



MOLTES DE LES EMPRESSES SÓN CLANDESTINES

Missatgers: entre la màfia i la tirania

Només esperen una telefonada per a eixir volant per tota la ciutat o saltar per tota la geografia. Són els missatgers, treballadors de les galàxies urbanes. I diuen viure sota una tirania.

Ismael López

Barcelona, 22 d'octubre de 1985. Esteban Viver Baeza, 22 anys, cau a terra ferit mortalment després d'un greu accident de trànsit. El jove és missatger i només fa quinze dies que ha canviat a una altra empresa del sector: VS Courier. Després d'un coma profund, irreparable, el 7 de gener mor. L'enterrament, des de la casa familiar al cementiri de Montjuïc, es converteix en un acte profundament dolorós. I en una reivindicació: més de 300 *couriers* o missatgers acompanyen el taüt amb un adéu

emotiu i rabiós. Amb una acusació duríssima —«explotació»— per a les empreses... I amb un propòsit ferm: «aconseguir, malgrat qui siga, condicions laborals dignes».

Perquè, segurament, Esteban Viver Baeza no hauria mort si no hagués necessitat la velocitat i la pressa per guanyar-se el sou. «Sí, perquè ens estem jugant la vida cada dia. Perquè treballem a preu fet i, per tant, hem de fer el màxim nombre de serveis per a traure un salari mínim». És la Coordinadora Sindical de Missatgers qui parla així. «Comprendràs —afegeixen— que els riscos de sofrir un accident són immensos. I fes-te



JORDI VICENT

Dalt, manifestació motoritzada de missatgers durant la vaga general del 20 de juny del 85. Baix, motoristes que van i vénen.

càrrec que, treballant una mitjana de deu hores diàries, podem traure, en el millor dels casos, unes 40.000 pessetes».

Pose vosté una missatgeria

L'augment de les empreses de missatgeria és constant. Un nou servei que ha suposat per a Correus una duríssima competència, ja que aquelles realitzen les mateixes ofertes, però amb tarifes notablement inferiors. Una àvida competència que ha arribat a suposar per a l'organisme estatal de Comunicacions dèficits superiors a la dotzena de milers de milions.

L'absència d'una legislació oficial adequada, específica (i, sobretot, rigorosa) per a aquesta mena de negocis, ha permès l'extensió d'una rapidíssima malla per tot el territori dels Països Catalans i nombrosos punts de l'estat. Un creixement que, com el rent, ha pujat amb el calor de la falta de col·locacions. Només Barcelona ronda ja les noranta empreses d'aquest tipus, amb vora dos milers de xicots-vespa. I sobre unes vint-i-cinc semblen ja instal·lades a València, que poden sumar un conjunt d'uns 200 *couriers*. De totes aquestes, es diu que només unes vint figuren declarades oficialment i que les restants exerceixen clandestinament o, dit amb un eufemisme, com a «empreses submergides».

Però en la Coordinadora no pensen igual. Ho han estat estudiant i vigilant i inverteixen les dades: «mira, a València hi ha entre vint i vint-i-cinc empreses... però quasi totes són clandestines. ¡Comprova-ho tu mateix!». I els seus comptes no semblen donar un saldo roig, negatiu. Ni tan sols una alarma per una possible tendència al dèficit. «La facilitat per a muntar una empresa és tremenda. Tenen totes les possibilitats del món, ja que no passen cap control oficial».

De fa uns anys, doncs, no solament ha augmentat el nombre de missatgeries, sinó també el de joves amb càrregues familiars que, sense altra possibilitat immediata, han hagut d'op-
tar per aquesta «eixida» provisional. Ells, no obstant això, i sense dubtar-ho a penes, donen una resposta homògena i unànime: «ens exploten».

