

Quando la mobilità è il parametro dello sfruttamento

Migrazione e agricoltura

Elena Tarsi

Centro de Estudos Sociais
elenatarsi@ces.uc.pt

© 2020 The Author(s)
This article is published
with Creative Commons
license CC BY-SA 4.0
Firenze University Press.
DOI: 10.13128/contest-12029
www.fupress.net/index.php/contesti/

keywords
bicycle
public transport
corporal
foggia
COVID-19

In the countryside of Southern Italy, agricultural harvest is carried out by thousands of neo and non-EU workers, who deal with situations of labor exploitation and housing segregation, also linked to their legal status. The article, adopting mobility as an interpretative paradigm of contemporary processes, analyses the context of the Foggia province, highlighting how the exploitation system is linked to the possibility of movement on very different scales: 1) the international migration that produces consequences in terms of legal fragility of workers; 2) the daily mobility on the territory, necessary to reach the fields in a territorial context characterized by large extensions. Also taking into

Mobilità come cardine di un sistema iniquo

Nel luglio del 2019 nella provincia di Foggia si sono verificate una serie di aggressioni contro alcuni lavoratori stagionali di origine africana che alle prime ore del mattino si recavano in bicicletta verso i campi dove avrebbero trascorso la giornata lavorativa. Le due aggressioni, a distanza di alcuni giorni l'una dall'altra, si sono svolte con la medesima

dinamica: una macchina affianca i lavoratori e li colpisce con alcune pietre, ferendone uno gravemente. Per rispondere all'ondata di violenza registrata, le associazioni di supporto ai lavoratori stagionali, la CGL di Foggia e molte realtà locali, organizzano il 30 luglio una manifestazione di protesta che sarà molto partecipata, ovviamente in bicicletta. Questi eventi, infatti, che ad un lettore inesperto possono sembrare semplice espressione di violenza dai connotati razzisti, hanno profondi significati legati

account the scenarios produced by the COVID-19 health emergency, the author suggests the need for regional planning and governance to strengthen their contribution in overcoming an unjust system, towards more sustainable scenarios.

al contesto sociale, lavorativo e ai caratteri territoriali della Capitanata. La possibilità di spostarsi per raggiungere le aziende agricole è infatti ciò che il sistema del caporalato offre ai lavoratori a caro prezzo. Le aggressioni ai braccianti in bicicletta, con tutta probabilità, erano una minaccia ed un avvertimento per tutti quei lavoratori che cercano di opporsi a questo sistema di sfruttamento. Un esempio dell'importanza di questa forma di mediazione informale è arrivato durante il periodo di lockdown legato all'emergenza sanitaria del COVID-19. Nelle settimane in cui l'intero paese è stato immobilizzato dalle misure di contrasto alla diffusione del contagio, dove le filiere agro-alimentari sono state fondamentali per la tenuta di un paese in stallo, nelle aree di produzione dove il trasporto dei braccianti è assicurato dal sistema del caporalato, le restrizioni in termini di circolazione hanno di fatto bloccato l'incontro tra domanda e offerta¹. Il temuto blocco del sistema agricolo nazionale, dovuto alla 'mancanza' dei braccianti necessari alla raccolta, se da un lato dipendeva dall'interruzione della mobilità internazionale,

era in buona parte causato dall'impossibilità da parte dei caporali di trasportare sulle loro camionette le consuete decine di lavoratori² già presenti sul territorio.

In questo saggio si utilizza la prospettiva sociologica suggerita da Urry (2007) e Sheller (2006), in cui la mobilità diventa paradigma dell'interpretazione dei fenomeni contemporanei. Nel caso qui presentato infatti il movimento è il cardine sul quale ruota un intero sistema di sfruttamento, interessando più di una scala: la prima è quella della migrazione internazionale, la seconda quella della mobilità dei lavoratori per raggiungere i campi. In entrambi i casi se la mobilità è il paradigma, molteplici sono le dimensioni chiamate in causa: gli ambiti della gestione di questi flussi da parte dell'Unione Europea e del nostro paese, il tipo di accoglienza che queste persone trovano in termini sia giuridici che di condizioni di vita, la localizzazione degli insediamenti, la mancanza di servizi pubblici di trasporto, l'organizzazione del lavoro e la difficoltà da parte delle amministrazioni locali di contrastare lo sfruttamento.

Tali riflessioni si inseriscono in una ricerca più ampia sul rapporto tra sistema di produzione agricolo, segregazione abitativa dei lavoratori in maggioranza immigrati e governo del territorio, di cui sono stati pubblicati i primi risultati (Tarsi, Vecchiarelli 2020). La ricerca ha permesso di mettere a fuoco più di un aspetto rilevante per il nostro settore disciplinare, a partire dall'analisi degli insediamenti di tipo informale (conosciuti come ghetti e tristemente noti per le condizioni di fragilità che presentano da molteplici punti di vista), fino alla riflessione critica su come gli strumenti di governo del territorio e le politiche settoriali sembrano ignorare il fenomeno dello sfruttamento in ambito agricolo e la segregazione abitativa e sociale che esso produce³.

