

GLI OPERAI DEL TERZIARIO O SERVIZI

Il ruolo e la composizione della forza lavoro operaia, lo sviluppo dei comparti trasporto e logistica e la loro funzione centrale nei servizi. I raffronti di produttività 1983 – 2003. E sempre considerando questo ventennio, sul n° 118 di Operai Contro abbiamo trattato della variazione del lavoro dipendente in generale, i disoccupati, la consistenza delle imprese, il rapporto tra lavoro dipendente e gli occupati totali. Sul n° 119 un flash sulla variazione quantitativa del lavoro dipendente nell'industria, nel terziario, nell'agricoltura, rispettando la distinzione tra operai, impiegati, gerarchie, sempre nei vent'anni. Sul n° 120 un significativo zoom sul vero e proprio proletariato industriale, con riferimento alle variazioni della popolazione residente e del consumo di energia elettrica nell'industria.

La metamorfosi

Con l'industria che occupa meno operai, ma produce più merci e profitti, i gruppi monopolistici investono una parte del capitale monetario in altri settori, puntando oltre ai profitti dell'industria e della finanza che già intascano, anche a quelli della distribuzione e della circolazione delle merci, del commercio e della vendita, all'ingrosso e al dettaglio. Ma non si è trattato solo di una scontata conseguenza nel dover mettere in circolo più merci, più materie prime, semilavorati, assemblati ecc., fino allo stesso prodotto finito. Si è innescato come detto sopra, un processo di investimenti che ha ampliato in Italia la mappa dei trasporti, strutturando interi comparti del terziario (il settore che racchiude i servizi legati a tutte le attività economiche, escluse l'industria e l'agricoltura), con ritmi più serrati: come scelta per la grande distribuzione, il commercio e tutto il terziario macrogestito; come conseguenza per la parte del terziario adeguatosi alla realtà imposta dai grandi gruppi. (Si pensi alla piccola distribuzione ed il relativo comparto del commercio "polverizzato", nonostante la piccola distribuzione rappresenti ancora la stragrande maggioranza degli occupati nella vendita al dettaglio).

Trasporto e logistica: il passaggio obbligato di tutte le merci

La gestione dei nuovi investimenti e dell'accresciuta massa di merci, frutto dell'intensificazione del lavoro che nell'industria ha espulso più di un milione di operai, incrementa il numero di aziende nei servizi, comprese agenzie, call center, imprese di lavoro interinale e della logistica, ecc. Vecchie e nuove aziende del terziario però, in totale occupano 20 anni dopo, un numero relativamente inferiore di operai. Nel 1983 gli operai del terziario erano il 41,8% dei lavoratori dipendenti di questo settore, sono il 31,7% nel 2003; rispetto a tutti gli addetti del terziario, erano il 29,3% nel 1983, sono il 23% nel 2003. Il maggior carico di lavoro dovuto all'accresciuta massa di merci, grava sugli operai del terziario, e non sono certo bastati i 59 mila operai occupati in più rispetto al 1983 (più 1,8%) a sgravare la movimentazione della maggior massa di merci, provenienti per lo più dall'industria, ma anche dall'agricoltura e dallo stesso terziario. Dal 1983 al 2003 nel terziario imprenditori e liberi professionisti insieme, aumentano del 213% (da 397 mila a 1,246 milioni); impiegati e gerarchie del 57,6% (da 4,387 milioni a 6,915 milioni); gli operai aumentano solo del 1,8%, (da 3,153 milioni a 3,212 milioni), mentre i lavoratori in proprio con coadiuvanti e soci cooperative calano del 8,2%, da 2,817 milioni a 2,585 milioni).

Ritmi della "ribalta"

Una maggior massa di merci gestita più diffusamente su tutto il territorio e nell'interscambio con l'estero, un supporto logistico e amministrativo, correlato ad una miriade di nuove imprese e microimprese, a nuovi e innovativi punti di vendita diversamente collocati. Più servizi e trasporti su

una più ampia rete di distribuzione con più punti da servire, soprattutto velocemente per le esigenze delle continue campagne della grande distribuzione, che incombe con la nuova offerta, prima che fletta la domanda in corso, spiazzando così, non solo con le promozioni, ma anche con mode e "sottomode", la piccola distribuzione. Tutto ciò si materializza con ritmi, turni e orari più serrati, per gli operai della logistica: autisti, facchini, magazzinieri, imballatori, spedizionieri, carrellisti, scaricatori degli scali merci, addetti ai depositi, ai porti, alle ribalte, alle rinfuse sulle navi, ai supermercati ecc.

