

Assise nazionale dei ferrovieri francesi: dopo la lotta l'organizzazione

Tutti contro Chirac

Il 23 maggio si sono svolte nell'aula magna dell'Università di Saint Denis, Parigi 8 le *Assises Unitaires de la base* una grande assemblea di base dei ferrovieri, con la presenza dei sindacati, cui i ferrovieri di base chiedono un confronto unitario. Con l'assemblea sono stati sciolti i 2 coordinamenti esistenti ed è stato fondato un unico *Comité national de liaison*. Alla lotta dei ferrovieri francesi è dedicata l'intervista collettiva che segue.

Che cos'erano i *comités de grève*?

Rudy: per poter capire l'importanza che hanno avuto per noi i comitati di sciopero è necessario ricordare in che situazione sono nati. Lo sciopero arriva infatti dopo molti anni di sconfitte sindacali. Negli ultimi due anni le mobilitazioni sindacali hanno raccolto al massimo il 20-25% di adesioni, e questo è anche il totale degli iscritti a tutti i sindacati.

Il più delle volte gli scioperi erano indetti per regioni da un solo sindacato, riguardavano una sola fascia di lavoratori magari i macchinisti o il personale a terra o gli operai delle officine. La base soffriva da tempo delle divisioni fra le varie organizzazioni sindacali, che nelle ferrovie sono sei. Questa situazione di divisione è stata, la principale motivazione che ha fatto nascere i *comités de grève*.

Michel: Quando parliamo di base intendiamo tutti quei lavoratori, sindacalizzati e non, che hanno partecipato allo sciopero. Questo significa in pratica che il problema della divisione sindacale era molto sentito dal personale *in produzione* (che ha partecipato allo sciopero al 100%) e molto meno dal personale amministrativo e impiegatizio.

Quindi l'esigenza di unità è stata il cemento della base e ha contribuito al successo dello sciopero. Ma come mai a un certo punto nascono i comitati?

Rudy: l'insofferenza verso la divisione sindacale non basta a spiegare la nascita dei *comités de grève*, se non si tiene conto del fatto che un sentimento unitario da molto tempo cercava strade concrete da percorrere. Alle officine 4 marzo di Ruen, dove lavoro, esiste già da otto anni un collettivo. Vi sono rappresentate un po' tutte le categorie di lavoratori, iscritti o meno a un sindacato. Spesso, in questi lunghi otto anni, sono stato preso dallo sconforto, invece a un tratto, quando il 18 dicembre i compagni della stazione di Paris-Nord diffusero il famoso volantino che invitava allo sciopero, tutti venivano da noi e ho avuto l'impressione che qualcosa sbocchasse della lunga semina. E' stato naturale che da noi nascesse il nostro *comité de grève*.

Michel: io ho conosciuto durante lo sciopero qualche altra situazione simile all'esperienza di Rudy, ma perlopiù non è così. Da me, a Cername, per esempio, non esiste niente di tutto ciò. Eppure 94 depositi su 94 hanno parteci-

pato allo sciopero e 55 su 94, una quantità mai vista, hanno inviato delegati al coordinamento. Si deve capire che in Francia c'è una forte regionalizzazione, in tutto, anche nel sindacato. Questo è un grande svantaggio per noi perché le rivendicazioni e le proteste non riescono a uscire dall'ambito locale. Ma significa anche che i vertici sindacali non possono controllare tutto. Ma il fatto più importante resta la convinzione diffusissima che non se ne poteva più e che qualcosa bisognava pur fare. Quando è arrivata una proposta diversa dalla solita propaganda, è stata presa al volo.

La vostra lotta è iniziata contro il pacchetto di proposte presentato dal governo, tutte ispirate ad una filosofia neoliberalista, che estendeva l'appalto di parte della rete a privati. Contro la stessa logica hanno protestato gli studenti: la loro vicenda ha avuto qualche influenza su di voi?

Claude: non abbiamo avuto molti rapporti, durante lo sciopero, con gli studenti, ma sicuramente la loro lotta ci ha mostrato che si poteva vincere, condizione che ci fosse alla base il massimo di rapporti unitari e il massimo di democrazia. Per questo ci siamo dati la regola che ogni *comité de*

grève fosse eletto dall'assemblea generale dei lavoratori e abbiamo rispettato rigorosamente il principio della revocabilità. L'unica eccezione stava in questo: se l'assemblea non eleggeva nessun rappresentante sindacale, si riservavano a questi dei posti di diritto nel comitato di sciopero.