Nello specifico, le riflessioni contenute in questo testo sono il frutto, oltre che di un'analisi di studi e ricerche sul fenomeno del caporalato, anche di un lavoro di campo svolto nell'agosto del 2019 che ha permesso di visitare gli insediamenti dei lavoratori agricoli e comprendere quindi le criticità legate alle condizioni di vita e soprattutto di svolgere interviste con persone che a diverso titolo sono impegnate in prima linea nella lotta allo sfruttamento e per migliori condizioni salariali e di vita dei braccianti.

Questo approfondimento sul tema del caporalato si è affiancato ad un'analisi degli strumenti di governo del territorio, in

particolare dei piani per la mobilità, e dei progetti che hanno tentato di fornire servizi di trasposto che svincolassero i lavoratori dal sistema dello sfruttamento.

Il saggio cerca, seppur con tutti i limiti del caso, di svelare le relazioni tra contesto sociale, lavorativo e caratteri territoriali della provincia di Foggia, di mettere in luce il ruolo centrale della mobilità nel sistema di sfruttamento lavorativo che connota la produzione agricola del tavoliere e di aprire una riflessione critica sul contributo del nostro ambito disciplinare (e dei piani per la mobilità) verso una gestione del territorio sostenibile non solo dal punto di vista ambientale.

L'articolo è strutturato in tre parti, seguite da una conclusione: la prima ricostruisce il quadro della mobilità internazionale che garantisce mano d'opera a basso costo in ambito agricolo nelle aree di produzione intensiva del Sud Italia; la seconda parte presenta il caso studio della provincia di Foggia dove il caporalato rende il tema della mobilità centrale per il sistema di sfruttamento, la terza infine analizza i piani e i progetti per la mobilità e gli strumenti di governo del territorio, alla luce del contributo che possono dare verso la costruzione di un sistema territoriale più sostenibile.

I percorsi di mobilità internazionale dei lavoratori in ambito agricolo

Il quadro delle presenze di lavoratori agricoli neo ed extra comunitari nelle province del Sud Italia è molto complesso e di difficile lettura anche attraverso i dati ufficiali: è necessario infatti tener conto di tutte le presenze irregolari che spesso sfuggono ai calcoli, della mobilità interna alle province e alle regioni che caratterizza un tipo di lavoro legato alla stagionalità dei raccolti, al lavoro nero e all'invisibilità delle situazioni di maggior fragilità (Giovannini 2010). È comunque significativo il dato che vede un incremento della mano d'opera straniera occupata in agricoltura in Italia, da 4.445 lavoratori (0,58%) nel 1991 a 147.122 (17%) nel 2017. L'aumento della mano d'opera extracomunitaria è un fenomeno che interessa non solo l'Italia, ma le cosiddette 'enclave agroalimentari' del sud della Spagna, e seppur in maniera minore, del sud della Francia, in Grecia e in Olanda, per rimanere in Europa. "La manodopera immigrata, povera, precaria, estremamente mobile e a basso costo, da poter utilizzare solo ciclicamente in periodi ben limitati, rappresenta una delle variabili decisive per il successo nella strutturazione di questo modello di agricoltura intensiva. E questo perché la frutta e la verdura sono beni deperibili che richiedono un lavoro veloce ed intenso nei periodi della raccolta, lavoro che incide sulla

carta anche per oltre il 40% sul costo generale della produzione" (Caruso 2016, p. 148). Sebbene la provincia di Foggia non possa essere propriamente considerata un'enclave agroalimentare, essa presenta molti dei caratteri dello sfruttamento intensivo. Dai dati ufficiali dell'INPS relativi alla provincia di Foggia, risulta che i lavoratori regolarmente iscritti neo-comunitari, residenti e stagionali, sono 12.831 mentre gli extracomunitari 8.284. A questi è quindi necessario aggiungere tutti quei lavoratori che sono in condizioni giuridiche irregolari e quindi più esposti al sistema di sfruttamento gestito dai caporali. Come descritto dall'inchiesta giornalistica di Leogrande (2008), esistevano nei paesi dell'Est Europa delle vere e proprie agenzie di reclutamento di lavoratori agricoli che promettevano ottimi guadagni e che, una volta arrivati in Italia, riducevano i lavoratori in semi-schiavitù, segregandoli in luoghi isolati, privandoli dei documenti e costringendoli a lavorare molte ore al giorno per salari minimi. Successivamente alle condanne che hanno seguito l'inchiesta, questo flusso è continuato in modalità più o meno organizzate, dando luogo ad esempio al 'Ghetto Bulgaro' uno dei ghetti della provincia di Foggia più precari dal punto di vista igienico e che è stato definitivamente smantellato nel 2017. A questa situazione si è sovrapposta la cosiddetta *refugee crisis*, dichiarata ed affrontata dai paesi europei come

un'emergenza. L'Italia, che per la sua posizione geografica di primo attracco, ricopre un ruolo centrale nella gestione del salvataggio in mare e della prima accoglienza, ha, come noto, adottato posizioni e leggi sempre più restrittive, al punto di essere lesive nei confronti dei valori di accoglienza e di difesa dei diritti umani condivisi sia dall'Italia che dall'Unione Europea. Questo scenario ha di fatto prodotto una sacca di popolazione proveniente dall'Africa presente sul territorio italiano in condizioni giuridiche irregolari (termine dei percorsi di accoglienza, permessi di soggiorno scaduti, richieste di asilo rifiutate) e impossibilitati a muoversi sia verso il loro paese di origine che verso altri paesi.