L'esempio del trasporto merci

Nonostante le inadeguate reti ferroviarie, stradali e infrastrutture, una maggior quantità di merci viene movimentata più velocemente, anche per la concorrenza interna al trasporto, con le multinazionali che dominano la grande distribuzione, ma soprattutto, per la complicità imposta dal *Just in time* che applicato nelle fabbriche, riduce al minimo le scorte di magazzino, e innesca il trasporto delle merci e la logistica, con la cadenza produttiva "in rincorsa" alla fabbrica, collocandosi in entrata e in uscita del processo produttivo stesso, che così si espande (con le debite differenze), oltre i muri della fabbrica.

Taylor sul camion e nella logistica

Il *Just in time*, nato come esigenza di ridurre il tempo di rotazione per la valorizzazione del capitale, (quello circolante, quello fisso immobilizzato nelle scorte di magazzino e quello monetario anticipato dalle banche), si è così esteso a tutti i settori, con gli autisti ma è solo un esempio, costretti più di prima a saltare le pause durante il tragitto, mangiare un panino al volo e dormire sul mezzo, perché i tempi di consegna non permettono di fermarsi, (per non parlare delle condizioni complessive e tipo di contratti degli autisti dipendenti, o a contratto, o conduttori di camion presi in affitto, come condizione - ricatto per avere il lavoro ecc.).

L'incremento produttivo frutto dell'intensificazione dello sfruttamento operaio, che indietro abbiamo dedotto dal consumo di chilowattora nell'industria, lo ritroviamo riconfermato in un'altra grandezza intangibile: il chilogrammo, ovvero nell'aumento del tonnellaggio della massa di merci trasportate, dalla loro "nascita" alla loro "morte". La totalità delle merci di tutti i settori.

Trasporto merci nazionale *

Il trasporto su rotaia passa da 49.334 tonnellate del 1983, alle 82.107 tonnellate del 2003, (più 66%). Il trasporto marittimo passa dalle 101.806 tonnellate del 1983 alle 135.635 tonnellate del 2003, (più 33%). Il trasporto aereo passa dalle 125.705 tonnellate del 1983 alle 164.361 tonnellate del 2003, (più 30%). Del trasporto su gomma non è disponibile il dato del 1983, non è quindi possibile quantificarne l'incremento col 2003, che fotografa un trasporto di 1,224 miliardi di tonnellate e ribadisce l'Istat: "Per

quanto riguarda l'incidenza del trasporto su strada, l'Italia si colloca notevolmente al di sopra della media europea con riferimento alle merci".

Complessivamente il trasporto nazionale è aumentato di 105.258 tonnellate, passando dalle 276.845 tonnellate del 1983, alle 382.103 tonnellate del 2003. Un incremento del 38%, che però essendo * privo del comparto più consistente, ovvero del trasporto su gomma, risulta fortemente sottostimato, se si considera che proprio questo trasporto nel 2003 è stato di 1,224 miliardi di tonnellate, contro le 382 migliaia di tonnellate della somma dei 3 comparti: ferroviario, marittimo, aeroportuale. La ripartizione procapite per ogni singolo addetto (vedi sotto), aumenta del 63%.

Trasporto merci import-export

Dal 1983 al 2003 le importazioni passano da 205 milioni di tonnellate a 340 milioni tonnellate; più 65%. Le esportazioni passano dai 59 milioni di tonnellate del 1983, ai 119 milioni di tonnellate del 2003; più 103%. Dunque le esportazioni sono raddoppiate con un saldo netto sulle importazioni aumentate del 65%. Complessivamente l'incremento del trasporto merci import-export, è di 195.760 milioni di tonnellate, pari a più 73% sul 1983. La ripartizione procapite per ogni singolo addetto (vedi sotto) aumenta del 96,5% per le importazioni. Aumenta del 142% per le esportazioni.

