

SNCF : BILANCIO DELLA SCONFITTA DI UNO SCIOPERO CONSERVATORE

Un bilancio necessario per le lotte a venire

Il 19 settembre 2017 il governo francese ordina un audit sulla situazione industriale della SNCF. Si tratta del rapporto Spinetta che viene presentato il 15 febbraio 2018. Obiettivo del governo è accrescere l'efficienza della SNCF e assicurare la redditività dell'azienda. In pratica, allineare meglio la sua struttura di costi agli standard europei, generare maggiori profitti, ristrutturare il suo imponente debito e rendere più flessibile la forza lavoro dentro l'impresa.

In reazione a questo ampio attacco padronale i sindacati fanno appello ad un movimento di sciopero a partire dal 3 aprile 2018, che si protrarrà fino al 28 giugno dello stesso anno.

Fare il bilancio dello sciopero alla SNCF implica comprendere l'azienda e la sua nuova organizzazione produttiva pazientemente messa in opera da 20 anni. Un riorganizzazione resasi obbligatoria per far passare il ricordo dello sciopero di novembre-dicembre 1995. Il rimodellamento dell'impresa ha rotto l'unità funzionale della SNCF smembrandola in tre ÉPIC (établissements publics à caractère industriel et commercial – aziende pubbliche a carattere industriale e commerciale) : un ÉPIC SNCF, che si fa carico della guida globale del gruppo ; un ÉPIC SNCF Réseau, che gestisce, sfrutta e sviluppa la rete ferrata francese ; un ÉPIC SNCF Mobilités per il trasporto dei passeggeri e delle merci¹. Senza contare il crescente ricorso al subappalto.

La ristrutturazione Macron in sintesi

L'ultima « riforma » rifinisce il processo di ristrutturazione della SNCF. Secondo il governo si tratta :

- d'aprire il trasporto ferroviario passeggeri alla concorrenza, pegno dell'internazionalizzazione dell'impresa. L'apertura del mercato esagonale permetterebbe così alla SNCF di rafforzare a poco prezzo la sua presenza all'estero nel nome d'un mercato europeo integrato. Il trasporto merci francese è già formalmente aperto dal 2003, realmente dal 2006... ma la SNCF detiene ancora il 75 % della quota di questo mercato ;
- mettere maggiormente a contributo le collettività territoriali per il finanziamento delle linee secondarie. La SNCF vuole concentrarsi sulle attività più redditizie, disimpegnarsi dalle meno profittevoli o accrescere l'ammontare delle loro sovvenzioni pubbliche ;
- soffocare il più rapidamente possibile lo statuto arrestando le assunzioni da esso regolate sin dal 2020. Questo processo, calcato su quello riuscito a France Télécom negli anni '90, è in atto da alcuni anni visto che, già prima della cosiddetta « riforma » il 10 % del personale era privo delle sue garanzie (il 50 % per i salariati del Gruppo, vale a dire della holding di testa della SNCF). La SNCF intende adattare le condizioni di lavoro dei suoi salariati affinché questi siano più produttivi di nuovo valore, di nuovo capitale. Poter adattare la manodopera e l'apparato produttivo in funzione dei bisogni del mercato, è perciò l'obiettivo centrale della riforma, al quale è subordinato il mantenimento o meno dello statuto.

Édouard Philippe, il Primo Ministro, il 26 febbraio affermava che « far circolare un treno in Francia costa il 30 % più che altrove ». Per il governo lo statuto è un freno : « L'aumento automatico dei salari legato allo statuto fa evolvere la nostra massa salariale in media del 2,4 % all'anno, contro il 2 % delle altre imprese di trasporto e l'1,5 % delle grandi imprese », confidava a *La Croix* a inizio 2018 un quadro superiore della SNCF².

¹ cf. <https://www.sncf.com/sncv1/fr/portrait-du-groupe/un-groupe-de-service>

² Vedi : <https://www.la-croix.com/Economie/France/SNCF-dit-statut-cheminots-2018-02-27-1200916967>

Ferrovieri in ritirata dal 2003

Le riorganizzazioni successive all'organizzazione produttiva dopo il 1995 hanno comportato una modificazione sensibile dei comportamenti operai a motivo d'una più grande individualizzazione della relazione al lavoro e della frammentazione accresciuta delle relazioni sociali nell'azienda. Questi comportamenti modificati, spesso contraddittori nei confronti del comando d'impresa, non per forza favoriscono la partecipazione allo sciopero.

In capo a poco più di 20 anni la direzione e i governi successivi sono riusciti a cancellare le stigmate dello sciopero di novembre-dicembre 1995, in modo che non rimane più che un impalpabile oggetto di culto. Un paziente lavoro di ristrutturazione dello strumento produttivo, la modificazione della composizione di classe, l'arrivo di nuove generazioni e la partenza dei vecchi, ma soprattutto le successive sconfitte del 2003, 2010, 2014 e 2016 dai quali i ferrovieri stessi non hanno tratto alcun serio bilancio, non annunciavano nulla di buono per questo sciopero del 2018 contro la riforma³.

In compenso, tutto era stato ben preparato dalla direzione. Innanzitutto le cadenze della messa in atto della riforma (anche se alcuni effetti erano previsti già da gennaio 2019) per il solo 2021, facevano sì che una parte degli effettivi statutizzati sarebbero già andati in pensione e che sarebbero stati meno inclini a partecipare allo sciopero. Successivamente essa aveva architettato il suo piano per mitigare gli effetti dello sciopero. Un piano che non solo comprendeva la sostituzione dei macchinisti scioperanti da parte di membri del « pool FAC »⁴ o da quadri riservisti, ma anche la mobilitazioni massiccia di gilet rossi⁵ per il contatto con i viaggiatori.

Più in generale, la SNCF è stata capace di rispondere in maniera centralizzata ai blocchi locali mobilitando quadri e maestranze favorevoli alla « riforma ». Non dimentichiamo che se durante il referendum sindacale del 14 maggio circa il 58 % si sono pronunciati contro la « riforma », una larga fetta di loro non ha per questo fatto sciopero⁶. Ad ogni modo, un voto non rimpiazza mai la forza dello sciopero ; e quando lo sciopero è debole, non fa che peggiorare le cose.

Lo statuto, cos'è ?

Introdotta ad aprile 1920, durante gli scioperi del 1919-1920⁷, su iniziativa di Albert Claveille⁸ per ringraziare i ferrovieri del loro contributo allo sforzo di guerra, esso estendeva alle compagnie private quel che già esisteva per le ferrovie dello Stato già da agosto 1912. Sostituito alla fondazione della SNCF nel 1938 da una convenzione collettiva, verrà reintrodotta nel 1950. Sui 140 000 salariati attuali della SNCF, il 90 % sono coperti dallo statuto. Quelli assunti quando hanno meno di 30 anni sono impiegati sotto statuto, mentre i più anziani vengono reclutati come contrattuali.

