

# **RIFORMA DELLA SNCF: LA GUERRA CONTRO IL PROLETARIATO FRANCESE CONTINUA**

**(Prospettiva Marxista – luglio 2018)**

L'offensiva della borghesia francese per adeguare le leggi regolanti il mercato del lavoro agli attuali rapporti di forza tra capitale e lavoro prosegue<sup>1</sup>. Dopo aver pesantemente ridimensionato le tutele e le garanzie del lavoro dipendente nel comparto privato con l'approvazione di due riforme di "ampio respiro", la Loi Travail e la Loi Penicaud, il capitale francese, tramite il suo attuale massimo rappresentante Macron, ha condotto in questi mesi un attacco settoriale contro i lavoratori delle ferrovie di Stato francesi (SNCF), i quali oltre ad essere destinatari delle garanzie dei dipendenti statali, godono anche di un particolare pacchetto di benefici salariali e prerogative (anche previdenziali), descritto in uno speciale Statuto del quale in seguito spiegheremo significato e contenuti. Non stupisce quindi che il proseguimento dell'offensiva si sia orientata in questa direzione: la riforma ferroviaria voluta da Macron, così come impostata, non rappresenta infatti solo un ridimensionamento delle condizioni che in passato hanno reso possibile il formarsi di strati di aristocrazia operaia (ben presenti tra i lavoratori delle ferrovie), ma altresì un consistente tentativo di mettere in discussione quelle garanzie contrattuali e salariali che nell'impiego pubblico erano date per acquisite una volta per tutte. Non ci stupiremmo infatti se a seguito di questo attacco allo Statuto dei ferrovieri, si vadano concretizzando ulteriori e più profondi tentativi di erosione delle garanzie che contraddistinguono l'impiego nella pubblica amministrazione.

Se l'opposizione di classe alla Loi Travail è stata per i tempi correnti degna di nota, l'iter che ha portato all'approvazione della Loi Penicaud ha visto un notevole abbassamento della conflittualità, che ha ripreso però vigore in occasione dell'attacco appena conclusosi. I ferrovieri francesi, infatti, per difendere le proprie conquiste passate, hanno imbastito un singolare sistema di sciopero a singhiozzo: un pattern di due giorni di astensione dal lavoro ogni cinque da ripetersi a ruota per tre mesi a partire dal 3 aprile, sino al 28 giugno, con l'obiettivo dichiarato di indurre il governo al ritiro del progetto di riforma. Una chiamata alle armi in grande stile da parte di quattro sigle sindacali (Cgt, Cfdt, Sud e Unsa) che se da un lato si è rivelata un'arma a doppio taglio, stante il calo asintotico dei partecipanti che ha svelato al Governo i punti di debolezza del movimento ed il loro confermarsi nel tempo, dall'altro ha posto nuovamente in evidenza come il tasso di sindacalizzazione non sia il fattore decisivo che sottende all'intensità del conflitto. Si pensi all'uopo che il personale ferroviario francese, con un tasso di sindacalizzazione del 18%<sup>2</sup>, è riuscito a reggere, pur coi suoi limiti, uno sciopero a singhiozzo che si è protratto per ben 3 mesi, per un totale di 36 giornate di astensione dal lavoro. È lecito all'uopo chiedersi se in Italia, con il 75% circa dei ferrovieri sindacalizzati<sup>3</sup>, si possa ottenere lo stesso risultato.

Tuttavia, per raggiungere obiettivi ambiziosi, sebbene siano solo di difesa come in questo caso, occorrono fattori aggiuntivi rispetto alla seppur fondamentale combattività di un comparto strategico di proletariato, come quello ferroviario.

## ***Gli obiettivi della riforma ferroviaria***

Prima della nazionalizzazione, la rete ferroviaria francese era gestita da cinque compagnie di cui tre private e due pubbliche. I pesanti investimenti posti in essere da queste compagnie avevano portato alcune di esse ad essere in perdita. Così, nel 1921 veniva creato un fondo statale in aiuto alle compagnie ferroviarie in sofferenza. Dopo la crisi degli anni '30, questo fondo stava per raggiungere i 30 miliardi di franchi di debito<sup>4</sup>.

