

SNCF : I sindacati e i partiti della sinistra del capitale hanno sabotato lo sciopero canalizzandolo verso la difesa dell'azienda ferroviaria e dello Stato-padrone. Solamente un sussulto d'autonomia operaia può salvarlo

Dopo due mesi di sciopero – minoritario dall'inizio -, la lotta s'esaurisce dolcemente. Ad eccezione del 14 maggio, che figura come una sorta di corpo a corpo d'onore, il numero degli scioperanti diminuisce ivi compreso tra le categorie più mobilitate come i macchinisti e i controllori. Lo sciopero non morde sui non scioperanti. Le Assemblee Generali, dal numero ridotto e variabile di partecipanti, sono una pallida imitazione di quello che dovrebbero essere. Non hanno la forza di stabilire nulla di decisivo per raddrizzare il corso della lotta e sono alla mercé dei capi sindacali che monopolizzano la scena.

La programmazione in 2/5 decisa dalla CGT corrisponde allo stato reale delle forze ma svuota di senso la partecipazione alle Assemblee Generali e accresce la passività, il lato « consumatore » dello sciopero, vedi il lato menefreghista di alcuni scioperanti che si mobilitano secondo il clima. Ma, tenuto conto della debolezza cronica del movimento attuale, lo sciopero riconducibile proposto da SUD sta al 2/5 come la morte istantanea sta ad una lenta agonia.

Il numero dei non scioperanti aumenta. Non sono tutti dei gialli venduti alla Direzione. Bisogna capire il loro scetticismo di fronte ad un sciopero che ha al primo colpo relegato i ferrovieri al ruolo di spettatori più o meno impegnati. A dire dei sindacati il referendum avrebbe dovuto implicarli maggiormente. Ebbene, non è servito a niente. Il suo successo (circa il 65 % del personale s'è pronunciato contro il piano) non è che il rovescio della medaglia della debolezza del movimento. Infatti, almeno il 45 % di quelli che sono contro il piano non fanno sciopero. L'idea mantenuta sapientemente dai sindacati che bastasse un voto per spostare la linea ha allontanato ancora di più gente da azioni energiche, eppure indispensabili per far piegare lo Stato-padrone. Tra gli scioperanti, s'afferma l'idea che questi 45 % non vogliono comprometersi e contano su di loro per limitare la cassa. Uno sciopero per procura insomma. L'esatto contrario di quel ci si vorrebbe per conquistare qualcosa.

Fintanto che lo sciopero non esce del diktat statale del preavviso, non ha alcuna possibilità di far male allo Stato-padrone. La SNCF si serve efficacemente del preavviso per minimizzare gli effetti della lotta sul suo fatturato e i suoi profitti. Fintanto che delle azioni come sferrare un pugno non colpiscono la principale fonte di guadagno della SNCF, vale a dire i TGV e le linee internazionali, l'azienda statale può resistere alla pressione dei ferrovieri. A dicembre 1995, quando lo sciopero ha guadagnato potenza, non circolava nessun treno. Quando ce n'erano che tentavano di viaggiare, si poteva bloccarli, anche solamente col 50 % di scioperanti, perché si era stabilito un rapporto di forza favorevole. Non è così oggi.

Il problema è che questo sciopero non è stato preparato mediante un intenso piano di mobilitazione e di consultazione dei ferrovieri prima che iniziasse. Di più, è stato impregnato dall'inizio dal culto dell'azienda SNCF, dalle scempiaggini sul servizio pubblico e il bla-bla sulla bellezza della professione ferroviere. Altrettante stupidaggini con le quali i salariati che ne ingoiano di più non hanno niente a che vedere. Il debito ? Lo statuto aziendale ? Il servizio pubblico ? Altrettanti argomenti che riguardano certamente i sindacalisti che siedono nei consigli d'amministrazione delle due aziende pubbliche, che difendono l'impresa per difendere la loro funzione, che sono ferocemente attaccati alle loro ore di delegazione, alle loro promozioni concordate, ecc. I ferrovieri, da parte loro, in compenso hanno una sola preoccupazione : cosa diverranno le loro condizioni di lavoro, i loro salari la loro protezione sociale ?

