

I lati oscuri della sharing economy

di Nicola Melloni

Uber e Airbnb sono il fenomeno del momento. Al netto delle polemiche, media ed opinione pubblica sembrano in piena estasi per la cosiddetta "sharing economy". Maggiore offerta, prezzi ribassati, consumatori felici. Tutto vero se non fosse che dietro il consumo esiste una società che ha ben altri bisogni e complessità.

Iniziamo dall'aspetto semantico che è rilevante, e non poco. Di sharing, in questa economy, non vi è proprio nulla. Usare il termine condivisione fa venire in mente - di proposito - una situazione quasi a-economica, e comunque di cooperazione. Condivido la mia casa con chi non ce l'ha e non può permettersela. Do un passaggio al collega per andare al lavoro. O perché no, compro una macchina insieme al vicino di casa, divido le spese e condivido l'utilizzo, nel rispetto reciproco e della natura che ci circonda.

Nulla di tutto questo. Non c'è nessuna condivisione e nessuna cooperazione, c'è invece la semplice vendita di un servizio, usando in maniera surrettizia un termine per scavalcare la legislazione corrente. Quello che offre Uber non è car sharing ma un servizio taxi. Idem per Airbnb, che offre a pagamento un letto, modello pensione casalinga o affitto di appartamenti. L'unica differenza con il passato non sta nella modalità e nella tipologia di un'altra economia, ma nell'allargamento dell'offerta e quindi nella competitività dei prezzi. Ci torneremo.

[Continua a leggere - Pagina seguente](#)

[Indice dell'articolo](#)

[Pagina corrente: I lati oscuri della sharing economy](#)

[Pagina 2: Sharing economy: innovazione o competizione?](#)

[Pagina 3: Sharing economy e sostenibilità](#)

[Vuoi aderire alla nuova campagna di abbonamento di Pandora? Tutte le informazioni qui](#)

[Pagina 2 - Torna all'inizio](#)

[Sharing economy: innovazione o competizione?](#)

Inutile dilungarsi più di tanto sull'attuale impatto economico. Lo ha già fatto, in maniera chiara, Frances Coppola in un pezzo su Forbes: con le nuove piattaforme digitali non si crea lavoro, non si

accelera la produttività, non si contribuisce alla crescita: le maggiori ore lavorate da alcuni rimpiazzano, a prezzi più bassi, i servizi offerti da altri, dunque si estendono semplicemente le possibilità di consumo. Vi è certo un effetto benefico, come sempre quando calano i prezzi, per gli utenti che vedono aumentare il proprio reddito disponibile.

È un fatto positivo a prescindere? Questo è quello che siamo portati a pensare dal martellamento imperante dell'ideologia corrente: sempre più consumi, sempre più mercato. D'altronde, dalle liberalizzazioni in giù, si è insistito, anche e soprattutto da sinistra, sulla competizione come toccasana dell'economia. C'è chiaramente competizione e competizione e non si può fare di tutta tutta l'erba un fascio. C'è quella sana, fondata sull'innovazione. E c'è la corsa al ribasso, basata su prezzi e sfruttamento della manodopera. Sul mercato i meccanismi a monte contano poco: prezzi bassi, consumatori contenti. Ma qualcuno paga: in questo caso, i lavoratori, con salari più bassi, e non certo le quote di profitto del capitale, in continua crescita. Qualche esempio. Ryanair ha rivoluzionato i trasporti, favorito gli spostamenti, ma i costi - abilmente nascosti - non sono certo indifferenti: salari bassi, zero diritti sindacali, sovvenzioni pubbliche per attirare la compagnia irlandese pagate dai cittadini in termini di tasse maggiori o tagli ai servizi. Oppure Walmart, dove tutto costa meno, ma i salari sono ridicoli, e dove l'effetto sostituzione porta alla chiusura di tanti piccoli negozi e a un generale impoverimento delle zone dove apre il nuovo supermercato - appunto, il famigerato effetto Walmart.

Con la sharing economy più che innovazione abbiamo una liberalizzazione di fatto, circonvenendo le regole esistenti. Liberalizzazione che non vuol dire solo ampliamento dell'offerta, ma cancellazione della legislazione sul lavoro e sulla sicurezza dei consumatori stessi. Con Uber si ha un classico iper-sfruttamento della forza lavoro. Secondo la compagnia, i "tassisti" d'occasione sono in realtà tanti piccoli imprenditori, possessori di capitale che, sfruttandolo, remunerano il proprio lavoro (già questo è, in nuce, opposto all'idea di economia della condivisione). Sotto questa scintillante superficie di capitalismo di base vi è una realtà molto più prosaica: la compagnia prende il 20% dei ricavi e setta tariffe (altro che libera impresa) in cambio dell'utilizzo del software, virtualmente senza costi; i cosiddetti micro-imprenditori hanno tutte le spese, e nessun tipo di garanzia (contributi, malattia, assicurazione sanitaria, ferie, etc), in effetti una nuova underclass di lavoratori "liberi" di vendere il proprio lavoro al minor prezzo possibile. Uber è la vera proprietaria, semplicemente affittando lavoro ad un prezzo più basso dei "colleghi" tassisti - un po' come fatto con l'utilizzo delle partite IVA per sfruttare meglio i dipendenti. Per usare le parole di un commentatore attento come l'ex Ministro del Lavoro di Clinton, Robert Reich, si tratta semplicemente "di una maniera per aggirare le leggi sul lavoro che stabiliscono misure minime per salari, orari e condizioni di lavoro... un lavoro a cottimo che ci riporta alle condizioni del XIX secolo".

