

Alessio Kolioulis

LA CITTÀ OLTRE IL POSTFORDISMO
GEOGRAFIE URBANE E NUOVE ECONOMIE DI PIATTAFORMA

Cosa è successo alla città postfordista? Negli ultimi due decenni, il processo di urbanizzazione che ha caratterizzato le dinamiche di globalizzazione ~~e di sviluppo dell'economia globale~~ ha assunto nuove direzioni. In primo luogo, ~~e già prima della pandemia,~~ il tasso di urbanizzazione a livello mondiale, ovvero la migrazione netta da aree rurali a centri urbani, ~~e non la crescita della popolazione urbana,~~ si è fissato sotto l'1%, così come è in declino il tasso di crescita della popolazione urbana ¹. Nonostante permangano alcune differenze regionali specialmente rispetto all'Africa sub sahariana, è significativo notare una certa stabilizzazione della struttura urbana postfordista sviluppatasi nell'ultimo trentennio del ventesimo secolo.

Da una parte, la riduzione dei costi di comunicazione e trasporto ha accelerato la diffusione di un modello di *governance* postfordista con la creazione di centri di comando finanziario nelle città globali – New York, Londra e Tokyo secondo la famosa formula di Saskia Sassen ². Dall'altra, il processo di globalizzazione ha reticolato una pluralità di nodi ~~urbani~~ lungo la catena produttiva che collega Asia e Occidente. In tal modo, il modello di sviluppo postfordista ha progressivamente rafforzato una “gerarchia urbana” tra le città. Alla spinta trasformatrice che ha caratterizzato una prima fase di delocalizzazione su grande scala, è succeduta un'era di amministrazione neoliberale dei territori urbani che ha dovuto confrontarsi con la posizione assoluta delle città in tale gerarchia.

Secondo l'analisi di Neil Brenner, le città sono al contempo centri di produzione per l'accumulazione di capitale e centri amministrativi di organizzazione del potere territoriale. La posizione assoluta nella griglia di

¹ Il tasso di crescita delle popolazioni urbane è in declino nella maggior parte delle nazioni. Secondo i dati e le proiezioni delle Nazioni Unite, il quinquennio 2015-20 ha registrato il tasso di cambiamento più basso dal 1960-65. D. SATTERTHWAITE, *An Urbanising World*, in «International Institute for Environment and Development», aprile 2020. Si veda anche G. MCGRANAHAN e D. SATTERTHWAITE, *Urbanisation Concepts and Trends*, in «International Institute for Environment and Development», giugno 2014.

² S. SASSEN, *The Global City: London, New York and Tokyo*, Princeton, Princeton University Press 2001.

integrazione della produzione globale determina la capacità relativa di controllare scale geografiche diverse: provinciali, nazionali, regionali, globali. Si ottiene così una pluralità di centri urbani che nel caso europeo vanno da città globali capaci di controllare produzioni di servizi flessibili su larga scala, come Londra, Parigi e Francoforte, a centri regionali importanti per le economie del continente quali Amsterdam, Bruxelles e Milano, fino a città tipicamente postfordiste come Stoccarda, Tolosa o Prato e città tradizionalmente fordiste come Manchester e Torino che non hanno però capacità di controllo, tanto quanto non lo hanno città relativamente marginali come Napoli e Palermo alle quali mancano infrastrutture industriali competitive ³.

È in questo contesto che vanno analizzate le dinamiche di crescita economica e i tassi di disuguaglianza che hanno caratterizzato il *Washington Consensus*. Le analisi del *World Inequality Report* per il periodo che va dal 1980 al 2016 evidenziano come il “top 1%” della popolazione mondiale abbia beneficiato della crescita economica per un 27%. Il “bottom 50%” delle cosiddette economie in via di sviluppo, trainate da Cina e India, ha catturato invece il 12% della crescita mondiale, con tassi di cambiamento del reddito per adulto comunque superiori al “bottom 90%” nei paesi occidentali, indicando un processo di impoverimento in termini reali e assoluti di Stati Uniti ed Europa occidentale ⁴. L’abbandono della classe media da parte delle élite, congiunto all’aumento delle disuguaglianze tra paesi diversi e all’interno degli stessi, è un attributo importante delle reazioni politiche successive al postfordismo e alla crisi finanziaria, e al contempo costituisce il quadro materiale entro cui si parla di un nuovo orizzonte egualitario ⁵, e di cui la città rappresenta l’ambiente economico per oltre due terzi della popolazione mondiale.

