

## **IRREGOLARI ED ETNICIZZATI** (Prospettiva Marxista – luglio 2017)

Se è vero che i proletari immigrati mediamente svolgono lavori poco qualificati, non per questo è corretto affermare che i lavori umili sono in prevalenza loro appannaggio.

Nonostante certa ideologia sia ancora ben radicata – ovvero quella degli italiani che alcuni lavori non li vogliono più fare – le statistiche ci dicono che i minatori, i braccianti agricoli e i muratori, così come gli operai generici di fabbrica, sono ancora soprattutto italiani. I netturbini, ad esempio, sono al 90% italiani e solo il 10% degli infermieri è straniero.

Che quindi vogliano o non vogliano, preferiscano o non preferiscano, è un fatto che ampie fette di proletariato italiano stiano condividendo la stessa sorte di quello straniero e questa comunanza costituisce una base materiale per una coscienza come classe unitaria.

### ***Il prezzo del mattone e dei pomodori***

La forza lavoro straniera è però, anche sensibilmente, percentualmente più elevata rispetto alla media nazionale nell'agricoltura e nelle costruzioni, pur senza diventarne maggioranza assoluta.

Nel comparto dell'edilizia, dove la presenza immigrata è storica, secondo dati Fillea del 2015, gli immigrati sono circa il 16,7% dell'intera forza lavoro, pari a quasi 250mila lavoratori sugli 1,5 milioni di occupati. A quest'ultima cifra il rapporto aggiunge una stima di circa 300 mila impiegati "fantasma", cioè in nero. Va sottolineato inoltre come nel 2006 gli immigrati in questo settore, che più di tutti è arretrato dopo la serie di recessioni del Pil (2008-2009, 2012-2013), rappresentassero il 21% del totale, ufficialmente circa 400 mila operai.

I muratori immigrati non sono stati quindi solo in generale vittime di segregazioni occupazionali, ricatti e discriminazioni, ma hanno anche pagato per primi un'acuta crisi settoriale con la perdita del posto di lavoro.

Le statistiche ufficiali probabilmente non danno ragione dell'effettiva presenza straniera in questi comparti. E questo è ancora più plausibile nei campi agricoli.

I braccianti censiti nel 2014, quelli in regola, sono stati in tutto 909.528 e di questi il 64,8% erano italiani, mentre solo il restante era straniero (115 mila rumeni, 25.700 marocchini, 24.500 indiani, 23.900 albanesi ecc.). Tuttavia uno studio di *The European House-Ambrosetti*, su dati Flai Cgil relativi al 2015, offre un quadro ben diverso, affetto da un elevatissimo tasso di irregolarità, oltre che di abusi ed orrori. Le cifre dello sfruttamento sotto caporalato sono di 400 mila lavoratori, stranieri nell'80% dei casi.

Nel rapporto si parla di lavoro "indecente" e lavoro "gravemente sfruttato" riscontrata in buona parte degli 80 distretti agroalimentari. Concretamente lavorare nella raccolta dei campi sotto caporali può voler dire un salario da 25-30 euro al giorno. Si tratta di meno di 2,5 euro l'ora per una giornata tipo che corrisponde a 12 ore. A questa già misera paga sovente vengono sottratti i costi di trasporto (5 euro), l'affitto degli alloggi, l'acquisto di acqua e cibo, ed anche, eventualmente, di medicinali. Risulta infatti che 4/5 dei lavoratori presenta disturbi e malattie che non aveva manifestato ad inizio stagione. Il ricorso all'impiego immigrato e irregolare è promosso infatti dalla stagionalità di questo tipo di lavoro.

### ***L'etnicizzazione e le sue radici materialistiche***

In un precedente articolo abbiamo avuto modo di analizzare nel dettaglio come un comparto in particolare, quello delle colf e badanti, si sia, nel suo sviluppo, effettivamente connotato per una preponderante presenza immigrata.

Il lento declino demografico combinato con la mutazione delle famiglie e del ruolo della donna nel capitalismo avanzato, ha spinto ad una specializzazione e ad un ampliamento di domanda sul mercato di lavori domestici di cura e pulizia, favorite dall'

inefficienza dello Stato italiano che non ha fornito una risposta adeguata in chiave di welfare state. Questa risposta sociale è arrivata invece da proletarie immigrate, in gran parte dall'Est, ma non solo e non ovunque (in Sardegna le badanti straniere sono l'eccezione). Esiste poi un secondo settore estremamente etnicizzato, ed è quello dei trasporti e della logistica.

Lo sviluppo di questi impieghi ha avuto impulso grazie a trasformazioni nel profondo della struttura economica dell'imperialismo.