Dal punto di vista dell'impatto sui territori, questo ha prodotto marginalità ed esclusione socio-territoriale, favorendo la criminalità organizzata, e dando luogo a insediamenti di tipo informale che prendono forme diverse: campi temporanei, tendopoli, occupazioni "in bilico tra il legale e l'illegale, tra il temporaneo e il permanente, la cui gestione è sottratta alle istituzioni di governo del territorio e consegnata a quelle addette alla pubblica sicurezza" (Tarsi, Vecchiarelli 2020: p. 105). Nonostante le conseguenze della mobilità delle persone sulle trasformazioni del territorio sia infatti un tema rilevante per la disciplina urbanistica, questi scenari, ormai non più recenti, sembrano averla trovata impreparata a dare un contributo nella

lettura e nella gestione delle problematiche (Annunziata et al. 2019). Attraverso il caso di Foggia, questo articolo vuole dare un piccolo contributo in questo senso.

Sfruttamento nella provincia di Foggia: camionetta vs bicicletta

La provincia di Foggia occupa per tre quarti la pianura conosciuta come il Tavoliere delle Puglie che si estende dai Monti Dauni al promontorio del Gargano e rappresenta una delle aree di coltivazione intensiva più estese del Sud Italia. Questo territorio, conosciuto anche come Capitanata, termine che rimanda al periodo in cui il territorio era sotto l'Impero Bizantino, per secoli è stato il centro più importante d'Italia per l'allevamento dei bovini. A seguito della bonifica della pianura durante il ventennio fascista, la Capitanata si è trasformata nell'area italiana di maggior produzione del grano duro e saraceno, al quale si affianca la produzione di ortaggi destinati alla grande distribuzione⁴.

Si tratta di un'area dal carattere fortemente agricolo, con un'estensione considerevole e dal punto di vista morfologico per lo più pianeggiante o leggermente ondulata. I centri



La pianura foggiana
Foto: Rocco Rorandelli

urbani presenti, in quella che viene definita campagna profonda, sono quelli risalenti alla bonifica del fascismo: piccoli borghi dal carattere rurale che offrono servizi minimi e ridotti. Tra questi c'è Borgo Mezzanone, famoso per il suo CARA (Centro di prima Accoglienza Richiedenti Asilo), ormai in fase di dismissione a seguito dell'approvazione e conversione in legge dei decreti Sicurezza⁵, e forse ancora di più per il suo ghetto. È infatti in prossimità di questi centri che sorgono gli insediamenti informali costruiti con materiale riciclato dagli immigrati che lavorano nei campi come braccianti per la raccolta dei pomodori ma anche degli altri ortaggi. La città di riferimento rimane Foggia, mal collegata dal trasporto pubblico e fortemente assente nelle periferie della sua campagna agricola.

Percorrendo in auto questo territorio si incontrano ruderi dal passato agricolo abbandonati, in alcuni casi si intuisce la presenza di chi li sta utilizzando come rifugi, ridefinendo continuamente il concetto di temporaneo.

Il potere in una camionetta

Il sistema di intermediazione informale della mano d'opera, conosciuto come caporalato, si fonda sulla capacità di trasporto dei braccianti in aree agricole caratterizzate da ampie estensioni e da un modello di agricoltura

intensiva. In Europa varie regioni (soprattutto Provenza, Andalusia, Sassonia, Peloponneso) sono caratterizzate dallo stesso modello di produzione agricola che richiede un'ampia quantità di mano d'opera per periodi brevi per lo più legata alle fasi di raccolta dei prodotti facilmente deperibili (Corrado et al. 2016). Come in Puglia, anche in questi contesti europei, i braccianti sono per lo più migranti (Macrì et al. 2018) originari dell'Est Europa, dall'Africa, dall'Asia e dall'America Latina, ma le forme di intermediazione differiscono a seconda del paese. In Italia, il fenomeno del caporalato è stato oggetto di molte ricerche in ambito sociologico (Azzerruoli et al. 2015; Corrado et al. 2012; Perrotta 2014, 2018) e di inchieste giornalistiche che ne hanno svelato le cause, le regole e le implicazioni. Il lavoro seminale di Leogrande (2008) ha certamente avuto il merito di fare da apripista e di mettere in luce il legame di queste pratiche con quelle di un passato che pur sembrando lontano, affonda radici profonde nella cultura e nel territorio. Questo fermento ha portato nel corso del decennio passato le tematiche dello sfruttamento lavorativo in ambito agricolo all'attenzione mediatica e delle autorità competenti e alla promulgazione di una legge contro il reato di sfruttamento e resa in schiavitù. La legge definisce illegale il caporalato e con l'approvazione del reato di "intermediazione illecita e sfruttamento del lavoro" nel 2011, rappresenta non più un

illecito amministrativo ma un reato penale (cfr. l'art. 12 del decreto legislativo del 13 agosto 2011 n° 148). A distanza di alcuni anni però, le valutazioni dell'efficacia della legge (Osservatorio Placido Rizzotto 2018) sembrano mettere in luce la debolezza di un emendamento nazionale non supportato in ambito locale da politiche di effettivo contrasto di un sistema che coinvolge diversi attori con livelli di responsabilità distinti. Di fatto quindi il caporalato continua ad essere il metodo principale con cui le aziende reclutano i lavoratori e la mobilità dei lavoratori riveste in questo sistema una posizione fondamentale⁶.

