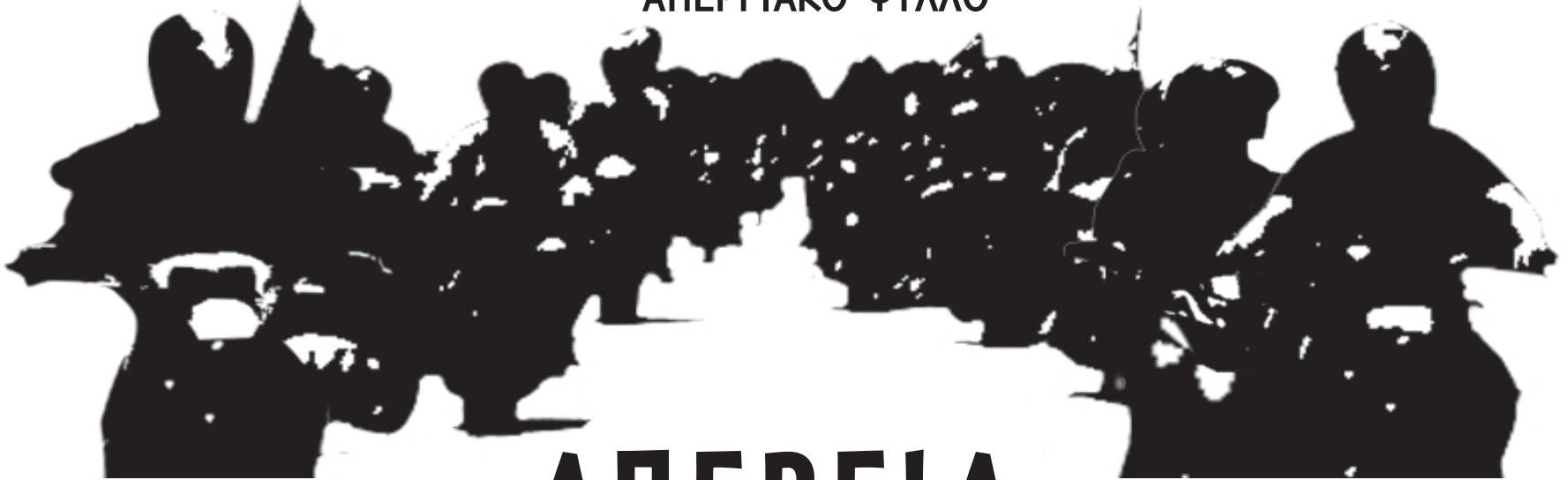


ΑΠΕΡΓΙΑΚΟ ΦΥΛΛΟ



ΑΠΕΡΓΙΑ

ΠΕΜΠΤΗ 8 ΟΚΤΩΒΡΗ 2020

ΚΟΥΡΙΕΡ - ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ

ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΩΝ

Κλείνουμε ένα ένα τα καταστήματα, νεκρώνουμε μία μία τις πιάτσες.
Κατεβαίνουμε ΟΛΟΙ ΜΑΖΙ, περιφρουρούμε την απεργία, συμμετέχουμε στην απεργιακή μοτοπορεία.

ΓΙΝΕ ΚΙ ΕΣΥ ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΣΤΑΓΟΝΑ ΣΤΟ ΠΟΤΑΜΙ ΤΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑΚΗΣ ΜΟΤΟΠΟΡΕΙΑΣ

Περιεχόμενα

- 🛵 Τι προβλέπει ο νόμος 4611/2019 & τα πρόστιμα των εργοδοτών που δεν τον τηρούν: σελ 2
- 🛵 Εργατικά ατυχήματα: σελ 3,4
- 🛵 Ενιαία ειδικότητα - ένσημα βαρέα & ανθυγιεινά: σελ 5,6
- 🛵 Η εργατική τάξη στα χρόνια της χολέρας σελ 6,7
- 🛵 Εργασία σε εταιρείες πλατφόρμες: σελ 8
- 🛵 Η 8^η Οκτώβρη είναι μέρα απεργιακή δεν έχει διανομή: σελ 9
- 🛵 Προς τους νεαρούς συνάδελφους και συναδέλφισσες: σελ 10
- 🛵 Κάλεσμα στους συνάδελφους από τον «χώρο» του βιβλίου: σελ 11
- 🛵 Απόλυση στην speedex Χαλανδρίου: σελ 11
- 🛵 Γιατι απεργούμε: σελ 12

ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕ

🛵 ΕΝΣΗΜΑ ΒΑΡΕΑ & ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ

🛵 ΕΝΙΑΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ

🛵 ΚΑΘΟΛΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ

v.4611

- ▶ Μέσα Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π.)
- ▶ Εταιρικό δίκυκλο ή επίδομα χρήσης και συντήρησης
- ▶ τουλάχιστον 15% επί του βασικού μισθού
- ▶ Έξοδα κίνησης (βενζίνες) χωριστά

🛵 ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΤΗΝ ΑΠΟΡΡΥΘΜΙΣΗ

ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

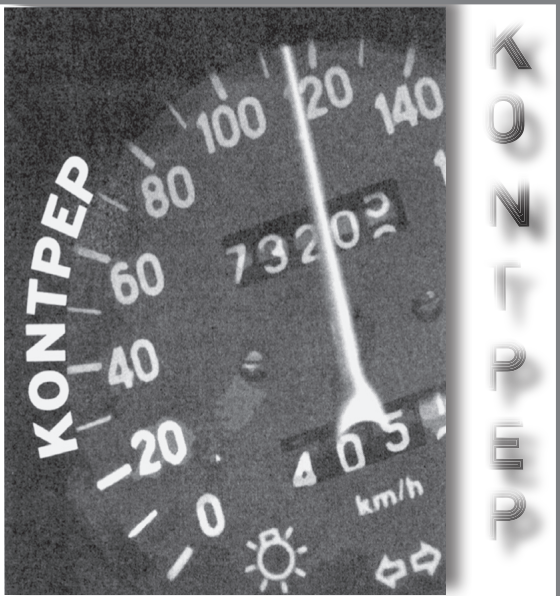
5νθημερο 8ωρο, με συμβάσεις αορίστου χρόνου



