

Nuevos horizontes de lucha: logística y transporte (I)

2020-02-29



Sindikalismoa

ADAM RADOMSKI

En el artículo anterior, donde hablaba sobre huelgas generales, mencioné por encima la cuestión de la logística y el transporte. Aunque, las tácticas aplicadas al bloqueo del transporte y sus infraestructuras se han aplicado en casos que van más allá de lo laboral (huelga por las pensiones en Francia en 2010), en el presente artículo trataré de abordar el tema dentro de esta perspectiva más estrecha (Amazon, *dockers*, aeropuertos...): explicaré algunas claves y en la segunda parte me extenderé más con los ejemplos.

Ya hemos mencionado en ocasiones anteriores que la crisis obliga al capitalismo a reestructurarse para poder seguir acumulando capital, para lo que tiene cada vez más problemas. Así, en el marco de la reestructuración de la producción general, el transporte ha tenido un papel muy importante, y también se ha reestructurado, a nivel particular. Aunque en los 80 ya tenía un peso considerable, ha crecido espectacularmente en las últimas décadas, desde que el capital hizo una apuesta por la implementación de nuevas tecnologías en este sector.

A esto hay que sumarle que el capitalismo se ha extendido a escala planetaria, lo cual le ha permitido establecer **cadenas de suministro**¹ en diversos puntos del planeta simultáneamente, como parte de un solo proceso de producción, distribución y consumo. El fin de esto es abaratar costes, por ejemplo, desplazando partes concretas del proceso productivo a otro país, donde la fuerza de trabajo es más barata. La **deslocalización** ha supuesto que, paradójicamente, se vuelvan a ver concentraciones masivas de trabajadores, de las cuales los capitalistas intentaban huir como de la peste, en vista a los anteriores ciclos de lucha de clases. A su vez, ha supuesto un grado altísimo de **complejidad y de gigantismo**, con verdaderas mega-empresas globales (empresas como el propio Amazon, WalMart, UPS, FedEx o Ikea).

De hecho, en los años 50, se dio el fenómeno de la **containerización**, que supuso algo tan sencillo pero efectivo como la implementación de contenedores para el transporte de las mercancías. Dicha operación permitió transportar cantidades mucho mayores, a distancias más largas, con más seguridad, y sobre todo de manera **multimodal**; se podía descargar de un barco a un camión un mismo contenedor, lo cual ahorraba mucho tiempo y, por tanto, costes. Esto quiere decir que se combinan, para el transporte de una sola mercancía, el transporte marítimo, aéreo o terrestre, con el objetivo de acelerar el proceso de distribución de la mercancía, ya que las distancias son mayores. ("aniquilar el espacio por el tiempo", como diría Marx).

Esto nos lleva a la siguiente consideración: **la mercancía debe ser transportada lo más rápido posible** (y en el mejor estado); ya sea para reintroducirla en el ciclo productivo (una materia prima, por ejemplo), o para llevarla al lugar donde va a ser consumida (como la comida, para la reproducción de la fuerza de trabajo), y, además, que su transporte siga siendo rentable. Pero lo que ocurre realmente es que **el tiempo durante el cual se transporta una mercancía impide que se realice su valor**. En otras palabras, no se puede vender, y no se puede cerrar el ciclo de acumulación del capital; da igual que hayan extraído plusvalía durante la

[1] Se trata de los procesos que van desde la concepción de un producto, pasando por su producción y transporte, hasta que se consume.

producción si luego no pueden realizarla, vendiendo una mercancía; el plusvalor no se puede convertir en beneficio.

Además, hay que sumarle al riesgo que suponen los fallos técnicos (riesgos de seguridad tecnológica), naturales (catástrofes) o sociales (conflictos políticos y huelgas). Todo esto significa que **el proceso de circulación es altamente vulnerable, ya que una alteración puede afectar a toda una cadena de suministro, que corre el riesgo de sufrir un efecto dominó**². Si falla un camión a la hora de entrega, el barco no podrá salir con el cargamento, o si falta una pieza para producir un coche, se retrasa la producción del modelo. Todo ello con tiempos muy cortos para la maniobra. Luego, al hablar de los conflictos obreros, explicaré las maneras de sortear dichas dificultades por parte de la patronal.