La nazionalizzazione della rete ferroviaria con la creazione della Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), avveniva il 1° gennaio 1938, in effetto all'apposito decreto varato il 31 agosto 1937. All'atto della sua creazione, la SNCF ha ereditato oltre che al personale e alle infrastrutture, anche il debito delle compagnie preesistenti. La seconda guerra mondiale e gli investimenti per la continua espansione della rete hanno impedito, in seguito,

qualsiasi forma durevole di risanamento di questo debito<sup>5</sup>. In tempi recenti, diverse direttive europee hanno imposto alla Francia di attuare una graduale liberalizzazione dei servizi ferroviari, in modo da permettere ad altre società di poter operare in regime di concorrenza. Una liberalizzazione che ha già avuto il suo prologo tra il 2003 ed il 2009, con la privatizzazione del trasporto merci e dei servizi passeggeri internazionali. Una liberalizzazione che non implica la privatizzazione di SNCF, che, pur rimanendo una società pubblica può operare in regime di concorrenza con altre società private, né tantomeno la privatizzazione della rete (binari, linee di contatto, impianti di segnalamento), che, per ovvi motivi di sicurezza e coordinamento degli orari di servizio, continuerà ad essere gestita dal ramo infrastrutturale di SNCF<sup>6</sup>. L'obiettivo della riforma è dunque la liberalizzazione dei servizi passeggeri non ancora sotto regime di concorrenza (servizi regionali, interregionali e ad alta velocità) e la riduzione del debito, il cui ammontare a fine 2017 era di 46,6 miliardi di euro.

L'abolizione dello Statuto dei ferrovieri, con le sue garanzie salariali e previdenziali, risulta propedeutica ad entrambi gli obiettivi poiché rappresenta sia un risparmio per le casse della compagnia pubblica, sia una diminuzione del prezzo della forza lavoro specializzata di cui anche le future compagnie concorrenti potranno giovare.

### ***Caratteristiche del comparto di classe<sup>7</sup>***

All'atto della sua creazione nel 1938, la SNCF contava 515.000 dipendenti, che sono costantemente diminuiti nel tempo passando dai 303.000 del 1970 ai 177.000 del 2000, sino agli attuali 150.000.

Di questi odierni 150.000 dipendenti, 95.000 lavorano per SNCF Mobilités (gestione materiale rotabile) e 55.000 per SNCF Réseau (gestione rete ferroviaria)

La fascia di età più consistente tra i ferrovieri è 30 – 50 anni. Questo poiché è possibile andare in pensione relativamente presto a condizione di avere contributi sufficienti a seconda della posizione occupata. Il tasso di sindacalizzazione, che come accennato in precedenza è del 18%, è maggiore rispetto alla media nazionale (8,7%). Per fare un paragone con l'Italia, il tasso di sindacalizzazione medio nel 2010 era del 35%<sup>8</sup>, mentre quello del trasporto ferroviario pubblico era oltre il 75%<sup>9</sup>.

La particolarità che contraddistingue il dipendente pubblico delle ferrovie in Francia rispetto ai colleghi di altri comparti è lo Statuto dei ferrovieri. Tale Statuto, che la riforma ferroviaria di Macron è riuscita ad eliminare per i nuovi assunti a partire dal 2020, ha origini antecedenti alla creazione di SNCF. Esso risale infatti al 1920. Poteva dunque trattarsi di qualche forma di conquista all'interno di una delle cinque società che hanno preceduto la SNCF. Nonostante da allora abbia subito diverse modifiche, lo Statuto mantiene inalterata la sua natura: trattasi di un paniere di conquiste sindacali, vantaggi e prerogative garantite ai ferrovieri in cambio di un lavoro veramente duro, che consiste oggi nella conduzione notturna dei convogli e più complessivamente nella gestione dell'intera infrastruttura 24 ore su 24, sette giorni su sette, ma che in passato includeva anche lo sfiancante lavoro di conduzione delle locomotive a vapore, il rifornimento dei tender e le intossicazioni da monossido di carbonio all'interno delle gallerie. I ritmi di lavoro attuali, assai più leggeri di quelli passati, sono stati una delle argomentazioni utilizzate da Macron (il cui nonno era ferroviere) per giustificare l'intenzione di cancellare lo Statuto: «*Non hai lo stesso ritmo di lavoro di mio nonno*» diceva il presidente ad un ferroviere che lo contestava<sup>10</sup>. Lo Statuto non si applica solamente ai macchinisti, ma anche controllori, dirigenti, supervisori e impiegati. Esso pone al riparo i ferrovieri dal licenziamento, offre 28 giorni di ferie l'anno (ovvero uno in più rispetto a quanto previsto dal codice del lavoro) e giorni di riposo supplementari (RTT: *Reduction du temps de travail*) in caso di lavoro supplementare oltre alle 35 ore settimanali (ad esempio, macchinisti e controllori lavorano 7 ore e 48 minuti al giorno in modo da avere 22 giorni di RTT all'anno). Offre poi un regime salariale medio lordo maggiore di quello nazionale e aumenti garantiti lungo tutta la carriera, ma soprattutto un regime pensionistico agevolato: nel 2016, il personale non viaggiante era in grado di andare in pensione a 55 anni, mentre i macchinisti a 50 anni. A titolo di confronto, l'età pensionabile per i dipendenti del settore