Cos'è lo statuto ? Ricordiamo innanzitutto che è stabilito per decreto-legge e non può essere modificato o soppresso che per decreto-legge. Esso, a grandi linee, dà ai ferrovieri :

- un garanzia d'impiego a vita (eccetto dimissioni, pensionamento o revoca) ;

³ Per dei racconti dettagliati dello sciopero vedi il documento di lavoro n°11 « *Chroniques d'une défaite : la grève SNCF (avril-juin 2018)* » Vedi : https://mouvement-communiste.com/documents/MC/WorkDocuments/Couv%20DT11%20%20Chroniques%20SNCF%20FR_vF%201er.pdf

⁴ Il pool facoltativo, creato nel 2008, è composto da macchinisti che beneficiano di salari più alti e di premi aggiuntivi quando rimpiazzano, a piedi levati, altri macchinisti, soprattutto se scioperanti, su tutte le linee della rete Île-de-France.

⁵ Al momento dello sciopero i gilet rossi erano salariati della filiale SNCF Itiremia (in seguito Itiremia è stata venduta a Samsic) i cui effettivi possono salire, nei periodi di punta (vacanze e scioperi), fino a 6 000 persone incaricate d'informare i viaggiatori. Servirono all'occorrenza a contrarre lo sciopero dei commerciali. Sono anche stati, localmente, rinforzati e diretti da quadri non scioperanti.

⁶ E possiamo ragionevolmente che ciò che ha trattenuto il 39 % del personale dall'inserire una scheda nell'urna non era unicamente dovuto al rigetto del voto, ma, per molti, all'indifferenza, ovvero, per alcuni, all'adesione al Patto ferroviario.

⁷ Quella di maggio 1920 terminerà con una sconfitta e la revoca di 15 000 ferrovieri (su 462 000 a febbraio 1920).

⁸ Albert Claveille (1865-1921) ingegnere di Ponti e Strade, Ministro dei Lavori Pubblici e dei Trasporti (1917-1920).

- una progressione di carriera per anzianità garantita da una griglia a gradini (per i sedentari esecutivi : 15, per i sedentari capi : 7, per i sedentari dirigenti : 11 ; per i macchinisti : 14) ;
- un'età minima di pensionamento migliore rispetto al regime generale. Ma il numero minimo di anni per percepire l'aliquota piena è stata allineata al privato. Un ferroviere sedentario può andare in pensione tra 55 e 57 anni, un « viaggiante » tra 50 e 52 anni. Sulla base di alcuni « aggiustamenti », da qui al 2024 l'età legale di pensionamento sarà di 57 anni per i sedentari e di 52 anni per i macchinisti ;
- 28 giorni di ferie all'anno e, per i macchinisti e i controllori, fino a 22 giorni di ROL se superano le 7 ore di lavoro al giorno ;
- un'assistenza sanitaria più generosa rispetto ai privati. La cassa di previdenza associata allo statuto consente di beneficiare di cure gratuite presso i medici di riferimento senza anticipi ;
- lo statuto contiene anche obblighi di servizio e di salario che ne fanno, per i sindacalisti, un equilibrio tra « i diritti e i doveri » del mestiere del ferroviere ;
- biglietti gratuiti o a prezzi molto ridotti per i ferrovieri e le loro famiglie (10 % del prezzo del biglietto per i membri della famiglia). Questa politica tariffaria comporta all'azienda un esborso d'un centinaio di milioni di euro all'anno secondo la Corte dei Conti ;
- l'accesso ad alcune decine di migliaia di alloggi sociali.

« *Lo statuto alla SNCF è particolarmente rigido. Ora : il mondo cambia, anche la SNCF deve cambiare.* » Édouard Philippe, Primo Ministro.⁹

« *Lo status quo non è possibile.* » Élisabeth Borne, Ministro incaricato dei Trasporti.¹⁰

« *Non sarò il capo della CGT Ferrovieri che sotterrerà lo statuto.* » Laurent Brun, Segretario Generale della Federazione CGT dei ferrovieri.¹¹

« *Lo statuto non è affatto un freno alle condizioni economiche del settore ferroviario.* » Roger Dillenseger, Segretario Generale dell'UNSA Ferroviaire.¹²

Uno sciopero in difesa... dell'azienda SNCF

Per tornare allo sciopero, ogni bilancio deve iniziarsi col riconoscere che sui suoi obiettivi esso è stato una sconfitta in aperta campagna. Senza questa constatazione si prospettano future sconfitte. Gli scioperanti hanno fatto della difesa selvaggia dello statuto dei ferrovieri il cuore della loro lotta. Essi hanno assimilato la riforma Macron allo smantellamento dell'azienda nazionalizzata e alla privatizzazione pura e semplice del trasporto ferroviario francese. Ora, la ristrutturazione in corso non implica la privatizzazione della SNCF e ancor meno del trasporto ferroviario esagonale. Solo le linee ferroviarie secondarie meno redditizie sono ormai suscettibili d'essere gestite da imprese private. Il trasferimento di frazioni di lavoratori della SNCF a queste imprese private non mette in discussione il loro statuto. In compenso, quello che cambierà, e molto, è la relazione contrattuale coi nuovi assunti. Questi ultimi potranno in effetti decidere più liberamente degli orari, dei compiti e, *al fin fine*, del mantenimento dell'impiego. Ogni rifiuto di trasferimento dalla SNCF ad un altro operatore potrà comportare anche il licenziamento del salariato.

⁹ Il 26 febbraio 2018 (vedi : https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/sncf/reforme-de-la-sncf-le-statut-de-cheminot-ce-nest-pas-le-probleme-numero-un-a-regler_2631544.html).

¹⁰ Il 17 febbraio 2018 (vedi : <https://www.lejdd.fr/politique/elisabeth-borne-sur-la-sncf-le-statu-quo-nest-pas-possible-3577457>).

¹¹ Il 16 febbraio 2018 (vedi : <http://www.leparisien.fr/economie/sncf-je-ne-serai-pas-le-patron-de-la-cgt-cheminots-qui-enterreront-le-statut-16-02-2018-7562463.php>).

¹² Il 26 febbraio 2018 (vedi : <http://www.europe1.fr/societe/reforme-de-la-sncf-le-premier-ministre-met-la-pression-sur-les-cheminots-et-cest-intolérable-3585134>).