ΑΠΕΡΓΙΑΚΗ

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ 11:00 Π. ΑΡΕΩΣ

ΜΟΤΟΠΟΡΕΙΑ



ΝΑ ΖΕΙ ΚΑΝΕΙΣ Η ΝΑ ΜΗ ΖΕΙ; - Ο WILLIAM SHAKESPEARE ΒΕΤΕΙ ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ ΣΤΑ ΧΕΙΛΗ ΤΟΥ ΑΝΑΠΟΦΑΣΙΣΤΟΥ ΗΡΩΑ ΤΟΥ - ΝΑ ΖΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΓΙΑ ΝΑ ΔΟΥΛΕΥΕΙ Η ΝΑ ΔΟΥΛΕΥΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΖΕΙ; * Η ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΤΑΞΗ ΒΕΤΕΙ ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ ΜΕ ΑΠΟΦΑΣΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ * ΟΠΟΤΕ ΑΔΕΡΦΙΑ ΜΟΥ, ΑΣΤΕΡΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΤΟΥ, ΣΑΣ ΧΑΙΡΕΤΩ ΜΕ ΕΝΑ ΠΛΑΤΥ ΧΑΜΟΓΕΛΟ ΚΑΙ ΣΑΣ ΚΑΛΩ ΣΤΗΝ ΟΚΤΩΒΡΙΑΝΗ ΑΠΕΡΓΙΑΚΗ ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ * ΞΕΡΩ ΠΩΣ Ο ΚΑΒΕΝΑΣ ΚΑΙ Η ΚΑΒΕΜΙΑ ΑΠΟ ΕΜΑΣ ΚΟΥΒΑΛΑΕΙ ΤΟ ΔΙΚΟ ΤΟΥ ΣΤΑΥΡΟ * ΠΩΣ ΚΑΝΕΙ ΜΙΑ ΚΑΙ ΔΥΟ ΔΟΥΛΕΙΕΣ ΓΙΑ ΝΑ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΕΙ ΤΑ ΠΡΟΣ ΤΟ ΖΗΝ * ΓΙΑ ΤΑ ΧΑΜΗΛΑ ΜΕΡΟΚΑΜΑΤΑ * ΓΙΑ ΤΑ ΙΔΙΟΤΥΠΑ ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΑ ΜΝΗΜΟΝΙΑ * ΓΙΑ ΤΗ ΦΕΟΥΔΑΛΙΚΗ ΛΟΓΙΚΗ ΤΟΥ ΚΑΒΕ ΚΥΡ ΜΗΤΣΟΥ ΣΟΥΒΛΑΤΖΗ * ΚΑΙ ΤΟΥ ΚΑΒΕ ΚΥΡ ΚΩΤΣΟΥ, ΝΤΕΜΕΚ ΚΕΜΠΑΜΠΤΖΗ * ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΟΥΣ ΚΑΙ ΤΟΥΣ ΡΟΥΦΙΑΝΟΥΣ * ΟΜΩΣ ΞΕΡΩ ΚΑΙ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΕΜΑΣ ΠΟΥ ΣΗΚΩΝΟΥΜΕ ΚΕΦΑΛΙ ΣΤΗΝ ΑΥΘΑΙΡΕΣΙΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΣΥΔΟΣΙΑ ΤΩΝ ΑΦΕΝΤΙΚΑΝΩΝ * ΠΟΥ ΔΕΝ ΓΟΥΣΤΑΡΟΥΜΕ ΤΗΝ ΧΥΔΑΙΟΤΗΤΑ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΛΑΖΟΝΕΙΑ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΟΛΙΓΟΥΡΗΔΩΝ ΤΟΥ ΞΕΡΟΚΟΜΜΑΤΟΥ * ΠΟΥ ΒΕΛΟΥΝ ΝΑ ΚΑΝΟΥΝ ΚΗΔΕΙΑ ΜΕ ΞΕΝΑ ΚΟΛΛΥΒΑ * ΚΑΙ ΦΡΑΓΚΑ ΜΕ ΚΛΕΜΜΕΝΟ ΙΔΡΩΤΑ * ΞΕΡΩ ΓΙΑ ΟΛΟΥΣ ΕΜΑΣ, ΓΙΑ ΤΑ ΑΔΕΡΦΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΑΔΕΡΦΕΣ ΜΟΥ, ΠΟΥ ΔΕΚΑΤΡΙΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΩΡΑ ΑΛΛΑΖΟΥΜΕ ΤΗ ΠΙΑΤΣΑ * ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΠΕΡΗΦΑΝΙΑ ΠΟΥ ΞΕΣΠΑΕΙ ΣΑΝ ΠΥΡΚΑΓΙΑ ΟΛΟ ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ ΜΑΓΑΖΙΑ ΟΛΟ ΚΑΙ ΣΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ * ΓΙΑΤΙ ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ ΜΟΝΟΙ ΜΑΣ * ΣΕ ΚΑΒΕ ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΓΩΝΑ, ΣΕ ΟΠΟΙΟΔΗΠΟΤΕ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ Η ΚΛΑΔΟ, ΧΤΥΠΑΕΙ Η ΚΑΡΔΙΑ ΤΟΥ ΣΩΜΑΤΕΙΟΥ * ΓΙΑΤΙ ΕΙΜΑΣΤΕ ΕΝΑ ΜΕ ΚΑΒΕ ΑΓΩΝΙΖΟΜΕΝΟ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟ ΚΑΙ ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΣΣΑ * ΓΙΑΤΙ ΟΤΑΝ ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ Ο ΚΑΒΕΝΑΣ ΜΟΝΟΣ ΤΟΥ, ΕΙΜΑΣΤΕ Η ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΤΑΞΗ * Η ΤΑΞΗ ΠΟΥ ΠΑΡΑΓΕΙ ΤΟΝ ΠΛΟΥΤΟ ΚΙ ΑΛΛΑΖΕΙ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ * Η ΜΗΤΡΑ ΠΟΥ ΓΕΝΝΗΣΕ ΤΟ ΧΤΕΣ, ΠΟΥ ΓΕΝΝΑΕΙ ΤΟ ΣΗΜΕΡΑ ΚΑΙ ΘΑ ΓΕΝΝΗΣΕΙ ΤΟ ΑΥΡΙΟ * ΕΙΜΑΣΤΕ ΕΜΕΙΣ ΠΟΥ ΔΙΑΜΟΡΦΩΝΟΥΜΕ ΤΟ ΟΛΟΝ * ΠΟΥ ΤΟΥ ΔΙΝΟΥΜΕ ΣΚΕΨΗ * ΟΡΑΜΑ * ΣΑΡΚΑ ΚΑΙ ΟΣΤΑ * ΣΤΙΣ Β ΤΟΥ ΟΚΤΩΒΗ ΤΟΥ 2020 ΒΕΛΟΥΜΕ ΝΑ ΤΑΞΙΔΕΨΕΙ Η ΣΚΕΨΗ ΜΑΣ * ΝΑ ΑΝΤΗΧΗΣΕΙ Ο ΠΑΛΜΟΣ ΤΗΣ ΚΑΡΔΙΑΣ ΜΑΣ ΣΕ ΟΛΟΚΛΗΡΗ ΤΗΝ ΠΟΛΗ * ΣΕ ΟΛΟΚΛΗΡΗ ΤΗ ΧΩΡΑ * ΣΕ ΟΛΟΚΛΗΡΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ * ΓΙΑΤΙ ΑΞΙΖΕΙ ΚΑΝΕΙΣ ΝΑ ΖΕΙ * ΟΤΑΝ ΔΟΥΛΕΥΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΖΗΣΕΙ ΚΑΙ ΔΕΝ ΖΕΙ ΓΙΑ ΝΑ ΔΟΥΛΕΥΕΙ * ΤΟ ΡΑΝΤΕΒΟΥ ΕΧΕΙ ΚΛΕΙΣΕΙ * ΘΑ ΣΥΝΑΝΤΗΘΟΥΜΕ ΣΥΝΤΟΜΑ...

