolto nel gioco, nel 2015, 20 milioni di utenti in 19 paesi (*La Repubblica* 2015).

2.3. Le prospettive del settore

L'economia della condivisione è un fenomeno che, plausibilmente, è qui per restare e anzi per crescere in misura notevole nel mondo (Hutton 2016).

Così, uno studio relativamente recente della McKinsey (McKinsey 2015) prevede addirittura che tra dieci anni 200 milioni di disoccupati o di lavoratori part time guadagneranno delle somme extra lavorando per servizi on line come quelli citati. Un'altra fonte valuta che il giro d'affari del settore si sia collocato intorno ai 13 miliardi di euro nel mondo nel 2013 e che il suo livello potrebbe raggiungere i 335 miliardi nel 2025 (Feuerstein 2015).

Tali cifre, se, al di là della loro aleatorietà, indicano qualcosa, puntano in direzione del fatto che l'economia della condivisione sta diventando un elemento permanente e sempre più invadente della vita economica e sociale del mondo.

Peraltro, il fatto che forse centinaia di milioni di persone saranno coinvolte in futuro nelle attività lavorative del settore, non significa necessariamente che esso creerà maggior lavoro, né che contribuirà alla crescita del Pil e della produttività nei vari paesi interessati (Coppola 2015).

3. Le parole che ingannano

Le espressioni «economia partecipata», «economia della condivisione», «economia del popolo», «economia da pari a pari», danno l'idea di sforzi comuni o comunque altruistici, fanno riferimento a un sistema costruito sulla fiducia e sulla collaborazione (Singer 2015).

Ma qualche autore mette in rilievo la fallacia di una tale visione delle cose (Singer 2015). Le espressioni sopra citate, si afferma, danno un'aura di altruisticità a transazioni banalmente e piattamente commerciali.

In realtà, scrive Singer, Uber chiama i suoi autisti «persone» e «imprenditori», Lyft usa l'espressione «il vostro amico con un'auto», Favor sottolinea che i consumatori possono chiedere agli operatori dei «favori». Ma in realtà Uber obbliga gli autisti ad accettare una richiesta di servizio prima di conoscere la destinazione del cliente e la congruità del prezzo. La società impone agli stessi autisti di riportare ai clienti gli oggetti dimenticati sull'auto senza automaticamente ricompensarli per il servizio; li incoraggia a munirsi a proprie spese di bottigliette d'acqua, ricariche telefoniche e altri servizi ai passeggeri (Singer 2015). Per non parlare del fatto che gli autisti devono possedere una loro auto, con manutenzione della vettura e carburante a loro carico, mentre il management fissa i prezzi e le condizioni di lavoro, prelevando una rilevante percentuale degli incassi degli autisti. In realtà, si tratta banalmente di servizi nei quali c'è una connessione in linea tra persone che hanno bisogno di un prodotto o di un servizio, nella maggior parte dei casi istantaneo o quasi istantaneo, e persone che lo forniscono attraverso il pagamento di una tariffa. Per questo, come abbiamo già accennato, un'espressione come quella di *economy on demand* sembrerebbe più calibrata.

4. I possibili vantaggi di tali attività

Appare indubbio che i nuovi servizi offerti presentano degli aspetti positivi sia per i potenziali clienti sia per molti lavoratori, anche se certamente non per tutti. Il rapido sviluppo del settore indica, d'altro canto, che tali prestazioni rispondono a bisogni molto sentiti.

Con riguardo ai clienti, si sono resi i viaggi, gli affitti, le cene, la consegna di pacchi, più efficienti per milioni di persone, mentre si tende anche a rendere la vita meno cara.

Per alcuni dei servizi offerti, come quelli di affitto di appartamenti nel caso di Airbnb, la domanda cresce così velocemente che la società e anche i concorrenti operanti nello stesso settore fanno fatica a farvi fronte con la loro offerta.

Per quanto riguarda i lavoratori, si può registrare maggiore flessibilità e autonomia rispetto a un'attività dipendente tradizionale, nel caso almeno in cui si tratti di libera scelta: così i *freelancer* ottengono grande controllo e autonomia nelle loro vite, scegliendo quando e come vogliono lavorare. I guadagni ottenuti lavorando a tempo parziale permettono così, ad esempio, ai giovani di sostenersi agli studi.

Ma, una volta che queste società dovessero ottenere il monopolio del settore, i vantaggi per i clienti si potrebbero presumibilmente ridurre o annullare. Per quanto riguarda i lavoratori, le controindicazioni sembrano poi essere significative, come cerchiamo di documentare più avanti.

5. Intorno ad alcune trasformazioni generali in atto nel mondo del lavoro

Può essere utile a questo punto ricordare, da una parte, alcune grandi trasformazioni generali riscontrabili di recente nel mondo del lavoro, dall'altra, alcune tendenze registrabili in qualche impresa operante in un contesto abbastanza vicino a quello dell'economia della condivisione.

5.1. Due studi dell'Ilo

Importanti modifiche nel mercato del lavoro a livello globale emergono chiaramente da due rapporti recentemente pubblicati dall'Ilo (Ilo 2015a e 2015b). Nel primo viene stimato che il numero dei disoccupati ha raggiunto nel 2014 la cifra di 201 milioni di unità, 30 milioni in più del periodo precedente alla crisi. Inoltre, il rapporto registra come l'impiego salariato coinvolga ormai soltanto il 50 per cento del totale degli occupati a livello mondiale, mentre il restante 50 per cento è riconducibile all'auto-impiego, declinabile a propria volta in molteplici sfumature.