Stato e città: un rapporto in evoluzione

Al quadro economico va aggiunta una considerazione importante riguardo la contraddizione teorico-politica solo apparente ma erroneamente assai diffusa, per la quale il sistema economico capitalista di stampo neoliberale avrebbe causato un progressivo restringimento o *retreat* dello

³ N. BRENNER. *New Urban Spaces: Urban Theory and the Scale Question*, Oxford, Oxford University Press 2019, pp. 115-170.

⁴ F. ALVAREDO, L. CHANCEL, T. PIKETTY, E. SAEZ and G. ZUCMAN (a cura di), *World Inequality Report 2018*, Harvard, Belknap Press 2018, p. 13.

⁵ G. THERBORN. *Inequality and the Labyrinths of Democracy*, London-New York, Verso Books 2020, pp. 43-49.

stato, a livello sia quantitativo che qualitativo. Secondo questa ipotesi, la globalizzazione sarebbe un fenomeno esterno allo stato per cui all'avanzare del primo termine il secondo recederebbe e viceversa. Questa logica a somma zero non tiene conto tuttavia di cosa succede nella formazione e nello sviluppo di città-mondo o città globali, le quali, come giustamente nota Saskia Sassen, sono parte attiva nella gestione territoriale della geografia economica globale ⁶. Anche dal punto di vista quantitativo, l'economista Emmanuel Saez sottolinea che il gettito fiscale degli stati relativo al PIL è rimasto costante dal 1970 a oggi, e quindi come non si possa parlare di "ritirata" dello stato, mentre occorra analizzare che tipo di stato si è imposto nella gestione dell'economia ⁷.

Nel campo dell'economia urbana si distinguono spesso tre tipi di stato – sviluppista, neoliberale o imprenditoriale – in relazione al rapporto strategico tra governo nazionale e governo locale per quanto concerne sia la gestione delle città nella rete globale di policentri urbani, sia il modo di affrontare la polarizzazione sociale e i conflitti spaziali nelle città-mondo e globali. Lo stato sviluppista dà priorità allo sviluppo economico in generale e all'industrializzazione in particolare, privilegiando la cooperazione tra governo e industria. Lo stato neoliberale privilegia invece la creazione di una città aperta all'accumulazione di capitale come strategia d'intervento nei settori dove il mercato fallisce. Infine, lo stato imprenditoriale predilige l'investimento nella co-creazione di città-mercato per sostenere e investire in settori ad alto rischio e in risposta ai problemi strutturali del postfordismo, ovvero deindustrializzazione, disoccupazione, e austerità a livello nazionale e fiscale ⁸.

In quest'ottica, l'economia urbana può essere analizzata non solo a partire dall'impatto esterno che globalizzazione e competizione internazionale hanno sulla prestazione economica della città, ma anche e soprattutto analizzando l'impatto dei fattori interni sui cambiamenti strutturali della città – dalla riorganizzazione del lavoro alla deregolamentazione delle industrie e alle privatizzazioni. I fattori interni

⁶ S. SASSEN, *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*, Princeton, Princeton University Press 2006.

⁷ E. SAEZ, *Understanding the Social State*, in «Finance and Development», International Monetary Fund, marzo 2022.

⁸ Per una panoramica sul tema, si veda la discussione di LE-YIN ZHANG in *Managing the City Economy: Challenges and Strategies in Developing Countries*, London, Routledge 2015, rispetto ai seguenti testi: D. HARVEY, *A Brief History of Neoliberalism*, Oxford, Oxford University Press 2005; C. JOHNSON, *The Developmental State: Odyssey of a Concept*, in M. WOO-CUMINGS (a cura di), *The Developmental State*, Ithaca and London, Cornell University Press, pp. 32- 60; M. MAZZUCATO, *The Entrepreneurial State: Debunking Public vs Private Sector Myths*, London, Penguin 2018, pp. 1-20.

rimandano in modo decisivo alla governamentalità dell'economia urbana, ovvero all'interazione tra un sistema di norme e fini politici da una parte e il tessuto produttivo e istituzionale della città dall'altra.