L'autotrasporto raccorda tutti i trasporti

Il trasporto merci su strada esclude veicoli e relative merci non appartenenti ad imprese italiane e precisa l'Istat: "L'autotrasporto oltre ad assorbire quasi interamente il traffico a breve distanza (inferiore a 50 chilometri), va ad integrare quasi tutte le operazioni di trasporto, marittime, ferroviarie ed aeree, che necessariamente hanno bisogno del segmento stradale per essere completate". L'autotrasporto di imprese italiane perciò, aggiungiamo noi, ovvero autisti dipendenti e indipendenti, sono mediamente tutti coinvolti nel trasporto di tutta la massa di merci.

Operai e autisti dipendenti

Gli operai e gli autisti del comparto "trasporto e comunicazioni" sono calati dai 531 mila del 1983 ai 419 mila del 2003. In realtà in questi 419 mila ci sono anche 24 mila "soci di cooperative" fittizie, in cui il "socio" è formalmente un lavoratore autonomo, ma sostanzialmente è pari, spesso peggio del-

l'operaio dipendente, per il trattamento economico e normativo, senza ferie, mutua ecc. Impiegati e gerarchie passano dai 417 mila del 1983, ai 559 mila del 2003; più 34%.

Imprenditori e autisti indipendenti

Dal 1983 al 2003, gli occupati indipendenti del trasporto, (compresi i 24 mila delle cooperative fittizie), salgono da 176 mila a 200 mila. Ma soprattutto cambia la composizione al loro interno. Gli "imprenditori e liberi professionisti" salgono da 7 mila a 32 mila. I "lavoratori in proprio" da 156 mila scendono a 124 mila. Il saldo negativo tra 25 mila "imprenditori" in più e i 32 mila "lavoratori in proprio" in meno, è di 7 mila. Si aggiungono 31 mila addetti in più tra "coadiuvanti" e "soci di cooperative" fittizie. In pratica tra gli autisti indipendenti la componente della semi o proletarizzazione, è salita dal 7,3% del 1983 con 13 mila addetti, al 22% del 2003 con 44 mila addetti; in generale sussunti dal capitale complessivo, assoggettati nel loro comparto agli "imprenditori e liberi professionisti" aumentati di 25 mila, contro coadiuvanti e soci cooperative fittizie, aumentati di 44 mila.

399 tonnellate procapite in più per trasporto e logistica: più 106%*

Suddividendo ora la nuova massa di merci (trasportata, movimentata, gestita) sugli operai, autisti dipendenti e indipendenti del comparto "trasporto e comunicazione", (esclusi impiegati e gerarchie) e confrontando il dato col 1983, abbiamo: trasporto nazionale, più 250 quintali a testa, pari a più 63%. Trasporto importazioni, più 281 tonnellate a testa, pari a più 96,5%. Trasporto esportazioni, più 118 tonnellate a testa, pari a più 142%.

Totale aumento delle merci gestite dal 1983 al 2003 = 399 tonnellate medie a testa in più, (più 106%, *escluso il trasporto su gomma, dato non disponibile).

Gli autisti dipendenti e gli operai del comparto "trasporto e comunicazioni" che in questi 20 anni sono calati del 21% (meno 112 mila), hanno sul groppone insieme alle 399 tonnellate in più a testa da movimentare, trasportare e gestire, anche il 34% in più di impiegati e dirigenti aumentati di 145 mila, (vedi sopra). Ricordiamo inoltre che questo maggior carico di lavoro, grava anche sugli operai della logistica che sopra citavamo in "ritmi della ribalta", profili presenti non solo nel terziario, ma anche nell'industria e agricoltura.

G.P.

(Continua sul prossimo numero)

Comparti del terziario o servizi 2003			
	Operai	Impiegati	Gerarchie
Commercio	957.000	758.000	73.000
Alberghi e ristoranti	430.000	98.000	13.000
Trasporti e comunicazioni	395.000	498.000	69.000
Intern. monet. finan. Attività immob.	16.000	467.000	127.000
Servizi imprese. Attività profes. impr.	247.000	628.000	85.000
Pubbl. amm. Difesa. Ass. soc. obblig.	268.000	1.326.000	252.000
Istruzione. Sanità. Servizi sociali	899.000	2.030.000	492.000
Totale	3.212.000	5.802.652	1.112.348
Totale dip. terziario 10.129.000			
Nota. Lievi scostamenti tra cifre totalizzate e parziali sono dovuti agli arrotondamenti Istat.			