Contro questi attacchi, in nessun momento le Assemblee Generali (AG) hanno posto all'ordine del giorno un altro piano di battaglia centrato su aumenti uniformi dei salari, l'integrazione dei premi nei salari, il mantenimento del posto di lavoro (e dello statuto) per tutti i salariati che non avessero accettato il trasferimento ad un'azienda terza, l'estensione dello statuto alla totalità dei lavoratori della SNCF e più in largo ai 40 000/50 000 lavoratori delle imprese subappaltatrici. Alcune rare voci si sono levate nelle AG per proporre un percorso diverso, ma le federazioni sindacali unite hanno fatto orecchio da mercante. In nessun momento gli scioperanti hanno preso alcuna iniziativa reale per allargare il fronte della lotta mediante l'integrazione delle rivendicazioni dei lavoratori più umili, i meno pagati, i più precari, all'interno e all'esterno della SNCF. Dappertutto, la maggior parte degli scioperanti hanno fatto alleanza con la loro azienda, limitandosi a criticare la direzione e il governo. Dappertutto, si sono eretti a campioni della difesa della SNCF contro la « *rottura liberale macroniana* ». Il patriottismo d'impresa s'è affermato in tutte le AG, portato dai sindacalisti zelanti e preoccupati di difendere le loro prerogative consacrate dalla legge. In questo contesto il sabotaggio sindacale ha avuto partita facile.

I sindacati, tutti, non avevano che uno scopo : quello di servirsi dello sciopero per dimostrare la loro utilità, quale che fosse il loro registro abituale nella divisione della cogestione della SNCF. La loro finalità era di negoziare nella posizione migliore con la direzione e il governo la loro rappresentatività, sulla base dei decreti del 2017, che hanno fatto passare la delegazione sindacale globale da 6 500 a 900 eletti e/o nominati¹³. Il sabotaggio sindacale dello sciopero è cominciato prima dello stesso inizio delle ostilità. Un sabotaggio ideologico che ha sottomesso lo sciopero all'obiettivo generale della difesa della SNCF e dello Stato.

I sindacati si propongono come azionisti di riferimento della SNCF

Uniti nel rigetto della ristrutturazione per cattive ragioni, i sindacati si sono ripartiti il ruolo secondo la loro attitudine. Da un lato i pretesi sindacati contestatari (CGT Cheminots e SUD-Rail) dai propositi vendicatori e moltiplicatori delle spacconate. Dall'altra i sindacati riformisti (UNSA e CFDT), concentrati dall'inizio sul lavoro di regolazione della ristrutturazione della SNCF di concerto con il governo. Questa divisione del lavoro ha fatto sì che gli uni e gli altri uscissero dalla fine del conflitto senza troppe perdite di effettivi e di voti alle elezioni professionali di novembre 2018. La CFDT e l'UNSA facendo appello alla ripresa del lavoro per realismo contro l'avventura, la CGT e SUD denunciando i traditori il cui abbandono della lotta li obbligava *de facto* a porre fine allo sciopero.¹⁴ Ecco un cenno delle loro rispettive posizioni.

La CGT in difensore patriottico della SNCF

In un documento forte di 46 pagine, « Insieme per il ferro »¹⁵, pubblicato il 7 marzo 2018, la federazione CGT dei ferrovieri espone la sua lettura della situazione e dei suoi propositi. Per essa, la SNCF non sarebbe un'azienda come le altre. Il trasporto ferroviario dovrebbe assicurare il diritto a spostarsi in condizioni ragionevoli d'accesso, di qualità e di prezzo, così come di costi per la collettività. La sua importanza è tale che a imitazione di altri servizi pubblici, non dovrebbe sottostare ad imperativi di redditività. La CGT scopre l'ecologia proclamando che il trasporto ferroviario è più rispettoso dell'ambiente e più sicuro della strada. Campionessa dell'economia francese, la CGT vorrebbe che il trasporto ferroviario sostenesse un'industria ferroviaria nazionale esportatrice.

Per la CGT, solo la potenza pubblica, lo Stato, può sostenere il trasporto ferroviario. Per rilanciarlo bisognerebbe quindi ripristinare la tariffazione unica, riaprire le stazioni e le linee chiuse e impiegare i salariati a statuto. La CGT difende la causa del « *monopolio naturale* » della SNCF. La moltiplicazione

¹³ Resoconto dell'organizzazione in tre ÉPIC, c'erano 21 CE (Comitati aziendali), 300 DP (Delegati del personale) e 600 CSHT (Comitati per la sicurezza dei luoghi di lavoro). Non sono rimasti che 33 CSE (Comitati sociali ed economici) in sostituzione dei precedenti. Vedi : https://www.lesechos.fr/26/11/2017/lesechos.fr/030928144544_cure-d-austerite-syndicale-en-vue-a-la-sncf.htm

¹⁴ Per saperne di più sulla nostra posizione sui sindacati, leggere la lettera n°11 « Syndicats et lutte politique » (disponibile sul nostro sito : <https://mouvement-communiste.com/documents/MC/Letters/LTMC0311.pdf>).

¹⁵ È un gruppo di dieci persone, tra cui due « esperti ferroviari » (Marc Thiberville, eletto PCF di Villeneuve-Saint-Georges e vicepresidente del Val-de-Marne incaricato dei trasporti, e Hervé Gomet, eletto del CCGPF, responsabile CGT Cheminots Nord-Pas-de-Calais, segretario generale dell'Union interfederale dei trasporti CGT) che hanno redatto il rapporto.

degli attori, comportata dall'apertura alla concorrenza, complicherebbe la produzione ferroviaria che non è assimilabile ad un'attività commerciale ordinaria. L'unicità del sistema sarebbe indispensabile. La CGT ammette che è utile conoscere i costi per attività, per esempio, per i differenti tipi di trasporto passeggeri (TGV, Intercity, treni locali, TER), ma dovrebbero tutti essere raggruppati nell'attività passeggeri.

Rimane da risolvere la complessa questione del finanziamento del sistema ferroviario. Il rapporto concede che la SNCF non può autofinanziarsi da sola. Tocca allo Stato riprendere il debito di cui è responsabile. Secondo la federazione, per finanziare il trasporto ferroviario bisognerebbe rinazionalizzare le società d'autostrade, tassare i trasporti su gomma, captare una parte delle tasse sull'energia (TICPE), far pagare le grosse imprese utilizzatrici del ferro, creare un polo finanziario pubblico e far appello al risparmio popolare (sul modello del Libretto A per la costruzione d'abitazioni popolari).

La performance globale del ferroviario, in particolare la sicurezza, sarebbe « *strutturante per la vita economica e sociale della nazione* ». In conclusione, la CGT vuole ridare allo Stato « *il suo potere di governance che avrebbe dovuto sempre avere* ». Di passaggio, di fronte al problema del subappalto, il rapporto perora il ritorno alla difesa del « *mestiere* ». Esso precisa : « *Con la redditività finanziaria come finalità, essa conduce all'esplosione dei mestieri e alla polivalenza* ». Non una parola sui salariati del subappalto che appartengano alle filiali del gruppo SNCF o ad imprese private.