Ποιοί είμαστε & γιατί επιμένουμε...

Η εφημερίδα που κρατάς στα χέρια σου είναι μια έκδοση του **σωματείου Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου (ΣΒΕΟΔ)**. Η ΣΒΕΟΔ δημιουργήθηκε την άνοιξη του 2007 και στις συνελεύσεις του μπορούν να συμμετέχουν ελεύθερα όσοι και όσες εργάζονται με μηχανάκια, εξωτερικοί, διανομείς/ντελίβερι και κούριερ. Μέσα από το σωματείο αγωνιζόμαστε για να βελτιώσουμε τις συνθήκες εργασίας και της ζωής μας συνολικότερα. Κουρασθήκαμε ενώ τρέχουμε όλοι μαζί στο δρόμο, να είμαστε μόνοι μπρος στις αυθαιρεσίες κάθε εργοδότη. Είπαμε να οργανωθούμε και να μην περιμένουμε να χιονίσει για να δούμε μια άσπρη μέρα.

Στο σωματείο δε θα βρεις συνδικαλιστές σε καρέκλες, δε θα βρεις έτοιμες “συνταγές” για εκτέλεση, δε θα συναντήσεις την αδιαφορία και την απαξίωση ενός ξεπουλημένου και απαρχαιωμένου «μηχανισμού», δε θα βρεις υπεράνθρωπους. **Στο σωματείο θα συναντήσεις και άλλους εργαζόμενους σαν κι εσένα που βιώνουν παρόμοιες συνθήκες εργασίας και ζωής, θα μοιραστείς σκέψεις, αγωνίες, σχέδια, προβληματισμούς και θα συνδιοργανώσεις δράσεις, εκδηλώσεις, κείμενα, παραστάσεις διαμαρτυρίας, μοτοπορείες κ.α.** Δε θα σου βρει κανείς τη λύση, αντιθέτως μέσα από την κουβέντα τη λύση τη βρίσκουμε ΟΛΟΙ ΜΑΖΙ. Όταν λες ότι τίποτα δεν αλλάζει δένεις τον χαλκά πιο σφικτά στο λαιμό σου. Οπότε μη λες πως τίποτα δεν αλλάζει. Σκέψου πως από το 2007 έχουμε δώσει εκατοντάδες αγώνες ενάντια σε μικρά ή μεγάλα αφεντικά και μετράμε αρκετές νίκες, νίκες που χωρίς το σωματείο όχι μόνο δε θα υπήρχαν, αλλά οι εργοδότες θα συνέχιζαν να αυθαιρετούν με τον ίδιο αλαζονικό τρόπο. **Μαζευόμαστε κάθε Τρίτη & Σάββατο στις 18:00 στην Ομήρου Σκυλίτση 10, στην Αθήνα.** Ενώ για όσους αρέσκονται να σερφάρουν υπάρχει και η ιστοσελίδα του σωματείου www.sveod.gr. Τα υπόλοιπα από κοντά.

