



Intervista a **Laurent Brun**, Segretario Generale della CGT Ferrovie

da [initiative-communiste.fr](http://initiative-communiste.fr)

Traduzione di **Lorenzo Battisti** per [Marx21.it](http://Marx21.it)

**Intervista con Laurent Brun, segretario generale della CGT Cheminot: La mobilitazione non sta rallentando alla SNCF. Al contrario. Il 14 maggio, la Intersyndicale (il coordinamento dei sindacati in lotta NdT) ha chiesto un altro giorno senza ferrovieri, che ha portato a tassi di sciopero record. È in corso la battaglia ferroviaria per ottenere il ritiro della riforma ferroviaria che avvia - trascrivendo le direttive europee - l'apertura alla concorrenza del settore ferroviario e lo smantellamento e la privatizzazione della SNCF. Mentre i media dei miliardari diffondono ogni giorno la propaganda del regime di Macron e dei suoi sostenitori, Initiative Communiste, il giornale del PRCF (*Polo della Rinascita Comunista in Francia*), dà la parola ai lavoratori. Laurent Brun, Segretario Generale della CGT Cheminot, ha accettato di rispondere alle nostre domande per fare il punto sulla mobilitazione.**

**La mobilitazione si sta esaurendo? I ferrovieri possono tener duro?**

È dall'analisi dei movimenti precedenti e dagli scambi diretti con i ferrovieri che la CGT ha proposto questa modalità di due giorni di sciopero ogni cinque. La cosa era inconfutabile: nei movimenti classici, i ferrovieri interrompevano rapidamente lo sciopero per motivi finanziari e non vi ritornavano più. Dopo 5 o 10 giorni, solo i militanti rimanevano, il cui numero non era sufficiente per avere un significativo rapporto di forza. Pertanto, i padroni non dovevano fare altro che giocare sporco. Il voto sulle riforme in seno all'Assemblea Nazionale ha spesso rappresentato una scadenza simbolica che ha posto fine alla mobilitazione.

Era quindi necessario elaborare una strategia che tenesse conto di questa realtà.

I 2 giorni di sciopero su 5 riducono la "fattura" sul cedolino della busta paga. Ma per avere un vero rapporto di forza, riducendo gli oneri individuali, bisogna durare nel tempo. Abbiamo quindi lanciato le nostre modalità con lo slogan "iniziamo insieme, finiamo insieme".

Questo ci permette di ribadire l'idea che lo sciopero non ha una funzione istituzionale (non c'è da fare pressione su un voto in Assemblea), ma piuttosto una funzione "economica" per far perdere denaro al capo.

Il primo obiettivo è stato raggiunto: il voto in seno all'Assemblea nazionale non ha rappresentato un evento simbolico destabilizzante. Abbiamo ancorato l'idea della durata, ma non ancora sufficientemente quella del ruolo economico. Troppi ferrovieri hanno abbandonato il conflitto perché ritengono che non ci sia più nulla su cui pesare (votazione conclusa, processo di consultazione concluso). Tuttavia, dopo 16 giorni di sciopero, la base del 20% (dati gestionali) rimane solida. Quindi la questione non è affatto risolta. Questo è il primo vero conflitto dal 1995. I termini e le condizioni consentono ai lavoratori delle ferrovie di fermarsi in qualsiasi momento. La sfida ora è convincere tutti coloro che sono stati coinvolti in un momento o nell'altro a riprendere e a proseguire. Se superiamo il voto del Senato con una mobilitazione stabile, potremmo imporre l'idea che non torneremo mai al lavoro senza essere soddisfatti. E a quel punto, il governo dovrà ritirarsi (a meno che non inizi una vera e propria guerra sociale sul modello thatcheriano). I ferrovieri possono resistere, è una guerra psicologica che è in atto e in cui la CGT moltiplica le azioni per mantenere la combattività.

### **Come far capire meglio ai dipendenti la posta in gioco? E' un conflitto di classe?**

Emmanuel Macron lancia un'offensiva diffusa contro il modello sociale francese emerso nel 1936 (data del governo del Fronte Popolare NdT) e contro il programma del CNR (Consiglio Nazionale della Resistenza NdT).

È molto grave e le reazioni sono molto forti: i pensionati si sono mobilitati 3 volte di più negli ultimi giorni di mobilitazione che negli anni precedenti, i dipendenti pubblici agiscono massicciamente nelle date determinate dalla loro interferenza, i ferrovieri sono in azione da 2 mesi, studenti e docenti occupano, bloccano, ecc... Tuttavia, non si aggregano. Manca un raccordo. Probabilmente è l'analisi politica di ciò che fa "sistema" nelle misure annunciate. Ad esempio, quando la riforma delle scuole superiori mira a ricomporre l'insegnamento secondo "blocchi di competenze" e allo stesso tempo i datori di lavoro rifiutano di mantenere il riconoscimento dei mestieri nelle classificazioni dei contratti collettivi e vogliono imporre "blocchi di compiti" per definire la futura retribuzione dei lavoratori dipendenti, vi è una concomitanza che merita di essere analizzata. La CGT cerca di svolgere questo ruolo ma le sue strutture sono mobilitate nell'organizzazione della resistenza. Spetta ai partiti dimostrare che cosa fa "sistema". Tuttavia, sono divisi e si concentrano più sull'occupazione dello spazio mediatico (in particolare attraverso varie manifestazioni [1]) che sulla controffensiva ideologica. Quello che ci manca, quindi, è prima di tutto un discorso illuminante e argomentato sul progetto sociale dell'avversario e su ciò che vi si può opporre.

