DETROIT:
UN CASO DI INVOLUZIONE PARASSITARIA
(Prospettiva Marxista – novembre 2013)

Era il luglio del 1967 quando Cervetto scriveva uno dei suoi più importanti articoli, *Marx non è superato a Detroit*, analizzando la lotta appena terminata del proletariato nero nella Motor Town. Una lotta che ebbe il suo apice in cinque giorni dal 22 luglio al 26 luglio dello stesso anno; non fu una lotta isolata, ma inserita in un contesto storico laddove in 64 città americane il proletariato nero si era rivoltato, di sicuro però quella di Detroit fu la più violenta, con i suoi 43 morti, 1.189 feriti, 7.200 arresti. Solo l'occupazione militare di 8.000 soldati della Guardia Nazionale e 4.700 paracadutisti domò la rivolta nei ghetti neri della città delle grandi fabbriche automobilistiche.

Cervetto ricordava in quell'articolo come il grado di industrializzazione di Detroit fosse uno dei più alti al mondo e che questo aspetto aveva attirato centinaia di migliaia di neri dal Sud del Paese, laddove si diffondeva invece la versione pelosa e democraticista della lotta nera, capeggiata da Martin Luther King. Gli operai che in città e nella zona lavoravano nel settore automobilistico e nel suo indotto erano misurabili intorno alle 800.000 persone, un dato incredibile rispetto ai 20.000 odierni; questa metropoli era allora la quarta più popolosa negli USA con 1.800.000 persone circa, oggi sfiora soltanto i 700.000 abitanti.

Una città al centro della storia americana fin dal '700, protagonista della guerra franco-indiana nonché della guerra che nel 1812 era scoppiata tra la Gran Bretagna e i neonati Stati Uniti d'America. Il 1904 è forse l'anno crocevia nella storia di questa città, fu infatti l'anno in cui Henry Ford cominciò a realizzare proprio a Detroit la prima vera vettura di massa, la celebre "Model T", frutto della prima effettiva applicazione del metodo di catena di montaggio; di lì a poco anche i fratelli Dodge e Walter Chrysler iniziarono a produrre automobili a Detroit.

Una delle esperienze industriali maggiori nella storia del capitalismo mondiale, uno dei maggiori centri di produzione di plusvalore fino a qualche decennio fa, è salito alla ribalta della cronaca nel luglio di quest'anno per essere tecnicamente fallita per via di un debito accumulato di circa 20 miliardi di dollari. Ma da dove arriva questo fallimento e cosa ha portato la città che nel 1960, secondo una ricostruzione di *Panorama*, era la città col reddito pro-capite più alto degli Stati Uniti, a richiedere l'applicazione della procedura fallimentare perché non più in grado di ottemperare agli impegni assunti nei confronti dei propri creditori?

Ovviamente non abbiamo nessuna intenzione di inserirci nella polemica politica tra repubblicani e democratici che si è scatenata oltre oceano sulla gestione dei fondi pubblici né tanto meno nelle riproposizioni grette in salsa nostrana di queste lotte. Riteniamo al contrario che ciò che è accaduto a Detroit sia uno degli esempi dell'involuzione parassitaria dell'imperialismo più maturo al mondo.

I tratti di imputridimento economico e sociale intuiti da Lenin si mostrano sotto i nostri occhi in proporzioni gigantesche; la storia di Detroit fa vedere quali conseguenze porta con sé l'involuzione del parassitismo nell'epoca dell'imperialismo, ne fa vedere le contraddizioni economiche, irrisolte tra le mura di questo modo di produzione, le contraddizioni sociali che ne sfociano di conseguenza e infine le contraddizioni umane che questo quadro al suo massimo grado di espressione genera come frutto di un modello di società che la storia ha superato, ma che nella realtà prosegue.

Due fenomeni si sono intersecati in maniera distruttiva nella storia di questa ex Motor Town. Prima il fenomeno dell'automazione ha tolto dal sistema produttivo una quota già importante di lavoratori nel settore automobilistico, del quale questa città si nutriva. L'aumento della composizione organica del capitale però è un fenomeno evolutivo strutturale del sistema capitalistico di produzione, inquadrato e capito da Marx molto prima che si manifestasse nella terra dei Grandi Laghi americani. Un fenomeno che su base locale conosce