Crescita dell'economia urbana e catene di valore

Fatte queste premesse, e tornando al quesito iniziale – cosa è successo alla città postfordista? – si possono tracciare le seguenti traiettorie. Anzitutto, se il postfordismo ha generato con successo una gerarchia urbana policentrica guidata da poche città globali, negli ultimi due decenni si è verificato un ispessimento tra la crisi delle città neoliberali e la crescita economica dei megacentri urbani nei paesi emergenti. In altre parole, la geografia economica postfordista si è irrigidita, fatta eccezione per la crescita di alcuni nuovi centri in Cina e India all'interno della nuova geografia di produzione. In secondo luogo, negli Stati Uniti si è registrato un processo di rafforzamento delle dinamiche di finanziarizzazione e di digitalizzazione dell'economia distribuite, rispettivamente, tra est e ovest del paese.

Se si guarda alla distribuzione geografica delle 20 città con maggiore crescita economica, demografica e di occupazione, Cina, India e Stati Uniti dominano le classifiche, lasciando il continente europeo all'ombra di una crisi socio-economica di lunga durata. La capacità di produrre beni e servizi ad alto contenuto tecnologico rimane il fattore centrale di tale crescita, e c'è una stretta correlazione tra la performance economica delle città e quella dei loro paesi. In particolare, nel periodo 2000-2016, tra le 20 città con la prestazione economica maggiore si registrano 18 città cinesi, una città americana (San Josè) e una sola città europea (Dublino), che rappresenta il nuovo polo finanziario (e paradiso fiscale) del continente ⁹.

Nonostante le promesse della nuova economia geografica che predicava l'apertura alla globalizzazione come passo per ridurre le disuguaglianze tra regioni, all'interdipendenza tra le città, oggi veri nodi della rete di produzione globale, è andata a corrispondere una divisione internazionale del lavoro che al pari della gerarchia urbana si è polarizzata tra cluster di lavoro cognitivo e regioni industriali con alti tassi di informalità.

Un importante studio dell'economista Intan Suwandi esamina il ruolo crescente delle *labour value chains*, o catene di valore del lavoro, per

⁹ LE-YIN ZHANG, *Managing the City Economy: Challenges and Strategies in Developing Countries*, cit. Public Lecture organised by the Centre for Local Governance at the Prince Sultan University, 15 marzo 2022.

indicare il tasso di competitività dei paesi sulla base dell'unità di costo del lavoro. Con questo costo si indica il rapporto tra le retribuzioni orarie totali e la produzione per ora lavorata o la media del costo del lavoro per unità di prodotto reale. In questo modo Intan Suwandi combina la produttività con i costi salariali e misura il costo del lavoro per produrre un'unità di prodotto. Dal 1995 al 2014, l'unità di costo del lavoro medio in India, Cina e Indonesia è rimasta rispettivamente tra il 40%, il 50% e il 60%, rispetto alla stessa unità negli Stati Uniti. La catena di valore del lavoro è fondamentale per comprendere una rete globale di produzione flessibile organizzata da società transnazionali. Essa evidenzia l'estrazione di valore delle società transnazionali come Apple e il trasferimento netto di risorse da paesi a basso-medio a paesi ad alto reddito ¹⁰.

Il nuovo fordismo della logistica

Nella diramazione della rete di produzione, circolazione e distribuzione delle merci lungo le catene del valore di lavoro, le città assumono la forma di ganglio logistico in trasmissione con i poli delle piattaforme. L'evoluzione del settore trasporti, consolidato dall'avvento negli anni Novanta della logistica, ha contribuito a una più veloce gestione integrata della catena di approvvigionamento.

I costi della logistica continuano a essere un fattore cruciale nel processo decisionale di localizzazione, e un fattore decisivo per attirare o scoraggiare investimenti produttivi. Tuttavia, mentre per il trasporto ci si preoccupa della posizione di una città e dei suoi costi, nel campo della logistica le questioni chiave per le decisioni di investimento su scala globale sono efficienza, affidabilità e flessibilità. La posizione di una città nello spazio dei flussi ha quindi una relazione sinergica con la sua posizione nella gerarchia urbana.