SUD-Rail per il rafforzamento dello Stato azionista

A differenza della CGT, SUD-Rail non ha presentato un contro piano. In compenso, nella sua *Lettera economica* (n° 57 di marzo 2018), la federazione SUD-Rail, sotto il titolo « *Il debito : deficit di sfruttamento o deficit di spiegazioni ?* », si focalizza su queste rispondendo alle proposte del rapporto Spinetta. Debito, quindi, che sarebbe la conseguenza diretta degli investimenti effettuati dal 1945 dalla sola SNCF. Un vero scandalo a leggerlo, poiché il trasporto ferroviario è « *essenziale per il paese* ». Anche la fine dello statuto d'ÉPIC e la trasformazione in SA (Società per Azioni) renderebbe più difficile l'accesso al prestito, essendo più restrittive le condizioni¹⁶. Toccherebbe quindi allo Stato pagare per la modernizzazione del trasporto ferroviario francese. Secondo SUD-Rail, « *il Patto ferroviario di Édouard Philippe è un trasferimento alle regioni delle infrastrutture, cosa che comporterà immense diseguaglianze territoriali, una deregolarizzazione tariffaria e chiusura in massa di linee* ». Così, da buon sindacato giacobino, SUD-Rail parteggia per l'accrescimento del ruolo dello Stato centrale contro le collettività territoriali.

UNSA e CFDT esortano a loro volta appello lo Stato a cancellare il debito

Per UNSA Ferroviaire, il debito di 50 miliardi di euro non è dei ferrovieri ma dello Stato. Il sindacato mira alla necessità di offrire tariffe abordabili agli utenti. L'apertura alla concorrenza non potrebbe che degradare le condizioni dei lavoratori del settore. E abbassare la qualità del servizio. Il sindacato è favorevole alla libertà tariffaria, benefica per gli investimenti. Per il trasporto merci l'UNSA si rinnesce per l'autorizzazione dei grossi pesi di 44 tonnellate così come dell'« *abbandono dell'ecotassa* ». Il sindacato è favorevole ai pedaggi d'infrastruttura equi e trasparenti.

Quanto alla CFDT, alla quale la FGAAC (sindacato dei macchinisti) è adesso riunita, essa partecipa al movimento di sciopero nel quadro dei negoziati di garanzia dell'impiego, delle modalità di trasferimento di posto dalla SNCF ad imprese concorrenti e del quadro delle condizioni di lavoro in generale. Come la CGT, la CFDT vuole un trasferimento su base volontaria, a immagine di quanto si fa con i macchinisti dei TGV Eurostar. E in materia di debito, l'obiettivo è lo stesso dei suoi concorrenti sindacali : invitare lo Stato ad un ruolo d'azionista più potente e attivo pagando i crediti che pesano sul bilancio della SNCF.

¹⁶ Vedi per esempio : <http://mdcue.u-paris2.fr/la-garantie-illimitee-des-epic-vers-la-fin-dun-privilege/>
e : https://www.lesechos.fr/06/02/2018/lesechos.fr/0301258062723_le-scenario-d-une-transformation-de-la-sncf-en-societe-anonyme-ressurgit.htm

Una piattaforma sindacale a sostegno dello Stato, della SNCF e del loro ruolo contrattuale

Il 22 marzo i sindacati hanno finalmente proposto una piattaforma di otto punti, sotto il titolo « Una SNCF efficiente, è possibile ! »¹⁷ :

1. presa in carica del debito SNCF da parte dello Stato ;
2. rilancio del trasporto merci ;
3. conservazione dello statuto giuridico della SNCF (ÉPIC) come azienda pubblica che garantisce la sua « *proprietà alla nazione* » ;
4. riorganizzazione della produzione nel segno di un'azienda SNCF integrata ;
5. ritorno dell'attività alla SNCF e del suo controllo sul settore ferroviario ;
6. ritiro dell'apertura alla concorrenza, non essendo questa adattata al settore ferroviario ;
7. garanzia e miglioramento dello statuto come « *equilibrio tra diritti e doveri del ferroviere* » ;
8. miglioramento del contratto collettivo di settore.

Dal punto di vista generale. Questa breve piattaforma di due pagine chiede di annullare i 20 anni di trasformazione della SNCF e di rifarne un'azienda nazionalizzata vecchia maniera, quindi che lo Stato rimetta permanentemente le mani in tasca per colmare il debito, i deficit presenti e a venire. Ovviamente questo programma massimo non contiene alcun mezzo concreto per realizzarlo. Per i sindacati non c'è che un rimedio : chiedere aiuto allo Stato sempre dotato di proprietà meravigliose per tornare in « avanti », al buon tempo in cui i sindacati partecipavano attivamente (e soprattutto la CGT egemonica) alla cogestione dell'impresa.

Dal punto di vista delle condizioni dei ferrovieri è chiaramente scritto che ci saranno sempre degli statuari e dei contrattuali, poiché « *Lo statuto deve essere confermato come la regola, anche per le future assunzioni. Deve migliorare anche i diritti dei contrattuali.* » Di più ; non c'è un problema di lavoratori del subappalto. Infine, se i salariati devono subire « *un vero aumento* », non c'è niente sul sistema dei premi che deve quindi rimanere tale e quale.

Ma questi valorosi difensori del ritorno della SNCF nel girone dello Stato non protestano¹⁸ quando, per esempio, Keolis, filiale della SNCF¹⁹ gestore di reti di trasporto su strada e su binari, riprende per quindici anni alla *Deutsche Bahn* la rete *Teutoburger-Wald-Netz* (TWN), in Renania del Nord-Westfalia.²⁰ Miseria del nazionalismo economico nel quale sguazzano i sindacati francesi.

Le elezioni professionali di novembre 2018 : niente da segnalare

Successivamente si sono svolte le elezioni dei delegati ai 33 CSE (comitati sociali ed economici) e i risultati sono stati resi noti il 22 novembre. Ci sono stati 101 211 votanti su 151 746 iscritti. Il tasso di partecipazione continua a scendere (80 % nel 2004, 68,65 % nel 2015) per raggiungere il 66,70 %, di cui il 60,35 % costituito da addetti all'assegnazione delle mansioni. I risultati mostrano una grande stabilità di peso dei differenti sindacati e sempre meno mobilitazione, in particolare nel collegio degli addetti all'assegnazione delle mansioni.

¹⁷ http://syndicollectif.fr/wp-content/uploads/2018/03/20180322_communique_unitaire_sncf_efficace.pdf

¹⁸ O lo fanno solamente quando Keolis conquista un mercato sulla SNCF, come nel caso della linea di Tram-Treni T11.

Vedi : http://www.cheminotcgt.fr/espace_presse_accueil/la-sncf-championne-de-la-privatisation-et-du-dumping-social/

¹⁹ Keolis è una filiale della SNCF (70 %) e della Cassa depositi e prestiti del Québec (30 %). Vedi : <https://www.keolis.com>.