E' necessario chiarire che lo sfruttamento si basa non solo sul lavoro ma sul commercio dei servizi e dei beni destinati ai braccianti. "Si parte dal trasporto, si arriva all'alloggio e si finisce con il cibo, le cure mediche, la corrente elettrica, l'acqua e il sesso: tutto venduto a caro prezzo" (Sagnet, Palmisano 2017: p. 8). Dai molti studi condotti sul campo (Perrotta 2014 tra gli altri) e dalle interviste realizzate nell'ambito di questa ricerca, emerge infatti che il sistema del caporalato si fonda anche e soprattutto sul fornire servizi essenziali per i quali i braccianti contraggono debiti che li legano a chi poi gli fornisce lavoro sottopagato. Questo legame si trasforma presto in una sorta di catena difficile da spezzare. Emerge quindi chiaramente come la fragilità sociale e l'invisibilità pubblica in

cui vertono molti dei lavoratori provenienti soprattutto dall'Africa sia la condizione senza la quale il sistema di sfruttamento crollerebbe. Se i lavoratori avessero accesso prima di tutto ad un regolare permesso di lavoro, subito a seguire ad un alloggio degno e ad un servizio di trasporto accessibile, la loro capacità contrattuale sarebbe completamente diversa. Ecco che entrano in gioco le politiche settoriali: quelle sull'immigrazione ormai da tempo teatro di propaganda per i partiti populistici di ogni colore politico, quelle relative alla casa ormai quasi del tutto assenti nel nostro paese e quelle relative alla mobilità, oggetto di queste riflessioni. Se le politiche migratorie non rientrano di fatto nel nostro ambito disciplinare, quelle per l'accesso alla casa e ai servizi, almeno in linea teorica dovrebbero, soprattutto in situazioni gravi di precarietà e segregazione.

Bicicletta sinonimo di libertà

La bicicletta è da sempre il mezzo della conquista della libertà. Basti ricordare le staffette partigiane, che hanno macinato chilometri con le loro biciclette perché continuasse la resistenza al nazi-fascismo; o le biciclette di *critical mass*, che ogni venerdì pomeriggio nelle maggiori città italiane interrompono il flusso del traffico delle automobili per rivendicare una viabilità più sostenibile; o il più recente progetto di Bikeygees, una ONG tedesca che dal 2015

offre corsi sull'uso della bici alle donne rifugiate della città che acquistano così la possibilità di spostarsi autonomamente. Possedere una bicicletta per i lavoratori della Capitanata significa molto più che potersi spostare in autonomia, aspetto comunque di fondamentale importanza considerando che i luoghi dove risiedono sono fuori dai tessuti urbani e che spesso devono coprire distanze considerevoli per accedere ai servizi di base; significa poter raggiungere il posto di lavoro senza dover dipendere dal caporale e dal suo servizio di trasporto.

Dopo anni, finalmente arriva un primo riconoscimento da parte delle istituzioni pubbliche relativo ad una strategia di contrasto al sistema di sfruttamento che andrebbe maggiormente sostenuta: nel 2019 infatti la Regione Puglia ha stanziato 50.000⁷ euro per la selezione delle associazioni di volontariato e di promozione sociale cui affidare l'acquisto di biciclette da fornire ai lavoratori stagionali immigrati come forma di contrasto al caporalato.

D'altro canto però, si riscontra l'assenza della questione del lavoro agricolo negli strumenti della pianificazione ordinaria, assenza che palesa come la questione della mobilità dei lavoratori non sia trattata come tema di governance territoriale. Infatti, nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, l'ufficio di Piano della Provincia di Foggia, ha redatto nel 2014 il Piano della



Casa Sankara, progetto Ghetto out

Foto dell'autrice

sperimentazioni per contrastare il fenomeno, portate avanti recentemente da alcune regioni⁸, che si fondavano su politiche di trasporto pubblico gratuito.

In Puglia, la regione era intervenuta, già nel 2018, in questo senso, da un lato concedendo contributi alle imprese che ne facessero richiesta per finanziare il trasporto degli operai agricoli e dall'altro attraverso un progetto direzionato all'Amministrazione Provinciale di Foggia per la realizzazione un sistema di trasporto che debellasse il sistema del caporalato sul territorio della Capitanata. In questo ultimo caso, il trasporto era abbinato all'idea di realizzare una rete di foresterie per l'ospitalità dei lavoratori, prendendo in considerazione anche il recupero del patrimonio pubblico e la riqualificazione di borghi locali, nonché altre soluzioni di sostegno per la stipula di contratti privati di locazione. Su questa strategia torneremo più avanti, per concentrarci qui sui servizi di trasporto.