Anche in questo campo, negli ultimi due decenni l'intero sistema di produzione e consegna di prodotti e servizi, dalla fase iniziale di approvvigionamento delle materie prime alla consegna del prodotto o dei servizi agli utenti finali, si è evoluto in direzione di una collaborazione ancora più stretta tra aziende, fornitori e clienti. Si dovrebbe a questo proposito parlare meno di logistica e più precisamente, invece, di gestione della *supply chain* (*supply chain management*) come mezzo che comprende

¹⁰ Nel 2010, per ogni iPhone importato negli Stati Uniti dalla Cina e venduto al dettaglio solo l'1,8% è coperto dal costo del lavoro per la produzione. I. SUWANDI, *Value Chains: The New Economic Imperialism*, New York, Monthly Review Press, 2019.

non solo la logistica, ma anche la tecnologia dell'informazione che sostiene sia il marketing commerciale sia la pianificazione strategica.

Osservando la crisi della produzione verificatasi con la pandemia, e per spingersi oltre, si può intravedere la necessità sempre maggiore da parte delle potenze mondiali di un "governo della catena delle merci" che risulta imprescindibile dal commercio internazionale, ed è parte fondante dei vantaggi comparati dei paesi industriali.

Analizzando le lotte degli operai Amazon, l'attivista Mostafa Henaway definisce come Nuovo Fordismo di Amazon la fase corrente che caratterizza lo sviluppo della multinazionale del multimiliardario Bezos: «Amazon, come Ford, è in costante lotta per consolidare il suo potere monopolistico. Amazon rispecchia anche molte altre caratteristiche del modello di produzione fordista: una divisione del lavoro dequalificante, un'organizzazione standardizzata del posto di lavoro tra i magazzini e l'uso di una tecnologia simile alla catena di montaggio, per controllare i lavoratori e aumentare la produttività. Con oltre 2000 strutture a livello globale a partire dalla fine del 2021 – centri di smistamento, stazioni di consegna e altro ancora – Amazon ha stabilito il modello della nuova fabbrica»¹¹.

Il pianeta-fabbrica. La piattaforma come modello di fabbrica planetaria

La diffusione di monopoli-piattaforma suggerisce la creazione di un modello di fabbrica su scala planetaria dove le nuove tecnologie gestiscono il flusso e il transito di merci, dati e persone¹². Se per merci e dati vi sono i colossi Amazon e Google in Occidente, e Alibaba e Huawei in Cina, non ci sarà da stupirsi quando vi saranno imprese di stampo monopolista impiegate nello smercio delle persone, non meno di quanto gli stati si siano già posti come attori chiave nello sfruttamento del lavoro a livello globale.

Si prenda ad esempio la piattaforma care.com dove si possono acquistare prestazioni di cura come *babysitting*, servizi di pulizia e assistenza agli anziani fornite da lavoratrici migranti e precarie. Piattaforme di questo tipo facilitano il deficit della cura (*care drain*) nei paesi di origine delle lavoratrici migranti e contribuiscono al fenomeno che Sara Farris definisce *femonationalism*. Con questo termine si indica un nazionalismo trainato dal

¹¹ M. HENAWAY, *Fighting Amazon's New Fordism*, in «Midnight Sun Magazine», 23 aprile 2022.

¹² Si vedano per esempio A. TOSCANO, *Lineaments of the Logistical State*, in «Viewpoint», 2014, 4; N. SRNICEK, *Platform Capitalism*, London, Wiley 2017; e più recentemente il numero di «Work Organisation, Labour & Globalisation», 2019, 13, 1.

complesso di politiche sull'immigrazione il cui discorso accoglie in modo attivo solo donne poiché i settori della cura e della sanità pubblica e privata hanno forti carenze di personale, mentre escludono con logiche razziste gli uomini perché andrebbero a inserirsi in settori già in crisi come l'edilizia¹³. Questo in parte solo a livello discorsivo, in quanto i numeri sui lavoratori della *gig economy* evidenziano la presenza di lavoratori migranti nei settori meno retribuiti e più precarizzati dell'economia¹⁴.