I és que, per a començar, la mera i única relació que aquests xicots centaures —meitat home i meitat moto— tenen amb les seues empreses de missatgeria és la d'un simple i inútil contracte mercantil —no laboral—, «segons el qual estem obligats a reconèixer-nos com a treballadors

«I nombroses empreses en les quals inclús ens fan firmar d'entrada un finiquit, amb el qual podem ser acomiadats en qualsevol moment»... Liquidacions sense que hi haja pel mig cap paper legal, etc. I bé, ara ens volen fer pagar l'IVA, però per a això haurem de veure'ns sotmesos a liqui-

dar a Hisenda». Perquè el punt més curiós, greu i desorbitat de tota la qüestió que suporten aquests treballadors és que «hem de donar-nos d'alta com a autònoms i cotitzar nosaltres a la Seguretat Social». És una cosa «recomanada» per les associacions empresarials de missatgeries —l'AVEM valenciana i l'AEM estatal—, «que pretenen que, a més que ho posem nosaltres tot, ens fem càrrec també de les despeses d'aquesta SS. I és completament absurd, perquè som treballadors per compte d'altri. I pensa que aquesta cotització d'autònom costa unes 15.000 pessetes, la meitat del que guanyem».

Missatgers guanyen, missatgeries perden

Però ¿què guanya un missatger? Que ho diguen ells: «Cobrem per cada viatge la meitat del que ells cobren al client i unes vuitanta pessetes per cada adreça. Ara, que si l'empresa ha arribat a un acord amb un client per fer-li un

descompte, nosaltres també hem de descomptar-nos aquesta 'gentilesa'».

La lluita que emprengueren fa ja més de dos anys i a Barcelona des d'aquesta Coordinadora no ha deixat de tenir recompenses importants. Recompenses en forma de reconeixement sindical i sobretot de sentències favorables per part dels organismes de justícia. Donant sempre la raó als *couriers*. Així, Barcelona s'ha convertit en una capital pionera en l'organització-legalització d'aquest sector de serveis important i novíssim: sentència de la magistratura de treball obligant a la readmissió de sis acomiadats (i obrint un precedent de reconeixement d'una relació laboral)... Quatre processos judicials,



JORDI VICENT

Navarro Reverter, 2, a València. En algun pis hi ha V.S. Courier.

autònoms i hem d'estar en l'obligació de cotitzar a la SS». Però, a més, per a aquests contractes de paper mullat, se'ls sol deixar ben clar això: que la gasolina corre pel compte d'ells —«posem al mes unes quinze mil pessetes en gasolina, que hem de descomptar dels guanyats». Que el manteniment mecànic de la moto, qualsevol desperfecte —«unes tres mil o quatre mil pessetes mensuals»— ha d'eixir de la seua butxaca. Que han de comprar-se la granota que els fa d'uniforme —«et sol costar unes vuit mil pessetes, encara que, quan te'n vas, te les tornen». Que l'assegurança d'una entitat privada per al cas d'invalidesa o accident ha de ser coberta per ells. Que...

tots guanyats pels treballadors... I, fonamentalment, aquesta important resolució: la negativa de la secció autònoma de la Seguretat Social de Barcelona a acceptar cap sol·licitud de missatger com a treballador per compte propi, «perquè s'entén que aquests treballadors corren a càrrec d'una explotació empresarial».

«Si, pel que estem veient, tot apunta que jurídicament la situació es resoldrà —diuen al despatx d'advocats de la CNT, que fins ara ha prestat un suport permanent a les seues sol·licituds laborals—, ara tot se centra a aconseguir una cosa que fa un segle podia semblar estranya, però que en aquesta mena d'empreses encara no existeix: un simple conveni laboral». I, per la seua part, «A», un xicot àgil i despert, treballador d'Halcón, apunta: «i segurament ho aconseguirem. Però és fonamental que estiguem units i que la gent prenga consciència de com s'aprofiten en aquests temps de nosaltres. I, mira, fruit d'aquest esforç col·lectiu és que hi haja empreses a Barcelona que estan pagant la Seguretat Social i un sou fix, com Seur i Sutransa, i el mateix fet que, per fi, la Inspecció de Treball estiga alçant actes contra empreses per falta de cotització a la SS. Un fenomen —precisa— que també es produirà ací prompte, sens dubte».