Il vostro sciopero è iniziato il 18 dicembre, il 31 dicembre la direzione delle ferrovie ritira le *griglie salariali*, principale punto di contrasto. Nonostante questo voi avete continuato la lotta fino al 12 gennaio; perché?

Rudy: io penso che se il governo avesse ritirato il punto sulle griglie salariali tre giorni dopo l'inizio dello sciopero, noi ci saremmo ritenuti soddisfatti

nero e bianco

Palermo: Mercato della Vucciria
(Foto di Roberto Koch/Contrasto)



e saremmo tornati al lavoro. Invece Chirac si è veramente intestardito. Così ai primi scioperanti si sono aggiunti via via gli altri fino ad arrivare al 100%. Dopo una, due settimane di sciopero, non potevamo smettere senza aver ottenuto niente e sapevamo che Chirac non avrebbe mollato facilmente. Certo all'inizio lo sciopero era puramente rivendicativo e difensivo, ma quando è diventato forte ci si è resi conto che si poteva andare molto più in là. Si è cominciato a discutere delle condizioni di lavoro, del futuro, del rapporto con i sindacati.

Parlate spesso di sconfitte, esaminando il recente passato: cosa hanno significato per le vostre condizioni di lavoro?

Claude: innanzitutto c'è stata una pesante riduzione dell'organico: 8.000 posti in meno fino al 1985, 10.000 nel 1986 e altri 13.000 tagli previsti per il 1987, contro i quali ci opponiamo. Le riduzioni sono avvenute principalmente attraverso prepensionamenti volontari incentivati. Per gli operai dei cantieri poi c'è un problema salariale. Poi, parlo dei macchinisti, c'è stata l'unificazio-

ne fra gli addetti alla trazione diesel e gli addetti alla guida delle motrici elettriche. Così capita spesso di fare un tratto a diesel e poi proseguire a elettricità. Questo ha quasi raddoppiato i percorsi rispetto a prima e si arriva a 500 km senza interruzioni. Inoltre sono state aumentate le velocità, sia dei treni viaggiatori che merci che ora arrivano fino a 160 km/h. Ma il colpo più duro per i macchinisti è stata l'introduzione, dal 1980, dell'*agent unique de conduite*, il conduttore unico, che ora copre il 75% dei treni. Con lo stesso personale abbiamo il doppio di rete ferroviaria dell'Italia.

Sembra una situazione molto matura sotto il profilo politico, ma anche pesante per le condizioni di lavoro, più arretrate che in Italia, dove provvedimenti simili sono in discussione ma ancora non sono passati. Come spiegate questo?

Philip: non bisogna pensare che non ci sono problemi politici. Sulla questione dei posti riservati ai sindacalisti nei *comités de grève* c'è stata molta discussione. Il 75-80% degli *cheminots* non è iscritto ad alcun sindacato anche per il

comportamento non democratico. E' stato per questo che *Lutte ouvrière*, un'organizzazione politica, ha potuto proporre e realizzare un altro coordinamento — una forte minoranza — che non si pone l'obiettivo di coinvolgere il sindacato. Questo secondo coordinamento ha partecipato attivamente allo sciopero e questa divergenza non ha impedito a nessuno di rimanere uniti su tutto il resto

Quali sono oggi i vostri rapporti con il sindacato?

Philip: un po' di strada l'abbiamo fatta. All'inizio il comportamento della Cgt è stato molto duro, ha organizzato perfino picchetti antisciopero, ma si è subito resa conto che era in minoranza anche fra i suoi stessi iscritti. Più tardi, volendo dimostrare alla direzione delle Ferrovie (Snf) di poter controllare il movimento, ha indetto, da sola, due manifestazioni, il 30 dicembre e il 6 gennaio, ma si è rotta il muso due volte. Alla fine è stata spinta ad accettare lo sciopero, più che altro lasciandoci fare. La Cfdt, che fra i ferrovieri è più combattiva che in altri settori, ha dimostrato maggiore volontà di sostenere il mo-

vimento (ha coperto per esempio il primo grande sciopero del 18 dicembre). Il sindacato autonomo dei macchinisti ha perso sempre più credibilità man mano che i macchinisti si riferivano al coordinamento. Comunque durante tutto lo sciopero il coordinamento ha chiesto alle direzioni sindacali che si facessero manifestazioni unitarie, ma non ha mai ottenuto risposte positive. E oggi continua la divisione sindacale anche sui provvedimenti disciplinari: ogni confederazione difende solo i suoi iscritti.