Al contempo, nel caso dei Paesi del Golfo, i lavoratori provenienti dall'Asia centrale e dal sud-est asiatico (specialmente Cina, Bangladesh, Nepal ma anche Sud-Corea e Thailandia) vengono trasferiti con programmi sponsorizzati dai governi nazionali di provenienza come manodopera a basso costo per i cantieri della mega speculazione edilizia di città come Doha in Qatar o Dubai negli Emirati Arabi¹⁵. Pagati spesso nella valuta nazionale, con una porzione di profitto anche per le agenzie statali, questi lavoratori migranti rendono possibile la riproduzione delle città senza esserne cittadini. Il processo di urbanizzazione come chiave per l'accumulazione di capitale viene così gestito non solo all'interno di logiche capitaliste di produzione e di circolazione della merce, ma anche rispetto al fattore lavoro.

A questo quadro va aggiunto lo sviluppo di tecnologie cosiddette *fintech* per facilitare il trasferimento delle rimesse, grazie a cui la finanza mobile agevola la promozione di soluzioni finanziarie ai processi migratori interni (all'interno di singoli stati) ed esterni (tra stati). Gli ultimi due decenni hanno visto i costi di tali soluzioni abbattersi, integrandosi alla diffusione dei telefonini, e contribuendo in questo modo alla finanziarizzazione dello sviluppo economico, a livello sia nazionale che internazionale. Uno sviluppo che tuttavia – come nota in modo brillante Serena Natile in uno studio sull'utilizzo del sistema M-pesa, molto diffuso in Kenya e in Africa orientale – non corrisponde a un miglioramento delle condizioni lavorative o a nuove forme di reddito e lavoro, ma più semplicemente a nuove forme

¹³ S. R. FARRIS, *Femonationalism and the Regular Army of Labour Called Migrant Women*, in «History of the Present», 2002, 2, 2, pp. 184-199.

¹⁴ Tra i numerosi testi, qui il rimando è al volume di A. FOTI, *General Theory of the Precariat: Great Recession, Revolution, Reaction*, Amsterdam, Institute of Network Cultures 2017, e a un report collettivo sul lavoro notturno nel Regno Unito: A. KOLIOLIS ET AL., *Working Nights. Municipal Strategies for Nocturnal Workers*, Londo, Autonomy 2021.

¹⁵ Vedi S. AZZALI, *Mega-Events and Urban Planning: Doha as a Case Study*, in «Urban Design International», 2017, 22, 1, pp. 3-12; M. BUCKLEY, *From Kerala to Dubai and Back Again: Construction Migrants and the Global Economic Crisis*, in «Geoforum», 2012, 43, 2, pp. 250-259; e R. MOHAMMAD, J. D. SIDAWAY, *Shards and Stages: Migrant Lives, Power, and Space Viewed from Doha, Qatar*, in «Annals of the American Association of Geographers», 2016, 106, 6, pp. 1397-1417.

di micro-debito e micro-credito, nel nome di politiche di inclusione finanziaria ¹⁶. È da notare inoltre che le rimesse internazionali sono oggi meno volatili e più stabili di altri flussi finanziari, specialmente se si guarda a come esse abbiano aiutato a controbilanciare le fluttuazioni causate dall'indebolimento dei flussi di capitali verso i paesi in via di sviluppo. Secondi dati della Banca Mondiale, in paesi esportatori di manodopera dell'Asia centrale, le rimesse internazionali hanno toccato livelli record: nel 2014, le rimesse hanno rappresentato il 42% del PIL in Tagikistan, il 30% nella Repubblica del Kirghizistan e il 29% in Nepal.

Rispetto a questo modello di fabbrica piattaforma, è importante ricordare che il fenomeno dell'urbanizzazione sia proprio causato in primo luogo dalla migrazione interna verso agglomerazioni centri urbani perché le economie di scala permettono non solo una maggiore concentrazione di risorse e di fattori produttivi, ma anche una più ampia capacità di distribuire i costi di costruzione delle grandi infrastrutture su un numero maggiore di persone. In quest'ottica la piattaforma si pone come modello di fabbrica più efficiente nello sviluppare economie di scala a livello planetario.