Quanto ad Airbnb, la confusione tra strutture abitative e strutture ricettive - due cose profondamente diverse, con diverse funzioni sociali e regolate da misure differenti, proprio per garantire certi tipi di standard di servizio - genera effetti redistributivi ancora più diretti e calamitosi. In città come New York e San Francisco, la presenza della piattaforma digitale incide pesantemente sul prezzo degli affitti. Semplicemente, per numerosi possessori di casa, è molto più conveniente affittare le proprie seconde e terze case "a notte", piuttosto che con affitti di lunga durata - i ricavi sono fino a 3 volte superiori. Riducendo l'offerta disponibile, i prezzi si alzano, espellendo gli affittuari più poveri dal centro. Si tratta di un passo ulteriore verso la gentrificazione delle città - e un ulteriore aumento della disuguaglianza. I consumatori, è vero, pagheranno di meno, ma i proprietari di case da affittare (ricchi, per definizione, detentori del capitale) vedranno il proprio reddito da capitale aumentare (e non per una maggiore domanda, ma per una modifica d'uso del capitale stesso), mentre gli affittuari

(nuovamente, per definizione, i più poveri) vedranno il loro reddito disponibile diminuire. Di più ai più ricchi, di meno ai più poveri. Ecco allora che nella progressista San Francisco, proprio la patria della sharing economy, hanno indetto un referendum per bloccare Airbnb, limitando a 75 notti l'affitto al "dettaglio".

Continua a leggere - Pagina seguente

Vuoi aderire alla nuova campagna di abbonamento di Pandora? Tutte le informazioni qui

Pagina 3 - Torna all'inizio

Sharing economy e sostenibilità

Anche la sostenibilità della sharing economy, da molti sbandierata come prova di successo, è discutibile. Si dice: utilizziamo al meglio il capitale esistente (macchine, case) per ottimizzarne la resa e ridurre dunque gli sprechi. Non è però quello che avviene. Al contrario del vero car sharing, dove il numero di macchine viene ridotto, proprio perché l'utilizzo è condiviso (è la base del trasporto pubblico, in fondo), con Uber i veicoli in circolazione rimangono immutati e rischiano anzi di aumentare: si tratta di una semplice sostituzione della propria macchina con quella di qualcun altro; quei chilometri vengono però fatti lo stesso, e quella benzina viene egualmente consumata per quel viaggio. Gli asset rimangono comunque sotto-utilizzati, trasportando un passeggero alla volta. Se poi Uber sostituisce il mezzo di trasporto pubblico, ecco che l'effetto su traffico ed inquinamento è deleterio. Il rischio di una competizione verso il basso dei prezzi è anche quello di rendere ancora più inefficienti ed in perdita i mezzi di trasporto pubblico, proprio in un momento in cui andrebbero potenziati. Quanto ad Airbnb, l'espulsione degli affittuari dal centro città ha una cascata di possibili conseguenze quali: spostamenti più lunghi, maggiore inquinamento, costruzione di nuove case e maggior consumo del territorio.

Non tutti i trend, è chiaro, sono così negativi, e bisogna differenziare caso per caso: in situazione di sovrabbondanza di case sfitte - per esempio in Spagna - gli effetti potrebbero essere di rivalutazione di un capitale svalutato dalla crisi. Se poi Uber imponesse la piattaforma UberPool (viaggi in taxi condivisi con altri passeggeri - quantomeno un servizio finalmente condiviso) si potrebbe ridurre il numero di macchine in circolazione.

C'è però un ultimo elemento, di carattere culturale, che è forse ancora più preoccupante: la mercificazione del tempo libero e della propria abitazione. Già nel 1944, Karl Polanyi metteva in guardia contro l'iper-mercificazione delle economie liberali che distrugge il tessuto della società. Con la finta economia della condivisione, in realtà, si cancella in maniera definitiva la distinzione tra lavoro e tempo libero, tra luogo di lavoro e luogo di riposo. Il lavoro non finisce con il termine della giornata di lavoro ma si prolunga ad libitum. Addio a straordinario, otto ore, giornata di riposo: tutte queste regolamentazioni esistono per proteggere i lavoratori, e la società come insieme; permettere alle famiglie di passare del tempo assieme; ai genitori di educare i figli; ai lavoratori di godere di una vita che esiste anche fuori da fabbrica e ufficio. Ma certo, ora non sono più lavoratori, ma imprenditori.

"Liberi" di scegliere, ma non certo liberi dalla necessità. Ugualmente, per qualche soldo in più si apre la propria porta a estranei, non per scelta ma per bisogno. Il mercato pervade così le sfere più private dell'esistenza, trasformando i cittadini in automi il cui unico scopo è il profitto, con ricompense sempre più basse schiacciate proprio da questa offerta infinita. Il costo opportunità di passare una serata con la propria famiglia verrebbe confrontato con quello di affittare la propria cucina; quello di una serata tra amici con la possibilità di portare estranei in giro. Il ritorno, appunto, del proletariato ottocentesco.

[Torna all'inizio](#)

Vuoi aderire alla nuova campagna di abbonamento di Pandora? Tutte le informazioni qui