Come avete prese la decisione di chiudere la lotta?

Rudy: Forti delle precedenti esperienze, non volevamo che anche questo sciopero finisse nella disgregazione generale, ma dopo tanti giorni di lotta avevamo anche molti problemi. Si era unito a noi il movimento degli elettricisti, proprio quando si faceva più forte la campagna di stampa contro di noi, e il loro sciopero era molto impopolare. Le condizioni di tutti gli scioperanti e delle loro famiglie si erano fatte molto pesanti.

Siete quindi soddisfatti dell'esito dello sciopero?

Claude: c'è stata fatta questa domanda molte volte, ogni volta lasciando intendere che abbiamo pagato molto e ottenuto poco. Noi la pensiamo diversamente. In concreto abbiamo ottenuto che fossero ritirate le griglie salariali, e promesse sulle condizioni di lavoro, forse non è molto o forse non si poteva di più. Ma prima la gente non si parlava e ora si sorride. Abbiamo mantenuto il coordinamento; sciolti i *comités de grève* abbiamo dato vita ai *comités de liaison* (comitati di collegamento) formati dagli animatori dei diversi comitati di sciopero per difendere tutti unitariamente dalle sanzioni disciplinari. Abbiamo aperto qualche breccia nei sindacati per un rapporto più unitario fra loro e più democratico con la base. Siamo molto soddisfatti di questo.

A cura del collettivo edili di Montesacro, Roma

FRANCIA

L'anno dei ferrovieri

6 agosto: il segretario di stato Douffiaques lancia dalle colonne di *Le monde* un duro attacco contro gli *cheminots* e il loro statuto, chiamandoli privilegiati. Attacca anche i servizi pubblici in generale. Riprovazione unanime delle confederazioni sindacali.

Ottobre: la direzione della Snf, fa distribuire un opuscolo esplicativo sulle «griglie salariali» a tutti i ferrovieri e propone ai sindacati di discutere il progetto. Tutte le confederazioni si rifiutano ad eccezione della Confédération Generale de Cadres (Cgc, sindacato quadri).

5 novembre: la direzione della Snf annuncia la soppressione dell'indennità di sportello per i bigliettai.

10 novembre: gli «agents de conduite» (macchinisti) di Paris-Nord redigono una petizione per lo sciopero ad oltranza.

27 novembre-4 dicembre: centinaia di migliaia di studenti sconvolgono il paesaggio politico e sociale francese. Il ministro Devaquet salta insieme al suo progetto.

10 dicembre: è l'ultima grande manifestazione studentesca dell'86. I bigliettai scioperano in tutta la Francia.

18 dicembre: la direzione ripristina l'indennità di sportello. Finisce lo sciopero dei bigliettai, inizia quello degli «agents de conduite» a Paris-Nord.

19-21 dicembre: lo sciopero dei macchinisti si estende a tutta la Francia e coinvolge per il momento 93 depositi su 94.

22 dicembre: entra in sciopero anche il personale non viaggiante. La direzione rifiuta di ritirare il progetto sulle «griglie salariali» e convoca i sindacati. L'assemblea generale del deposito di Sotteville incarica il proprio «comité de grève» di proporre un coordinamento di comitati di sciopero.

23 dicembre: i sindacati Cftc, Fmc e Cgc sottoscrivono l'accordo salariale proposto dalla direzione. I macchinisti di Sotteville e Paris-Nord lanciano un appello per una prima assemblea nazionale degli *cheminots*.

26 dicembre: prima assemblea del coordinamento dei macchinisti. La Snf fa sapere che il negoziato si aprirà solo dopo la ripresa del lavoro. Lo sciopero continua.

28 dicembre: Douffiaques annuncia la sospensione del progetto sulle «griglie salariali». Fa sapere che i ferrovieri hanno distribuito un volantino per la ripresa del lavoro. E' falso. **1-2 gennaio:** lo sciopero coinvolge ormai tutti i depositi, le stazioni e la grandissima maggioranza dei cantieri.

7 gennaio 1987: grande manifestazione indetta dai due coordinamenti e dalla Cfdt-regionale parigina.

11-12 gennaio: è il «week-end della discussione sulle prospettive». I depositi che hanno dato origine al movimento sono per sospendere la lotta. Il coordinamento intercategoriale, da parte sua, invita a proseguire la lotta.