Questi progetti però non hanno dato gli esiti sperati: i braccianti non utilizzavano il trasporto, né le aziende agricole hanno fatto richiesta dei finanziamenti disponibili. Le motivazioni sono molteplici e riconducibili principalmente ai seguenti fattori. Prima di tutto alla mancanza di capillarità del servizio di trasporto che quindi per alcuni lavoratori non era una soluzione viabile. In secondo luogo il servizio era accessibile solo ai

lavoratori con permesso di soggiorno regolare e regolare contratto di lavoro: questo è forse il più grande limite visto che i pochi che si trovano in questa condizione sono gli unici non suscettibili al caporalato, oltre ad essere generalmente già organizzati con un mezzo dell'azienda o con la bicicletta. Il problema invece resta per tutti gli irregolari che diventano mano d'opera sfruttabile. È chiaro quindi che senza un intervento serio a livello nazionale sulla questione della presenza dei lavoratori irregolari nel nostro paese, che speriamo arrivi presto, le iniziative a livello locale devono orientarsi su altre strategie, più flessibili.

In questo senso possiamo citare alcuni progetti, sempre nel contesto pugliese, che sembrano interpretare questa maggiore adesione alla realtà dei lavoratori, coinvolgendo le associazioni presenti sul territorio nell'organizzazione di un trasporto autonomo, svincolato dai caporali. Nel 2019 la Regione Puglia ha infatti stanziato 60.000⁹ euro per la "selezione delle associazioni cui affidare il servizio di noleggio senza conducente di veicoli destinati al trasporto di persone da destinare al trasporto dei lavoratori stagionali immigrati". A Lecce è stato attivato un servizio di noleggio con conducente per il trasporto dei passeggeri per il trasferimento dei lavoratori agricoli migranti dalla sede di accoglienza, sita nella Masseria Boncuri, ai luoghi di lavoro e relativo

Mobilità Ciclistica Provinciale (PMCP), "per rispondere alle aspirazioni di sviluppo di mobilità lenta e di turismo sostenibile rilevate sul territorio". Buona parte dei circa 1250 km di rete ciclabile di interesse provinciale individuata nel Piano poggia su strade provinciali, le stesse percorse giornalmente dai lavoratori resi autonomi dalla bicicletta. Forse non sarebbe stato insensato orientare le strategie del piano non solo nell'attirare un turismo sostenibile, ma nel costruire un sistema di mobilità adeguato alla realtà del lavoro agricolo locale. Magari immaginando un servizio di trasporto integrato bicicletta/trasporto su ruota che permetterebbe di superare la mancanza di capillarità di un

servizio pubblico esclusivamente su ruota o un accesso agevolato all'acquisto delle biciclette e alla loro manutenzione per supportare l'efficacia della strategia.

Contro lo sfruttamento: mobilità come parte di un progetto integrato

I progetti per una mobilità contro il caporalato

Se non ci sono dubbi rispetto al legame tra la necessità dei lavoratori di raggiungere i campi molto distanti in cui lavorano e lo sfruttamento messo in atto dai caporali, sarebbe incorretto e fuorviante ricondurre alla sola capacità di trasporto il sistema del caporalato. Esempio di questo sono le

percorso contrario. Sullo stesso tema, è stato finanziato dalla Regione Puglia per il 2020 la realizzazione, nella provincia di Taranto, di un progetto sperimentale di trasporto dei lavoratori agricoli da attuare su un territorio ristretto, che prevede l'erogazione a sportello, direttamente al lavoratore di 'buoni trasporto', da utilizzare presso un'azienda di trasporto appositamente contrattata.

Non è ancora possibile valutare l'efficacia di queste proposte, ma si può già sottolineare come vadano verso direzioni che svincolano il trasporto dalla condizione giuridica del lavoratore e prendono spunto da forme di auto-organizzazione già presenti sul territorio. Un esempio sono i Taxi irregolari, organizzati dagli stessi migranti senza il rispetto delle normative (mancano le patenti, le assicurazioni dei mezzi, le licenze, ecc.) ma che suppliscono alla mancanza di un sistema di trasporto regolare. Non sarebbe una ipotesi da scartare quella di organizzare un servizio in questo senso, regolarizzando un sistema di fatto già esistente, immettendo lavoratori e servizi nell'ambito della legalità.

Quello che appare evidente, a fronte di molto impegno sia di coordinamento che in termini di finanziamenti, è che questo tipo di strategie siano eccessivamente settoriali, non

riuscendo quindi ad intaccare il sistema che invece, come abbiamo visto, ha una natura complessa e ramificata.

Questa consapevolezza del resto era alla base del "Protocollo sperimentale contro il caporalato e lo sfruttamento lavorativo in agricoltura" denominato "Cura - Legalità - uscita dal Ghetto", sottoscritto nel 2016, dai Ministri dell'Interno, Lavoro e Politiche agricole, dai cinque Presidenti delle Regioni Puglia, Campania, Calabria, Sicilia, e Basilicata, oltre che da sindacati e associazioni (Ministero dell'Interno 2016).

A seguito della firma del protocollo, la Regione Puglia¹⁰ ha attivato tavoli regionali permanenti coinvolgendo i diversi settori interessati (Promozione della salute, Welfare, Lavoro, Agricoltura, Formazione, Mobilità, Sviluppo economico, Risorse finanziarie) per far fronte alla grande sfida della lotta allo sfruttamento. Stessa cosa hanno fatto le Prefetture, convocando tavoli provinciali a Foggia, Bari e Lecce.