ΤΙ ΠΡΟΒΛΕΠΕΙ Ο ΝΟΜΟΣ 4611/2019

ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΟΔΗΓΟΥΣ ΔΙΚΥΚΛΟΥ/ΚΟΥΡΙΕΡ-ΔΙΑΝΟΜΕΙΣ- ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥΣ ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ

όπως δημοσιεύτηκε στην εφημερίδα της κυβερνήσεως με ΦΕΚ 73/Α/17-5-2019 και ισχύει από της 20 Μάη 2019.

Άρθρο 55 Καταχώριση οχημάτων για τη μεταφορά και διανομή προϊόντων και αντικειμένων στο ΠΣ ΕΡΓΑΝΗ 1. Όταν, κατά την εκτέλεση της εργασίας τους, οι εργαζόμενοι χρησιμοποιούν μοτοποδηλάτο ή μοτοσυκλέτα, κατά την έννοια του άρθρου 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999, Α΄ 57), για τη μεταφορά ή διανομή προϊόντων και αντικειμένων, ο εργοδότης αναγγέλλει στο πληροφοριακό σύστημα του Υπουργείου Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης «ΕΡΓΑΝΗ» τον αριθμό κυκλοφορίας του οχήματος. 2. Με απόφαση του Υπουργού Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης καθορίζεται η διαδικασία καταχώρισης, τα στοιχεία που γνωστοποιούνται και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος. 3. Η ισχύς του παρόντος αρχίζει από την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 2. Άρθρο 56 Διατάξεις για την υγεία και την ασφάλεια κατά τη διανομή και μεταφορά προϊόντων και αντικειμένων 1. Όταν, κατά την εκτέλεση της εργασίας τους, οι εργαζόμενοι χρησιμοποιούν μοτοποδηλάτο ή μοτοσυκλέτα, κατά την έννοια του άρθρου 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999), ιδιοκτησίας, νομής ή κατοχής του εργοδότη, για τη μεταφορά ή διανομή προϊόντων και αντικειμένων, ο εργοδότης λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα, ώστε τα οχήματα να είναι κατάλληλα προσαρμοσμένα και συντηρημένα προκειμένου να διασφαλίζεται η ασφάλεια και η υγεία τους. 2. Ο εργοδότης εφοδιάζει με τον κατάλληλο εξοπλισμό προστασίας τους εργαζόμενους που χρησιμοποιούν μοτοποδηλάτο ή μοτοσυκλέτα, ιδιοκτησίας, νομής ή κατοχής δικής του ή των εργαζομένων κατά την εκτέλεση της εργασίας τους για τη μεταφορά ή διανομή προϊόντων και αντικειμένων. Μέχρι την έκδοση της απόφασης της παραγράφου 4, ως κατάλληλος εξοπλισμός προστασίας ορίζεται το προστατευτικό κράνος, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 6 του άρθρου 12 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ν. 2696/1999), πανωφόρι κατάλληλο για την προστασία του αναβάτη του μοτοποδηλάτου ή της μοτοσυκλέτας, αδιάβροχη προστασία, γάντια και ανακλαστικό γιλέκο. 3. Ο εργοδότης λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα, ώστε οι εργαζόμενοι να έχουν στην διάθεσή τους επαρκείς πληροφορίες και, όταν απαιτείται,	γραπτές οδηγίες χρήσης σχετικά με τον εξοπλισμό προστασίας της παραγράφου 2. Οι πληροφορίες και γραπτές οδηγίες πρέπει να είναι διαθέσιμες μέσα στην επιχείρηση ή εγκατάσταση και να είναι κατανοητές για τους ενδιαφερόμενους εργαζόμενους. 4. Με απόφαση των Υπουργών Εργασίας, Κοινωνικής Ασφάλισης και Κοινωνικής Αλληλεγγύης, Προστασίας του Πολίτη και Υποδομών και Μεταφορών καθορίζονται τα πιστοποιητικά και τα προβλεπόμενα λοιπά έγγραφα που οφείλει να διαθέτει ο εργοδότης, σχετικά με την ορθή συντήρηση των οχημάτων της παραγράφου 1, το είδος και οι προδιαγραφές του εξοπλισμού προστασίας της παραγράφου 2, οι προδιαγραφές και τα τεχνικά χαρακτηριστικά του προσαρτώμενου αποθηκευτικού χώρου στα οχήματα της παραγράφου 1, ο φορέας πιστοποίησης της ευστάθειας του οχήματος, η πρότυπη γραπτή εκτίμηση του επαγγελματικού κινδύνου για τις δραστηριότητες της παραγράφου 1 και κάθε άλλη λεπτομέρεια για την εφαρμογή του παρόντος. 5. Τα προβλεπόμενα στο παρόν μέτρα για την ασφάλεια και την υγεία σε καμία περίπτωση δεν συνεπάγονται την οικονομική επιβάρυνση των εργαζομένων αλλά επιβαρύνουν εξ ολοκλήρου τον εργοδότη. 6. Αρμόδια όργανα για την εφαρμογή των παραγράφων 1 έως 5 είναι οι Επιθεωρητές Ασφάλειας και Υγείας στην Εργασία και οι Ειδικοί Επιθεωρητές Ασφάλειας και Υγείας στην Εργασία του ΣΕΠΕ. Στους εργοδότες που παραβαίνουν τις διατάξεις των παραγράφων 1 έως 5, επιβάλλονται οι κυρώσεις των άρθρων 24 και 28 του ν. 3996/2011 (Α΄ 170). 7. Όταν οι εργαζόμενοι της παραγράφου 1 χρησιμοποιούν μοτοποδηλάτο ή μοτοσυκλέτα δικής τους ιδιοκτησίας, νομής ή κατοχής, ο εργοδότης καταβάλλει πρόσθετη μηνιαία αποζημίωση χρήσης και συντήρησης του οχήματος που ισούται τουλάχιστον με το δεκαπέντε τοις εκατό (15%) του νόμιμου κατώτατου μηνιαίου μισθού ή της αντίστοιχης προκύπτουσας αναλογίας σε περίπτωση μερικής απασχόλησης. Η αποζημίωση δεν υπόκειται σε κρατήσεις ασφαλιστικών εισφορών. Η αποζημίωση καταβάλλεται από τους εργοδότες μέσω λογαριασμού πληρωμών, αποδίδεται από τον οικείο πάροχο υπηρεσιών πληρωμών στους λογαριασμούς των εργαζομένων και αποτυπώνεται διακριτά στα χορηγούμενα εκκαθαριστικά σημειώματα αποδοχών. 8. Αρμόδια όργανα για την εφαρμογή της παραγράφου 7 είναι οι Επιθεωρητές Εργασιακών Σχέσεων και οι Ειδικοί Επιθεωρητές Εργασιακών Σχέσεων του ΣΕΠΕ. Στους εργοδότες που παραβαίνουν τις διατάξεις της παραγράφου 7 επιβάλλονται οι κυρώσεις των άρθρων 24 και 28 του ν. 3996/2011.
--	---

ΤΙ ΠΡΟΣΤΙΜΑ ΠΡΟΒΛΕΠΟΝΤΑΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ 4611/2019

από τους Επιθεωρητές Εργασιακών Σχέσεων του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας (ΣΕΠΕ). (ΦΕΚ Β΄ 4997/31-12-2019) (Δημοσίευση του ΦΕΚ στις 15.1.2020)