Parla «VS»

La resposta de Manuel Mínguez, director general de VS Courier —«Tinga'ns a mà, som segurs i eficaços i li estalviem diners»—, després de la mort d'Esteban Viver, fou una eixida covarda: anar-se'n a Madrid els dies de l'enterrament. «Tenia molta por...»

VS no està donada d'alta a la SS com a missatgeria —«si ho està d'alguna manera, serà com a empresa de calefactores», ens diuen—. I no intente buscar-la a les pàgines grogues (on, d'altra banda, a penes ixen unes poques de les vin-i-cinc de què parlem), o a la guia telefònica de València (on aquesta 'tot terreny' es camufla anunciant-se com a 'SV, trans, esp.'), ni tampoc entre les plaques de la porta de la finca de Navarro Reverter, 2 —la delegació a València—, on tampoc no figuren anunciats.

«Tot va ser perquè el xicot es va saltar un semàfor —diu una responsable d'aquesta sucursal-coet—. La culpa va ser d'ell, ja que nosaltres no els obliguem que vagen corrent... ¿El motiu pel qual no se'ls paga la SS...? ¡Home!, perquè pensem que la gent



JORDI VICENT

Missatgers: massa publicitat i poc sou.

no és fixa i que, per tant, d'un dia a l'altre acabarà anant-se'n...» ¿i se n'aniria si la tingués? No hi ha resposta.

«I això de posar nosaltres les motos... Si fos així, no se'n preocuparien, mentre que si són d'ells...» En qualsevol cas, «VS és la primera empresa que s'instal·là ací a València» —diu aquesta delegada—. I afegeix: «la veritat és que la Coordinadora està fent-nos molt de mal. No es pot demanar tantes coses de colp».

I, ¡quina casualitat!, el dia que arribarem a VS tots els missatgers, tots els xicots-pegasus, totes aquestes motos humanitzades, estaven en vaga: «fins que ens paguen el mes, escolta».

I és que n'hi ha prou veient la propaganda per a possibles clients de VS Courier per observar una completa declaració de principis. I una invitació a l'absolutisme laboral. A la «mà d'obra barata», que en dirien els clàssics: «Tinga'ns a mà... perquè li evitem el personal propi i fix per a realitzar els encàrrecs estalviant-li sous, assegurances socials, vacances i absentismes... perquè s'estalvia tenir vehicles propis i el cost de mantenir-los i renovar-los... perquè li continuem fent el servei quan els seus empleats han acabat la jornada laboral... perquè li oferim la seguretat de disposar de les persones que necessite en el moment en què vostè les necessite...»

«Els porten una mena d'arrenda-

ment del servei —diuen novament els de la Coordinadora—, però nosaltres carreguem amb tota la infraestructura». Una Coordinadora que segueix endavant reclamant: «un sou de 60.000 pessetes al mes, més incentius per despeses de la moto, Seguretat Social a càrrec de l'empresa, vacances pagades, quaranta hores setmanals de treball, dissabtes lliures... i dues pagues, la d'estiu i la d'hivern. El mínim que necessita qualsevol treballador... Bé, i a més hauríem de tenir un parc automobilístic, un taller de reparacions, una biblioteca per a quan no hi ha faena...»

És la situació d'un «sector de l'economia submergida, sens dubte mafiós i oportunista» —afirma Jesús Pons, responsable de Transports de Comissions Obreres. El qual precisa: «un sector en el qual no hi ha empresaris com a tal i on aquests, a més, busquen un rendiment extraordinari a canvi d'unes condicions laborals infrahumanes. Cal centralitzar tota la contestació enfront d'aquests 'empresaris'».

La dura situació d'una pila de xicots que, amb el vertigen damunt, patinen per la ciutat com un estel aeri. I la d'unes empreses sobre les quals ni la mateixa CEPYME diu saber res: «no, no podem opinar sobre elles, ja que CEPYME no té regulades aquestes empreses, però, sobretot, perquè no en tenim cap afiliada a nosaltres». Però, haver-n'hi, és clar que n'hi ha. □