In particolare, la Prefettura di Foggia ha coinvolto i comuni, gli imprenditori agricoli e le loro associazioni rappresentative, i sindacati e le associazioni. Il progetto integrato che prevedeva l'attivazione di un trasporto gratuito e la creazione di foresterie precedentemente accennato, nasce da questa collaborazione. Le foresterie sparse sul territorio non hanno mai funzionato

efficacemente proprio perché, se da un lato risolvevano il problema di un alloggio dignitoso, dall'altro non tenevano conto delle dinamiche del mercato del lavoro e imponevano regole e restrizioni eccessive: di conseguenza i lavoratori preferivano tornare nel ghetto. Le esperienze che maggiormente hanno risposto alle esigenze di flessibilità sono state quelle di Casa Sankara, che ospita mediamente 400 persone, e l'azienda regionale Fortore, che ne accoglie 300 in Capitanata. Anche se visitandole non si può dire che siano delle buone pratiche, essendo interventi improntati sulla logica dell'emergenza¹¹, è vero che sono le uniche alternative al ghetto, e sono quindi il primo passo per l'emancipazione rispetto al sistema del caporalato.

Il contributo della pianificazione

Come già chiarito, un sistema di trasporto sostenibile per i lavoratori agricoli da solo non è certo in grado di contrastare lo sfruttamento. Questa strategia deve necessariamente affiancarsi prima di tutto ad un lavoro capillare sul territorio che coinvolga le aziende agricole e, anche attraverso incentivi e controlli, le porti a contrastare il caporalato e offra una forma alternativa ma altrettanto efficace di mediazione del lavoro (l'ultima proposta è quella di una applicazione web per mettere in contatto domanda e offerta). D'altro canto è necessario integrare

queste azioni con una strategia che garantisca l'accesso ad una casa degna per i lavoratori, che permetta loro di sottrarsi all'offerta di 'servizi' di base forniti dagli stessi caporali che, mantenendo un debito sempre aperto, li intrappolano nel sistema di sfruttamento. Analizzando gli strumenti di piano prodotti nell'ultimo decennio, si constata l'assenza di studi ed analisi specifiche relative a questa problematica, pur essendo un fenomeno strutturale e strutturante del territorio e del paesaggio. Detto questo, non si può non riconoscere la portata dell'operazione culturale che sottende il Piano Paesaggistico della Regione Puglia (PPRP), approvato nel 2015, che descrive i caratteri strutturali del territorio, i suoi valori considerati patrimoniali, le dinamiche di trasformazione e le criticità. Nella scheda d'ambito relativa al Tavoliere, infatti, pur non facendo accenno al fenomeno specifico, tra le principali criticità sottolineate troviamo l'insostenibilità dal punto di vista ecologico della produzione intensiva, alla quale si contrappone, come strategia, l'implementazione della multifunzionalità aziendale e delle filiere corte. Forse avrebbero giovato, ai fini dell'efficacia del piano come strumento di indirizzo per tutte le attività di pianificazione a livello locale, l'accenno alla

strutturale presenza di braccianti immigrati, che assume connotati spaziali ben precisi, e un'indicazione della necessità di affrontare questa situazione come un problema di governance territoriale.

Per l'area della Capitanata, il Piano prevede inoltre la realizzazione di un parco agricolo multifunzionale per la promozione di un Patto città-campagna, basato "sull'integrazione tra fra politiche urbanistiche e politiche agricole per ottenere la riqualificazione dei paesaggi degradati delle periferie e delle urbanizzazioni diffuse, la ricostruzione dei margini urbani, la progettazione di cinture verdi perturbane e di parchi agricoli multifunzionali".

Anche la Provincia di Foggia, nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento, approvato nel 2009, elabora nel 2010 il Piano Operativo Integrato (POI) di riqualificazione degli spazi rurali periurbani e borgate che si propone di strutturare processi di rigenerazione sociale, ambientale ed economica. Il P.O.I. mette in atto una strategia con cui "valorizzare i grandi demani e patrimoni pubblici e le principali strutture territoriali, attraverso quattro azioni strategiche prioritarie in un arco temporale di medio-lungo periodo" (Cipriani et al. 2012). Tra queste, oltre alla già accennata creazione di piani e progetti integrati per il recupero delle borgate rurali e al recupero del patrimonio diffuso dell'edilizia rurale sparsa dell'Opera Nazionale Combattenti, con finalità volte al sostegno dell'economia agricola stagionale,

troviamo la riqualificazione paesaggistica delle infrastrutture viarie, sia in relazione al piano di sviluppo rurale regionale sia a finanziamenti nazionali, regionali e comunitari per lo sviluppo energetico da fonti alternative. Se quindi la pianificazione sia a scala regionale che provinciale, riconosce la necessità di superare un sistema di produzione intensivo che manca di sostenibilità, non solo ambientale ma anche paesaggistica, e definisce uno scenario condivisibile di trasformazione, è facile constatare come, trascorsi dieci anni dalla redazione del POI, non siano corrisposti interventi adeguati alla realizzazione delle previsioni.

All'interno di questo quadro, come già difeso nel caso della Città Metropolitana di Reggio Calabria (Tarsi, Vecchiarelli 2020), anche nella provincia di Foggia sarebbe necessario potenziare gli strumenti di processo propri della pianificazione territoriale. Tra cui:

- Rafforzare i quadri conoscitivi con studi approfonditi delle situazioni di segregazione abitativa e mancanza di servizi presenti sul territorio.
- Mappare le esperienze virtuose di aziende che abbiano scelto forme di agricoltura 'etica' e 'sostenibile', le filiere a KO, le forme di auto-organizzazione dei lavoratori o le esperienze di contrasto al caporalato.
- Integrare i tavoli di coordinamento prevedendo la partecipazione di tutti i soggetti coinvolti per definire azioni concrete

in accordo e per implementare le strategie della pianificazione provinciale e regionale.