- Μη καταβολή πρόσθετης μηνιαίας αποζημίωσης χρήσης και συντήρησης μοτοσυκλέτας ή μοτοποδηλάτου: πρόστιμο 600€
- Μη καταβολή πρόσθετης μηνιαίας αποζημίωσης χρήσης και συντήρησης μοτοσυκλέτας ή μοτοποδηλάτου μέσω λογαριασμού πληρωμών: πρόστιμο 600€
- Μη διακριτή αποτύπωση πρόσθετης μηνιαίας αποζημίωσης χρήσης και συντήρησης μοτοσυκλέτας ή μοτοποδηλάτου στα χορηγούμενα Εκκαθαριστικά Σημειώματα Αποδοχών: πρόστιμο 400€

Θα ξεκινήσουμε το άρθρο μας παραθέτοντας τρεις ενδεικτικές αναφορές (ρεπορτάζ) σε εργατικά ατυχήματα και δυστυχήματα που συνέβησαν το τελευταίο εξάμηνο. Τα άρθρα έχουν δημοσιευτεί σε ειδησεογραφικά site και εφημερίδες και επιλέξαμε να δημοσιεύσουμε το κύριο σκεπτικό τους αυτούσιο γιατί πιστεύουμε πως μέσα από τα άρθρα αναδεικνύονται κάποιες από τις κυριάρχες δημοσιογραφικές, συνδικαλιστικές και κοινωνικές αντιλήψεις που επικρατούν. Τα συμπεράσματα τα αφήνουμε στους αναγνώστες. Εμείς θα προχωρήσουμε στην παράθεση της ανάλυσης του σωματείου επιχειρώντας έναν ιδιότυπο “διάλογο” με τα ειδησεογραφικά ρεπορτάζ που δεν λαμβάνουν υπόψη είτε λόγω άγνοιας είτε από πρόθεση την ύπαρξη του σωματείου, των αγώνων του καθώς και της εργατικής νομοθεσίας που αφορά το επάγγελμα. Προφανώς ο δακρύβρεχτος, έστω και προσεκτικά διατυπωμένα κιτρινισμός θα συνεχίσει να υπερτερεί του μαχητικού εργατικού ρεπορτάζ και της κοινωνικής δημοσιογραφίας.

► 25/01/2020: Ένα ακόμη σοβαρό τροχαίο με θύμα 27χρονο αλλοδαπό χθες στις Τρεις Βαγιές στο Ηράκλειο της Κρήτης. Σύμφωνα με περιγραφές των γειτόνων, το μηχανάκι του νεαρού ντελιβέρ προσέκρουσε με σφοδρότητα πάνω σε διερχόμενο αυτοκίνητο. Στο σημείο έσπευσε ασθενοφόρο του ΕΚΑΒ, το οποίο παρέλαβε τον νεαρό διανομέα και τον μετέφερε στο Βενιζέλιο Νοσοκομείο. Ο 27χρονος εισήχθη άμεσα στο χειρουργείο, καθώς, σύμφωνα με τον διοικητή του Βενιζελίου Νοσοκομείου έχει υποστεί συντριπτικό κάταγμα στον αριστερό μηρό, για το οποίο υποβλήθηκε σε χειρουργική επέμβαση, ενώ για το τραύμα στην κάτω γνάθο προγραμματίστηκε δεύτερη χειρουργική επέμβαση, με τον νεαρό να νοσηλεύεται στην Ορθοπαιδική Κλινική.

