GEDAR
LANGILE KAZETA

Borroka zerumuga berriak: logistika eta garraioa (II)

2020-04-23



Sindikalismoa
ADAM RADOMSKI

Versión en castellano

(***Itzulpena***)

Sail honetako aurreko artikuluan, iraultza logistikoa deritzona ulertzeko funtsezko kontzeptu batzuk ikusi genituen, eta horrek mundu mailako lanaren antolamenduan dituen ondorioak; oraingoan, azaldu nituen puntuetan, langile borroken adibide zehatzak jartzen saiatuko naiz, haien indargune eta ahuluneekin.

Prekarietate kateak

Lanaren mundu mailako egungo konfigurazioa, hein handi batean, hornidura-kateetan oinarritzen da: jabetza zentralizatzen den bitartean, prozesuak deszentralizatu egiten dira. **Harreman piramidala da, non hornikuntza katean gorago dauden enpresek - fabrikatzaileak, logistika enpresak azpikontratatzen dituztenek - fase produktiboenak dituzten**, balioari dagokionez. Bien bitartean, gutxien ekoizten duten eta kostu handienak dituzten faseak -garraio edo biltegiratze funtzioak- katean beherago daudenak dira. Era berean, kostuak murrizten dira I+G+Bn inbertituz eta azpikontratazioaren bidez. Hau da, **hornikuntza kateak proletalgoaren ustiapen gero eta basatiagoan oinarritzen dira, azpikontrata armada kate bat erabiliz**. Azken batean, bera da egiturak sortzen duen asfixia bere gain hartzen duena.

Konfigurazio global hori duela hamarkada batzuetatik datorren erasoaldi baten emaitza da. Berehalako ondorioetako bat **enpresek munduko erreserbako armada industrial erraldoira sarbidea izatea da**, periferiak zentro kapitalistarekiko duen disimetria eta mendekotasun posizioa areagotuz. Halaber, soldaten debaluazioa eta lan baldintzak okertzea (malgutasuna, behin-behinekotasuna, etab.) ere eragin du errentagarritasuna lortzeko. Aldi berean, prekarizazio horrek funtzio politiko bat betetzen du: **proletalgoaren borroka ahalmena zatitzea eta deuseztatzea**. Hori dela eta, erasoa arrakastatsua izan da sindikatuen aurreko hamarkadetako erresistentzia zapuztera bidean.

Uniti si vince

Aurrekoaren adibide dira 2010eko hamarkadan Italian egin ziren garraio eta logistika grebak. Langileak miseriazko soldata batzuei lotuta zeuden, eta horietako asko egoera zailean migratzaileak zirelako, horrek dakartzan lege-arazoekin[1]. Hala, itxaropen handirik gabeko agertoki bati egin behar zioten aurre, eta patronalak, gainera, elkarren aurka jarri nahi izan zituen jatorria erabiliz. «Banandu eta garaitu» klasikoa zen.

Baina denak galdua zirudienean, egoerari buelta ematea lortu zuten. Izan ere, **sindikatu tradizionalik ez egoteak eta aurkako baldintzek klase mailan autoantolatzea eragin zuten**, baita borroka taktikak berritzea eta antolakuntza forma erradikalagoen edo oinarriko sindikatuen parte-hartzea ere. Zentzu horretan, SI-Cobasen eta ADL Cobasen parte-hartzea funtsezkoa izan zen, nahiz eta azpimarratu behar den langileak sarritan beren kasa antolatzen zirela eta gero jartzen zirela oinarriko sindikatu horiekin harremanetan. Era berean, elkartasun taldeak sortzen joan ziren, borroka tresnen errepertorioa zabaltzen eta lantokitik harago hedatzen lagunduz.

Baldintza horiekin, borrokak irabazi egin ziren. Baina baita ere biltegietako sarbidea blokeatuz, eskirolei ez ezik merkantzien garraioari ere oztopoak jartzen zitzaizkielako. Beraz, ekoizpena geldituz gero, kapitala pilatzeko prozesua gelditu

egiten da, **baina garraioa ere kolapsatzen bada, merkantziek ezin dute beren balioa gauzatu, eta, horrela, kapital bihurtu berriro**.