Si riassume tutto ciò nella difesa dello « statuto » del ferroviere. Eppure questo statuto con riguarda la totalità dei salariati della SNCF, né la decina di migliaia dei salariati delle aziende subappaltanti. Perché la difesa dello « statuto » del ferroviere divenisse una vera leva di mobilitazione, ci si sarebbe dovuto battere chiaramente per la sua applicazione ai contrattuali, agli interinali di Manpower, agli altri salariati del

gruppo SNCF (come Geodis-Calberson, per esempio) e, soprattutto, il subappalto, tutto il subappalto : pulizia delle stazioni, come i salariati d'Onet ; gli operai dei cantieri di rinnovamento come i salariati di Colas Rail, d'ETF o di Transalp renouvellement ; i conducenti di bus sostitutivi, etc

In caso contrario, lo « statuto » del ferroviere rimarrà la gabbia nella quale lo Stato-padrone mantiene i ferrovieri al guinzaglio della SNCF e divide i salariati dell'azienda ferroviaria. Se i ferrovieri in lotta non inscrivono in testa ai loro obiettivi l'applicazione delle loro condizioni contrattuali a tutti i salariati che lavorano per la SNCF, il padrone ha gioco facile quando fa passare i ferrovieri a « statuto » per dei « privilegiati ». Purtroppo, oggi, questa estensione dello statuto non è considerato dall'immensa maggioranza dei ferrovieri. Tanto più che i sindacati se ne fregano completamente.

Inoltre c'è la questione dei salari, congelati da troppo tempo. Questo congelamento è stato parzialmente attenuato dai molti premi che migliorano l'ordinario delle magre paghe stabilite. Eppure questo sistema dei premi è una doppia trappola per i ferrovieri :

- perché accresce la divisione tra quelli che ne hanno accesso e quelli che non ce l'hanno,
- perché questi premi non entrano nel calcolo pensionistico.

Così, per contribuire ad unificare nella lotta tutte le categorie dei salariati dell'azienda ferroviaria, bisognerebbe esigere che i premi comuni vengano integrati nei salari di base, che si abbia il famoso « statuto » o no. Bisogna anche strappare aumenti salariali uniformi per tutti rompendo con molti anni di arretramento (2003, 2007, 2010, 2014 e 2016) e di « moderazione salariale ».

Per adesso questa svolta dello sciopero non sembra profilarsi all'orizzonte. Nel frattempo il gioco dei sindacati per annientare la lotta si precisa. La CFDT e l'UNSA si preparano ad allentare la presa il 5 giugno col pretesto di alcuni avanzamenti nella loro trattativa con lo Stato-padrone. « Avanzamenti » per la maggior parte già scritti nella prima macinatura della legge ferroviaria. Gli emendamenti sindacali non sono stati che dell'ordine « del rinforzo di linguaggio », vale a dire spaccare il capello in quattro e precisazioni poco utili. Quanto alla CGT e a SUD, si lamenteranno ancora una volta del tradimento dei loro compagni della CFDT e dell'UNSA prima di fare dietro front. Il rischio reale è che queste due organizzazioni lascino che i ferrovieri più determinati si riversino in una lotta solitaria e ultraminoritaria assortita da appelli astratti ad una solidarietà immaginaria. Se questo scenario si realizza, gli scioperanti non saranno stati che dei portatori d'acqua al mulino dei sindacati, tutti i sindacati, per aiutarli a mantenere il loro posto scelto nella cogestione dell'azienda ferroviaria statale. Se questo scenario si realizza, i ferrovieri più determinati, una volta isolati, saranno abbandonati alla repressione padronale.

Che fare adesso ? Abbiamo perso troppo tempo ma la messa non è ancora stata detta. Una prima condizione è di strappare la direzione dello sciopero ai sindacati. Una seconda è smetterla di rispettare il diktat del preavviso di sciopero, di ridivenire mobili, di fare sciopero all'improvviso non seguendo il calendario ufficiale, di fermarsi e di ripartire al momento opportuno. Per far questo bisogna conquistare alle ragioni della lotta quelli che non vi hanno partecipato fin'ora organizzando assemblee generali nei servizi, in tutti i settori dell'azienda ferroviaria.

Non si conquisteranno gli indecisi senza mettere in cima agli obiettivi dello sciopero l'aumento di salari uguali per tutti, l'integrazione dei premi al salario di base e l'estensione dello « statuto » del ferroviere a tutte le categorie che lavorano, direttamente o indirettamente, per la SNCF.

Combattere l'azienda SNCF e lo Stato-padrone. Abbandonare le illusioni sul « servizio pubblico »

PER LA RIPRESA DELL'INIZIATIVA OPERAIA

Parigi, 03 giugno 2018