Dei salariati, poi, meno del 40 per cento del totale è occupato in lavori permanenti e a tempo pieno, con una tendenza a un'ulteriore diminuzione di tale percentuale. Quindi, alla fine, solo il 20 per cento delle persone ha un impiego stabile e in qualche modo protetto. Inoltre, secondo il rapporto,

il mutamento delle relazioni di lavoro sta facendo crescere le diseguglianze di reddito, nonché la povertà e l'esclusione sociale.

Nel secondo rapporto Ilo si sottolinea come nei cinque anni 2015-2019 si dovrebbero creare 280 milioni di posti di lavoro per chiudere il gap occupazionale generato dalla crisi. Si ricorda inoltre come siano afflitti dalle difficoltà soprattutto i giovani e soprattutto poi le donne giovani. Il tasso di disoccupazione giovanile è in effetti tre volte più elevato in questi anni che nel caso degli adulti.

Per altro verso, circa il 38 per cento dei giovani occupati vive in una situazione di povertà, rispetto a circa il 25 per cento degli adulti occupati.

5.2. Il caso della Amazon

Con riferimento poi ad alcune specifiche realtà industriali, appare opportuno ricordare alcune caratteristiche dell'organizzazione del lavoro alla Amazon, per come almeno esse sono state presentate in un articolo del *New York Times* (Kantor, Streitfeld 2015). Vi vengono descritte modalità di gestione del personale che sembrano simili anche a quelle oggi in essere in alcune nuove aziende operanti nel campo delle nuove tecnologie.

L'articolo del quotidiano statunitense, ben documentato – anche se la direzione dell'impresa ha poi negato la veridicità di gran parte del racconto, si sofferma sulle difficoltà che i lavoratori del gruppo incontrano tutti i giorni.

Secondo il quotidiano, le e-mail vengono intanto inviate spesso ai lavoratori dai loro capi dopo mezzanotte ed esse sono seguite da messaggi di testo che chiedono perché mai non si è risposto subito; l'articolo ricorda anche le riunioni-maratona via internet nel giorno della domenica di pasqua e in occasione di altre giornate festive, nonché le ore che i dipendenti debbono spendere lavorando a casa molte notti e nei week-end. L'elenco interno del telefono istruisce i lavoratori su come inviare dei feedback segreti alla direzione, in merito a comportamenti censurabili dei loro propri colleghi. Alcuni dipendenti colpiti da cancro, o da aborti, o da altre crisi di carattere personale, sono valutati negativamente o licenziati, invece di lasciar loro tempo per riprendersi.

I dati a disposizione del sistema permettono di misurare continuamente le prestazioni dei lavoratori. Nei magazzini della società i dipendenti vengono controllati da apparecchi elettronici per verificare che chiudano un numero adeguato di pacchi ogni ora. In generale, i lavoratori vengono classi-

ficati dalla società in base ai livelli di produttività raggiunti e gli ultimi in classifica risultano regolarmente licenziati (*The Economist* 2015a).

Un racconto non molto diverso da quello relativo alla Amazon si può estrarre dalla lettura delle memorie di un'ex hostess della Ryanair, sia pure in un contesto diverso (Buillin 2015).

Si è parlato, a proposito delle esperienze di Amazon, Ryanair e di casi analoghi, di «taylorismo digitale», che ormai, grazie alle tecnologie, si applica, in forme quasi impensabili, non solo agli operai di tayloriana memoria, ma anche ai dipendenti dei servizi, ai lavoratori della conoscenza e agli stessi dirigenti (*The Economist* 2015a).

Ma i casi di Amazon e Ryanair sono, per alcuni versi, soltanto la punta estrema di una tendenza abbastanza chiara. Il lavoro in azienda si muove verso orari più lunghi, verso pressioni più forti sulle prestazioni richieste, con una registrazione dei dati per controllare tutto in tempo reale e nessun salario extra per premiare le persone in relazione alle loro dure e stressanti condizioni di lavoro. E tutto questo anche perché la nostra è un'era segnata, in particolare nel caso statunitense, da un bassissimo livello di potere da parte dei lavoratori (Covert 2015).

6. Le conseguenze su alcuni fronti dello sviluppo dell'economia della condivisione

Lo sviluppo dell'economia della condivisione pone certamente problemi su diversi fronti. In questo paragrafo verranno affrontati in qualche misura quelli relativi alla possibile modifica nella struttura dei mercati reali e di quelli finanziari, nonché alle trasformazioni del mondo del lavoro.

6.1. Nuove tendenze del capitalismo

Per quanto riguarda le trasformazioni in atto nel sistema capitalistico, anche in relazione alla spinta indotta dalla crisi del 2008, si possono delineare almeno cinque tendenze collegabili in qualche modo anche allo sviluppo dell'economia della condivisione.

1) Da una parte si può registrare, con l'affermarsi di tali nuove attività, una «ipermercantilizzazione» delle relazioni sociali (Chavagneux 2015). Le attività capitalistiche diventano ancora più pervasive ed esse tendono a estendersi oggi a nuovi beni sino a ieri in gran parte esclusi dal circuito mercantile, quali le auto o gli appartamenti delle persone.

D'altro canto, le attività in oggetto impiegano bassi livelli di capitale; le auto, gli appartamenti ecc., sono acquistati da chi rende materialmente il servizio. Più in generale, una società come Uber deve far fronte a pochi investimenti e a poche spese; l'unica uscita di rilievo è costituita dallo sviluppo di un'applicazione informatica.

Su di un altro fronte, si porta avanti, con lo sviluppo delle attività del settore, una progressiva mercificazione del tempo libero; il tempo di lavoro non è più delimitato dall'orario di lavoro tradizionale, ma si allarga fortemente, limitando o anche cancellando la sfera privata dell'esistenza delle persone (Melloni 2015).