Figura legalak

Nabarmentzekoa da garraioaren eta logistikaren sektoreetan autonomoak ugaritu egin direla, eta, oro har, borrokarako baldintza txarragoak dituztela. Haien gatazkek korporatibismorako joera handiagoa dute (kamioilarien grebak, adibidez), eta arazoak izan ditzakete luzatzen den gatazka bati aurre egiteko; izan ere, kostu finkoak izaten dituzte lan egin edo ez, edo isunei egin behar diete aurre merkantziak helmugara iristen ez badira. Bere figura legala **kapitalismoarentzat funtzionala da, kostuak murrizten baititu** (garraiolariak bere gain hartzen ditu)**, eta aldi berean erresistentzia zailtzen da.**

Bestalde, janaria banatzeko zerbitzu mediatikoak daude (Glovo, Deliveroo…), eta sektore horretan legezko berme eta sindikatu tradizionalen falta izugarria da[2]. Horrek borroka modu berriak bilatzera behartu ditu, hala nola greba “digitalak”, hau da, banaketa aplikazioaren sistematik masan deskonektatzea edo enpresaren irudi korporatiboari erasotzea, iritzi publikoa mobilizatuz[3]. Dena den, presioa egiteko orduan botere mugatua dutela ikusi dute, eta askotan auzibideetara jo behar izaten dute.

Akzioa eta erreakzioa

Hornidura kateak, konplexutasun handiarekin eta milimetrora aztertutako erritmoekin, oso kalteberak dira ezustekoekiko. Honela, **katebegi bati erasotuz, katea bere osotasunean jartzen da kolokan**, eta, horrenbestez, langileen bandoak presio ahalmen handia du. Horren adibide da 1990eko errepideko garraioaren greba, CEOEren (Espainiako Enpresaburu Elkarteen Konfederazioa) arabera 50.000 eta 200.000 milioi pezeta arteko galerak eragin zituena. Aireko garraioari dagokionez, nahikoa da gogoratzea aire kontrolatzaileen grebek egin zuten kaltea, baina baita **itxuraz bigarren mailako funtzioak dituzten langileenak ere, horiek ere beharrezkoak baitira**; ekipajeak manipulatzea, garbiketa edo mantentze lanak (Prat eta Barajaseko grebek ia bi aireportuak ixtera behartzen dute), edo cateringeko langileenak (Frankfurt). Gatazka horiek guztiek garraioa blokeatzeko ahalmen ikaragarria erakutsi zuten.

Aitzitik, patronala ere prest dago erreakzionatzeko. Lehenik eta behin, **hornikuntza kateek garraio multimodalak erabiltzen dituzte egon daitezkeen arazoak saihesteko**, eta pikete bat ere saihestu dezakete, adibidez, airez. Biribilgune bat blokeatzen bada, trena eta itsasontziak geratzen dira oraindik. Horrela, prozesua ez da erabat geldiarazten, baina galerak sortzen dira, patronalak garraio garestiagoak erabili behar dituelako. Era berean, ekoizpena birkokatu daiteke, aldi baterako bada ere, eta, beharrezkoa izanez gero, stocka aldi baterako handitu daiteke, hori da Koronabirusaren krisiarekin egiten ari direna. **Burgesiak hornidura kateen haustura edo ustekabe bakoitza aztertzen du, etorkizunean hurrengoei aurrea hartzeko**.

Legeak ere abantaila bat dira burgesiarentzat. Espainiako legediaren kasuan, grebek egin dezaketen kaltea mugatzeko dago planteatuta; deitzaileek abusuzkotzat jotzeko arriskua dute, eta ondorioz enpresak kiebra jotzea. Gainera, **patronalak kontsumitzailearen eskubidea apelatu ohi du**, komunikabideen laguntzarekin, kontsumitzaileak grebalarien aurka jartzeko. Horrela, Estatuak errepresioa erabili dezake, greba eskubidea mugatu edo gutxieneko zerbitzuak ezar ditzake, eta behar izanez gero armada erabiltzera irits daiteke.

Ondorioak

Ikusi dugu nola **kapitalaren antolaketak metaketa beharrei erantzuten dien, baina gatazkatik babesteko funtzionala ere bada**, proletalgoari autoantolatzea[4] zailtzen baitio. Baina, aldi berean, zer eginik ez dagoela dirudien lekuan bertan sor daitezke gatazkak zatiketa horiek hautsi eta klase antolaketa emateko. Hala ere, ezin dugu hori idealizatu, baldintza horiek autoantolaketa erraztu baitezakete, baina ez dute

berez sortzea bermatzen.

Blokeoak gehiegi estimatzeko joera dago, baina uste dut blankismoaren[5] alde txarra hartzen dela lanpostuko antolaketaren alternatiba baztertzaile gisa proposatzen direnean. COVIDaren krisiaren ondorioz mugikortasuna mugatuta, oso zaila da garraiobideak blokeatzea[6], baina gatazka enpresa barruan plantea daiteke, eta egoera hori berriz errepika daiteke. Hortaz, **aukerak uztartzea da kontua, posibilitateen arabera, eta ez fetitxe obrerista bat egitea** -lantokia bakarrik- edo aurkakoa -lurraldea bakarrik-.