- Istituire programmi che offrano alternative di trasporto pubblico integrato flessibili e efficaci, riconoscendo alla mobilità un ruolo fondamentale nel contrasto allo sfruttamento.

Conclusioni

La capacità di spostamento di persone, cose e informazioni, nel mondo della globalizzazione è certamente un paradigma per comprendere molte delle questioni aperte e delle sfide che le società alle diverse scale sono e saranno sempre di più tenute ad affrontare. In questo articolo ho cercato di approfondire attraverso la prospettiva della mobilità, un fenomeno ben noto di sfruttamento lavorativo che interessa le campagne della produzione agricola del Sud Italia ma al quale sembra difficile contrapporre azioni o politiche. Durante il periodo in cui il paese era chiuso in casa come misura di contrasto al COVID-19, la problematica dei lavoratori delle campagne ha avuto una improvvisa visibilità mediatica che ha portato alla sanatoria prevista dal decreto Rilancio: la possibilità per i lavoratori stranieri di ottenere un permesso di soggiorno di sei mesi per motivi di lavoro. Fortemente criticata dai sindacati dei braccianti agricoli, la sanatoria di fatto non sembra aver adeguatamente

risposto alla necessità di regolarizzare i lavoratori stranieri attivi in agricoltura che si evince dalla percentuale delle domande presentate (alla data del 15 giugno 2020) dal settore agricolo che supera di poco il 12% per un totale di 2.255 domande; un numero che non rappresenta la realtà del lavoro irregolare nell'agricoltura italiana.

L'analisi condotta in questo articolo, ha messo inoltre in luce come il sistema agricolo nella provincia di Foggia, di fatto assimilabile a quello di molte altre province del meridione, si basi su relazioni più complesse di quella prevista dalla sanatoria (datore di lavoro-lavoratore) e che per superare il sistema dello sfruttamento non siano sufficienti interventi settoriali.

Il contributo da parte del governo del territorio, nel definire scenari di sviluppo integrati, nel progettare sistemi di mobilità alternativa, nell'istituire tavoli di coordinamento e concertazione che considerino tutte le parti in causa del sistema produttivo agricolo, potrebbero acquisire un ruolo fondamentale per supportare una lotta contro lo sfruttamento che ancora si gioca sfortunatamente su piani troppo settoriali e sulla pelle di giovani senza altre opportunità.

Note

¹ Questo problema si aggiunge a quello delle condizioni di vita dei braccianti all'interno dei ghetti dove non si verificano le condizioni per poter garantire il distanziamento sociale e le misure preventive previste dai decreti. La mancanza di acqua corrente, il sovraffollamento, l'impossibilità di lavorare e l'assenza di un legame tra braccianti e servizi anche sanitari sul territorio, dovuta alle condizioni giuridiche degli stessi, dipinge uno scenario fragile e pericoloso.

² In un articolo del 1 aprile 2020, il sindacalista della CGL di Foggia Falcone, da anni impegnato nella lotta contro lo sfruttamento lavorativo nella provincia, sottolineava come le disposizioni governative legate all'emergenza, stessero modificando i contorni di un sistema di reclutamento dei braccianti che si fonda sul caporalato.

³ I contesti spaziali ove risiedono e lavorano i migranti nelle produzioni intensive del sud Italia e il governo delle loro trasformazioni è un tema che sembra non aver riscosso alcun interesse per la nostra disciplina. Non credo di sbagliare affermando che questa sia stata una lacuna per lo più dovuta all'invisibilità del fenomeno, al suo carattere sfaccettato e complesso che tende ad essere difficilmente inserito nelle cornici disciplinari.

⁴ Si coltivano principalmente pomodori, carciofi, spinaci e broccoli.

⁵ D.lgs. 113/2018 e d.lgs. 53/2019, conosciuti come decreti Salvini.

⁶ Uno dei principali problemi riscontrati durante il lockdown, relativi alla mancanza di lavoratori nella campagne del foggiano, è stato legato all'impossibilità da parte dei caporali di trasportare i braccianti.

⁷ La somma totale è così divisa: €

20.000,00 per la Provincia di Foggia; € 15.000,00 per la Provincia di Lecce; € 15.000,00 per la Provincia di Taranto (exLR 67/2018 - Art. 98).

⁸ A titolo di esempio si cita l'esperienza dell'Agropontino, dove, nel 2019, sono stati organizzati dei pullman gratuiti per i braccianti con contratto regolare, frutto del Protocollo d'intesa "per un lavoro di qualità in agricoltura", siglato tra la Regione Lazio, alcuni Comuni, i sindacati e le organizzazioni delle imprese.

⁹ La somma totale è così divisa: € 30.000,00 per la Provincia di Foggia; € 15.000,00 per la Provincia di Lecce; € 15.000,00 per la Provincia di Taranto (Atto Dirigenziale N. 39 del 9/7/2019).

