

SNCF: Los sindicatos y los partidos de la izquierda del capital han saboteado la huelga al canalizarla a la defensa de la compañía ferroviaria y del Estado Jefe. Sólo un estallido de autonomía de los trabajadores puede salvar a su.

Después de dos meses de huelgas -que involucraron a una minoría de trabajadores desde el principio- la lucha se está agotando lentamente. Con la excepción del 14 de mayo, que fue una especie de última batalla, el número de huelguistas está disminuyendo, incluso entre las categorías más movilizadas, como los conductores y los controladores de tráfico. La huelga no está pujando en la medida en que no afecta a los no huelguistas. Las AG [Asambleas Generales], reducidas en número y variables en participantes, son una pálida imitación de lo que necesitan ser. No tienen la fuerza para hacer nada decisivo para restaurar la voluntad de luchar y están a merced de los jefes sindicales que lo dirigen todo.

El «plan 2/5» [dos días de huelga por cada 5 días laborables] decidido por la CGT corresponde al equilibrio real de fuerzas, pero vacía de sentido participar en las AG y aumenta la pasividad, el lado «consumidor» de la huelga, como el lado «quién sabe qué» de algunos huelguistas que salen dependiendo del tiempo que haya. Pero, teniendo en cuenta la debilidad crónica del movimiento actual, la huelga renovable propuesta por el SUD¹ es, con respecto al 2/5, una cuestión de muerte súbita más que de agonía lenta.

El número de no huelguistas está creciendo. No todos son esquirols que se han vendido a la dirección. Tenemos que entender su escepticismo ante una huelga que desde el principio llevó a los trabajadores ferroviarios al papel de espectadores más o menos comprometidos. Según los sindicatos, el referéndum (organizado por ellos, celebrado entre el 14 y el 23 de mayo) debería haberles implicado más. Sin embargo, no servía para nada. Su éxito (en total el 65% del personal se declaró en contra del plan) es sólo la otra cara de la moneda de la debilidad del movimiento. En efecto, el 45%, como mínimo, de los que están en contra del plan no están en huelga. La idea hábilmente sostenida por los sindicatos de que basta con votar para que las posiciones se muevan, nos ha alejado aún más de las acciones duras que todavía son indispensables para conseguir concesiones del Estado jefe. Entre los huelguistas, se está volviendo obvio que estos 45% no quieren arriesgarse y cuentan con ellos para limitar los daños. En resumen, una huelga «por poderes». Exactamente lo contrario de lo que se necesita para ganar cualquier cosa.

Mientras que la huelga se adhiera al dictado del estado de dar pre-avisos, no hay posibilidad de hacer ningún daño al del Estado jefe. La SNCF hizo un uso muy eficaz del plazo de preaviso para minimizar los efectos de la lucha sobre su volumen de negocios y sus beneficios. Mientras las acciones no anunciadas no afectan a la principal fuente de ingresos de la SNCF, es decir, los TGV (líneas de alta velocidad) y las líneas internacionales, la empresa estatal puede resistir la presión de los trabajadores del ferrocarril. En diciembre de 1995, mientras la huelga ganaba fuerza, no circulaba ni un solo tren. Cuando se intentaba ponerlos en marcha, podían ser bloqueados, incluso con sólo el 50% de los huelguistas, porque habían establecido un equilibrio de fuerzas favorable. Hoy en día este no es el caso.

El problema es que esta huelga no ha sido preparada por un intenso plan de movilización y consulta de los trabajadores ferroviarios antes de su inicio. Además, ha estado impregnada desde el principio por el culto de la empresa SNCF, tonterías sobre el servicio público y blablablá sobre lo bonito de ser un profesional del ferrocarril. Además, las tonterías de los empleados no cuentan para nada. ¿La deuda? ¿El estado de la empresa? ¿Servicio público? Ciertamente, se trata de los responsables sindicales que forman parte de los consejos de administración de los dos EPIC², que defienden la empresa para defender su función, que están ferozmente ligados al tiempo de sus instalaciones, a sus promociones negociadas, etc. Por otra parte, los trabajadores ferroviarios sólo tienen una preocupación: ¿qué pasará con sus condiciones de trabajo, sus salarios y su protección social?

¹ Los sindicatos más «de base» del ferrocarril participan de hecho como los demás en la co-gestión de SNCF.

² Établissement Public Industriel et Commercial», una compañía de servicios propiedad del estado francés igual que SNCF.