Ante esto, el capital ha echado mano de la **logística; la manera en la que se organiza, planifica y controla el flujo y almacenamiento de las mercancías**, desde que se producen hasta que se consumen. En 2006, el sector logístico supuso el 13,9% del PIB mundial, y en 2016, un 8% del PIB del estado español, y aunque se haya visto afectado por la crisis, sigue moviendo billones de euros anualmente; de hecho, en los países desarrollados³, son las empresas que mayor cuota de acumulación de capital tienen. En resumen, la logística amplía el mercado, gracias a la existencia de las cadenas de suministro, mientras gestiona el transporte y reduce los riesgos de la circulación mercantil.

No está de más recordar que el capitalismo supone **un estado de guerra permanente**, más o menos encubierto. Por tanto, no es de extrañar que aplique una ciencia militar para aplicarla al transporte mercantil, ya que hay que asegurar la continuidad de las redes de comunicación y la movilidad estratégica. Reflejo de ello es que el director ejecutivo de WalMart hasta 2014, Bill Simon, fuera un oficial de la marina, y contratara a exmilitares para puestos ejecutivos y de gerencia.

Otro concepto clave para comprender el tema que nos ocupa, “la revolución logística”, es el *just-in-time* (“justo a tiempo”). Se trata de una estrategia que consiste en **reducir al mínimo o eliminar directamente el almacenamiento de mercancías** (*stock*), tanto las que produce la propia empresa (*output*) como las que recibe de los proveedores (*input*), con lo cual **se recortan gastos**. Así, el just-in-time afecta a la esfera de la producción y la circulación simultáneamente y por eso la distribución tiende a ser una parte integrada del proceso productivo.

Su éxito a escala global se debe a que encaja con las necesidades del sistema productivo: la configuración actual se caracteriza por **que la demanda, altamente cambiante, es determinante sobre la oferta**. Esto significa que las empresas necesitan una flexibilidad extrema para poder adaptarse a las fluctuaciones de la demanda con rapidez, con clientes que demandan plazos cada vez más cortos, incluso de días, y si fuera necesario poder relocalizar un eslabón de la cadena de suministro. Se debe proveer “lo necesario, cuando sea necesario, en la cantidad necesaria” dentro de un flujo continuo.

[2] El Banco mundial habla su fiabilidad como “una prioridad global” en “Connecting to compete 2018 : trade logistics in the global economy”

[3] Según el ranking del Banco Mundial Alemania, Suecia, Bélgica, Austria y Japón son los países con mejor rendimiento en el sector logístico. Ídem

Para hacerlo posible, un factor son las tecnologías (el código de barras o la identificación por radiofrecuencia), permitiendo reponer la mercancía de manera mucho más precisa, en un tiempo más corto, o incluso recibir mercancías y despacharlas de inmediato, sin utilizar almacenes (*crossdocking*). Y por el otro lado, se traduce en la **precarización de la fuerza de trabajo, a menudo empleada por innumerables subcontratas**. El objetivo es doble: maximizar las ganancias reduciendo los salarios, a la vez que dificulta su organización y reduce la posibilidad del conflicto⁴. Si en el modelo fordista se apostaba por maximizar las ganancias a través del desarrollo tecnológico y la racionalización del proceso productivo (plusvalía relativa), **en la logística y el transporte se apuesta también por aumentar las ganancias recortando salarios** (plusvalía absoluta). Así es como debemos entender lo que hacen las empresas de reparto de comida (Delieroo, Glovo, UberEats, JustEat).

En conclusión, hemos visto, que el capitalismo se ha expandido a escala global para hacer frente a sus necesidades de acumulación. Al hacerlo mediante cadenas de suministro, ha adoptado la estrategia del *just-in-time*, que otorga la flexibilidad que necesita ante la demanda. Todo ello, con el objetivo de aumentar las ganancias, que tiene que buscar cada vez más desesperadamente. Esto supone una precarización de la fuerza de trabajo y la extensión de las subcontratas, lo que dificulta la organización. Sin embargo, la extensión geográfica, junto a la alta complejidad del proceso de circulación, siguen revelando un talón de Aquiles en el proceso de acumulación de capital; un fallo en uno de los eslabones de la cadena de suministro puede tener un efecto devastador sobre su totalidad, ya que impide realizar el plusvalor que está encerrado en la mercancía. Esta es la razón por la que las luchas en estos sectores tienen la potencialidad de ser altamente efectivas si superan las dificultades, y en definitiva, invitan a repensar y ampliar el repertorio de opciones de lucha, frente a las opciones limitadas que ofrece el sindicalismo clásico, como veremos a continuación en el siguiente artículo.

[4] La containerización y la movilidad de las cadenas de suministro contribuyeron a aplastar al movimiento sindical en los 80 y 90