Urbanizzazione di piattaforma e nuove enclave

Il paradigma della piattaforma alimenta l'intersezione sempre più integrata tra processi di urbanizzazione, trasformazioni digitali e dinamiche di finanziarizzazione. La città postfordista, che un tempo distrusse i muri delle sue fabbriche per costruirne altre da controllare da lontano, oggi riversa in uno stato di finanziarizzazione. Beni come la casa sono finiti in circuiti di speculazione finanziaria attivati da politiche di credito-debito iniziate negli anni Ottanta dalla Banca Mondiale ¹⁷. Il processo di finanziarizzazione dell'abitare agisce sullo spazio urbano nei termini di un ambiente digitale da cui estrarre valore. A ciò va aggiunto il lato digitale della finanza, grazie al quale la città diventa un mercato di dati per la gestione della vita economica attraverso le applicazioni di varie piattaforme – AirBnb per i posti letto, Uber per la mobilità, Deliveroo per il cibo e la spesa, e così via.

L'esempio più eclatante di questa urbanizzazione *smart* a piattaforma è il progetto di rigenerazione urbana *Sidewalks Labs* perseguito da Alphabet,

¹⁶ S. NATILE, *The Exclusionary Politics of Digital Financial Inclusion: Mobile Money, Gendered Walls*, London, Routledge 2020.

¹⁷ Su questo tema è davvero fondamentale l'opera di R. ROLNIK, *Urban Warfare: Housing under the Empire of Finance*, London, Verso Books 2019.

sussidiaria di Google. Questo progetto avrebbe previsto la riqualificazione di un sito post-industriale di 324 ettari a est dell'area centrale della città, ai margini del Lago Ontario. La promessa di una città del futuro dove tutto, dai marciapiedi ai comodini, sarebbe stato intelligente e ad alto contenuto tecnologico, si è scontrata con una ben più distopica realtà: la volontà dell'azienda di riferimento della Silicon Valley di sperimentare una gestione più profonda e più fitta dei dati prodotti dalle interazioni quotidiane degli abitanti di *Sidewalks Labs*. È solo grazie all'intervento, per vie anche legali, dei movimenti di cittadini che il progetto è stato sospeso per violazioni dei diritti umani legati alle normative sulla privacy.

Attraverso l'offerta di soluzioni digitali e di monitoraggio, Google ha in cantiere collaborazioni anche con le città di Roma e Milano per sperimentare nuove forme di governo in grado di creare città più "intelligenti" e con minor traffico. La proposta è allettante. La multinazionale offre la propria esperienza per la gestione di dati complessi, che spesso le amministrazioni locali non sono in grado di risolvere, sia per mancanza di risorse e idee, sia per poca capacità di innovare. Il rischio di un deficit economico e democratico però è alto. Come ricordano Evgeny Morozov e Francesca Bria, le «infrastrutture tecnologiche allineate ai dogmi del neoliberismo trattano i dati raccolti in città come una merce da acquistare e vendere sui mercati secondari, delegando una quota maggiore di trasporto pubblico ad aziende come Uber»¹⁸.

L'urbanismo di piattaforma o *platform urbanism* ha peraltro un impatto diretto sulle dinamiche di disuguaglianza legate alla pianificazione urbana. Come analizzato da Prince Guma in Kenya, l'utilizzo di soluzioni "intelligenti" per la fornitura di acqua e elettricità in quartieri ad alto reddito a Nairobi illustra la trasformazione dei servizi pubblici in un processo di selezione disomogeneo tra enclaves e insediamenti popolari. Si sollecita quindi una frammentazione della fornitura pubblica e una fratturazione dell'approvvigionamento di acqua e elettricità. In altre parole, queste soluzioni di tipo innovativo schermano una politica dell'accesso ai beni pubblici non universalista¹⁹. Al contempo, i progetti in nome di un futuro urbano intelligente rafforzano l'uso della *techne* come strumento di governo dello stato post-coloniale. Nel caso della *Smart Cities Mission*, un programma di retrofitting di infrastrutture digitali in cento città indiane, il

¹⁸ E. MOROZOV, F. BRIA, *Rethinking the Smart City. Democratizing Urban Technology*, New York, Rosa Luxemburg Foundation 2018, pp. 2-25.