¹⁰ Il Ministero dell'Interno, nell'ambito del P.O.N. Legalità 2014/2020, con specifico Asse d'Intervento, ha deciso di finanziare interventi per la lotta al caporalato della Regione Puglia.

¹¹ Nel 2019 sono stati inaugurati nuovi moduli abitativi per i lavoratori agricoli costituiti da container posizionati in un'area priva di servizi.

Bibliografia

Annunziata S., Saija L. Tarsi E. 2019, *Movimenti di popolazione: sfide e prospettive di ricerca*, in Paba G., Perrone C. a cura di, *Confini, Movimenti, Luoghi. Politiche e progetti per città e territori in transizione*, Donzelli Editore, pp. 211-218.

Azzeruoli V., Perrotta D. 2015, *L'intermediazione informale di manodopera in agricoltura in Italia: caporali burkinabé in Puglia e Basilicata e mediatori panjabi in Pianura Padana*, «Sociologia del lavoro», 139, pp. 83-93.

Caruso S. C. 2016, *Lavoro bracciantile e migrazioni nelle enclave agroalimentari mediterranee*, «Zapruder - INTERVENTI», pp. 146-153.

Cipriani M., Farnè E. 2012, *Paesaggi della memoria e dell'innovazione. Ri-abitare i paesaggi della riforma agraria foggiana*, «RI-Vista», Luglio/Dicembre 2012, pp. 126-135.

Corrado A., Perrotta D. 2012, *Migranti che contano. Percorsi di mobilità e confinamenti nell'agricoltura del Sud Italia*, «Mondi migranti», n. 3/2012, pp. 103-128.

Corrado A., de Castro C., Perrotta D. eds. 2016, *Migration and Agriculture. Mobility and Change in the Mediterranean Area*, Routledge, London.

Giovannini E. 2010, *Indagine conoscitiva su taluni fenomeni distortivi del mercato del lavoro (lavoro nero, caporalato e sfruttamento della manodopera straniera)*, Audizione del Presidente dell'Istituto Nazionale di Statistica. Disponibile on-line: <https://www.istat.it/it/files/2011/01/Audizione1.pdf>

Leogrande A. 2008, *Uomini e caporali. Viaggio tra i nuovi schiavi delle Campagne del Sud*, Feltrinelli Editore, Milano.

Macri M. C., Cardillo C., Vanino S., Perito M.A., Coderoni S. 2018, *Lavoratori stranieri nell'agricoltura italiana. Dove sono e cosa fanno secondo le cifre ufficiali*, n. 55. Disponibili on-line: <https://agregionieuropa.univpm.it/it/content/article/31/55/lavoratori-stranieri-nella-agricoltura-italiana-dove-sono-e-cosa-fanno-secondo-09/20>

Osservatorio Placido Rizzotto, a cura di, 2018, *Agromafie e caporalato. Quarto Rapporto*. Bibliotheka Edizioni, Roma.

Perrotta D. 2014, *Vecchi e nuovi mediatori. Storia, geografia ed etnografia del caporalato in agricoltura*, «Meridiana. Rivista di storia e scienze sociali», 79, pp. 193-220.

Perrotta D. 2015, *Agricultural Day Laborers in Southern Italy: Forms of Mobility and Resistance*, «South Atlantic Quarterly», 114, 1, January 2015, pp. 195-203

Perrotta D. 2018, *Produrre la qualità. I pomodori pelati tra industria, tradizione e conflitti*, «Meridiana. Rivista di storia e scienze sociali», 93, pp. 71-89.

Sagnet Y., Palmisano L. 2017, *Ghetto Italia. I braccianti stranieri tra caporalato e sfruttamento*, Fandango Libri: Roma.

Sheller M. Urry J. 2006, *The new mobilities paradigm*, «Environment and Planning», v. 38, pp. 207-226.

Tarsi E., Vecchiarelli D. 2020, *Una lettura critica degli insediamenti informali dei lavoratori stagionali: il caso della piana di Gioia Tauro*, «Archivio di Studi Urbani e Regionali», n. 27/2020, pp. 100-125.

Urry J. R. 2007, *Mobilities*. Polity Press: Cambridge.

Risorse web

F.Q. "Foggia, migranti presi a sassate mentre andavano a lavoro: due feriti alla testa", Il Fatto Quotidiano, 16 luglio 2019 (ultimo accesso 17 giugno 2020). On line: <https://www.ilfattoquotidiano.it/2019/07/16/foggia-migranti-presi-a-sassate-mentre-andavano-a-lavoro-due-feriti-alla-testa/5327538/>

F.Q. "Foggia, tre migranti presi a sassate mentre vanno al lavoro: è il secondo episodio in una settimana. Le piste: "Caporali o razzisti", Il Fatto Quotidiano, 23 luglio 2019 (ultimo accesso 17 giugno 2020). On line: <https://www.ilfattoquotidiano.it/2019/07/23/foggia-tre-migranti-presi-a-sassate-mentre-vanno-al-lavoro-e-il-secondo-episodio-in-una-settimana-le-piste-caporali-o-razzisti/5345356/>

Ministero del Lavoro. "Protocollo sperimentale contro il caporalato e lo sfruttamento lavorativo in agricoltura" 27 maggio 2016 (ultimo accesso 17 giugno 2020). On line: <https://www.lavoro.gov.it/priorita/Documents/Protocollo-27-maggio-2016.pdf>