2) La seconda tendenza che può essere sottolineata fa riferimento al fatto che le piattaforme internet non vogliono certo sopprimere le rendite sino a oggi ottenute dai guidatori di taxi o dalle agenzie immobiliari, ma vogliono in realtà accaparrarsele, alla ricerca di un monopolio assoluto (Chavagneux 2015). Si passa, in effetti, da mercati in cui sono fortemente presenti o predominanti le piccole e medie imprese a una situazione tendenzialmente monopolistica o almeno oligopolistica.

Quantunque si vadano poi sviluppando imprese di varie nazionalità, il ruolo di gran lunga predominante, escludendo la Cina, viene svolto da società a capitale statunitense.

Lo sviluppo di attività di questo tipo, con il loro contributo alla ristrutturazione del mercato del lavoro, sembrano poi costituire una delle possibili strade per tentare di uscire dalla crisi del capitalismo del 2008. Tale via d'uscita, tuttavia, stenta ad affermarsi pienamente. Qualcuno in termini generali parla, a questo proposito, della prospettiva di una «stagnazione secolare» che colpirebbe i paesi occidentali (si veda in proposito, ad esempio, King 2013).

3) l'arrivo di queste nuove imprese sta scuotendo alcuni settori la cui struttura imprenditoriale sembrava consolidata. In prima linea si trova in particolare il business alberghiero, con le grandi catene del settore messe in rilevante difficoltà da Airbnb. La nuova società sta erodendo la base di clienti dei gruppi più importanti e sta contribuendo a calmierarne i prezzi, anche in relazione al fatto che i piccoli proprietari privati hanno certamente costi fissi molto inferiori a quelli degli alberghi, soggetti a vincoli e controlli molto più stringenti (Zampaglione 2015). D'altro canto, l'azienda statunitense ha immesso in poco tempo sul mercato centinaia di migliaia di nuove stanze, sconvolgendo la routine del business in diversi paesi.

Intanto pende sul settore alberghiero anche la minaccia rappresentata dalle pretese delle agenzie di viaggio on line, che si sono ritagliate una fetta consistente dei ricavi del settore, con le rilevanti commissioni richieste per i loro servizi di reperimento di clienti.

Comunque, appare evidente, anche nello sviluppo del settore come un po' in quello di tutti gli altri comparti dell'economia numerica, l'affermarsi di un crescente potere monopolistico, in relazione anche al fatto che le attività di contrasto da parte delle autorità di controllo sono state, nell'ultimo periodo, sostanzialmente allentate.

4) una quarta tendenza riguarda gli ambiti geografici di sviluppo dei nuovi fenomeni. La crescita dell'economia della condivisione e, più in generale, dell'economia numerica, è oggi un campo aperto in cui lottano sostanzialmente imprese statunitensi da una parte, cinesi dall'altra. Così, mentre nel settore dell'economia della condivisione assistiamo allo scontro tra la statunitense Uber e la cinese Didi Chuxing, in quello del commercio elettronico la cinese Alibaba si contrappone alla statunitense Amazon, in quello dei pagamenti on line registriamo soprattutto la presenza della statunitense Paypal e della cinese Alipay, in quello delle piattaforme sociali tra Sinaweibo e Baidu. E si potrebbe continuare. L'esito dello scontro appare a oggi aperto in molti settori e in termini più generali.

Quello che preoccupa è la pratica assenza dalla competizione delle imprese europee, ciò che indica grandi problemi in prospettiva per il sistema economico e tecnologico del nostro continente.

5) Una ulteriore tendenza che può essere sottolineata fa riferimento al mutamento nelle modalità di funzionamento del sistema della grande impresa, una trasformazione che qualcuno ha letto come una «reinvenzione» della stessa (*The Economist* 2015b).

L'affermazione delle società del settore sembra inserirsi, tra l'altro, in un fenomeno più vasto riguardante un mutamento in atto da tempo nel governo delle *corporation*. In particolare, a un tradizionale predominio, nei paesi anglosassoni, dell'impresa a capitale azionario diffuso e a gestione eminentemente manageriale – con una separazione quindi abbastanza netta tra la proprietà e la stessa gestione – si va sostituendo una nuova situazione. In essa, mentre si affermano parallelamente i nuovi capitalismi dell'Asia e di altri continenti, un numero crescente di imprese, comprese Uber e le altre strutture del comparto, tendono a configurarsi con un controllo azionario collocato nelle mani di singoli individui o di famiglie, quando non dei poteri

pubblici a diversi livelli, rifondando quindi i rapporti, che diventano molto più stretti, tra proprietà e responsabilità; si vanno anche affermando sempre più anche forme ibride, quali quelle del controllo familiare o statale, ma con le imprese comunque quotate in borsa.

Queste tendenze fanno riferimento, tra l'altro, ad alcuni punti deboli riscontrabili nelle imprese di tipo manageriale, dai conflitti di interesse proprietari-manager, alla concentrazione della dirigenza su obiettivi di breve termine, ai costi sempre più pesanti della regolamentazione pubblica del fenomeno (*The Economist* 2015b; *The Economist* 2015c; Authers 2015).

Nel caso poi di imprese quali Uber e Airbnb sono nella sostanza degli accordi attentamente strutturati e formalizzati tra soci fondatori dell'impresa, investitori, manager e spesso anche impiegati che governano il sistema di comando delle stesse aziende (*The Economist* 2015c).