privato è attualmente di 62 anni. Attualmente i pensionati SNCF sono circa 270.000 e ricevono una pensione calcolata sugli ultimi 6 mesi di stipendio e parzialmente sovvenzionata dallo Stato. Nel 2016, ad esempio, sono stati spesi in pensioni dei ferrovieri 5,3 miliardi di euro, dei quali il 39% finanziato dai contributi dei dipendenti SNCF ed il resto (3,2 miliardi) pagato dallo Stato.

Non tutti i ferrovieri sono sotto regime statutario: ne beneficiano solamente gli “agents du cadre permanent”, ovvero coloro che sono stati assunti secondo determinati parametri e che comunque attualmente rappresentano il 90% dell’organico totale. Il restante 10% è assunto con un contratto di diritto privato. Tutti i dipendenti della SNCF, indipendentemente dal fatto che siano sotto Statuto o no, così come i pensionati, hanno diritto a biglietti del treno gratuiti o a prezzi molto bassi, con vantaggi che investono anche le loro famiglie. Inoltre, i ferrovieri possono godere di un affitto agevolato nelle decine di migliaia di unità abitative di proprietà della SNCF.

### ***Una panoramica sulla conflittualità di classe degli cheminots<sup>11</sup>***

Ripercorrendo il trend della conflittualità di classe dei ferrovieri francesi dal secondo dopoguerra in poi, possiamo individuare alcuni picchi relativi alle giornate di lavoro perse a causa degli scioperi. Questi picchi sono relativi al 1947, al 1953 (entrambi con 3 milioni di giornate perse) e al 1968 (con oltre 4,5 milioni di giornate perse). Gli anni successivi sono caratterizzati da picchi di minor consistenza: il 1986 con circa 700mila giornate perse (in realtà lo sciopero più significativo si è svolto a cavallo tra il 1986 ed il 1987, quindi parte delle giornate perse ricadono nel 1987) e il 1995, l’unico anno successivo al 1968 dove si supera il milione di giornate perse.

Prendiamo in considerazione i picchi riguardanti le sole lotte di difesa, tenendo conto che la cifra espressa dal grafico si riferisce all’intero anno, e non al singolo momento di lotta che più di tutti ha contribuito ad innalzare il picco.

Nel giugno del 1953, a scatenare la mobilitazione dei ferrovieri è la decisione dei deputati di accordare per tre mesi al primo ministro Laniel la possibilità di modificare per decreto le condizioni di avanzamento salariale e di pensionamento dei dipendenti pubblici. In particolare, in gioco vi è il blocco dei salari e il rinvio di due anni dell’età pensionabile dei ferrovieri.

I sindacati indicano uno sciopero di 24 ore, ma la spinta di classe travalica le aspettative: il 7 agosto si contano 2 milioni di scioperanti, che raddoppiano il 13 agosto. Né i decreti di precettazione né l’esercito riescono a placare la mobilitazione, così, il 25 agosto un accordo tra sindacati e Governo sancisce l’abbandono di tutti i decreti previsti.

