

Extraído de Viento Sur

<http://vientosur.info/spip.php?article13695>

Francia

Abril-Junio: las turbulencias continúan

- solo en la web -

Fecha de publicación en línea: Sábado 14 de abril de 2018

Descripción:

A punto de cumplirse un año de la elección de E. Macron, los graves ataques a servicios públicos y las conquistas sociales y sindicales de la posguerra sitúa al movimiento sindical y a las fuerzas de izquierda ante un reto que puede marcar el futuro del país. Por ahora, las turbulencias continúan.



Manifestación del día 13 en Marsella

Licencia de Creative Commons BY - NC - ND Viento Sur

Tras el 22 de marzo el país ha entrado en una fase prolongada de huelgas, movilizaciones y enfrentamientos con el gobierno. La columna vertebral de este movimiento es la movilización de las y los ferroviarios. Los cuatro principales sindicatos de la SNCF (red ferroviaria pública), CGT, SUD, CFDT y UNSA, iniciaron el 3 de abril una serie de jornadas de huelga: dos días de huelga cada 5 días.

La raíz del conflicto está siempre en la voluntad del presidente Macron de acabar definitivamente con el servicio público ferroviario, procediendo a poner práctica la desregulación adoptada por la Unión Europea. El objetivo que se marca el gobierno es transformar el estatus de la empresa (pasar de ser una entidad pública, una empresa del Estado, a una Sociedad Anónima basada en el derecho privado); abrir a la competencia el conjunto de las líneas de tren y que la SNCF se desentienda al menos de 9000 km de las denominadas *líneas secundarias* (más del 25% de la red ferroviaria), que se consideran no rentables y de las que se tendrían que hacer cargo al 100% los gobiernos regionales.

Para justificar esta reforma reaccionaria y ultraliberal, desde hace dos meses, Macron echa mano de la importante deuda de la SNCF (cerca de 55 mil millones de euros), de la que responsabiliza a las y los trabajadores del sector y a su estatus laboral.

La movilización de estos días ha servido para desmontar esta triquiñuela: esta gran deuda no tiene nada que ver con el estatus de las y los trabajadores sino que es el resultado de las enormes inversiones impuestas por el Estado a la SNCF en los años 80 para construir las infraestructuras del tren de alta velocidad (TGV). En lugar de que estas inversiones, como ocurre en la red de carreteras, fueran a cargo del Estado, fue la SNCF quien tuvo que hacerse cargo de ellas.

Por otra parte, y en cualquiera de los casos, el gobierno se va a ver obligado a hacerse cargo de una parte importante de esta deuda. Incluso sindicatos moderados como la CFDT y UNSA se han incorporado a las movilizaciones, prueba de la determinación de la plantilla para rechazar la misma, de las graves consecuencias tanto para el personal asalariado como las y los usuarios y el rechazo de cualquier negociación por parte de un gobierno que hasta ahora estaba seguro de poder golpear sin esperar una resistencia seria. Evidentemente, para Macron se trata de un reto político: quiere lograr una victoria a la Thatcher [contra los mineros en 1984-1985] contra el sector más organizado del movimiento sindical que ha constituido el núcleo central de las principales huelgas en los dos últimos decenios.

El reto también es importante para el movimiento sindical y social porque, más allá del enfrentamiento de los asalariados y asalariadas de la SNCF en torno a su estatus laboral que les protege de la precariedad, la reforma que se plantea simboliza el modelo social que quieren poner en pie Macron y los capitalistas a quienes sirve.

Liquidar el sector público del transporte ferroviario es liquidar uno de los principales bienes comunes de las capas populares. La red ferroviaria francesa ya fue puesta en riesgo por los gobiernos precedentes que suprimieron miles de kilómetros de línea. El objetivo que persigue la reforma actual y la privatización es el mismo que el que se dio con el transporte de mercancías por ferrocarril. Bajo la presión de la competencia desde 2003 el transporte de mercancías no representa al cabo de 15 años más que el 10% del tráfico de mercancías, que ha hecho explotar el transporte por carretera.

Evidentemente, la vía que ha adoptado Macron con la supresión de miles de kilómetros de línea es transferir el transporte a los autobuses y al vehículo privado, así como un incremento de las tarifas. Todo ello en detrimento de las clases populares, de las zonas rurales y de las municipalidades periféricas de las grandes metrópolis. A lo que se añade el crecimiento automático de la contaminación atmosférica, ya que el 95% de las emisiones del gas de

efecto invernadero proviene del transporte por carretera.

Paradoja de las paradojas, como lo señaló el muy liberal Boston Consulting Group en 2015 en una comparativa europea, el sistema ferroviario francés estaba clasificado en el tercer puesto en el pódium del sistema ferroviario europeo, tras la red suiza y la sueca (las tres, redes públicas...) en base a tres criterios: intensidad de utilización, seguridad y calidad en el servicio. También entraban en la valoración la puntualidad y la relación calidad/precio. Los mismos criterios que llevan a que las y los usuarios ingleses reivindiquen ahora mismo la renacionalización del sistema ferroviario.