6.2. L'«uberizzazione», la digitalizzazione dell'economia e il lavoro

6.2.1. Un processo complesso

La crescita dell'economia della condivisione va, almeno per alcuni aspetti, inquadrata in una tendenza più complessiva in atto alla digitalizzazione dell'economia, processo che comprende al suo interno, tra l'altro, oltre all'ormai «tradizionale» sviluppo di internet e alla *sharing economy*, anche quello della robotizzazione e dell'intelligenza artificiale, l'internet delle cose, la realtà aumentata e quella virtuale, il *cloud computing*, il *big data* e così via.

Ogni singolo settore tra quelli elencati ha certamente una sua realtà distinta, ma, nello stesso tempo, appare importante trattarli tutti anche come un fenomeno unitario e questo per molte ragioni. Intanto si vanno sviluppando forti interazioni tra i vari comparti sopra elencati sia a livello di incroci azionari che di sviluppo di attività operative. Così, solo per ricordare qualche esempio, Uber sta avviando insieme alla Volvo e ad altri lo sviluppo della ricerca sull'automazione dei veicoli, cosa che Ford sta portando avanti con Lyft, mentre sempre la stessa Uber cerca di entrare in alcune delle attività gestite da Amazon e viceversa e mentre la cinese Alipay, sito per i pagamenti elettronici, entra in affari sempre con Uber; intanto la Apple è presente nel capitale di Didi Chuxing, insieme alla cinese Alibaba, mentre in quello di Uber si trovano Baidu e Hna da una parte, Google dall'altra. Per aggiungere ulteriore materia alla confusione, può essere anche sottolineato che la stessa Google è entrata a San Francisco, dal maggio del 2016, nello stesso mercato di Uber. E si potrebbe continuare.

Ma, più in generale, alcuni studi recenti (vedi in particolare Schwab 2016), mettendo insieme tutti i comparti sopra indicati, parlano dello sviluppo di una «quarta» rivoluzione industriale, termine che, nella sua semplicità, tende a essere ormai sempre più adoperato nella letteratura corrente; anche tali studi sottolineano alcuni aspetti di fondo comuni ai vari comparti sopra citati. Tra l'altro, comunque, appare difficile analizzare le tendenze in atto nel mondo del lavoro senza prendere in considerazione le spinte che vengono complessivamente dal mondo sopra descritto.

Analizziamo brevemente, per la loro particolare importanza, due tra tali sviluppi recenti, quello dell'automazione e quello dell'internet delle cose.

6.2.2. *I processi di robotizzazione e di «uberizzazione»*

Si discute da tempo di come la digitalizzazione dell'economia stia progressivamente sostituendo il lavoro umano. Così, studi approfonditi valutano che nei prossimi decenni circa la metà, se non oltre, dei lavori attuali negli Stati Uniti verranno sostituiti da robot (si veda in proposito, ad esempio, tra i tanti studi, Bank of America Merrill Lynch 2015).

Alcuni sviluppi recenti stanno accelerando tale processo, sino a oggi almeno relativamente frenato da alcuni problemi, quali la relativa arretratezza di funzionamento di tali macchine, il loro costo, lo sviluppo in molti settori delle produzioni di merci a buon mercato da parte dei paesi emergenti; ora qualcuno afferma che la vera rivoluzione dell'automazione è appena cominciata (Cosnard 2015).

In effetti, negli ultimi tempi i robot hanno fatto progressi spettacolari: sono ora più piccoli, più sofisticati, più flessibili, imbottiti di programmi di intelligenza artificiale; inoltre, sono acquistabili sempre più a buon mercato, mentre i salari stanno invece aumentando, almeno in un paese chiave come la Cina. I tassi di crescita del mercato si stanno così incrementando velocemente nel mondo.

La robotizzazione è ormai in grado di ridurre i costi di produzione rispetto all'impiego di dipendenti non solo in presenza dei salari statunitensi o tedeschi, ma anche ormai a livello di quelli cinesi e persino indiani, vietnamiti e del Bangladesh. Questo potrebbe, tra l'altro, ridimensionare i processi di delocalizzazione della produzione dai paesi ricchi a quelli emergenti e, contemporaneamente, frenare l'industrializzazione e l'occupazione in questi ultimi.

Mentre l'«uberizzazione» sembra toccare quasi esclusivamente, almeno nell'immediato, le fasce basse dei lavoratori, l'automazione tende a riguar-

dare sempre di più anche gli strati medi e medio-alti della popolazione impiegatizia, nonché di quella direttiva.

6.2.3. L'internet delle cose

Si va intanto facendo rapidamente strada anche quello che viene ormai conosciuto come «l'internet delle cose»: le macchine industriali e i prodotti che vengono con esse fabbricati sono sempre più imbottiti di sensori e connessi a internet (*The Economist* 2015d). Produrre bene delle cose conta in sé sempre meno, mentre le imprese di successo saranno quelle che metteranno insieme i dati e le informazioni migliori e che riusciranno a combinarli insieme per offrire i migliori servizi digitali, piuttosto che i prodotti. La digitalizzazione dell'economia fa così un ulteriore salto in avanti. I vincitori del gioco saranno quelli che controlleranno una «piattaforma», un software che combina insieme differenti tipi di apparati, di dati e di servizi, per offrire così la «smart car», la «smart home», la «smart factory», lo «smart store», la «smart warehouse» ecc. I tedeschi hanno a questo proposito coniato l'espressione «Plattform-Kapitalismus».

6.2.4. Alcuni problemi

Mentre si discute delle conseguenze dell'introduzione dei processi di automazione, si parla meno del fatto che sta parallelamente cambiando la natura del lavoro (Tett 2015). La gente non avrà più, apparentemente, un impiego sicuro, a tempo indeterminato, ma si registrerà una forte e progressiva predominanza di quello «a chiamata». Qualcuno ha parlato, a proposito dei lavoratori futuri, di «braccianti digitali» (Tett 2015).