Dal 18 dicembre 1986 al 15 gennaio 1987 (29 giorni), i ferrovieri sono impegnati in uno sciopero continuativo contro il piano del Governo Chirac che prevede la modifica della griglia retributiva, con una significativa riduzione degli aumenti automatici a fronte dell’avanzare dell’età di servizio ed l’introduzione di aumenti basati “sul merito”. Lo sciopero viene indetto dapprima dai ferrovieri di Parigi Nord, per poi diventare nazionale il giorno successivo. Ai primi di gennaio del 1987, 90 dei 94 depositi ferroviari nazionali sono in sciopero. Il 90% del personale viaggiante e il 70% di quello di terra incrocia le braccia, provocando la totale paralisi del traffico ferroviario in pieno periodo natalizio. Messo alle strette, il Governo cede, ritirando la proposta di legge.

Nel 1995 sono ancora le pensioni ad essere sotto attacco, unitamente alle garanzie di welfare dei dipendenti pubblici. Il piano del primo ministro Alain Juppè, infatti, prevede la cessazione dei regimi pensionistici speciali (compreso quello dei dipendenti SNCF), l’estensione per i dipendenti pubblici del periodo di contribuzione da 37,5 a 40 anni per poter accedere alla pensione completa, la riduzione dei rimborsi ospedalieri e degli assegni familiari, nonché la ristrutturazione della società ferroviaria pubblica, con la chiusura di stazioni e linee non redditizie. La risposta del proletariato della funzione pubblica non tarda a venire: sette sigle sindacali (ad eccezione della Cfdt, d’accordo col governo) proclamano uno sciopero che si protrarrà con numerose manifestazioni dal 24 novembre al 15 dicembre. La

mobilitazione, che dura 21 giorni e coinvolge i lavoratori di SNCF, di La Poste e France Telecom, paralizza l'intero paese. Anche qui il Governo è costretto a cedere, rinunciando agli interventi sulle pensioni e sul welfare.

Tentiamo ora di formulare un paragone tra la catena di scioperi che ha appena avuto luogo e le due mobilitazioni precedenti (1986 – 87 e 1995). Per farlo elaboriamo i dati forniti da *le Figaro*<sup>12</sup> sulla partecipazione alle prime 27 giornate di sciopero. Ricordiamo, come abbiamo accennato in principio, che le giornate di sciopero contro la riforma ferroviaria targata Macron sono state 36, spalmate con cadenza regolare (due giorni di sciopero e tre di lavoro) dal 3 aprile al 28 giugno. È d'uopo precisare che in data 22 marzo, prima dell'inizio degli scioperi programmati, si è svolta una giornata di mobilitazione nazionale, i cui partecipanti relativi alla forza lavoro impiegata da SNCF rientrano nel computo di cui infra.

L'elaborazione che proponiamo, da leggersi con il dovuto grado di approssimazione, si propone di fare una stima del numero di aderenti agli scioperi partendo dal tasso di partecipazione sul numero totale dei dipendenti SNCF (circa 147.000 unità<sup>13</sup>), e con essa del numero di giornate di lavoro perse, supponendo che ogni partecipante abbia scioperato per l'intera giornata lavorativa.

Subito salta all'occhio che nella time-line proposta da *le Figaro* mancano le giornate del 2 e del 3 di giugno. Ad ogni modo, il computo, monco delle dette due giornate e delle ultime otto (12,13,17,18, 22, 23, 27 e 28 giugno), indica che in 27 giorni di mobilitazione si sono perse circa 875mila giornate di lavoro. Non è un azzardo quindi affermare che, una volta conclusosi lo sciopero, le giornate di lavoro perse possano aver sfiorato il milione. Una capacità di mobilitazione ancora notevole, che si avvicina a quelle del 1986-87 e del 1995 (e questo nonostante l'organico totale, da allora, sia diminuito), sebbene nel corso della mobilitazione, il tasso di partecipazione abbia subito una curva discendente sino ad assestarsi (nelle ultime sei giornate di cui *le Figaro* ci propone i dati) attorno al 14%. Quello che invece è rimasto alto, seppur anch'esso abbia subito nelle ultime fasi una diminuzione relativa, è il tasso di partecipazione tra i macchinisti. Stimato al 79% il primo giorno della mobilitazione, ha avuto nell'incedere della lotta alti e bassi, oscillando tra il 70% e il 50%. Stando agli ultimi dati della SNCF, il tasso di macchinisti in sciopero nei giorni 28 e 29 maggio è stato rispettivamente del 52 e del 54%. Per la prima volta, questa cifra è scesa sotto il 50% giovedì 7 giugno, con un tasso di partecipazione del 43,7%, tornando a risalire leggermente al 49,2% venerdì 8 giugno<sup>14</sup>.

Vi è poi stato, in alcune giornate di sciopero, un affiancamento di altri comparti di proletariato in lotta, che si sono uniti ai ferrovieri nell'astensione dal lavoro (i lavoratori di AirFrance il 6 maggio, gli statali il 22 maggio).

Il risultato di un così gran spiegamento di forze non è però stato quello che i ferrovieri si erano prefissi. La riforma è infatti passata, e lo Statuto dei ferrovieri non sarà più applicato ai nuovi assunti a partire dal 1° gennaio 2020. In ogni caso, ad ennesima dimostrazione della valenza della lotta, i lavoratori sono riusciti ad ottenere diverse variazioni della legge a loro favore, tra cui:

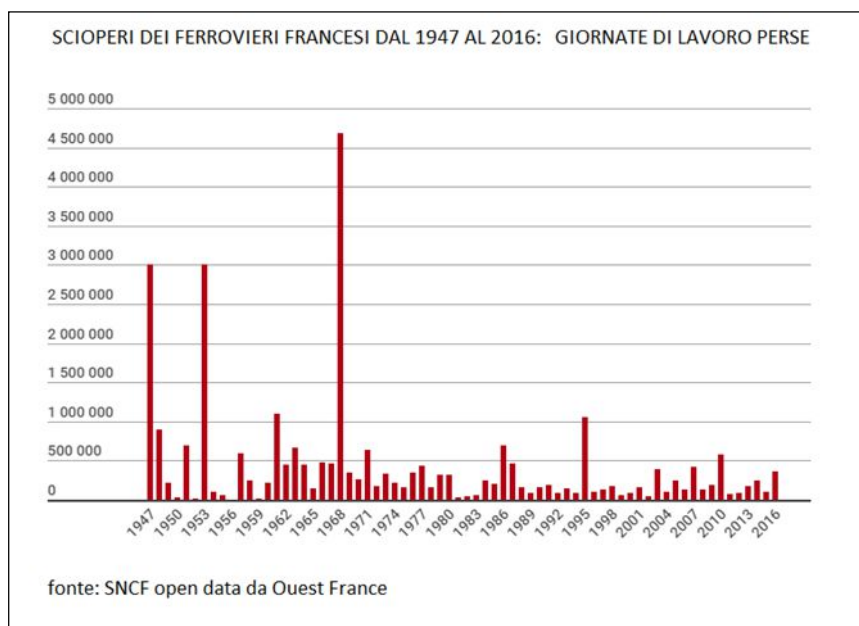
- La creazione di un perimetro sociale che consente a un lavoratore SNCF di rimanere sotto Statuto e di beneficiare del quadro sociale generale del lavoratore ferroviario, anche nelle filiali di Fret e Gares.
- Nel caso del trasferimento di una linea alla concorrenza, un ferroviere che vi dedica meno del 50% della sua attività globale, non verrà trasferito automaticamente all'operatore concorrente
- Il diritto al reintegro per i ferrovieri trasferiti. Essi potranno ritornare alla SNCF tra tre e otto anni dopo la loro partenza e riprendere il loro status.
- Il mantenimento dello stipendio e degli altri elementi della remunerazione (bonus, indennità, ecc.) in caso di trasferimento alla società concorrente<sup>15</sup>.

Ma come mai, a fronte di mobilitazioni di entità sovrapponibili (1986-87, 1995 e 2018), in occasione delle prime due il governo ha dovuto fare marcia indietro, mentre alla terza il colpo, seppur mitigato per l'attuale generazione di ferrovieri, è andato a segno?

La risposta sta nell'attuale quadro di rapporti di forza. Un proletariato come quello

francese, che presenta una conflittualità superiore alla media occidentale, non può con le sole proprie forze soggettive prescindere dal freno posto dalle condizioni oggettive. La diminuzione del potere contrattuale, in un quadro internazionale (ci riferiamo qui ai paesi occidentali) caratterizzato da una continua espulsione di forza lavoro con conseguente eccesso e svalutazione della stessa sul mercato non può che essere un freno reale alle singole spinte di classe, per quanto talune di queste siano audaci. Così come è un freno oggettivo la stasi sociale imperante nel resto dei Paesi a vecchia industrializzazione. Ricordiamo infatti che il proletariato è una classe internazionale, dunque il comportamento del proletariato sfruttato in una nazione non può che influenzare gli altri e viceversa, per quanto questa influenza avvenga in modo mediato o indiretto.