²⁰ Vedi : <http://www.mobilicites.com/011-6695-Keolis-demarre-l-exploitation-de-deux-reseaux-ferroviaires-en-Allemagne-et-aux-Pays-Bas.html>

	CGT	UNSA	SUD-Rail	CFDT	FO	CFTC	CFE-CGC
2018	34,02	23,96	17,28	14,30	7,63	0,03	2,78
2015	34,33	23,86	16,83	15,15	9,16	0,68	_____

Risultati in %

Fonte : comunicato SNCF (servicedepresse@sncf.fr).

La CGT continua la sua lenta erosione, compensata dal lento apprezzamento di SUD-Rail ; lo stesso per la CFDT e l'UNSA. Infine FO, già non rappresentativa, continua la sua decrescita. Quindi, di fatto, lo sciopero non ha avuto influenze rimarchevoli su questi risultati. Sicuro, ci sono stati dei contrasti tra i differenti centri e regioni²¹, ma a livello nazionale, tra i quattro sindacati più rappresentativi, CGT e SUD-Rail ottengono dopo perequazione (conseguenza della legge sul Lavoro del 2016), rispettivamente 37,99 e 19,29 % dei suffragi, ovvero più del 57 %. Sono così in grado di bloccare ogni accordo collettivo.

Niente autonomia operaia senza critica della difesa dei « servizi pubblici »

L'incomprensione della natura dei « servizi pubblici » e del loro contenuto oscura le coscienze dei salariati su cosa li incatena al loro padrone ; fintanto che un buon numero di scioperanti sono attaccati a questo servizio pubblico e alla sua difesa. Cos'è dunque un servizio pubblico ?

« In senso materiale un'attività d'interesse generale, soggetta al controllo della potenza pubblica mediante un organismo (pubblico o privato) beneficiante di prerogative che gli permettono di assicurarne la missione e gli obblighi (continuità, uguaglianza, mutevolezza) e per questo portatrice d'un regime giuridico specifico (in Francia : il diritto amministrativo). »²²

Non condividiamo, beninteso, questa concezione d'« interesse generale ». Infatti, come Marx e Engels, noi pensiamo che :

« Giacché d'altra parte anche la lotta pratica di questi interessi particolari che sempre si oppongono realmente agli interessi collettivi e illusoriamente collettivi rende necessario l'intervento pratico e l'imbrigliamento da parte dell'interesse "generale" illusorio sotto forma di Stato. »²³

E che cos'è lo Stato ? Sarebbe molto riduttivo ricondurlo al solo monopolio della forza espressa dalle sue tre leve (esercito, polizia, giustizia), poiché non è solo questa la sua funzione. Lo Stato gioca un ruolo amministrativo che innerva, per capillarità, il territorio dal centro verso i diversi strati di collettività territoriali, fino alle associazioni locali all'esistenza delle quali esso contribuisce finanziandole. E ciò nello stesso modo con cui finanzia i corpi intermedi come i sindacati, dei quali assicura il funzionamento ben più delle fonti di sottoscrizione dei loro aderenti. Lo Stato è anche un capitalista particolare che agisce intanto che capitalista individuale non solo nei settori che controlla totalmente o parzialmente tramite la Cassa depositi e prestiti e l'Agenzia della partecipazioni statali, ma anche intanto che prescrittore in molti settori industriali come i lavori pubblici e le costruzioni, l'aeronautica, l'armamento e i trasporti. Esso orienta così la sviluppo industriale.

La confusione tra proprietà giuridica di un'impresa di servizi e natura del servizio, sempre a vocazione mercantile nel capitalismo, non ha altro fine che far coincidere Stato e interesse generale. Ma cos'è la proprietà giuridica dei cosiddetti servizi ? Che sia totalmente lo Stato o il privato o ogni combinazione possibile tra i due, ciò non deve riguardare gli operai. Quello che li deve riguardare sono le condizioni di lavoro e di salario. Quello che li deve permanentemente motivare è di battersi contro la divisione tra operai.

Per tornare allo Stato padrone, bisogna per forza constatare che è un padrone come gli altri sin dall'origine. La falsa opposizione tra funzionari dello Stato, dal preteso impiego garantito, e salariati del

²¹ Così a Versailles, per il CSE N e U, la CGT progredisce tra gli addetti all'assegnazione delle mansioni (dal 43,44 al 50,96 %) e tra gli addetti al controllo (dal 41,67 al 43,18 %), con una partecipazione globale che passa dal 57 al 59,66 % (per 3 758 iscritti).

²² Vedi : https://fr.wikipedia.org/wiki/Service_public. Bisogna tuttavia notare che nel diritto francese non esiste alcuna definizione legale del servizio pubblico. È la giurisprudenza Nancy che, per il momento, fa legge. Vedi : <https://www.doc-du-juriste.com/blog/conseils-juridiques/arret-narcy-conseil-etat-28-juin-1963-commentaire-arret-27-02-2018.html>

²³ In F. Engels, K. Marx, « L'ideologia tedesca, A. L'ideologia in generale e in particolare l'ideologia tedesca, 1.La storia » Vedi : https://www.marxists.org/italiano/marx-engels/1846/ideologia/capitolo_II.html

settore privato deriva dall'idea che lo Stato è un padrone a parte che ha la prerogativa esclusiva d'incarnare l'interesse di tutti, quindi anche quello dei lavoratori, funzionari per primi. Quest'idea calamitosa è all'origine dell'opposizione interna alla classe sfruttata tra salariati dello Stato e gli altri. Una divisione a profitto di tutti i padroni, che siano statali o meno.

Ciò ha permesso di portare le lotte per la difesa dello statuto all'interno di imprese in cui la maggioranza dei nuovi assunti lo è stata al di fuori di esso. Il che non vuole affatto dire che gli operai a statuto non devono difendersi, ma che non possono che farlo trovando elementi comuni di lotta con i fuori statuto. Per tornare allo sciopero svoltosi alla SNCF, ricordiamo quello che noi diciamo sulla natura di questa azienda²⁴ :

- « *La SNCF è un'azienda del tutto come le altre e i suoi salariati sono sfruttati come quelli del settore privato cosiddetto "concorrenziale". Alcune prove ?*
- *I lavoratori trasportati pagano sempre più caro il tempo che passano nei trasporti e questo tempo s'allunga di anno in anno.*
- *Ogni linea ferroviaria, come le linee aeree di Air France e Air Inter dopo il piano Blanc, deve essere redditizia per l'azienda... altrimenti la si chiude. Da anni la SNCF sopprime numerosi treni regionali e parallelamente sviluppa senza sosta linee di TGV "a forte valore aggiunto".*
- *Sin dagli anni '50, tutti gli anni, 4 500 posti di ferrovieri sono stati soppressi, e questo perché la SNCF può fregiarsi di una produttività del lavoro rispettabilissima (dal 35 al 40 % superiore a quella della Deutsche Bahn). »²⁵*

I sindacati irregimentano presto la lotta

Il sabotaggio sindacale della lotta ha potuto dispiegarsi pienamente sin dal molto relativo successo della giornata del 22 marzo 2018. In effetti, contrariamente alle volte precedenti, l'appello allo sciopero contro la riforma non è stato accompagnato da un'intensa preparazione fatta da spiegazioni, di tour dei luoghi di lavoro. Le federazioni sindacali hanno proposto azioni, forme di lotta, che si sono dimostrate essere il sabotaggio programmato delle ipotetiche e disorganizzate volontà di certi settori minoritari di scioperanti d'agire diversamente.