Resta peraltro da domandarsi come le persone, coinvolte sempre di più in tali processi, riusciranno a trovare il denaro per comprare le merci prodotte dal sistema economico. Tra l'altro, osta anche al raggiungimento dell'obiettivo, la constatazione che i mutamenti in atto spingono verso una crescente disuguaglianza dei redditi. Perché tali cambiamenti si trasformino in prosperità per le grandi masse bisognerebbe che si aprisse un'epoca di investimenti massicci da parte delle imprese, delle famiglie e del settore pubblico. Ma niente fa presagire una svolta adeguata su tale piano (Faibis, Passet 2015).

6.2.5. Tutto è cominciato già qualche decennio fa

Società come Uber e le altre prima citate non rappresentano tanto un'innovazione vera e propria sul mercato del lavoro, ma semmai il punto culmi-

nante di un trend di lungo termine (Scheiber 2015). Già prima della fondazione della società nel 2009, l'economia degli Stati Uniti si stava nella sostanza «uberizzando», con decine di milioni di americani coinvolti in una qualche forma di lavoro precario.

Tutto è cominciato, per molti versi, alcuni decenni fa con la nascita e lo sviluppo dei processi di *outsourcing*. Oggi la Apple, ad esempio, impiega al suo interno meno del dieci per cento del milione di persone che lavorano in totale per tale società nell'ideazione, produzione e vendita degli iMacs e iPhones (Scheiber 2015).

Lo sviluppo del nuovo lavoro, insieme all'avanzare della globalizzazione e al declinante potere dei sindacati, in particolare negli Stati Uniti, spiegano ad esempio perché la gran parte delle persone guadagnava nel 2009 meno di quanto facesse quella della stessa età e dello stesso livello di educazione nel 1969 (Scheiber 2015).

6.2.6. *La condizione dei lavoratori «uberizzati»*

Per altro verso, il capitalismo numerico, o *gig economy*, come sottolinea qualcuno, non è tenero con quelli che impiega in qualche modo: la situazione attuale evoca le vecchie forme di lavoro a cottimo, con redditi variabili e con i rischi a carico dei singoli. Le persone oggi non possono che contare su se stesse in caso di infortunio, malattia, gravidanza ecc.; niente contributi sociali, niente servizio sanitario, niente pensione, ma solo una feroce concorrenza tra individui atomizzati, in una gara verso il fondo. Siamo di fronte, insomma, a un precariato generalizzato.

In effetti, anche i lavori impiegatizi sono sempre più analizzati e suddivisi in decine di compiti singoli, poi attribuiti uno a uno a lavoratori volenterosi operanti in qualsiasi parte del mondo e capaci di offrire il prezzo più basso; per la loro prestazione ciò che si chiede è unicamente l'esistenza di una connessione internet. Si tende ad aprire le porte, in questo modo, a una nuova ondata di delocalizzazione silenziosa, che potrebbe essere devastante per il livello dei salari e delle condizioni di lavoro nel mondo sviluppato (O'Connor 2015).

In sostanza, come ci ricorda Reich (Reich 2015a), la crescita del lavoro autonomo appare una corsa verso il fondo, contribuendo direttamente a bassi salari, ore di lavoro variabili e incerte, insicurezza del posto; si tratta di un capitalismo sempre più segnato dallo sfruttamento e dalle diseguaglianze, di un'economia nella quale i lavoratori sopportano tutti i rischi e raccol-

gono solo gli avanzi, mentre i soldi veri vanno alle società proprietarie del software (Reich 2015b).

Peraltro, i cosiddetti professionisti dell'algoritmo pensano già alla tappa successiva in cui si sbarazzeranno di ogni vincolo umano, o almeno lo ridurranno in misura consistente; Uber investe già nella vettura senza autista, tra l'altro con un'attività sperimentale che partirà verso la fine di settembre del 2016 nella città di Pittsburgh (*The Economist* 2016a), mentre Amazon, da parte sua, sta già sviluppando un sistema di consegna di pacchi a mezzo di droni.

7. La lotta di Uber in Europa e altrove contro le leggi vigenti

Quando Uber ha programmato di entrare in Europa ha seguito la stessa strategia che aveva avuto successo negli Stati Uniti, quella cioè di forzare le leggi e di avviare attività senza chiedere i permessi normalmente previsti.

Va sottolineato che anche negli Stati Uniti la società ha, però, avuto qualche problema sul punto. Uber ha perso, almeno per il momento, la partita in California davanti all'ufficio del Commissario al lavoro dello Stato. Tale autorità ha deciso che i lavoratori di Uber sono a tutti gli effetti dipendenti e non liberi professionisti, con tutte le conseguenze e i costi del caso.

Il Commissario ha argomentato che, fissando la Uber gli standard di formazione e di condotta degli addetti, determinando essa stessa le tariffe del servizio, il livello delle mance, nonché le valutazioni degli autisti e il tipo di auto da utilizzare, essa fa sì che i suoi addetti siano a tutti gli effetti dei dipendenti (Ahmed, Vasagar, Bradshaw 2015).

La società ha perso la partita anche in Florida e in Oregon, sebbene l'abbia poi guadagnata in altri stati.

Ma una tale strategia di forzatura delle leggi, al di là di qualche eccezione, in Europa non ha sostanzialmente funzionato (Ahmed, Vasagar, Bradshaw 2015). Molti autisti sono stati arrestati in diversi paesi; due tra i massimi dirigenti del continente sono sotto processo, gli uffici della Uber sono stati perquisiti qua e là dalla polizia. L'impresa dovrà affrontare una serie di giudizi presso tribunali e *authorities*.