Todo esto se resume en la defensa del «estatuto» del trabajador ferroviario. Sin embargo, este estatuto no afecta a todo el personal de la SNCF ni a las decenas de miles de trabajadores de las empresas subcontratadas. Para que la defensa del «estatuto» del ferroviario se convierta en una verdadera fuerza de movilización habría que luchar claramente por su extensión a los contratistas, a los trabajadores temporales de la ETT *Manpower*, a otros trabajadores del grupo SNCF (en *Geodis-Calberson*, por ejemplo) y, sobre todo, a los subcontratistas, todos ellos: los limpiadores, como el personal de *Onet*; los reparadores, como el personal de *Colas Rail*, ETF o *Transalp Replacement*; los conductores de autobús de reemplazo, etc.

Por otro lado, el «status» de los ferroviarios sigue siendo la jaula en la que el de Estado jefe mantiene a los ferroviarios a raya de la SNCF y los divide. Si los ferroviarios en lucha no ponen en la cima de sus objetivos la aplicación de sus condiciones contractuales a todos los empleados de la SNCF, es fácil para el patrón afirmar que el «estatuto» del ferroviario es para los «privilegiados». Lamentablemente, hoy en día, esta ampliación del estatuto no está prevista por la inmensa mayoría de los trabajadores ferroviarios. Razón de más para que los sindicatos se burlen por completo.

Luego está la cuestión de los salarios, congelados durante demasiado tiempo. Esta congelación ha sido parcialmente compensada por las numerosas primas que mejoraron el escaso salario fijo. Sin embargo, este sistema de primas es una doble trampa para los trabajadores ferroviarios:

- porque amplía la división entre los que las reciben y los que no,
- porque las primas están excluidas del cálculo de las pensiones.

Por lo tanto, para contribuir a la unificación en la lucha de todas las categorías de trabajadores de la empresa ferroviaria, es necesario exigir que las bonificaciones comunes se consoliden en los salarios básicos, tengan o no el famoso «status». También es necesario conseguir aumentos salariales uniformes para todos, rompiendo con varios años de declive (2003, 2007, 2010, 2014 y 2016) y «moderación salarial».

Por el momento, este cambio de rumbo en la huelga no parece estar en el horizonte. Ahora mismo, el juego de la unión de aniquilar la lucha se está volviendo claro. El CFDT y la UNSA se preparan para renunciar después del 5 de junio con el pretexto de algunos avances en sus negociaciones con el Estado jefe. «Avances» en su mayor parte ya establecidos en la primera versión de la ley ferroviaria. Escuchando las enmiendas sindicales, sólo se ha tratado de «fortalecer el lenguaje», es decir, marear la perdiz con detalles inútiles. En cuanto a la CGT y al SUD, vuelven a gritar sobre la traición de sus amigos de la CFDT y de la UNSA antes de abandonar ellos mismos. El riesgo real es que estas dos organizaciones dejen que los trabajadores ferroviarios más decididos se precipiten en una lucha aislada y ultra-minoritaria que responda a los llamamientos abstractos a una solidaridad imaginaria. Si este escenario llega a suceder, los huelguistas sólo habrán sido los aguadores de los sindicatos, todos los sindicatos, ayudándoles a mantener su lugar de privilegio en la cogestión de la compañía estatal de ferrocarriles. Si esto sucede, los trabajadores ferroviarios más decididos, una vez aislados, serán abandonados a la represión patronal

¿Qué hacer ahora? Se ha perdido mucho tiempo pero no se ha llegado a la extremaunción. La primera condición es quitar a los sindicatos el control de la huelga. La segunda es dejar de respetar el plazo de preaviso de huelga, volver a movilizarse, hacer huelga de manera improvisada sin seguir el calendario oficial, detenerse y comenzar en los momentos oportunos. Para ello, es necesario ganarse para la lucha a los que hasta ahora no han participado en la organización de las AG en los servicios, en todos los sectores de la empresa ferroviaria.

No podemos ganar a los indecisos sin proponer la idea de objetivos de huelga comunes, como los aumentos salariales iguales para todos, la consolidación de las primas en los salarios básicos y la extensión del «estatuto» de los trabajadores ferroviarios a todos los que trabajan directa o indirectamente para la SNCF.

Luchemos contra la SNCF y el Estado jefe. Abandonemos las ilusiones en el «servicio público»

POR LA REANUDACION DE LA INICIATIVA OBRERA

París, 3 de junio de 2018