Dalla corretta alchimia dei fattori oggettivi e soggettivi non dipende solo il raggiungimento dell'orizzonte rivoluzionario, ma da essi deriva anche il grado di raggiungimento di ogni singolo obiettivo tradunionistico, di difesa o di attacco che sia.



DATA	% ADERENTI	STIMA DEI PARTECIPANTI
22 MARZO	35,4	52.038
3 APRILE	33,9	49.833
4 APRILE	29,0	42.630
8 APRILE	31,0	45.570
9 APRILE	24,9	36.603
13 APRILE	22,5	33.075
14 APRILE	36,1	53.067
18 APRILE	19,8	29.106
19 APRILE	22,7	33.369
23 APRILE	17,4	25.578
24 APRILE	17,9	26.313
28 APRILE	24,4	35.868
29 APRILE	28,6	42.042
3 MAGGIO	18,0	26.460
4 MAGGIO	17,1	25.137
8 MAGGIO	19,0	27.930
9 MAGGIO	14,5	21.315
13 MAGGIO	26,0	38.220
14 MAGGIO	28,0	41.160
18 MAGGIO	15,7	23.079
19 MAGGIO	27,3	40.131
23 MAGGIO	14,2	20.874
24 MAGGIO	15,0	22.050
28 MAGGIO	14,0	20.580
29 MAGGIO	14,4	21.168
7 GIUGNO	14,3	21.021
8 GIUGNO	13,7	20.139
<b>TOTALE</b>		<b>874.356</b>

**NOTE:**

- <sup>1</sup> Per una miglior comprensione di questo articolo si consiglia la rilettura dei nostri articoli: Francia e Italia di fronte al modello Jobs Act, pubblicato a luglio 2016 sul numero 70 di Prospettiva Marxista e Loi Travail e Loi Pénicaud: un'accelerazione per aggiornare le condizioni di lavoro agli attuali rapporti di forza pubblicato a novembre 2017 sul numero 78 di Prospettiva Marxista.
- <sup>2</sup> Jean-Gabriel Fernandez, "Nombre, statut, rémunération... trois questions sur les cheminots", *Le Monde* (edizione online), 14 marzo 2018.
- <sup>3</sup> Stefano Livadiotti, *L'altra casta*, Bompiani 2009.
- <sup>4</sup> Philippe Jacqué e Anne-Aël Durand, "Cinq points pour comprendre la dette de la SNCF", *Le Monde* (edizione online), 8 maggio 2018.
- <sup>5</sup> Ibidem
- <sup>6</sup> Maxime Vaudano, "SNCF : que signifie l'ouverture à la concurrence ?", *Le Monde* (edizione online), 8 maggio 2018
- <sup>7</sup> Jean-Gabriel Fernandez, "Nombre, statut, rémunération... trois questions sur les cheminots", *Le Monde* (edizione online), 14 marzo 2018.
- <sup>8</sup> Treccani.it
- <sup>9</sup> Stefano Livadiotti, *L'altra casta*, Bompiani 2009.
- <sup>10</sup> "La contestata riforma delle ferrovie in Francia", *Il Post*, 22 marzo 2018
- <sup>11</sup> "SNCF : ces trois grandes grèves qui ont permis aux cheminots d'obtenir gain de cause" *franceinfo*, 17 marzo 2018.
- <sup>12</sup> "SNCF : le taux de grévistes au plus bas depuis le début de la mobilisation", *Le Figaro* (edizione online), 7 giugno 2018.
- <sup>13</sup> "Francia, sindacati contro riforma treni di Macron. Paralisi trasporti, scontri a Parigi" *la Repubblica* (edizione online), 3 aprile 2018.
- <sup>14</sup> Salomé Garganne, "Grève à la SNCF : la mobilisation est en berne, mais les conducteurs s'acharnent", *Le Figaro* (edizione online), 8 giugno 2018.
- <sup>15</sup> Éric Béziat e Philippe Jacqué "le Sénat adopte la réforme, les syndicats restent mobilisés", *Le Monde* (edizione online), 5 giugno 2018.