Blokeoei dagokienez, harago pentsatzea dagokigu. Gatazkek garraio multimodalari egin beharko diote aurre; **merkantzien mugikortasunaren aurrean, erresistentziaren mugikortasuna**. Italiako grebetan patronalak ekoizpen eta banaketa zikloa berrantolatzen zuenean beste alde batera eramateko, borroka sare baten moduan hedatzen zen beste eremu batzuetan, patronalaren lana zailtzeko. Jasper Bernesek[7] proletarioen logistikaren ideia jarri du mahai gainean; izan ere, **zein merkantzia garraiatzen diren eta nola eta noiz garraiatzen diren jakitea funtsezkoa izango litzateke borrokak eraginkorrak izan daitezen**.[8]

Kontuan hartu beharreko beste puntu bat da blokeoek ordu edo egun gutxi batzuk baino ezin dutela iraun, eta, beraz, beren kabuz soilik ez direla nahikoak. **Eraginkortasuna, beraz, ekonomia osoa geldiaraz dezakeen mundu mailako indar korrelazioaren mende dago,** geldiarazitako hornikuntza kateko katebegi bakoitza ordezkatzea eragozteko. Horregatik, gatazkaren potentzial politikoa haren hedaduraren eta intentsitatearen araberakoa da.

Gainera, Koronabirusaren krisiak hornidura kateetan aldaketa batzuk egitea behartzen du, eta taktikak birplanteatzera ere behartuko gaitu. Litekeena da distantzia geografikoak laburtzea, merkantzia bakar baten hornitzaile ugari egotea eta bitartekari kopurua murriztea. Zenbait merkantzia estrategikoren stocka ere handituko da, izan ere, Just-In-Time delakoak ustekabeekiko oso kaltebera dela erakutsi du.

Edonola ere, hornidura kateak berregituratzeko moduak eragina izango du sektore askotan. Hori dela eta, etsaiari aurre egiteko, haren funtzionamendua ulertu behar dugu: «Matxinada proletarioetarako armak beti hartu izan dira patroien armategietatik».

Gomendoiak

Efficio Consulting "Setting up a post-COVID-19 supply chain" https://www.efficioconsulting.com/en-gb/insights/2020/04/15/setting-post-covid-19-supply-chain/?utm_source=twitter&utm_medium=twitter&utm_content=setting+up+a+post-covid-19+supply+chain&utm_campaign=covid-19

Lorenzo Cinzi, Arianna Tassinari- "On struggles in Logistics: Notes for militant labor activism from the Italian experience" https://notesfrombelow.org/article/struggles-logistics-notes-militant-labor-activism

Loren Goldner- Borrokak Italian logistikaren sektorean https://elsalariado.info/2016/02/23/las-luchas-en-el-sector-de-la-logistica-en-italia/

Corsino Vela- "Capitalismo terminal"- Bigarren zatia: "el capital en la esfera de la realización"

Jasper Bernes- "Logistics, counterlogistics and the communist prospect" https://endnotes.org.uk/issues/3/en/jasper-bernes-logistics-counterlogistics-and-the-communist-prospect

Anna Curcio, Gigi Romero "Logistics is the logic of Capital" https://www.viewpointmag.com/2018/10/25/logistics-is-the-logic-of-capital/

Proletarian position- Capital move: transport and logistics

https://libcom.org/library/capital-moves-transport-logistics

Echanges et mouvement- Merkantziak, garraioa, kapitala eta klase borroka https://elsalariado.info/2018/04/24/mercancias-transporte-capital-y-lucha-de-clases/

---

[1] Kaleratutako langile atzerritar batek bizileku-baimena galtzeko eta ezkutatzera behartuta egoteko arriskua du.

[2] Duela gutxi gerturatzeko saiakerak egin dira, CCOOk egin duena, esaterako.

[3] Markaren irudia oso garrantzitsua da enpresa askorentzat, haren menpe baitaude funtzionatzeko.

[4] Hau da, burgesiak proposatutako esparruetatik (esaterako, sindikatu integratuak) harago joatea.

[5] Espezialista gutxi batzuen borrokaren zentzuan, masa borrokaren aurkakoa.

[6] Kalera irteterik ere ez daukagu!

[7] Jasper Bernes- "Logistics, counterlogistics and the communist prospect"

[8] Hori gero eta zailagoa da, teknologiak eta ultra-espezializazioak prozesuak gero eta opakuagoak izatea eragin baitute.