I sindacati hanno utilizzato lo sciopero come leva nei confronti della direzione per curare i loro posti in avvenire, per mantenersi al meglio nel compromesso sociale alla SNCF. Partendo da un giudizio piuttosto realista d'un rapporto di forza giudicato di getto sfavorevole, la CGT ha lanciato, contro il parere di SUD e di alcune sue sezioni, una programmazione dello sciopero in 2/5 (due giorni di sciopero ogni cinque). Proposta presto ripresa dall'UNSA e dalla CFDT. L'idea era di nuocere innanzitutto ai padroni piuttosto che ai salariati, tenuto conto delle inevitabili perturbazioni nei giorni di ripresa del lavoro.

Ma il padrone ha imparato subito a gestire questa modulazione della lotta. Dalla fine di aprile i 2/5 non funzionavano più e i loro danni collaterali nel campo degli scioperanti hanno preso il sopravvento : svuotare di senso la partecipazione alle AG e accrescerne la passività, il lato consumatore dello sciopero, il menefreghismo di alcuni scioperanti. Pertanto, come scrivevamo nel nostro volantino : « *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.* »

Del resto lo sciopero « illimitato » di SUD-Rail non ha mai fatto presa, nemmeno nei centri dove SUD-Rail era maggioritaria. Un paradosso che i suoi militanti si sono ben guardati dal commentare durante lo sciopero e ancora oggi.

Le iniziative degli scioperanti non irregimentati dai sindacati sono rimaste invece embrionali o limitate ad un dato centro, senza mai riuscire non fosse altro che a comunicare al di fuori di esso. Nelle AG, non abbiamo registrato che timide possibilità di superamento d'un quadro di lotte limitate alla difesa dell'azienda e dello statuto. Troppo timide purtroppo per rovesciare il dato di partenza.

²⁴ Vedi : Bulletin ouvrier, supplément au n° 1 in https://mouvement-communiste.com/documents/WorkerBulletin/bo_1_supp.pdf

²⁵ Vedi : <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/effectifs-disponibles-sncf-depuis-1851/table/?sort=date>

Rimandiamo al documento di lavoro « *Chroniques d'une défaite* » per la cronologia dello sciopero, i rapporti delle AG e l'analisi dettagliata dei limiti dello sciopero dal lato degli scioperanti.

Dopo lo sciopero

Dopo settembre 2018 la rimessa in discussione degli accordi locali e il proseguimento della riorganizzazione produttiva hanno comportato alcuni conflitti locali. A Versailles per esempio²⁶ dove il 9 ottobre e il 27 novembre due scioperi con invasione dei locali della direzione contro modifiche al lavoro dei commerciali in stazioni di periferia, hanno visto una partecipazione più numerosa (più di 120) alle AG che in qualsiasi altra AG durante lo sciopero contro il Patto ferroviario. O anche scioperi a sostegno d'un ferroviere minacciato di licenziamento per fatti accaduti durante lo sciopero²⁷.

La recente sconfitta non deve essere vissuta come una maledizione. Essa deve servire a comprendere meglio le forze e le debolezze del nostro campo, a giudicare quelle della direzione e a comprendere un processo produttivo in rapida e permanente evoluzione. È la condizione per prevalere nelle prossime lotte.

Il superamento della tutela sindacale è anche una condizione per la ripresa delle lotte. Questo superamento deve tradursi in una critica pratica del loro ruolo di pilastri dell'azienda e dello Stato. Il primo passo è realizzare da se stessi i compiti dell'organizzazione degli scioperi e della centralizzazione delle iniziative locali. L'altra condizione indispensabile e primordiale per riprendere la lotta è cessare di considerare che la ragion d'essere dei ferrovieri è lo svolgimento di un « servizio pubblico ». I lavoratori della SNCF sono come gli altri : obbligati per vivere a cedere la loro energia e la loro intelligenza collettiva ad un padrone.

Bisogna tagliare il cordone ombelicale con la SNCF e lo Stato e lottare innanzitutto per i propri interessi come tutti gli altri proletari. Paradossalmente l'evoluzione della SNCF che si afferma sempre più come un'impresa identica a quelle del settore privato ci aiuta. E il rinnovamento generazionale dei lavoratori va nel medesimo senso. I giovani salariati della SNCF manifestano già un minore attaccamento all'azienda.

Questo sciopero del 2018, concluso con una sconfitta, chiude un ciclo di lotte iniziato in novembre-dicembre 1995 con la vittoria dello sciopero contro la riforma dei regimi speciali di pensionamento tentata dal governo Juppé. Ma anche la vittoria del 1995 nascondeva, di fatto, delle vere debolezze. Solamente tre AG comuni a tutte le categorie erano emerse nell'intero territorio – Chambéry, Saint-Lazare e Sotteville-lès-Rouen. Lo slogan « *Tutti insieme, tutti insieme, si !* » non era che una cortina di fumo atta, è vero, a soddisfare quelli si accontentano di poco e non vogliono « *far disperare Billancourt* » andando più lontano nella lotta contro il capitalismo. Vittoria relativa quindi nel 1995 e, può darsi, lo speriamo ardentemente, nonostante una sconfitta consumata nel 2018, un rimbalzo per gli anni a venire.

MC/KPK, 19 marzo 2019

²⁶ Ma anche a Limoges il 10 gennaio 2019, sciopero della manutenzione contro l'esternalizzazione. A Tolosa dal 3 al 12 dicembre, sciopero dei controllori contro la riorganizzazione. A Lione dal 6 al 21 dicembre, sciopero dei conducenti del tram-treno dell'Ovest lionese per l'aumento dei salari (ottenuti 30 euro mensili). A Villeneuve Saint-Georges il 18 dicembre, sciopero delle riparazioni del TGV contro la prevista chiusura del sito nel 2021 e il trasferimento a Parigi-Conflans.

²⁷ Bayonne, il 16 ottobre ; Versailles, il 21 dicembre.