Per chi suona il cicalino

di Benedetto Vecchi

Un po' in ritardo, il treno del contratto dei ferrovieri è entrato in stazione. Sabato scorso, infatti, è stato firmato tra Cgil-Cisl-Uil e Ente autonomo delle Ferrovie dello Stato il protocollo d'intesa per il rinnovo del contratto nazionale di lavoro dei ferrovieri. Un accordo che, visti gli enfatici annunci sui maggiori giornali, piace molto all'Ente autonomo; più riflessivo e articolato il giudizio dei sindacati: «Vedi, potevamo fare come in Francia: muro contro muro, ferrovieri da una parte e direzione e utenti dall'altra, con la sconfitta alla fine dei lavoratori. Noi, invece, abbiamo bloccato un piano di ridimensionamento del servizio pubblico ferroviario, siamo riusciti a ridurre l'orario di lavoro a 36 ore, come nessuna categoria è riuscita fare in Italia, e, in più, siamo riusciti a introdurre nelle ferrovie la contrattazione decentrata:

insomma, noi vogliamo intervenire nei cambiamenti che necessariamente investiranno nel prossimo futuro le ferrovie, non rimanere alla finestra passivi», così commenta Mauro Moretti della Filt-Cgil la firma del protocollo d'intesa.

Ma le prime reazioni dei lavoratori non sono state certo incoraggianti per i sindacati confederali: per primi hanno scioperato gli addetti alle carrozze letto, poi i sindacati autonomi della Fisafs e della Federtransporto-Confisal hanno confermato lo sciopero di 48 ore a partire da giovedì prossimo. Comunque, al sindacato sono tranquilli e l'agenda di lavoro non dovrebbe modificarsi: nel mese di giugno è prevista la stesura definitiva del contratto di lavoro e, per la fine dell'estate, dovrebbero svolgersi le consultazioni dei lavoratori che si concluderanno, se la Cisl scioglierà le riserve, con un referendum tra i 215mila ferrovieri.

Quindi per il sindacato confederale un buon accordo, che però lascia spazio a interpretazioni contraddittorie. Forse perché è il primo accordo che viene fatto dopo la riforma della ferrovie dello stato, e la gestione del passaggio da una struttura dove ogni modifica normativa doveva esser tramutata in legge a una organizzazione societaria con una «filosofia privatistica» comporta fasi transitorie, e perciò ambigue. Infatti, il protocollo d'intesa si presenta come un accordo quadro che rimanda alla contrattazione sindacale decentrata per la definizione di molti punti: così la nuova organizzazione del lavoro rimane una cosa vaga e possibile di molte letture; così l'eventuale utilizzo flessibile dell'orario di lavoro è rimandato alla contrattazione compartimentale senza nessuna indicazione precisa; così sui piani di investimento per il

rilancio del traffico ferroviario, anche se l'accordo «si pone quale punto qualificante e significativo delle parti che lo sottoscrivono di dare concreta attuazione ai processi di rinnovamento delle Ferrovie italiane».

Per esempio, la scorsa settimana, su queste pagine, scrivevamo che il protocollo di intesa prefigurava la costituzione dell'agente unico per i macchinisti. Ipotesi che era contenuta nell'ultima proposta dell'Ente autonomo: anzi l'agente unico era uno dei requisiti di quella nuova organizzazione del lavoro che consentirebbe l'auspicato recupero di produttività. In effetti, nel protocollo d'intesa l'agente unico non viene mai nominato, ma viene scritto: «nel settore macchina e viaggianti, in conseguenza alle strategie produttive dell'Ente più rispondenti alle moderne esigenze dell'utenza, si conviene di poter derogare agli attuali vincoli normativi. Le deroghe

saranno contrattate in sede compartimentale». Come si comporterà allora il sindacato se in un compartimento sarà accettato l'agente unico? «la Filt-Cgil non lo accetterà mai», ha dichiarato Mauro Moretti. Più preciso è invece il riferimento alla contrattazione della mobilità «orizzontale» da reparto a reparto. Il sindacato si dichiara disponibile, ma dovrà essere limitata allo stesso impianto di produzione.

A differenza dei contratti del pubblico impiego, gli aumenti salariali superano ma di poco, il «contenimento» auspicato: per un ferroviere di 3,4,5 categoria (la maggioranza), gli aumenti sono di 150-180 mila lire in tre anni. L'aspetto più inquietante è il salario di produttività che viene proposto come «un'ulteriore quota di incremento salariale» da contrattare in base della nuova organizzazione del lavoro