L'aspetto incoraggiante è che, secondo le numerosissime testimonianze di sostegno che riceviamo e l'importantissima solidarietà finanziaria che viene organizzata ovunque, a volte spontaneamente, i lavoratori hanno una certa consapevolezza della posta in gioco. Gli elementi che emergono più spesso sono la stanchezza di vedere che sono sempre i poveri a dover fare uno sforzo, mentre i ricchi si ingozzano, la certezza che i servizi pubblici sono tutti sotto attacco e che ciò non andrà a vantaggio degli utenti, e l'impressione che i ferrovieri formino una diga che protegge i vantaggi sociali (soprattutto le pensioni) che verrebbero quindi inghiottiti se perdessimo.

Questo suggerisce una forma di coscienza di classe diffusa e abbastanza diffusa, anche nei quartieri popolari. Quindi il terreno esiste, ma dobbiamo cominciare quasi da zero. E si pone anche la questione di come organizzarsi per trasformare il malcontento in capacità d'azione.

Le analisi di Lenin sono ancora attuali: sono necessarie sia un'ideologia rivoluzionaria che un'organizzazione rivoluzionaria per attuarla.

### **Come ampliare la lotta senza indebolire l'unità intersindacale?**

Il discorso sulla convergenza è un po' artificiale. Affinché vi sia convergenza, occorre innanzi tutto che vi siano più lotte, che siano maggioritarie nelle imprese in cui vengono condotte. Ma anche se ci sono molte lotte strutturate (ferrovieri, elettricisti, istruzione), il numero e il livello non è all'altezza del compito. Anche l'organizzazione sindacale dei lavoratori nelle imprese è debole. Questo è l'aspetto che deve essere affrontato prima di tutto. Volere aggregare le lotte minoritarie suggerendo che la somma di debolezze possa dare un rapporto di forza è un errore.

La CGT è consapevole di questo e sta promuovendo una strategia che mira principalmente a riportare l'apparato sindacale nella costruzione locale di vere e proprie relazioni di potere, sulla base di richieste che attirano l'attenzione dei dipendenti perché parlano della loro vita quotidiana. E' dal momento in cui si è credibili e ascoltati che si può creare coscienza politica. Per affrontare il fatalismo che ha colpito molti lavoratori, soprattutto nelle imprese private, dobbiamo partire da questo.

Nella costruzione del movimento dei lavoratori ferroviari, questo è ciò che la Federazione della CGT si sforza di fare da un anno e mezzo. Prima dello sciopero contro la riforma, vi erano diverse serie di azioni su rivendicazioni locali e regionali. Questo è ciò che abbiamo chiamato "piani di emergenza ferroviari". Piani di emergenza locali, realizzati con i dipendenti, che hanno naturalmente portato a un piano di emergenza nazionale per cambiare la SNCF nella giusta direzione. Anche se il processo è stato imperfetto, ha permesso di preparare la costruzione della manifestazione dell'8 febbraio (rinviata al 22 marzo a causa della neve). L'unità sindacale, che non esisteva in SNCF nel 2017, è stata costruita in questo modo. Non appena i lavoratori si impegnano in un orientamento incentrato sulle rivendicazioni perché risponde alle loro aspirazioni, le organizzazioni sindacali devono fare altrettanto.

E quando la CGT ha proposto che la manifestazione nazionale dei ferrovieri del 22 marzo converga con quella dei dipendenti pubblici, nessun sindacato ha contestato il fatto che i ferrovieri fossero già massicciamente a favore di questa idea attraverso il lavoro sul campo.

Questa è la nostra visione del sindacalismo unitario.

Così la convergenza, se costruita su lotte forti e ben organizzate, non indebolisce l'unità sindacale.

### **Concentrarsi maggiormente sulla logica europea?**

Dopo il fallimento delle imprese private (fine Ottocento e inizio Novecento), la teoria del "monopolio naturale" si è imposta sulle ferrovie. A causa dei vincoli di rete, non ci può essere una vera concorrenza, quindi lo Stato deve gestire il monopolio. L'intera sfera politica si è gradualmente convertita a questa idea. Ciò ha portato alla creazione della SNCF nel 1938. A quel tempo, la nazionalizzazione era in realtà un compromesso, poiché i militanti dei lavoratori chiedevano la socializzazione dei mezzi di produzione e di scambio.

A partire dagli anni Ottanta, gli economisti neoclassici (la Chicago School) hanno teorizzato che, nonostante il vincolo di un'unica infrastruttura, è possibile stabilire una concorrenza sull'offerta di servizi nelle economie di rete, purché vi sia una stretta separazione tra il gestore dell'infrastruttura e le società operative. L'Unione europea si comporterà quindi come un vero e proprio cavallo di Troia e imporrà gradualmente l'attuazione di questa teoria, prima nelle telecomunicazioni, poi nell'energia e nei trasporti.

Per le ferrovie, dal 1991 al 2016, essa porterà avanti una regolamentazione in questa direzione, spesso rallentata dalle mobilitazioni, ma senza mai abbandonare questo obiettivo.

Tuttavia, se facciamo un passo indietro, il suo campo d'azione sul sistema ferroviario dovrebbe concentrarsi esclusivamente sullo scambio di tecnologia (ad esempio per promuovere la sicurezza) e sull'interoperabilità delle reti per facilitare la circolazione internazionale dei cittadini e delle merci. A parte queste questioni, che richiedono una cooperazione internazionale, non vi è alcuna giustificazione per un'ingerenza dell'Unione europea nelle condizioni di aggiudicazione delle convenzioni regionali o nell'organizzazione delle compagnie nazionali.

[1] Il riferimento è probabilmente alle mobilitazioni fatte da Mélenchon e dalla France Insoumise che si sovrappongono a quelle del sindacato e quindi di fatto si pongono in concorrenza con le mobilitazioni dei lavoratori. NdT