Il servizio UberPop, anche in seguito alle forti proteste dei conducenti di taxi, è stato sospeso in Francia ed è stato addirittura bandito in paesi come

la Germania, l'Italia, la Spagna e, almeno parzialmente, in Belgio. Continua, invece, l'attività della divisione UberX, che utilizza in Europa autisti con la necessaria licenza. In controtendenza per quanto riguarda l'Europa, va detto che un tribunale londinese, nell'ottobre del 2015, ha dichiarato legale nel paese il servizio offerto da UberPop.

La Corte costituzionale francese ha, invece, ribadito, dopo la pronuncia del tribunale ordinario, che l'attività della società è illegale. La Commissione europea dovrà presto pronunciarsi sulla questione, mentre anche la Corte di giustizia dovrà decidere se Uber è da considerarsi una società di trasporto o un semplice servizio digitale.

Analoghe difficoltà si riscontrano, peraltro, anche in altri continenti. Così l'attività di UberPop è stata proibita in città diverse, come Rio de Janeiro, Vancouver, Toronto, Nuova Delhi, mentre essa è sotto indagine ad Amsterdam (Hellier 2015).

8. Alcune possibili politiche di intervento

8.1. Premessa

Come abbiamo già accennato, la cosiddetta «economia della condivisione» appare destinata a essere un elemento importante del panorama economico e sociale del mondo.

Più in generale, dobbiamo partire dalla constatazione che «il lavoro non può essere ridotto alla forma storica particolare che esso ha assunto nelle società industriali a partire dal XIX secolo, cioè quella del lavoro salariato a tempo pieno; la forma salariale non è che un momento della lunga storia del lavoro» (Supiot 2007).

La nuova forma di capitalismo che va configurandosi ha, dalla sua parte, la possibilità che essa possa investire, creare occupazione, servire la popolazione, ma, a nostro parere, si dovrebbe assecondare il suo sviluppo solo a condizione che essa sia seriamente regolata. Altrimenti questo capitalismo tenderà a concentrare la ricchezza nelle mani dei suoi azionisti e di pochi salariati ultra-qualificati, facendo invece lavorare le moltitudini delle persone al di fuori di ogni legge e di ogni protezione (Segond 2015).

Tra i pochi tentativi di una qualche ampiezza per governare in qualche modo le attività nel settore del trasporto si segnala quello del comune di Shanghai, per quanto ancora nettamente insufficiente. Le regole imposte

dalla città cinese prevedono, tra l'altro, un controllo costante sull'idoneità al servizio degli autisti e delle vetture, l'assicurazione obbligatoria a favore dei veicoli e dei passeggeri, una geolocalizzazione costante delle auto. Qualcosa stanno tentando di fare anche altre città.

Invece il comune di Seattle ha varato disposizioni che garantiscono agli autisti il diritto alla contrattazione collettiva con le società come Uber e Lyft.

Viene inoltre segnalato che il governo cinese, di fronte anche all'opposizione vigorosa dei conducenti di taxi (Chen 2015) nei confronti delle attività di Didi Chuxing e di Uber, a metà 2016 ha emanato regole generali per il settore a livello nazionale. Tali regole prevedono la necessità per gli operatori di ottenere una licenza, di assicurare le auto e i passeggeri, di avere contratti di lavoro con gli addetti, nonché di possedere degli uffici e dei server nel paese (Waldmeir 2015).

Su di un altro fronte, il comune di Berlino ha deliberato che non sarà più possibile affittare case private con contratti di volta in volta inferiori ai due mesi. Anche la città di Barcellona ha posto dei limiti all'attività di affitto di appartamenti.

8.2. Alcune proposte di intervento

I principi di base di una possibile regolamentazione dovrebbero essere quelli di proteggere i consumatori e i lavoratori, nonché le entrate fiscali degli Stati, assicurando anche un adeguato livello di concorrenza sul mercato. Ma regolare non deve certo significare tutelare a ogni costo i taxi tradizionali o gli albergatori. Questi nuovi servizi sono utili e bisogna quindi immaginare nuove soluzioni (Bauwens 2015).

È chiaro che attività come quelle di Uber o di Airbnb non possono essere gestite con livelli di regolamentazione più bassi dei servizi tradizionali di taxi o di quelli degli alberghi.

Su un altro piano, si dovranno utilizzare i lavoratori considerandoli come dipendenti o almeno bisognerà trovare delle forme, magari specifiche al settore, per assicurare loro adeguate prestazioni pensionistiche e sanitarie, nonché un livello sufficiente di diritti sul posto di lavoro. Certo, i costi del servizio aumenteranno, ma tali attività continueranno ad avere una loro validità sul mercato, perché sarà sempre molto utile l'utilizzo delle tecnologie per rendere migliore il servizio ed estendere l'utilizzo di persone e di beni oggi non in attività (Waters 2015).

Per altro verso, la moltiplicazione delle carriere «erratiche» potrebbe spingere nella direzione di collegare i diritti sociali agli individui piuttosto che ai salariati, perché le persone ne possano beneficiare quale che sia la natura del loro lavoro (Chavagneux 2015).

Lo sviluppo delle piattaforme informatiche potrebbe anche spingere, come suggerisce qualcuno (Liss 2015; Konczal, Covert 2014), a socializzare la proprietà tra i lavoratori. Dal momento che essi posseggono i mezzi di produzione perché essi non potrebbero raccogliere anche tutti i profitti formando cooperative di trasporto?

Una iniziativa che sta andando avanti anche in Italia sembra segnare qualche passo in tale direzione. Così sedici importanti cooperative di taxi di varie città hanno creato il consorzio AppTaxi; esso ha sviluppato un software che mette in contatto, come nel caso di Uber – di cui replica diverse funzioni –, tassisti e clienti (Serloni 2015). Intanto anche in Francia, questa volta per iniziativa dello Stato, è stata messa a punto una iniziativa nello stesso campo (Les Echos 2015).

Ancora più avanti sembrano spingersi alcuni progetti che stanno decollando sia in Europa sia negli Stati Uniti e che vanno proprio nella direzione della creazione di cooperative di lavoratori: si veda, ad esempio, il caso di Denver (Schneider 2016), oltre che, sempre negli Stati Uniti, quelli di Portland e di Grand Rapids.

Una possibile soluzione di tipo diverso sembra affacciarsi negli ultimi tempi. In Canada esiste una società che fa concorrenza a Uber, la Tappcar, che impiega autisti a tempo pieno e riconosce loro l'assicurazione, la pensione, le spese sanitarie; il servizio, alla fine, viene a costare il 5 per cento in più di quello di Uber. Un servizio simile stava per essere lanciato, nel settembre del 2016, anche a New York (Pollack 2016).

Naturalmente, di fronte allo sviluppo di imprese che cercano di monopolizzare i loro settori di competenza e di distruggere la concorrenza delle piccole e medie imprese, le autorità preposte al controllo dei mercati dovrebbero vigilare con molta più attenzione di quanto stiano facendo al momento.

8.3. Due questioni importanti

Vanno appena accennate, infine, due questioni di grande rilievo che, peraltro, non è possibile affrontare in questa sede e la cui disamina richiederebbe grandi sforzi di elaborazione.

Si tratta intanto di pensare alle modalità di organizzazione di una società in cui, per assenza di interventi dei poteri pubblici, il lavoro rischia di ridursi in misura fortissima dal punto di vista quantitativo e qualitativo, mentre il potere di comando sull'economia finisce per concentrarsi in pochi punti a livello globale.

D'altro lato, non possiamo non sottolineare come anche attraverso l'economia della condivisione venga portato avanti un progetto volto a porre, su nuove e avanzate basi, dopo una prima ondata innescata dall'avvento al potere di Ronald Reagan e Margaret Thatcher, la demolizione dello stato sociale quale si era configurato nel dopoguerra nei paesi ricchi. L'idea di fondo di tale approccio è quella che il mercato non dovrebbe essere ostacolato da alcun tipo di intervento, esso dovrebbe rappresentare il solo accettabile regolatore dell'attività economica, sociale, politica, del mondo mentre il solo vincolo agli interessi del mercato dovrebbe essere costituito dallo stesso dispiegarsi del mercato (Morozov 2015).

Riferimenti bibliografici

- Ahmed M., Vasagar J., Bradshaw T. (2015), *Uber: Backseat Driver*, www.ft.com, 16 settembre.
- Authers J. (2015), *Vote of No Confidence in Shareholder Capitalism*, www.ft.com, 23 ottobre.
- Bank of America Merrill Lynch (2015), *Creative Disruption*, 30 aprile.
- Bauwens M. (2015), *Uber et Airbnb n'ont rien à voir avec l'économie du partage*, www.lemonde.fr, 25 giugno.
- Buillin A. (2015), *Ryanair, ma vie d'hotesse low cost*, in *Marianne*, 9-15 ottobre.
- Chavagneux C. (2015), *Le capitalisme numérique réinvente le XIXe siècle*, in *Alternatives économiques*, n. 348, luglio-agosto.
- Chen M. (2015), *Cabbies are driving the Opposition to China's Ridesharing Revolution*, www.thenation.com, 17 luglio.
- Clover C. (2015a), *Car-hailing Regulations to set China Precedent*, www.ft.com, 15 novembre.
- Clover C. (2015b), *China Migration: Delivering the Jack Ma Economy*, www.ft.com, 14 settembre.
- Coppola F. (2015), *The «Sharing Economy» is not going to create Economic Growth*, in *Forbes*, 27 ottobre.

- Cosnard D. (2015), *L'industrie attend une invasion de robots*, in *Le Monde*, 30 settembre.
- Covert B. (2015), *Longer Hours, More Stress, No Extra Pay: it's not Just Amazon, it's the Modern Workplace*, www.thenation.com, 26 agosto.
- Dutheil G. (2015), *Pour Airbnb, Paris vaut bien une taxe*, in *Le Monde*, 2 ottobre.
- Faibis L., Passet O. (2015), *De la mondialisation sauvage à l'automatisation barbare?*, in *Le Monde*, 14 ottobre.
- Feuerstein I. (2015), *BlaBlaCar, Airbnb: le Sénat veut fiscaliser les revenus supérieurs à 5.000 euros*, www.lesechos.fr, 18 settembre.
- Hellier D. (2015), *From Rio to Paris - Uber is Fighting Battles Across The Globe*, www.theguardian.com, 2 ottobre.
- Hezi Jiang (2015), *Uber's Chinese Rival backs Us Rival Lyft*, www.chinadaily.com.cn, 17 settembre.
- Hutton W. (2016), *The Gig Economy is Here to stay. So Making It Fairer should be a Priority*, in *The Guardian*, 4 settembre.
- Ilo (2015a), *World Employment and Social Outlook: the Changing Nature of Jobs*, Geneva, maggio.
- Ilo (2015b), *World Employment and Social Outlook: Trends 2015*, Geneva, gennaio.
- Kantor J., Streitfeld D. (2015), *Workers describe Amazon as Thrilling, Bruising Place*, in *International New York Times*, 17 agosto.
- King S. (2013), *There is No Easy Escape from Secular Stagnation*, www.ft.com, 25 novembre.
- Konczal M., Covert B. (2014), *Socialize Uber*, www.thenation.com, 10 dicembre.
- La Repubblica* (2015), *BlaBlaCar, raccolti 200 milioni per crescere*, 17 settembre.
- Les Echos (2015), «*Le taxi*», *la réponse de l'Etat à Uber*, www.lesechos.fr, 19 ottobre.
- Liss J. (2015), *Uber and the Taxi Industry Last Stand*, www.thenation.com, 27 gennaio.
- Mason P. (2015), *L'era del post-capitalismo*, in *Internazionale*, 25 settembre.
- McKinsey Global Institute (2015), *A Labor Market That Works*, *McKinsey & Company*, giugno.
- Melloni N. (2015), *I lati oscuri della sharing economy*, www.pandorarivista.it, 30 ottobre.
- Morozov E. (2015), *Does Silicon Valley reign herald the End of Social Democracy?*, www.theguardian.com, 20 settembre.
- O'Connor S. (2015), *The Human Cloud: a New World of Work*, www.ft.com, 8 ottobre.
- Pollack L. (2016), *Feeling Uber-Guilty for Using Uber*, www.ft.com, 30 agosto.

- Reich R. (2015a), *America is winning the Race to the Bottom*, www.salon.com, 24 febbraio.
- Reich R. (2015b), *The Share-The-Scraps Economy*, www.robertreich.org, 2 febbraio.
- Ricci M. (2015), *Il prezzo della condivisione*, in *La Repubblica*, 14 agosto.
- Rifkin J. (2014), *The Zero Marginal Cost Society*, London, Palgrave Macmillan; trad. it.: (2014), *La società a costo marginale zero*, Mondadori, Milano.
- Scheiber N. (2015), *Growth in the «Gig economy» fuels Work Force Anxieties*, www.ny-times.com, 13 luglio.
- Schlaunich G. (2015), *Uber, la grande maestra di sharing*, in *Corriere della sera*, 23 novembre.
- Schneider N. (2016), *Denver Taxi Drivers are turning Uber's Disruption on its Head*, www.thenation.com, 7 settembre.
- Schwab K. (2016), *The Fourth Industrial Revolution*, World Economic Forum, Coligny/Geneva.
- Segond V. (2015), *Le «capitalisme de plate-forme» s'affranchit de toute contrainte*, in *Le Monde*, 20 ottobre.
- Serloni L. (2015), *I taxi da arcinemici a concorrenti ad armi pari*, in *La Repubblica, Affari & Finanza*, 19 ottobre.
- Singer N. (2015), *«Sharing» That is Often Anything But*, in *International New York Times*, 10 agosto.
- Supiot A. (2007), *Critique du droit du travail*, Paris, Presses Universitaires de France.
- Tett G. (2015), *Uber and the Bumpy Road Ahead*, www.ft.com, 4 settembre.
- The Economist* (2015a), *Digital Taylorism*, 12 settembre.
- The Economist* (2015b), *Reinventing the Company*, 24 ottobre.
- The Economist* (2015c), *Reinventing the Deal*, 24 ottobre.
- The Economist* (2015d), *Does Deutschland do Digital?*, 21 novembre.
- The Economist* (2016a), *Uberworld*, 3 settembre.
- The Economist* (2016b), *From Zero to Seventy (Billion)*, 3 settembre.
- Thompson J. (2016), *Apple Invests \$1bn in China's Didi Transport App*, www.ft.com, 13 maggio.
- Youssef N. (2016), *A New Level of Home Delivery*, in *International New York Times*, 31 agosto.
- Waldmeir P. (2015), *China Outlines Regulation for Car-Hailing Apps such as Uber*, www.ft.com, 11 ottobre.
- Waters R. (2015), *Sharing Economy starts to go Mainstream*, www.ft.com, 2 luglio.

Zampaglione A. (2015), *Marriott-Starwood, il risiko dettato da Airbnb*, in *La Repubblica*, 23 novembre.

Zampaglione A. (2016), *Hotel, sindrome Airbnb dietro le maxifusioni*, in *La Repubblica*, 8 febbraio.

Abstract

Il testo cerca di fornire dapprima un quadro delle tendenze di sviluppo geografico e settoriale del fenomeno della sharing economy e delle sue prospettive. La sua crescita viene poi inquadrata nell'ambito di alcune più generali tendenze, in gran parte negative, in atto nel mondo del lavoro e, più in generale, nel capitalismo contemporaneo. L'ultima parte prova, infine, a delineare alcune proposte di intervento per regolare un fenomeno che minaccia altrimenti di rivelarsi come potenzialmente devastante su molti fronti, da quello della protezione dei lavoratori e dei consumatori, a quello del livello delle entrate fiscali degli Stati, al grado di concorrenza rilevabile nei vari settori.

THE SO CALLED «SHARING ECONOMY» AND THE RELATED TRENDS IN CONTEMPORARY CAPITALISM AND IN THE WORLD OF WORK

The paper tries first to give a broad picture on the rise and development trends of the so called «sharing economy» phenomenon and this both from a geographical and sectorial point of view. This growth is then linked to some tendencies, mainly negative ones, that can be at present recognized in the world of work and, in more general terms, in the development of contemporary capitalism. The last part of the article tries to list some proposals that could be useful in regulating a phenomenon whose consequences could otherwise be devastating in many areas, from workers and consumers protection, to tax collection and to competition levels that could be registered in the businesses involved.