

Uber-etnografie: mobilità on demand e ricerca on demand

*Original*

Uber-etnografie: mobilità on demand e ricerca on demand / Pollio, Andrea. - ELETTRONICO. - 5:(2023), pp. 412-416. (Intervento presentato al convegno XXXIII Congresso Geografico Italiano: Geografie in Movimento tenutosi a Padova nel 8-13 settembre 2021).

*Availability:*

This version is available at: 11583/2980691 since: 2023-07-26T08:48:27Z

*Publisher:*

CLEUP

*Published*

DOI:

*Terms of use:*

This article is made available under terms and conditions as specified in the corresponding bibliographic description in the repository

*Publisher copyright*

(Article begins on next page)

## Uber-etnografie: mobilità *on demand* e ricerca *on demand*

Andrea Pollio<sup>1</sup>

Questo contributo nasce da oltre sei anni di ricerca su Uber e altre piattaforme digitali per la mobilità e la logistica dell'ultimo miglio, principalmente in Kenya, Sudafrica, e Rwanda. Il mio iniziale interesse scaturiva dall'intuizione che le coordinate tecnologiche della mobilità *on demand* generassero in Africa nuove forme di precarietà – e di liberazione da essa – non ascrivibili alle categorie eurocentriche del precariato (Pollio, 2019). Allo stesso tempo, come scrive Alexandra Ravenelle (2019), anche in Europa e Nord America le piattaforme digitali si cuciono su un tessuto economico che, dopo decenni di riforme strutturali, ha perso da tempo le forme di lavoro salariato da cui il «capitalismo piattaforma» (Srnicek, 2017) dovrebbe, in teoria, emanciparsi. In effetti, la perpetuazione del capitalismo, come nell'ormai classica analisi di Luc Boltanski e Ève Chiapello (1999), si poggia sulla sua capacità di inglobare la critica di se stesso. La flessibilizzazione del lavoro e la sua evoluzione post salariale, in questa interpretazione, sono delle modifiche molecolari generatesi in risposta non solo alla crisi di profittabilità del Fordismo, ma anche a una sua critica «artistica», la quale richiedeva che nuove, più libere soggettività popolassero il mercato del lavoro, incorporando lo spirito libertario e potenzialmente sovversivo del 1968, e rendendolo compatibile con un nuovo spirito del sistema produttivo. Alla fine degli anni Novanta, quindi, l'ipotesi del «capitalismo cognitivo» inizia a dar voce alla nozione che il capitale si sia spostato al di fuori della fabbrica, ma non necessariamente attraverso i modi previsti dall'idea del «postfordismo» (Tickell, Peck, 1992). Bensì, è attraverso la socializzazione della produzione e attraverso la smaterializzazione del lavoro che il capitalismo cognitivo allinea accumulazione di capitale alla formazione delle soggettività necessarie a tale processo. In questo filone, il lavoro di Lazzarato (2019) è interessante perché che più di ogni altro si concentra sulla meccanica semiotica della produzione di soggettività, da algoritmi a equazioni finanziarie. Quest'ultimo è un ragionamento diventato centrale nel dibattito sul capitalismo piattaforma, e sui modi automatizzati attraverso i quali le piattaforme digitali producono, algoritmicamente, lavoratori e consumatori.

Della nozione di Capitalismo cognitivo e di che ruolo svolga il precariato al suo interno è stato scritto moltissimo, e questo spazio è troppo ristretto per dare giustizia al dibattito e alle sue critiche. Due delle questioni fondamentali, tuttavia, vale la pena menzionare per dare un quadro più ampio a questo contributo. Il Fordismo – o più precisamente l'ordine sociale con al centro il lavoro salariato – per la critica postcoloniale, non è stata soltanto un'eccezione storica (Neilson, Rossiter, 2008) ma anche un'eccezione geografica (Lowe, 2015). Nella maggioranza del mondo, coloniale prima – attraverso la schiavitù e altre forme di lavoro forzato – e post-coloniale poi – attraverso la moltiplicazione delle economie informali, la mancata promessa di industrializzazione, il fenomeno dei *nonming gong* in Cina, etc. –, il lavoro dipendente è sempre stato un'anomalia (Benanav, 2020) in sistemi dominati da altre forme di produzione – e non, cfr. Ferguson, 2015 –. Per la critica femminista, inoltre, il proletariato è anche stato un'eccezione dentro le mura domestiche, laddove la riproduzione del lavoro produttivo è sempre dipesa da altre forme di lavoro trascurate dall'interpretazione marxista.