► 24/02/2020: Κατέληξε ο νεαρός διανομέας που είχε τραυματιστεί σοβαρά, τον περασμένο Οκτώβριο, σε τροχαίο ατύχημα που είχε εν ώρα εργασίας, στην περιοχή Μεσαμπελιές του Ηρακλείου. Ο 27χρονος όλο αυτό το διάστημα παρέμεινε διασωληνωμένος στην ΜΕΘ του Βενιζελίου Νοσοκομείου και ο θάνατός του έχει σκορήσει θλίψη και μεταξύ των συναδέλφων του, οι οποίοι από την πρώτη στιγμή του ατυχήματος, έσπευσαν να μιλήσουν για τις συνθήκες εργασίας των διανομένων τροφίμων. Μάλιστα με αφορμή τον σοβαρό τραυματισμό του 27χρονου, ξεκίνησαν με πρωτοβουλία του Εργατικού Κέντρου Ηρακλείου, μια σειρά από δράσεις σε συνεργασία και με την Τροχαία, που είχαν σαν αποτέλεσμα να ενταχθεί ανάμεσα στον απαραίτητο εξοπλισμό των διανομένων και το πράσινο γιλέκο, προκειμένου οι εργαζόμενοι να γίνονται αντιληπτοί από τους άλλους οδηγούς, κυρίως τις νυκτερινές ώρες ή κατά τη διάρκεια έντονων βροχοπτώσεων. Όπως είχε δηλώσει στο ΑΠΕ-ΜΠΕ ο αντιπρόεδρος του Σωματείου Εργαζομένων με Δίκυκλο: «Τα πράσινα γιλέκα είναι μια αρχή στην προσπάθεια να περιοριστούν τα ατυχήματα, δεν είναι όμως αλεξίσφαιρα και δεν θα μας σώσουν τη ζωή. Είναι μια πρώτη κίνηση, προκειμένου να μας αναγνωρίζουν και να μας ξεχωρίζουν οι υπόλοιποι οδηγοί». Μάλιστα, όπως αναφέρει το flashnews.gr το δραματικό της υπόθεσης είναι ότι η σύντροφός του περίμενε το πρώτο τους παιδί.

► 25/06/2020: Ακόμη ένας νεαρός, ο οποίος εργαζόταν ως ντελιβεράς, έχασε την ζωή του κατά την διάρκεια της εργασίας του. Ο 20χρονος Αλέξανδρος ήταν φοιτητής και δούλευε για να βοηθήσει οικονομικά την οικογένειά του. Πριν λίγες μέρες, κάτω από άγνωστες μέχρι στιγμής συνθήκες, έχασε τον έλεγχο της μηχανής του σε δρόμο ταχείας κυκλοφορίας στην Ηλιούπολη και άφησε την τελευταία του πνοή. Ο θάνατός του παρακίνησε τους δικούς του ανθρώπους να ζητήσουν υποχρεωτικά μέτρα προστασίας από την κυβέρνηση, ώστε να σωθούν άλλα παιδιά. Και αυτό γιατί ο νεαρός Αλέξανδρος δεν φορούσε κράνος. «Θα ήθελα από το υπουργείο Εργασίας να μπορέσουν να βρουν μία φόρμουλα για να προστατεύονται τα παιδιά. Να έχουν προϋπηρεσία με μηχανή, να φορούν τα απαραίτητα για να προστατεύεται η ζωή τους και οι μηχανές να είναι αποκλειστικά των καταστημάτων και όχι πάνω από 50 κυβικά», δήλωσε ο πατέρας του 20χρονου Αλέξανδρου, Βασίλης. Από την πλευρά του, ο αδερφός του κάλεσε τους νέους που οδηγούν «αν έχουν αδέρφια ή γονείς να τους ακούνε, κράνος και στολή ακόμα και με 40 βαθμούς Κελσίου». «Ο πόνος είναι μεγάλος και θέλω να απευθυνθώ στους ιθύνοντες να πάρουν τα μέτρα που χρειάζονται για να μην πέφτουν στο δρόμο τα παιδιά μας για τα οποία έχει κυθεί αίμα και ιδρώτας», συμπλήρωσε ο θεός του.

Το ζήτημα των εργατικών ατυχημάτων είναι ίσως το σημαντικότερο από τα θέματα που έχουμε να διαχειριστούμε ως εργαζόμενοι, ως σωματείο, ως επάγγελμα και ως τάξη. Το ζήτημα του μεροκάματου παραμένει εξίσου σημαντικό όμως, όσο μακάβριο κι αν ακούγεται, για να διεκδικήσεις, για να παλέψεις πρέπει να είσαι ζωντανός.

Ένα κοινό χαρακτηριστικό που έχουν και τα τρία άρθρα που παραθέτουμε παραπάνω είναι πως οι συντάκτες αποκαλούν τροχαία και όχι εργατικά, τα ατυχήματα και τα δυστυχήματα που περιγράφουν. Όμως είναι άλλο το τροχαίο και άλλο το εργατικό. Δεν πρόκειται για τροχαία που συνέβησαν την ώρα που ο μοτοοικλειτιστής, αδιαφορώντας ή αγνοώντας τους κινδύνους της ασφάλτου πήγαινε τη βόλτα του. