

Negli anni ruggenti dell'ideologia della deindustrializzazione è emersa nelle più vecchie metropoli dell'imperialismo la necessità per il marxismo di ribadire, tra gli altri, due concetti:

- 1) il processo di industrializzazione su scala globale è tutt'altro che in calo;
- 2) l'estrazione di plusvalore avviene anche all'interno della produzione dei cosiddetti servizi, che attualmente pesano per circa il 23% del totale dei beni e dei servizi scambiati nel mondo. Su quest'ultimo tema argomentazioni a favore provengono direttamente dall'elaborazione marxiana.

Prima di tutto è necessaria una precisazione lessicale: in Marx non si troverà utilizzata la categoria di servizi con la principale delle accezioni che ha assunto oggi. Stando all'enciclopedia Treccani *online* rientrano nella categoria:

“... i beni immateriali e istantanei che si possono consumare in presenza del cliente, da cui sono fisicamente inseparabili (si pensi per es. ai s. di sanità o al trasporto di persone). Queste caratteristiche distinguono i servizi in maniera netta dai beni economici che hanno generalmente caratteristiche materiali e possono essere separati da chi li possiede.”

Per Marx i servizi non sono altro che *“l'effetto utile d'un valore d'uso [...]”*.¹ Il concetto era già stato spiegato in **Per la critica dell'economia politica**:

“Il grano ad esempio agisce come mezzo alimentare. [...] Quest'azione della merce, per la quale soltanto essa è valore d'uso, oggetto di consumo, può essere chiamata il suo servizio, il servizio che essa presta come valore di uso”.²

Essendo la merce definita come un oggetto esterno prodotto di lavoro umano, volto a soddisfare bisogni umani di qualunque specie e avente un valore d'uso e un valore di scambio³, sembrerebbe a questo punto evidente che i servizi di cui parla Marx non possono essere delle merci, ma bensì una delle conseguenze del loro consumo. Marx però specifica che questi effetti utili possono essere anche il risultato diretto di alcuni processi produttivi, aprendo dunque alla possibilità di una loro esistenza separata dalle merci e dai prodotti aventi valore d'uso. Ipotizzando la produzione diretta di tali effetti utili, indipendente quindi dalla produzione di un oggetto materiale, si ottiene poi un legame diretto tra la fase della produzione e il consumo, essendo impossibile per un fattore immateriale l'ingresso nella circolazione generale delle merci.

Quest'ultimo passaggio, che collega la definizione marxiana a una di quelle attualmente fornite dalla borghesia, viene percorso da Marx in un passo all'interno del capitolo dedicato al ciclo del capitale monetario nel libro II del *Capitale*. Parlando della generale separazione tra la sfera della produzione e quella del consumo, solitamente separate dalla circolazione $M^I - D^I$, viene individuata un'eccezione nel caso dell'industria dei trasporti⁴. Qui il risultato del processo produttivo è proprio un “effetto utile”, un servizio acquistabile e immateriale; l'industria in questione produce infatti il “cambiamento di luogo” che non può che essere consumato dal passeggero o dalla merce interessati se non contemporaneamente alla sua produzione. In questo caso si è dunque in presenza di un servizio che viene prodotto, venduto e consumato alla stregua di una merce. Non solo, Marx specifica anche che esso possiede un valore di scambio determinato “al pari di quello di qualsiasi altra merce, dal valore degli elementi di produzione consumati in esso (forza-lavoro e mezzi di

1 Marx, Karl, *Il capitale*, Newton Compton, Roma, 2007, p. 156.

2 Marx, Karl, *Per la critica dell'economia politica*, Editori Riuniti, Roma, 1974, p. 19.

3 Marx, Karl, *Il capitale*, Newton Compton, Roma, 2007, p. 53.

4 *Ibidem*, p. 597.

produzione), più il plusvalore generato dal pluslavoro degli operai che lavorano nell'industria dei trasporti". Onde evitare fraintendimenti, Marx spiega anche che ciò vale sia per il trasporto di merci, che per quello di persone⁵.

Nonostante Marx affronti questo tema prevalentemente per sottolineare l'esistenza di settori industriali descritti dalla formula $D - M\{L_{Mp} \dots P - D^I$, ovvero di settori in cui la produzione non è seguita da una fase di vera e propria circolazione, ma dal consumo, risulta evidente la natura ibrida di questi "effetti utili", oggetti immateriali che però presentano quasi tutte le caratteristiche delle merci, eccezione fatta proprio per il coincidere delle fasi di produzione e consumo.

A sostegno di tale interpretazione vi sono almeno altri due passi del *Capitale*. Alla fine della prima sezione del secondo libro Marx ritorna a trattare l'industria dei trasporti e ribadisce che

"Il capitale produttivo investito in questa industria aggiunge quindi valore ai prodotti trasportati, in parte tramite la trasposizione del valore dei mezzi di trasporto, in parte tramite l'aggiunta di valore operata dal lavoro di trasporto. Come in ogni altra produzione capitalistica, quest'ultima aggiunta di valore si ripartisce in rimpiazzamento di salario e plusvalore⁶."

A scanso di equivoci Marx spiega anche che ciò vale sia per il trasporto di oggetti di lavoro da un luogo di lavorazione ad un altro, interni quindi allo stesso processo produttivo, che per il trasporto della merce finita dal luogo di produzione a quello di consumo.