<sup>1</sup> Politecnico di Torino.

Per Anna Tsing (2015), quindi, è proprio la precarietà a essere la condizione che accomuna le diverse forme di vita che animano il capitalismo globale contemporaneo.

Questi dibattiti si sono spostati anche nelle discipline geografiche, particolarmente attorno al concetto di «platform urbanism» (Sadowski, 2020), una nozione che coglie una serie di fenomeni paralleli: l'urbanizzazione delle economie piattaforma di Uber, Airbnb, Sidewalk Labs, etc., aziende che sempre più utilizzano le città sia come siti sperimentali sia come terreni di nuove forme di estrazione di capitale mediato dai dati digitali; il potere che queste piattaforme hanno sulla politica della città; il ruolo di specifici luoghi – cosiddette interfacce urbane – nel mediare diverse sistemi tecnologici; e, infine, il fatto che siano spesso le città stesse ad adottare politiche e strumenti gestiti attraverso piattaforme algoritmiche (Barns, 2020). Centrale in questa letteratura è indubbiamente la questione del lavoro, particolarmente i modi in cui le piattaforme utilizzano algoritmi proprietari per ridefinire la soggettività precaria del «gig worker». Il lavoro piattaforma, in quest'ottica, è una specifica forma di cybertariato (Huws, 2014) o cyber-proletariato (Dyer-Witheford, 2015), gestito e invisibilizzato attraverso vari strumenti di quantificazione e controllo digitale.

Ciononostante, e come in molti altri ambiti di studio, il dibattito su «platform urbanism» è dominato da esperienze localizzate nel nord globale, con ben poche eccezioni. Nella città del sud del mondo, invece, alcune delle categorie interpretative sulle quali si basano le nozioni di invisibilità e controllo algoritmico dei lavoratori delle piattaforme si scontrano con realtà più complesse, o, se non altro, diverse (Ettlinger, 2020). Per esempio, attraverso il mio lavoro in Sudafrica (Pollio, 2019; 2021), ho cercato di sottolineare come l'interfacciarsi dei lavoratori di Uber con economie urbane altre da quella «piattaforma» mostrasse quanto il sistema del *platform urbanism* sia un'isola dentro un mare di diverse forme economiche – e non necessariamente migliori –. E che i *rider* di Uber – nonostante i tentativi della piattaforma di incanalare la loro precarietà dentro meccanismi di massimizzazione della produttività – continuassero a trovare modi per ribellarsi al controllo logistico dell'algoritmo. Per arrivare a queste conclusioni, una delle domande centrali nel mio percorso di ricercatore è stata metodologica: in che modo avvicinarsi al lavoro piattaforma come oggetto di ricerca?

Partendo da questi spunti, la mia riflessione semi-autoetnografica nelle righe che seguono si concentra sull'interfaccia tra il lavoro di un ricercatore precario e le forme etnografiche di conoscenza della precarietà che esistono tra i lavoratori *on demand* della mobilità e della logistica. Esistono delle affinità o dei possibili allineamenti tra questi modi di sperimentare la questione lavorativa del XXI secolo, spesso mediata dalle brevi, strumentali interazioni offerte dallo schermo di uno smartphone e da un algoritmo proprietario? È possibile, come suggerisce Anna Tsing, «immergersi nelle forme e nelle tattiche della precarietà?» (2015, p.42). Il mio suggerimento è che la risposta a questa domanda implica uno sguardo sull'etnografia come metodo di cocreazione di esperienza più che di conoscenza (Pandian, 2019), date le asimmetrie talvolta impossibili che essa rivela come pratica di ricerca.

Nel 2015, mi trovavo in Sudafrica per il mio dottorato, e Uber aveva di recente iniziato a operare a Cape Town, avendo scelto alcune città sudafricane come trampolini di lancio della sua futura espansione continentale. Nel giro di pochissimi mesi, data la scarsità dei mezzi pubblici, e le difficoltà nell'utilizzare taxi informali, Uber era diventata l'unica opzione accessibile per chi, come me, non aveva a disposizione un'automobile. Sebbene la mia ricerca di dottorato riguardasse tutt'altro (Pollio, 2020a, 2020b), mi resi subito conto che alcune delle economie che Uber aveva creato fossero incredibilmente interessanti, in particolare per due fenomeni. Il primo: nonostante la promessa della piattaforma di rendere formale il lavoro, altre forme di lavoro informale si moltiplicavano da dentro e fuori di essa. Il secondo: che la gestione algoritmica della precarietà non era mai completa, bensì circoscritta dai molteplici modi in cui gli autisti di Uber trovavano alternative per sottrarsi all'algoritmo. Decisi allora di dedicare parte del mio tempo libero a intervistare il primo gruppo di *rider* che Uber aveva ingaggiato nella città, per meglio comprendere le realtà che mi sembravano sfuggire a una narrazione semplicistica del cybertariato.

Il motivo per cui parto da questo dato autobiografico è che mi trovai a fare ricerca su persone precarie – rese precarie contrattualmente dai termini della piattaforma – mentre anche io avevo nel mio contratto una clausola di non rinnovabilità. Da dottorando ero in quel limbo tra essere uno studente e un lavoratore nel mondo accademico, un limbo non privo di obbligazioni e obiettivi da raggiungere. Perciò, per fare ricerca su Uber, dovevo utilizzare il mio tempo libero, cercando conducenti che fossero interessati a condividere le loro esperienze con me. Sviluppai quindi una strategia ritagliata sul fatto che io stesso, volente o nolente a causa della

mia precarietà, utilizzavo Uber per poter fare ricerca in luoghi della città che, senza un'automobile, non avrei potuto raggiungere. Ho parlato di questa strategia altrove (McNeill, Pollio, 2018). Il punto principale è il seguente: il mio tempo libero era, in un certo senso, una delle risorse dormienti – in inglese, *idle assets* – sulle quali si fonda la promessa di piattaforme come Uber. In modo più che esplicito, Uber utilizzava il concetto di risorse dormienti, promettendo ai suoi futuri rider di trasformare questi potenziali inattivi – tempo a disposizione, un'automobile, una patente di guida, etc. – in capitale, attraverso la piattaforma (Pollio, 2019). Insomma, mentre i *rider* attivavano le loro risorse dormienti per diventare parte del capitalismo piattaforma, anch'io attivavo il mio tempo libero per poter diventare parte di quell'economia in modo etnografico. Al tempo, non mi resi conto di questo parallelo, probabilmente perché vedevo me stesso come studente e non come un lavoratore. Poi, però, la mia borsa di studio si esaurì, e mi trovai a saltare da un lavoro precario all'altro, spesso inseguendo più di un contratto part-time alla volta – il mio record fu di quattro contratti da un giorno a settimana contemporaneamente –, e tentando al contempo di finire il mio dottorato. Il mio capitale dormiente, quindi, divenne sempre più l'unica occasione che avevo per poter fare ricerca sulle economie piattaforma nelle città, al di fuori delle obbligazioni dei miei altri impegni e del senso di colpa di non dedicare abbastanza tempo alla scrittura della mia tesi. Sebbene costretto dal punto di vista temporale, e spezzettato da altri impegni, il mio capitale inattivo era anche un privilegio: avevo la fortuna di non doverlo dedicare totalmente alla cura di altre persone, né avevo la necessità, come narra Alexandra Ravenelle nel suo volume *Hustle and Gig* (2019), di monetizzare ogni sua singola transazione per sopravvivere. Potevo quindi sviluppare un'etnografia *patchwork* (Günel e altri, 2020), spesso poco ortodossa e fatta di brevi interazioni piuttosto che di lunghe immersioni (Iacovone e altri, 2022), attraverso un diario multimediale che ho tenuto nel corso degli anni, documentando frammenti di informazioni che incontravo nell'attraversare diverse geografie e reti (Pollio, 2021).

Riflettendo a monte, alcune – specialmente le più pragmatiche – scelte etnografiche che ho fatto negli anni, mi sembrano indissolubilmente legate all'essere stato io stesso un *gig worker* nella versione privilegiata, accademica del termine: non ultima, il fatto di essermi appassionato alla questione lavorativa del *platform urbanism* derivò dalla necessità di utilizzare Uber, e altre piattaforme, per poter svolgere il mio lavoro di ricercatore. Ancora oggi, sebbene abbia la fortuna di avere un contratto meno instabile, continuo in qualche modo a mobilitare le mie risorse dormienti. Il mio attuale finanziatore, l'Unione Europea attraverso la borsa di studio Marie Curie – e probabilmente a causa dell'interpretazione che l'Università italiana dà delle regole imposte dalla Commissione Europea – non mi consente di avere contratti aggiuntivi rispetto alla mia *fellowship*. Perciò, quando di recente sono stato coinvolto in un gruppo di ricerca che lavora in varie città africane sul tema della piattaforma del trasporto informale a due ruote, ho dovuto segnalare nel contratto che il mio contributo era *in-kind*: tempo libero trasformato da risorsa inattiva a risorsa attiva. In altre parole, oggi come durante gli anni più precari della mia vita accademica, continuo a modellare strategie di ricerca sulle strategie che i *rider* di Uber si trovano a utilizzare per navigare la complessità del lavoro piattaforma, tra regole contrattuali dei termini e condizioni di utilizzo dell'algoritmo, e modi di svincolare rispetto ad esse.

Tuttavia, le affinità si fermano qui. La questione è quanto sia possibile, veramente, sentirsi alleate o affini, o compagne tra diverse modalità di essere precarie e precari. L'antropologo David Graeber (2018) scriveva, per esempio, della necessità di costruire alleanze tra le varie forme di precarietà che esistono al mondo, senza tuttavia fondare quest'alleanza sul presupposto che sia il lavoro a renderci unite. Senza voler entrare qui in una critica del «produttivismo» progressista – che condivido – (Gibson-Graham, 2006), la domanda che mi sono sempre posto è se queste asimmetrie precarie siano risolvibili, sia politicamente sia metodologicamente. Il fatto centrale non è tanto che io sono e sono sempre stato più privilegiato – anche da accademico precario – rispetto ai *rider* che ho intervistato a Nairobi o a Cape Town. Ma che ogni possibile alleanza di un'etnografia più impegnata politicamente è stata limitata, talvolta annientata, da queste asimmetrie. Due esempi tratti dal mio lavoro sono significativi in tal senso. Innanzitutto, da giovane ricercatore precario, anche le mie geografie personali sono state e continuano a essere incredibilmente instabili. Seguendo contratti, finanziamenti, brevi affiliazioni, i «campi» delle mie ricerche sono sempre stati troppo brevi perché potessi promettere ai miei interlocutori qualcosa in più del semplice rendere giustizia alle loro storie. Questo è uno dei limiti di un'«etnografia sottile» (Iacovone e altri, 2022): non avere a disposizione la promessa di un'alleanza più profonda, l'impegno di partecipazione di cui questa sessione si occupa, lo stare in un luogo necessario a collaborare veramente alle sue lotte di giustizia.

Il secondo esempio riguarda ciò che ho reso visibile e ciò che ho scelto rimanesse invisibile. Nel corso degli anni, mi sono trovato di fronte a molti frammenti di storie che sarebbero state perfette in un articolo accademico, ma che ho scelto di non raccontare. Per esempio, mi sono imbattuto in motociclisti di Nairobi che usavano delle scappatoie legali per operare senza patente. A Cape Town, ho conosciuto degli autisti che avevano un trucco per evitare i posti di blocco della polizia. A un certo punto, avevo anche raccolto del materiale su un sindacato segreto; una gilda segreta perché Uber ha la possibilità di disattivare l'account dei *rider* che entrano a far parte di associazioni sindacali. Ho scelto di espungere queste informazioni dal mio diario. La migliore alleanza possibile, a volte, è una non-alleanza. Se, come scrive l'antropologo Anand Pandian (2019), l'etnografia come strategia di ricerca è la creazione di una nuova esperienza del mondo, basata necessariamente sulle asimmetrie di potere e conoscenza che esistono in esso, questa esperienza è anche fatta di eccezioni in cui non è possibile alcuna creazione.

Le eccezioni sono in fondo ciò che rende il metodo etnografico efficace contro le semplificazioni. Parte del potere delle piattaforme sta proprio nella loro capacità di nascondere i loro limiti, le loro debolezze, e le loro eccezioni, disattivando così qualsiasi forma di immaginazione alternativa (Leszczynski, 2020). Sembrerebbe quindi ovvio che sia compito di un ricercatore o una ricercatrice in questi ambiti farsi carico di parlarne e scriverne. Eppure, si tratta di un compito contraddittorio, a volte impossibile, proprio a causa di quelle che ho chiamato «asimmetrie precarie»: l'irriducibilità delle diverse forme di provvisorietà, incertezza e temporaneità che esistono tra una ricerca e i suoi interlocutori.

## Bibliografia

- Barns S., *Platform Urbanism: Negotiating Platform Ecosystems in Connected Cities*, Singapore, Springer Nature, 2019.
- Benanav A., *Automation and the Future of Work*, Londra, Verso, 2020.
- Boltanski L., Chiapello E., *Le nouvel esprit du capitalisme*, Parigi, Gallimard, 1999.
- Dyer-Witheford N., *Cyber-Proletariat: Global Labour in the Digital Vortex*, Londra, PlutoPress, 2015.
- Ettlinger N., *Unbounding 'States of Exception': Reconceptualizing Precarity*, in «Space and Polity», 2020, 24,2, pp. 401-407.
- Ferguson J., *Give a Man a Fish*, Durham, Duke University Press, 2015.
- Gibson-Graham J.K., *A postcapitalist Politics*, Minneapolis, University of Minnesota Press, 2006.
- Graeber D., *Bullshit Jobs: A Theory*, New York, Simon & Schuster, 2018.
- Günel G. e altri, *A Manifesto for Patchwork Ethnography*, in «Member Voices, Fieldsights», Society for Cultural Anthropology, 2020.
- Huws U., *Labor in the Global Digital Economy: The Cybertariat Comes of Age*, New York, NYU Press, 2014.
- Iacovone C. e altri, *Il "campo" geografico di un'etnografia sottile. Cinque esperimenti di fieldwork*, in «Rivista Geografica Italiana», marzo 2022, CXXIX, 1.
- Lazzarato M., *Segni e macchine. Il capitalismo e la produzione di soggettività*, Verona, Ombre Corte, 2019.
- Leszczynski A., *Glitchy Vignettes of Platform Urbanism*, in «Environment and Planning D: Society and Space», 2020, 38, 2, pp. 189-208.
- Lowe L., *The Intimacies of Four Continents*, Durham, Duke University Press, 2015.
- McNeill D., Pollio A., *Tracking the Global Urbanists*, in Harrison J., Hoyer M. (a cura di), *Doing Global Urban Research*, Londra, Sage, 2018, pp. 81-95.
- Neilson B., Rossiter N., *Precarity as a Political Concept, or, Fordism as Exception*, in «Theory, culture & society», 25, 2008, 7-8, pp. 51-72.
- Pandian A., *A Possible Anthropology: Methods for Uneasy Times*, Durham, Duke University Press, 2019.
- Pollio A., *Forefronts of the Sharing Economy: Uber in Cape Town*, in «International Journal of Urban and Regional Research», 2019, 43, 4, pp. 760-775.
- Pollio A., *Incubators at the Frontiers of Capital: An Ethnographic Encounter with Startup Weekend in Khayelitsha, Cape Town*, in «Annals of the American Association of Geographers», 2020a, 110, 4, pp. 1244-1259.
- Pollio A., *Making the Silicon Cape of Africa: Tales, Theories and the Narration of Startup Urbanism*, in «Urban Studies», 2020b, 57, 13, pp. 2715-2732.
- Pollio A., *Uber, Airports, and Labour at the Infrastructural Interfaces of Platform Urbanism*, in «Geoforum», 2021, 118, pp.47-55.
- Ravenelle A.J., *Hustle and Gig: Struggling and Surviving in the Sharing Economy*, Berkeley, University of California Press, 2019.
- Sadowski J., *Cyberspace and Cityscapes: On the Emergence of Platform Urbanism*, in «Urban Geography», 2020, 41, 3, pp.448-452.

- Srnicek N., *Platform Capitalism*, New York e Londra, John Wiley & Sons, 2017.
- Tickell A., Peck J.A., *Accumulation, Regulation and the Geographies of Post-Fordism: Missing Links in Regulationist Research*, in «Progress in Human Geography», 1992, 16, 2, pp. 190-218.
- Tsing A., *The Mushroom at the End of the World: On the Possibility of Life in Capitalist Ruins*, Princeton, Princeton University Press, 2015.
- Vercellone C. (a cura di), *Capitalismo cognitivo: conoscenza e finanza nell' epoca postfordista*, Roma, Manifestolibri, 2006.