La gente también ha podido constatar en Francia las consecuencias del cambio de estatus de empresa pública a privada en empresas como Gas/Electricidad de Francia que a partir de 2005 fueron segregadas y parcialmente privatizadas: 30 % de aumento en el precio de la electricidad y 80% de aumento en el gas. Lo mismo ocurrió con Correos: desde 2005 sobre un total de 14 000 oficinas se han cerrado 5000, degradando enormemente un servicio público básico.

En torno al conflicto de la SNCF, lo que está en juego es la existencia, la defensa y la mejora de los servicios públicos básicos; que sean gestionados en función de las necesidades sociales de las clases populares en lugar de como unidades de rentabilidad comercial.

El reto para estas semanas que vienen continúa siendo darle vuelta a la situación social y abrir una crisis que ponga de rodillas al gobierno Macron

Desde el 22 de marzo a las movilizaciones del ferrocarril se han sumados otros sectores en lucha. El 22 de marzo y el 3 de abril se dieron las primeras convergencias: el 22 de marzo las 7 federaciones sindicales de la función pública convocaron huelga y el 3 de abril fue la primera huelga en la SNCF. Para ese mismo día, la federación de energía y de basuras de la CGT también hizo un llamamiento a la huelga en defensa de un "servicio público nacional".

Estas fechas de convergencias no han sido la preocupación mayor de las confederaciones sindicales, por lo que en estos últimos días no ha cambiado el panorama sindical. Las direcciones sindicales más moderadas, CGC -sindicato de cuadros- y la CFTC -cristiano-, están totalmente ausentes y la CFDT rechaza cualquier perspectiva de convergencia entre los distintos conflictos. Al igual que Fuerza Obrera -FO-.

A nivel nacional sólo la FSU [sindicato mayoritario en la función pública] y Solidaires se han sumado a la CGT para una nueva jornada de huelga interprofesional para el 19 de abril. Pero, en paralelo, en numerosas ciudades (como en Marsella y Rouen), en las que se han puesto en pie colectivos unitarios, se harán manifestaciones interprofesionales de apoyo a las y los ferroviarios y en defensa de los servicios público. Movilizaciones que contarán con el apoyo de las fuerzas políticas de izquierda [salvo el PS y Lutte Ouvrière].

A nivel popular el apoyo a la movilización se extiende [en la última semana en las encuestas subió 6 puntos a pesar de la enorme presión política y Brunete mediática]. Una muestra de ello es la puesta en pie por intelectuales de una caja de resistencia para las y los huelguistas a través de internet que para el 11 de abril había recaudado 700 000 euros [a la hora de publicar este artículo, ya ha superado el millón] y que será gestionada por los cuatro sindicatos del ferrocarril a través de una estructura intersindical.

Así pues, no hay duda de que asistimos a la puesta en pie de una movilización social y política; movilización que, si bien no sin dificultades, se extiende por la base.

La división sindical y la división entre sectores hacen que sea difícil hacer converger las luchas. En los días y semanas que vienen, el proceso está sembrado de fechas de movilización sindical: además del 1 de Mayo, el 15 se movilizará la "marea blanca" de la sanidad, el 22 nueva jornada de huelga convocada por los 7 sindicatos de la Función Pública, el 14 de junio movilización intersindical de pensionistas.

Junto a este rosario de convocatorias, también asistimos a fenómenos que es necesario tener en cuenta.

La huelga en Air-France que acumula ya varias jornadas sucesivas desde finales de febrero, en paralelo a la de la SNCF. Se trata de una huelga emblemática en defensa de incrementos salariales del 6%. Como en muchas grandes empresas, la dirección busca reducir la masa salarial mediante la supresión de empleos y la congelación salarial: ningún incremento en los últimos 6 años, cuando la inflación acumulada es del 6%. De 2010 a 2016 se perdieron 10 000. La masa salarial se vio reducida en un 11,5%: 600 millones. Durante este mismo período, la actividad aérea se incrementó en un 8% y la remuneración de los 13 dirigentes del Grupo se incrementó en un 29% (507692 euros de media).

Reivindicaciones salariales como esta están presentes en muchas otras huelgas con menos eco mediático. Para evitar que se consolide un clima de huelgas en el transporte, el gobierno exigió a la dirección de Air France que negociara. Pero por el momento, no ha presentado ninguna propuesta seria sobre la mesa.