APPENDICE 1 : Il Patto ferroviario riassunto

Ispirandosi al rapporto Spinetta²⁸, il 12 marzo 2018 il governo presenta la sua riforma, il Patto ferroviario. Si tratta di rendere la SNCF più efficiente, di allineare i suoi costi agli standard europei e di accrescerne la capacità di generare profitti.

« *La priorità e trasformare la SNCF, renderla più competitiva, trarne benefici e alla fine dei conti, alla fine di questa trasformazione, potremo augurarci che lo Stato riprenda il debito della SNCF.* » Bruno Le Maire, ministro dell'Economia e delle Finanze.²⁹

La prima componente di questa trasformazione è la creazione della società anonima a capitale pubblico SNCF, modello ispirato dalla *Deutsche Bahn*. A differenza delle tre ÉPIC attuali, la società non potrà indebitarsi all'infinito, poiché sarà tenuta a rispettare una ratio « *sostenibile* » tra l'indebitamento e il margine operativo (rapporto tra il risultato operativo e il fatturato).

Se la nuova governance della SA SNCF attende ancora d'essere stabilita per decreto, è previsto, a imitazione della *Deutsche Bahn*, la creazione d'una holding che assicurerà la gestione delle diverse filiali. La società a capitale pubblico deterrà « *integralmente* » il capitale di SNCF Réseau e di SNCF Mobilités. Le stazioni saranno collegate a SNCF Réseau.

La seconda componente organizza l'apertura alla concorrenza, caratterizzata da un accesso libero all'infrastruttura per ogni impresa ferroviaria e verrà fatto seguendo calendari differenziati.

- I TGV a partire da dicembre 2020.
- A partire da dicembre 2020 anche per i treni Intercity. Con alcune eccezioni, come la messa in concorrenza due anni più tardi, nel 2022, per lotti, dei collegamenti Nantes-Bordeaux e Nantes-Lione.
- I treni regionali (TER) al ritmo stabilito da ogni regione, da dicembre 2019 per quelle che lo vorranno e dopo aver organizzato i bandi di gara. Le regioni potranno continuare ad assegnare direttamente contratti alla SNCF fino a dicembre 2023. E ciò per una durata massima di 10 anni. In seguito, la messa in concorrenza sarà la regola. Île-de-France³⁰ : tra il 2023 e il 2033 per le linee Transilien esistenti fuori dalla RER (linee da H a R). A partire dal 2025 per la RER E. Entro il 2033 e il 2039 per le RER C e D. Nel 2039 per le RER A e B.

La terza componente è la fine annunciata dello statuto dei ferrovieri o, più esattamente, la fine delle assunzioni secondo statuto dal 1° gennaio 2020. Nel suo discorso del 3 aprile, la ministra incaricata dei Trasporti Élisabeth Borne, davanti all'Assemblea Nazionale ha precisato le modalità del cambiamento³¹ :

- Alcune garanzie relativamente alla scelta. Il trasferimento avverrà prioritariamente su base volontaria. Non è che ad esaurimento di queste che potrà essere completata con trasferimenti obbligatori. In caso di rifiuto il lavoratore sarà licenziato.³²

²⁸ Vedi : https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/2018.02.15_Rapport-Avenir-du-transport-ferroviaire.pdf

²⁹ Dichiarazione del 27/02/2018. Vedi : <http://www.leparisien.fr/economie/sncf-le-casse-tete-de-la-dette-en-cinq-questions-06-04-2018-7650060.php>

³⁰ La regione che concentra il maggior traffico (il 70 % del traffico passeggeri totale di ogni giorno, ovvero 2,7 milioni di passeggeri) La Legge del 2009 ha affidato fino al 2039 alla RATP il funzionamento dei servizi ferroviari esistenti e in particolare le RER A e B cogestiti con SNCF Mobilités.

³¹ Vedi : <http://discours.vie-publique.fr/notices/183000655.html>

³² « *In caso di espreso rifiuto dell'offerta di lavoro il trasferente convoca quest'ultimo ad un colloquio individuale preliminare alla rottura del contratto di lavoro* », sezione 2, articolo 4 del decreto n° 2018-1242 del 26 dicembre 2018, relativo al trasferimento dei contratti di lavoro di salariati in caso di cambiamento del destinatario di attribuzione d'un contratto di servizio pubblico di trasporto ferroviario di passeggeri.

Vedi : <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/decret/2018/12/26/TRAT1829738D/jo/texte>.

Iniziati dopo il voto del Patto, i negoziati tra l'UTP (Union des transports publics e ferroviaires) e i sindacati della SNCF sulle modalità di trasferimento del personale nel quadro dell'apertura alla concorrenza, si sono conclusi a dicembre 2018 con una sconfitta. L'UNSA Ferroviarie è stato l'unico sindacato a firmare, ma non rappresenta che il 24 % dei salariati, al di sotto del 30 % necessario per la conclusione di un accordo. È quindi lo Stato che ha emesso il decreto per fissare le modalità « *di designazione dei salariati trasferiti per categorie d'impiego, le condizioni di chiamata prioritaria al volontariato, le modalità e termini di redazione delle liste di salariati trasferiti* ».

Consultate i siti Internet di Mouvement Communiste : www.mouvement-communiste.com e di Kolektivně proti kapitalu : <http://protikapitalu.org>

- Alcune garanzie relative ai diritti : conservazione del livello di remunerazione al momento del trasferimento, così come del regime pensionistico speciale.
- La garanzia dell'impiego, il mantenimento delle facilità di circolazione, e l'accesso al servizio di cure specifiche.

Di fatto, la maggior parte di questi punti generali saranno precisati nei negoziati con i sindacati.

La quarta componente è l'investimento di 36 miliardi sotto forma di sovvenzioni statali su 10 anni. Investimenti finalizzati al miglioramento della rete ferroviaria, vale a dire due volte di più rispetto al decennio precedente (solo 2,2 miliardi nel 2019 ; dopo i 2,75 miliardi del 2018). Concernono in primo luogo il mantenimento in buono stato delle infrastrutture (lavoro di recupero portato avanti) e la messa in atto di metodi di controllo e di segnalazione (riduzione del numero delle caselle di segnalazione mediante la creazione di 16 comandi centralizzati della rete³³, estensione dell'ERMTS³⁴, etc.). Inoltre verrà messo in funzione un sistema di regolazione del traffico intelligente per individuare a monte i conflitti di circolazione.

La quinta componente preconizza la chiusura delle linee non redditizie secondo le raccomandazioni del rapporto Spinetta, così come la redistribuzione degli Intercity a vantaggio dei TER tramite assorbimento o mediante pura e semplice soppressione³⁵. Contrariamente alle raccomandazioni dello stesso rapporto, non è prevista la soppressione delle piccole linee³⁶. Più precisamente, la SNCF non deciderà da sola la chiusura delle linee, ma rimarrà padrona di ridurre o sopprimere l'offerta passeggeri su questa o quest'altra.