L'ultima conferma è infine contenuta all'interno del capitolo dedicato al processo lavorativo, sempre nel secondo libro; qui Marx accomuna nuovamente la creazione di un prodotto a quella di un effetto utile⁷.

A questo punto non rimane che chiedersi a quanti altri servizi è estendibile il discorso portato avanti da Marx per il caso dei trasporti. In quali altri casi la produzione di servizi comporta estrazione di plusvalore? Astraendo momentaneamente è forse possibile individuare numerosi processi simili; prendiamo per esempio il caso della sanità privata e quello della fornitura di servizi legali da parte di *firms* specializzate. In entrambi i casi si è di fronte a lavoratori salariati pagati per produrre dei servizi vendibili, che vengono consumati in corrispondenza della loro stessa produzione; si pensi ad un'operazione medica che produce la "cura del paziente", o all'arringa di un avvocato che produce la "difesa legale" dell'impresa committente.

Nel parlare di oggetti immateriali/servizi non ci si deve però confondere: la distinzione tra materiali e immateriali non coincide né con quella tra lavoro produttivo e lavoro improduttivo, né con quella tra lavoro intellettuale e lavoro manuale. Come si evince dagli esempi, infatti, il lavoro produttivo manuale può produrre merci immateriali come la cura, mentre il lavoro produttivo intellettuale può produrre merci materiali come un libro; ovviamente quello improduttivo non produce per definizione alcun plusvalore.

Stando così le cose è quindi impossibile utilizzare tali distinzioni per individuare un criterio utile a stabilire quali servizi contengano plusvalore e quali non ne contengano. Dove si traccia dunque il confine? Il criterio è suggerito dalla definizione marxiana di servizi che abbiamo cercato di ricostruire, essa mette inoltre in luce la fragilità della definizione borghese: non tutti i servizi definiti come oggetti immateriali prodotti contemporaneamente al loro consumo contengono infatti plusvalore. Due esempi sono dati da servizi che consumiamo tutti i giorni, come quelli offerti dai *call center* gratuiti o le cure mediche fornite dalla sanità pubblica, che vengono generati nel momento stesso in cui ne usufruiamo, ma che non essendo scambiate non sono merci e quindi non possono contenere plusvalore. Bisogna quindi osservare in ogni singolo caso se il servizio in questione, oltre ad essere legato ad un valore d'uso, contiene anche un valore di scambio, se è prodotto per essere venduto. Questo criterio permetterebbe inoltre di descrivere parte dello sviluppo della produzione di servizi che si è osservata negli ultimi decenni come risultato di quei processi di

5 *Ibidem*, p. 597.

6 Marx, Karl, *Il capitale*, Newton Compton, Roma, 2007, p. 660.

7 *Ibidem*, p. 716.

outsourcing e autonomizzazione di vari rami aziendali, anche essi frequenti negli stessi anni. Mano a mano che nuove aziende specializzatesi nella produzione di servizi una volta integrata nelle aziende e sostenuta grazie all'aumento dei *faux fais* immettono nel mercato queste “merci immateriali” con un vero e proprio valore di scambio, aumenta dunque la produzione generale di plusvalore.

Tale aumento nella produzione dei servizi è forse, almeno in parte, spiegabile a partire da quella che Marx ha individuato come loro peculiarità. Un capitale industriale individuale investito nella produzione di servizi andrà infatti incontro ad un processo ciclico abbreviato rispetto a quello di un capitale investito nella produzione di merci materiali, proprio a causa dell'inesistenza della seconda fase di circolazione nel primo dei due processi. Tutto ciò dovrebbe comportare una riproduzione più veloce del capitale investito, e costituire, quindi, un motivo di attrazione in più per lo stesso.

Se la ricostruzione sin qui svolta è attendibile, è possibile che Marx non abbia inserito i servizi nell'insieme delle merci principalmente perché all'epoca il processo di mercificazione e di assoggettamento al meccanismo della valorizzazione di tali effetti utili era solamente agli albori, ed era dunque più semplice individuare nell'industria dei trasporti un caso isolato ed eccezionale:

“L'industria dei trasporti costituisce da una parte una branca della produzione autonoma, e quindi una specifica sfera d'investimento del capitale produttivo. Dall'altra si distingue in quanto si presenta come la continuazione d'un processo produttivo all'interno del processo di circolazione e per il processo di circolazione⁸.”

Nonostante ciò rimane comunque evidente per Marx che *“la produzione capitalistica non è unicamente produzione di merce, è in sostanza produzione di plusvalore”⁹*.

Se invece fosse corretto intendere quella dei trasporti come un'industria unica nel suo genere e quindi fosse errato ritenere sostanzialmente merci anche solo alcuni servizi, si dovrebbe spiegare l'enorme aumento di spesa improduttiva verificatosi negli ultimi decenni. I profitti realizzati da imprese come la Baker McKenzie e la Skadden, due delle principali aziende di *corporate law*, dovrebbero confermare la prima ipotesi.

8 Marx, Karl, *Il capitale*, Newton Compton, Roma, 2007, p. 662.

9 *Ibidem*, p. 372.