ovviamente la sua massima espressione anche se a livello internazionale l'allargamento del mercato mondiale e l'aumento vertiginoso del proletariato, insieme a una serie di altre controtendenze, frenano gli effetti contraddittori di questo processo. Il settore automobilistico negli USA si è poi gradualmente spostato in altre aree, non solo nei Paesi asiatici, ma anche negli altri Paesi del NAFTA e negli Stati del Sud degli stessi Stati Uniti, laddove è sembrato più semplice per la borghesia uscire dalla tenaglia delle conquiste salariali avvenute nel corso dei decenni nelle aree di più antica industrializzazione. L'altro fattore che è andato di pari passo con la perdita di contribuenti e con il loro progressivo impoverimento è stato il massiccio utilizzo delle mansioni parassitarie per occupare sempre più salariati della città. Al momento della propria bancarotta Detroit contava circa 12.000 dipendenti comunali, ovvero uno ogni 55 abitanti. Per dare dei termini di proporzione si basti pensare che il caso più eclatante tra le grandi città italiane in questo parametro è quello di Palermo che vanta 1 impiegato comunale ogni 60 abitanti; Torino, che ha conosciuto, con le dovute proporzioni, un simile fenomeno di deindustrializzazione cittadino, si fermava a fine 2011 a 1 impiegato comunale ogni 70 abitanti, Napoli 1 ogni 77, Milano 1 ogni 80 e Roma che nella parte comunale, esclusa quindi tutta la pletora agganciata ai ministeri e alle attività parassitarie legate al governo centrale, arrivava a contare sempre nella stessa rilevazione statistica 1 impiegato comunale ogni 110 abitanti.

Fin dagli anni '70, cioè ancora all'inizio del fenomeno di deindustrializzazione di Detroit, erano cominciate una serie di azioni della borghesia locale e non solo, tese a spostare la ricerca del profitto verso operazioni di speculazione finanziaria e rendita fondiaria; celebre in tal senso fu il progetto di ristrutturazione dei ghetti degradati della città deciso dal *New Detroit Committee*, consesso che metteva seduto allo stesso tavolo rappresentanti dell'industria automobilistica, della distribuzione mercantile ma anche di banche, assicurazioni, uomini politici e amministratori locali. Un progetto che può essere visto retrospettivamente come il crocevia del processo che ha portato Detroit ad essere quello che è oggi, cioè la prima conclamata vittima del parassitismo.

Oltre al crescente indebitamento per acquisizione di salariati comunali, le casse della città sono state messe duramente alla prova proprio dalla perdita inesorabile di abitanti e dall'impoverimento aziendale di cui parlavamo all'inizio. La perdita del 61% dei contribuenti è certamente un processo raro nelle metropoli dell'imperialismo; il tasso di disoccupazione si è poi innalzato fino al 16% di oggi, cioè più del doppio della media nazionale; il 47% inoltre dei proprietari di immobili non hanno pagato le tasse per indisponibilità economica, a volte anche traslocando da una casa che non potevano più pagare, contribuendo insieme agli altri processi emigratori a far giungere al numero esorbitante di 78.000 gli edifici abbandonati. Le casse comunali non potevano non risentire di tutto ciò.

Rick Snyder, il governatore dello Stato del Michigan che ha di fatto commissariato la città e ne ha deciso il procedimento fallimentare, è a capo di uno Stato che ha perso dal 2000 a oggi il 48% dei posti di lavoro nella manifattura e ha visto complessivamente diminuire del 25% la base di popolazione che paga le tasse. Non sappiamo come andrà al resto dello Stato, ma è interessante notare che il fenomeno della città di Detroit si snoda in un universo post-industriale che mostra caratteristiche simili ed è quindi molto difficile pensare di poter prendere in considerazione coloro che vorrebbero spiegare ciò che è accaduto a Motor Town come un fenomeno dettato da corruzione e malgoverno, per quanto questi processi possono aver aggravato la situazione.

A pagare le conseguenze da un punto di vista del destino della propria esistenza rimangono comunque sempre le classi subalterne. Detroit ci mostra un quadro di degrado umano che ci pare lo specchio fedele del processo di imputridimento imperialista. I 700.000 abitanti circa che sono rimasti a Detroit vivono in una sorta di città deserta, col più alto tasso di criminalità negli Stati Uniti. Questa città è stata dichiarata coi suoi 8.540 crimini violenti all'anno la terza città più pericolosa al mondo; il 40% dei lampioni stradali non funzionano e le decine di migliaia di costruzioni abbandonate e mai abbattute diventano spesso territorio occupato dalle bande di spaccio di droga, vero business cittadino che è andato in sostituzione della

produzione di automobili. Non conviene molto sentirsi male inoltre a Motor Town considerando che il 66% delle ambulanze è fuori servizio. Inoltre non deve essere facile neppure crescere da bambino proletario di Detroit considerando che il 60% dei bambini vive sotto la soglia di povertà.

Non è una strana forma di perbenismo borghese a portarci a sottolineare questi aspetti, ma solo la volontà di rimarcare un qualcosa che per i marxisti è chiara da tempo, ovvero che il capitalismo ignora il valore della vita umana, la nostra specie non è al centro degli interessi del sistema capitalistico di produzione e pur non dimenticando come nella sua ascesa il capitalismo abbia storicamente migliorato le condizioni di esistenza dell'uomo, seppur con costi enormi in termini di vite proletarie, nella sua forma parassitaria odierna comincia a mostrare i segni di un arretramento storico rilevante anche nelle condizioni di esistenza umana. L'alternativa alla rivoluzione proletaria e al superamento della società divisa in classi è la rovina di tutte le classi, forse la declinazione pratica di questo concetto caro alla scuola marxista sta trovando una nuova forma in quella che fu Motor Town.