Per finire, il debito della SNCF. Lo Stato promette di riprendere a proprio carico il debito una volta che le performance della società saranno migliorate. Intervistato alla televisione il 15 aprile 2018³⁷, Emmanuel Macron ha annunciato l'inizio della ripresa in carico del debito a partire dal 2020. Un rapporto ordinato dal governo nel 2016 aveva, al contrario, concluso che una ripresa in carico totale o parziale del debito non sarebbe stata opportuna, poiché avrebbe accresciuto il debito pubblico ben oltre il limite del 3 % del PIL richiesto dai parametri di Maastricht. Il debito della SNCF equivale a 2 punti del PIL francese. Il rapporto del 2016 concludeva che l'urgenza era ritrovare una situazione di eccedenza alla SNCF grazie ad una migliore gestione, consentita dalla riforma ferroviaria del 2014.

APPENDICE 2 : Un processo di ristrutturazione che arriva da lontano

Ci limiteremo a citare i punti principali di ogni riforma che ha segnato i passaggi della trasformazione dell'azienda in seguito allo sciopero di novembre-dicembre 1995.

³³ I 16 CCR (4 nell'Île-de-France, 12 in provincia), divisi in 52 centri di circolazione, controllano 1 500 caselle di segnalazione – il cui numero diminuirà – e 14 000 km di linee (su 30 000 km di rete totale) che assicurano il 90 % del traffico.

³⁴ European Rail Traffic Management System (sistema europeo di gestione del traffico ferroviario) di livello 2 per le linee a grande velocità e alcune linee classiche a forte densità di circolazione, NExTEO sulle sezioni più dense nell'Île-de-France (per quest'ultima vedi : https://www.sncf.com/sncv1/ressources/cp_nexteo_def.pdf). Ciò per beneficiare d'un sistema di regolazione del traffico intelligente in grado di rilevare a monte, temporalmente e geograficamente, i conflitti di circolazione allo scopo di diminuirne gli effetti.

³⁵ Tenuto conto del successo dei treni regionali, tanto nell'Île-de-France che in provincia (l'aumento del traffico è stato del 60 % per i TER negli ultimi quindici anni), lo Stato vuole trasferire progressivamente alle regioni 18 linee di Intercity da qui al 2020. Le regioni avranno la responsabilità d'ottimizzare la loro offerta ferroviaria sopprimendo le ridondanze e adattando i servizi dei TET ai loro bisogni, secondo i loro mezzi finanziari, poiché i TER sono finanziati al 74 % dallo Stato e le regioni e i TET (ex-Corail) non lo sono che al 32 % circa.

³⁶ Su 1/3 della rete il traffico medio non che di 13 treni giornalieri in media, con un tasso di riempimento molto debole. Delle 200 linee classificate di questa categoria, solamente un quarto contano più di 50 passeggeri per treno. La media è inferiore a 30 passeggeri. Gli altri paesi europei hanno chiuso queste linee, cosa che spiega come l'utilizzo della rete ferroviaria francese sia inferiore a quello degli altri paesi europei, e come tutti gli altri paragoni in termini di produttività del sistema o dei costi sono di parte. Il mantenimento a lungo termine di queste linee necessita di triplicare lo sforzo di rinnovamento, per arrivare a circa 500 milioni di euro l'anno. La spesa pubblica consacrata alle piccole linee arrivano ad 1,7 miliardi l'anno (1 miliardo per il funzionamento dei treni, 600 milioni per l'utilizzo dell'infrastruttura e 150 milioni d'investimenti di rigenerazione), ovvero il 16 % dei contributi pubblici al settore ferroviario. Se rapportata al traffico, meno del 10 % dei treni e soprattutto meno del 2 % dei passeggeri. Ogni chilometro percorso da un passeggero costa così 1 euro alla collettività.

³⁷ Vedi : https://www.liberation.fr/france/2018/04/15/ce-qu-il-faut-retenir-de-l-interview-du-president-de-la-republique_1643559

Consultate i siti Internet di Mouvement Communiste : www.mouvement-communiste.com e di Kolektivně proti kapitálu : <http://protikapitalu.org>

Febbraio 1997 : creazione de l'ÉPIC RFF (Réseau ferré de France – Rete ferroviaria francese) tramite un trasferimento di patrimonio in cui RFF diviene proprietaria della rete ferroviaria nazionale e della parte « ferroviaria » delle stazioni (banchine, binari, caselle di segnalazione) ; ma è la SNCF che rimane incaricata della manutenzione e dell'utilizzo. L'obiettivo del governo era liberare la SNCF del suo debito, applicare la direttiva europea di separazione contabile tra la gestione della rete ferroviaria e la fornitura di servizi di trasporto.

Giugno 1998 : regionalizzazione, vale a dire trasferimento alle regioni della competenza dell'organizzazione dei trasporti ferroviari. Avviata dalla legge Pasqua a febbraio 1996, 5 regioni la sperimentano, nel 2002 verrà generalizzata a tutte le regioni. Le regioni definiscono i loro bisogni di linee e numero dei treni, il materiale ferroviario è finanziato dalle regioni (con l'aiuto dello Stato), ma è la SNCF ad operare.

Marzo 2006 : liberalizzazione del trasporto merci interno, vale a dire l'apertura alla concorrenza, a cui, a marzo 2003, fa seguito l'apertura del trasporto merci internazionale. In seguito, una ventina di compagnie, francesi e straniere, hanno operato su questo mercato con maggior o minor fortuna.

Febbraio 2008 : creazione dei tecnocentri in sostituzione dei vecchi stabilimenti industriali di manutenzione (EIM), stabilimenti di manutenzione del materiale (EMM) e stabilimenti industriali di manutenzione del materiale (EIMM). Un tecnocentro può avere associate più unità operative. La riorganizzazione fa sì che i tecnocentri hanno una base regionale associata ad una base d'attività (TGV, TER, treni locali, ecc.). Allo stesso modo, le stazioni divengono centri di profitto rispondenti alle esigenze della compatibilità analitica.

Ottobre 2012 : ritorno di RFF nella SNCF che a dicembre 2004 diventa SNCF Réseau.

Giugno 2014 : annuncio della creazione delle tre ÉPIC SNCF, SNCF Mobilités e SNCF Réseau. In ottobre il progetto è presentato al CCE. Per i salariati interessati a SNCF Réseau (50 000 agenti SNCF e 1 500 di RFF), viene effettuato un « *trasferimento, senza cambiamento* » di contratto di lavoro, come per i salariati della futura holding.

APPENDICE 3 : VOLANTINO

Riportiamo di seguito il volantino distribuito in molte AG durante lo sciopero.

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 ci 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