In questo campo d'analisi si ha una meravigliosa riprova della potenza esplicativa del metodo marxista. Cambiamenti che avvengono nella rete dei rapporti capitalistici mondiali, nella struttura più basilare della catena di produzione e distribuzione delle merci, si rispecchiano poi nella società, nelle organizzazioni sindacali, fino ad avere riflessi politici.

Diversi fenomeni si sono intrecciati e hanno concorso all'esplosione delle logistiche. I container, nati durante la guerra del Vietnam, hanno abbattuto i costi di trasporto e contribuito ad accelerare l'impulso al radicamento delle industrie manifatturiere nei Paesi in via di sviluppo. Eserciti di nuovi proletari, sradicati dalle campagne, andavano ad ammassarsi nelle mega fabbriche cinesi, indiane, messicane, brasiliane, bangladesi ecc. La sfera del capitale commerciale nei Paesi avanzati si avvantaggiava di questa diversa divisione internazionale del lavoro e compiva passi da gigante nella sua naturale tendenza alla concentrazione, pensiamo solo a Walmart e, nell'e-commerce, ad Amazon. Ma anche multinazionali produttive si trovano ad aver sviluppato poderose reti logistiche e commerciali, come nel caso dell'Ikea.

Dopo le ristrutturazioni degli anni Settanta in cui le grandi fabbriche produttive tendevano a lasciare i centri cittadini, altri grandi cambiamenti paesaggistici, di architettura urbanistica, hanno preso piede. Si sono sviluppati enormi centri commerciali nelle periferie di ogni città, raggiungibili in macchina. Non più tanti negozietti sparsi in prossimità dei consumatori, ma concentrazione anche nei luoghi di acquisto.

Nel processo sempre più accentuato di globalizzazione anche lo sviluppo di internet ha contribuito ad esaltare il ruolo dei poli logistici per stoccare e di conseguenza distribuire le merci con i trasporti.

### ***Un rapido sguardo al mondo delle logistiche***

Al 2016 risultano circa 400 mila gli addetti nel comparto di logistica e trasporto.

Si tratta di un settore quindi, quello della movimentazione delle merci, in cui è andato aumentando l'impiego di manodopera. È un passaggio fondamentale nel ciclo capitalistico, ritenuto tra l'altro da Marx produttivo di plusvalore, che è diventato sempre più strategico perché centralizzato in grandi poli di snodo.

Circa un terzo di questi addetti, quindi abbondantemente sopra le centomila unità, è composto da facchini, per il 90% circa stranieri. Il 16% sono autisti generici, il 7% autisti di mezzi pesanti e il 5% da fattorini.

Le loro paghe, con gli straordinari, arrivano in genere ai mille euro. Ma sono giunte alle cronache anche casi di operai extracomunitari irregolari, arrivati in Italia tramite una rete criminale, che lavoravano con turni di 10-12 ore al giorno per paghe da 400-500 euro al mese.

Un ruolo cruciale è svolto qui dalle cooperative, dal prevalere dei subappalti, dall'esternalizzazione al miglior offerente, dai contratti precari e dal caporalato etnico, tutti fattori che accentuano le dure condizioni di impiego e comprimono ulteriormente i salari. Spesso il lavoro è anche notturno, come ad esempio quello rivolto ai supermercati. Carrefour, dopo le liberalizzazioni del Governo Monti, ha fatto da apripista e ha affidato queste mansioni di carico e scarico a cooperative esterne che operano di notte. L'alleanza tra grande capitale e cooperative ha trovato così una formula e un collante micidiale. Non vanno dimenticati alcuni elementi di problematicità, dovuti non solo a fattori etnici o religiosi. Si sono registrati, in alcuni casi di sciopero, scontri con altri settori limitrofi, ad esempio con i camionisti, che in prevalenza provengono dall'Est Europa (Polonia, Bulgaria, Romania). Le stime parlano di circa diecimila trasportatori dell'Est, che percepiscono circa la metà dello stipendio di un camionista italiano e alle volte si tratta anche di figure in proprio permeate dalle ideologie individualiste del proprietario.

Tuttavia le istanze rivendicative di questo comparto di classe sono state canalizzate e portate avanti non tanto dalla Cgil, estranea oramai a simili livelli di conflittualità, quanto piuttosto dai sindacati di base, come SiCobas, SolCobas, Usb, Cub ed altre sigle.

Da questi sindacati, pur tra mille difficoltà insite in un contraddittorio percorso di crescita, sono arrivate negli anni passati, e da decenni a questa parte, le migliori prove di lotta di classe sul fronte trade-unionistico. La sfida di estendere un'unità di organizzazione e coscienza ad altri comparti di proletariato immigrato e soprattutto italiano è però tutta aperta e di fronte a noi.