¹⁹ P. K. GUMA, *Smart Urbanism? ICTs for Water and Electricity Supply in Nairobi*, in «Urban Studies», 56, 11, pp. 2333-2352.

governo autoritario del presidente Modi fa leva su un discorso dello sviluppo urbano che combina utilizzo delle tecnologie a forti spinte nazionaliste con lo slogan *Smart India* ²⁰.

Oltre che per la città postfordista, questi temi si riproporranno con maggiore frequenza rispetto al problema della democrazia urbana e digitale relativa al formarsi di nuove città-computer. Gli esempi citati non nascondono altro che la natura non pubblica, e tanto meno “comune”, dell’urbanismo di piattaforma. L’applicazione di soluzioni intelligenti è spesso confinata a specifici quartieri, andando così a creare nuove *enclave*. Se in una prima fase il postfordismo ha abbattuto i muri delle fabbriche, oggi la città flessibile innalza confini invisibili per regolare i fattori di produzione capitalista. Al fine di liberare la città postfordista dalle sue nuove fortezze, occorre una difficile ma importante proposta politica rispetto all’istituzione del diritto alla città digitale.

Lotte municipaliste per il diritto alla città digitale

Alla base delle lotte municipaliste che hanno caratterizzato gli ultimi vent’anni delle politiche anticapitaliste a livello cittadino c’è la risposta a nuove forme di chiusura dello spazio urbano, o *enclosure*, attivate dall’accumulazione di capitale per mezzo di espropriazioni e di privatizzazioni dei beni pubblici. Questi processi sono diventati molto diffusi e, nel complesso, sono sempre più associati a dinamiche di urbanizzazione e di crescenti disuguaglianze urbane. In queste forme di resistenza urbana, e a partire dalla sfera digitale come esempio dello sfruttamento delle risorse comuni da parte di società private e mercati finanziari, si riconosce l’esistenza di una tensione tra *enclosure* e beni comuni.

Come nota Stavros Stavrides, la città è, nel suo insieme, un sistema sociale in cui beni e risorse possono essere trasformati in beni comuni attraverso l’azione collettiva e reti collaborative per la loro realizzazione ²¹. La reinvenzione del diritto alla città attraverso il concetto di *commoning* ha un potenziale di cambiamento radicale perché richiede non solo la realizzazione dello ‘spazio comune’, ma anche un processo di trasformazione urbana che coniughi beni comuni digitali con il libero accesso alla creazione di nuovi strumenti di democrazia urbana.

²⁰ A. DATTA, *Postcolonial Urban Futures: Imagining and Governing India’s Smart Urban Age*, in «Environment and Planning D: Society and Space», 2019, 37, 3, pp. 393-410.

²¹ S. STAVRIDES, *Common Space: The City as Commons*, London, Zed Books 2016.

La città di Barcellona ha sviluppato un approccio basato sul diritto alla città digitale che pone la trasparenza e la proprietà democratica dei dati al centro delle sue strategie digitali. Questo passaggio verso il diritto alla città digitale è fondamentale e rappresenta un esempio di democrazia e sovranità digitale incentrata sui *city data commons*. Tra i principi vi sono: 1. proprietà comunale di piattaforme e protezione dei dati (“sovranità tecnologica”); 2. sostegno alle iniziative cittadine che usano strumenti digitali partecipativi; 3. forte regolamentazione delle piattaforme digitali private; 4. attuazione di un codice di condotta tecnologico; 5. utilizzo di software open source ²².

Oltre la città postfordista, la questione tecnologico-urbana rimarrà terreno di scontro, in quanto le economie di piattaforma sono oggi mezzo di controllo del lavoro e strumento finanziario di accumulazione capitalista. Relativamente al processo di globalizzazione postfordista permane un movimento rovesciato. Mentre un tempo si delocalizzava la fabbrica esportando il fordismo all'estero, oggi la produzione e lo scambio di dati viene centralizzata, attraverso politiche di inclusione-esclusiva. In definitiva, le pratiche di *commoning* precisano l'importanza di ripensare modalità alternative di regimi di proprietà e di *governance* urbana. Riconoscere la loro dimensione radicale è una parte essenziale ed urgente delle politiche di uguaglianza urbana.

²² E. MOROZOV, F. BRIA, *Rethinking the Smart City*, cit.