

Concessions i confessions

Epitafi. PER MOSSÀˆN GUDIOL

Mai prou ben ponderades germanes i germans, segons les dades oficials ?que Déu sap que amaguen certa enginyeria estadística i secrets inconfessables? apunten que l'atur es redueix i evolucionem cap a cert repunt econòmic, que ja seria hora. Ara bé, una altra cosa són les condicions laborals dels que tenen un lloc de treball remunerat a preu de saldo. Amb un salari indigne, per Déu! L'estratègia sembla senzilla, laminar les feines fins a convertir-les en píndoles de treball precari que permeten anar fent la viu viu a un nombre interminable d'empleats que, de passada, escurcen, en part, la llista d'aturats. Repartir la misèria, a fe de Déu. Vivim enganyats i entitats com Càritas o Creu Roja són testimonis de la veritat oculta dels discursos polítics sobre la sortida de la crisi. La solució ?i que l'Altíssim sàpiga redimir-me? és putejar sempre el treballador, el de la classe més baixa, el que disposa de menys recursos per tirar endavant. I si és jove, inexpert o poc format, encara més. Encara que, com en el cas dels xofers de l'antiga concessionària de la línia d'autobús entre Manresa i Barcelona, la feina és prou qualificada per treure-se'ls de sobre, vull suposar que per substituir-los per altres amb les mateixes condicions laborals. I és que no m'estranyaria que la nova empresa que explotarà el servei, aposti per pagar menys els conductors.

A fe de Déu que la línia de bus exprés a Barcelona també és un bon exemple de, d'una banda, la necessitat de millorar el transport públic cap a la capital catalana i, segon, de com espremer tant com sigui possible l'explotació del servei per fer-lo viable com a alternativa a la calamitat de Renfe i la mortalitat de la C-55. Sospito que a la Unió Temporal d'Empreses que explotava la línia no acabava de fer rendible el servei. A part de l'últim episodi de conflicte amb els conductors, ja s'havia denunciat que molts usuaris, en hores punta, anaven drets durant el trajecte. Un altre despropòsit. Ja estem d'acord que el transport públic no pot ser tan deficitari i, per això, s'externalitza per no haver d'afrontar les inconveniències del sector. Però falla alguna cosa des del moment en què, en un canvi de concessionària, no es respecta ni el lloc de feina dels conductors habituats a fer el servei. L'administració no és capaç ni de regular certs principis que, al marge de criteris economiscistes, millorin la qualitat del servei. La concessionària té la paella pel mànec i les exigibilitats són escasses. Per la mort de Déu, tant costa planificar bé les coses? I, sobretot, quantificar-les per saber fins a quin punt es poden collar les empreses que exploten les concessions. Tot es precaritza. És trist, molt trist. Però, mai, mai, cal perdre la fe.