El fenómeno más importante, sin embargo, es la generalización de un movimiento huelguístico y de bloqueo en las universidades. Esta semana del 8 al 15 de abril, 30 universidades (casi 1 sobre 2) han sido ocupadas o bloqueadas. El elemento que ha desencadenado esta movilización es la cuestión de la selección para el acceso a la universidad recogido en el proyecto ORE (Orientation Réussite des Étudiants). En este sector también, frente a la falta de medios y ante el acceso a la universidad, la opción ha sido reducir enormemente el acceso: en 2016, 87 000 estudiantes (el 25% de quienes se presentaron) no pudieron acceder a la universidad por falta de plazas. Con el proyecto actual se individualiza la selección y quienes serán afectados de entrada serán quienes llegan de zonas populares, que sobre todo serán excluidos de carreras de larga duración. El movimiento se viene desarrollando desde hace algunas semanas y se ha visto reforzado por el manifiesto de 400 profesores de universidad contra esta reforma clasista.

Ahí también, para evitar que la movilización social se extienda a la juventud escolarizada, la primera agresión vino de la mano de grupos de extrema derecha que intentaron reventar varias ocupaciones. Sin éxito.

Ahora bien, el Ministro del Interior (el antiguo socialista Gérard Collomb), con el pretexto de las violencias producidas por estos reventa huelgas, lanzó los CRS [anti-represivos] contra las ocupaciones, tratando de evitar la extensión de la lucha con intervenciones muy violentas, con numerosas detenciones y acusaciones de violencia contra los agentes... En muchas ciudades, se ha dado la convergencia entre estudiantes, ferroviarios y otros sectores en lucha.

Por último, el último punto de cristalización es el de Nôtre Dame des Landes. Después de haberse quitado de encima ese proyecto inútil de construir un nuevo aeropuerto que generó una amplia movilización en contra, el gobierno no quiere dar una imagen de ceder demasiado a los zadistas [ZAD: zonas a proteger]. Ahí también, mientras que la prefectura debatía con los zadistas sobre el futuro de las ocupaciones y explotaciones [agrícolas, puesta en marcha a lo largo de estos años], Gérard Collomb ha querido dar un golpe de mano [policial] en pleno movimiento social: esta última semana (del 8 al 13 de abril) 2500 gendarmes atacaron de forma ultraviolenta a las y los ocupantes del ZAD. El objetivo era *restablecer el orden*, mostrar la cara represiva del gobierno, al igual que en las facultades.

Incluso si el gobierno quiso evitar la violencia no provocando ninguna muerte de zadistas (como ocurrió con Rémy

Fraisse cuando se oponían a la construcción de una macropressa en Sivens en 2014), la extrema violencia utilizada produjo muchos heridos y heridas, lo que en lugar de aislar a los sectores más combativos de zadistas, han unificado y ampliado el movimiento, sobre todo tras la destrucción de la *Bergerie de cent noms* [nombre de una granja colectiva], que venía funcionando desde hace cinco años.

A fin de cuentas, Macron quiere ganar a la derecha mientras pierde popularidad de forma alarmante a la izquierda, entre el electorado que lo veía como una simple prolongación del social liberalismo de Hollande y que le votó para frenar a Marie Le Pen. Signo de los tiempos, lo que queda del PS ahora se opone a Macron, desautorizando sus principales decisiones políticas. Del mismo modo, el expresidente Hollande trata de labrarse una nueva imagen distanciándose de su antiguo protegido.

Macron trata de rehabilitarse claramente como un presidente de la derecha, buscando recuperar popularidad en las zonas rurales y conservadoras. Esta semana se ha dedicado a adular al episcopado católico manifestando que quería reparar la maltrecha relación entre la Iglesia y el Estado. Y en la misma línea, acaba de anunciar la reducción de 400 a 200 euros para el permiso de caza, así como la extensión del período de caza.

En los días que vienen el reto continúa siendo el mismo. Hacer que se desarrollen las luchas, que el clima política bascule a favor de las y los ferroviarios y de quienes están en huelga. En ello están empeñados todos los días decenas de miles de militantes. Nada está ganado de antemano, pero tampoco está perdido, y esta convergencia se hará fundamentalmente por la base. Por la determinación militante, construyendo puentes entre los sectores en huelga y quienes les apoyan, entre estudiantes, ferroviarios, trabajadores y trabajadoras de Correos, de los hospitales... Incluso la magistratura se moviliza en estos momentos contra Macron.

Todas las iniciativas son bienvenidas para desarrollar el movimiento. De ese modo, tras la propuesta unitaria lanzada por Olivier Besancenot y el llamamiento unitario que salió de ella (desde B. Hamon al NPA), François Ruffin [que en 2016 lanzó el llamamiento para la *Nuit debout*], diputado de France Insoumise, hizo un llamamiento para una manifestación nacional el 5 de mayo para "festejar" el primer aniversario de la presidencia de Macron.

En todo caso, es urgente que emerja un polo político anticapitalista que ponga en primer plano no solo la centralización de las luchas y avanzar hacia la necesaria huelga general, sino también un proyecto de sociedad que se oponga a Macron y su mundo. Un proyecto basado en la solidaridad, el reparto de la riqueza, de bienes comunes y públicos, concebidos y administrados en base al interés de las clases populares.

14/04/2018

Traducción: **viento** sur