

## Jubilacions: el privilegi dels uns i els dels altres sota la llum de l'escolàstica

El ministre d'Interior francès, Nicolas Sarkozy, anuncia que vol suprimir els "règims especials", unes condicions que converteixen les pensions d'alguns funcionaris de l'estat francès en privilegis.

El anomenat "estat del benestar" pot resumir-se en la protecció que rep la persona durant la seva vida activa -contractes de treball sòlids, atenció mèdica garantida, subsidis d'atur, continuïtat familiar assegurada gràcies a l'ensenyament públic, etc.- i un cop deixa de treballar -pensions de jubilació, etc.-. La crisi d'aquest model és internacional, però agafa formes diferents en cada lloc, encara que la lògica és sempre la mateixa: reduir les prestacions, en qualitat i temps, i impulsar-ne la privatització. A França el problema més urgent de resoldre és el de les pensions. Per una raó molt senzilla: contribueix de manera molt important i creixent al dèficit públic. Fins ara les dues reformes recents importants que han intentat posar fre a aquest dèficit només han modificat els drets dels assalariats del sector privat: amb Édouard Balladur es va passar de 37,5 anys treballats per tenir dret a una pensió completa a 40 anys; amb Jean-Pierre Raffarin, però a partir del 2012, caldrà haver-ne treballat 42. A més, l'un i l'altre han modificat la base de càlcul de la pensió, que ja no es fa a partir del salari del darrer o darrers anys treballats sinó d'un període més llarg, de 25

anys. El sector públic, emparat en la força sindical que dóna el fet de pertànyer a grans empreses -de ferrocarrils, electricitat, gas, correus, etc.- no es van atrevir a tocar-lo. Alain Juppé, primer ministre entre 1995 i 1997, va intentar reformar els anomenats "règims especials" i no sols li va costar el càrrec sinó que va fer perdre a la dreta les legislatives del 1997.

Ara Nicolas Sarkozy anuncia que està disposat a emprendre la reforma d'aquests "règims especials". Ho diu per tres raons: perquè sap que costen a l'estat 5.000 milions d'euros suplementaris pel cap baix; perquè sap que la reforma és popular (un 59% dels francesos l'aprova i només un 32% diu que hi està en contra), i sobretot, perquè traient el tema posa en dificultats el primer ministre Villepin i el president Chirac, que volien arribar a final de la legislatura sense pronunciar-se sobre la qüestió.

Els "règims especials" no afecten tots els funcionaris. La gran majoria de l'administració ja ha hagut d'adaptar-se a les transformacions exigides per Balladur i Raffarin, tot i que la primera, segons els sindicats, significa que les pensions perden un 30% del seu valor. Els "règims especials" afecten la SNCF (ferrocarrils), EDF i GDF (electricitat i gas), RATP (metro i autobusos de París), la Poste (correus), i una sèrie d'institucions amb un nombre més petit de treballadors -si la SNCF en té 178.000, i 320.000 jubilats, o entre el gas i l'electricitat sumen 145.000 actius i més de 400.000 pensionistes, l'òpera de París, la Comédie Française, el Banc de França o la Cambra de Comerç representen un percentatge petit del total-. En conjunt, pot dir-se que els "règims especials" afecten 500.000 actius i un milió de jubilats. Doncs bé, aquest milió i mig de persones representen el 10% dels dèficits públics, és a dir, que menys del 2,5% dels ciutadans fan un forat del 10%.

Alguns dels privilegis dels "règims especials" són d'una altra època. Per exemple, conduir un tren, un TGV o un tren exprés permet jubilar-se als cinquanta anys en lloc de fer-ho als seixanta si es té un mínim de 25 anys d'antiguitat a l'empresa. És una clàusula que correspon a l'època en què el maquinista anava al costat del fogoner i havia d'anar tirant carbó a la caldera! Les mares de tres fills de l'EDF o GDF poden jubilar-se després de 15 anys d'activitat. A la Poste estava permès jubilar-se als cinquanta-cinc si en tenies 15 de fidelitat repartint o classificant cartes. A més, hi ha avantatges en espècies: els antics de la casa només paguen el 10% de la factura de gas o electricitat, els treballadors d'Air France de l'època daurada de l'aviació pública tenen bitllets d'avió gratuïts, etc.

Els "règims especials" calculen les seves pensions tenint en compte els darrers sis mesos de salari, un enorme avantatge respecte a la resta de treballadors, que veuen establerta la seva pensió depenent del jornal que han cobrat els darrers 25 anys.

**Retallar cap avall, uniformar cap amunt.** Demanar als treballadors privilegiats que es facin l'*harakiri* en nom de la solidaritat no és fàcil. D'entrada, perquè ells poden reclamar que en lloc d'uniformar per baix el que caldria és uniformar per dalt, és a dir, fer extensibles a la majoria els avantatges de què ells gaudeixen. El nivell d'atur i els efectes perversos de la mundialització fan impossible aquest somni. Però els "règims especials" tenen encara una altra arma per guanyar-se la solidaritat de la resta de treballadors: l'escàndol dels sous i de les jubilacions dels dirigents d'empresa. El cas més recent, el d'Antoine Zacharias, president i director general de Vinci (societat gestora d'autopistes i especialitzada en obres públiques) -i és només el darrer d'una



**El primer ministre Villepin observa Sarkozy en una sessió de control al Govern francès en l'Assemblea nacional. Abordant la supressió dels "règims especials", Sarkozy incomoda Villepin i el president Chirac, que volien evitar aquesta qüestió.**

llarguíssima llista— ha posat en evidència el problema. L'home se n'ha anat a ca seva amb més de 170 milions d'euros per veure venir la vellesa. La xifra és monstruosa, però el pitjor és que ell la trobava petita i, encara el més greu, que ningú no pot demostrar que els relatius bons resultats econòmics obtinguts per Vinci es deguin sobretot a l'hàbil gestió del seu líder, molt probablement intercanviable i, sens dubte, igualment ben remunerat si la xifra de beneficis no hagués estat bona. Vénen ganes de treure l'argumentació dels mestres de l'escolàstica, de Sant To-

màs, que comprenia fins i tot que un cavall pogués ser més car que un esclau perquè "el valor de les coses no va aparellat a la jerarquia de la seva naturalesa", o a Duns Scoto, qui considerava que un preu —o un salari— era just quan "l'intercanvi és útil a la comunitat i [quan] el que la persona rep a canvi recompensa la seva diligència, l'esforç i el risc viscut".

Doncs bé, podem acceptar que Zacharias valgui més que els seus treballadors, tot i que podríem parlar-ne molt, però del que no hi ha cap dubte és que dirigint Vinci pot ser que hagi

demonstrat una gran diligència, però l'esforç no ha estat titànic —treballar deu o dotze hores diàries no mereix l'adjectiu, sobretot si una part del treball es fa al voltant d'una taula ben servida o jugant a golf— i encara menys ha posat en perill la seva vida o el seu físic. Els maquinistes de locomotora eren remunerats extraordinàriament —com els miners— per la *penibilité* del treball, la duresa en aquell moment i les conseqüències a la llarga.

Ara potser podem riure de la suposada *penibilité* de la feina de qui porta un TGV, però, si és el cas, no correm el perill que se'ns desencaxin les barres quan parlem de gent com en Zacharias? Vénen ganes de trobar totes les encíclics sobre la funció social de l'empresa...

*Octavi Martí  
París*

Una clàusula de quan els maquinistes anaven al costat del fogoner, tirant carbó a la caldera, permet als conductors d'un TGV, per exemple, jubilar-se als cinquanta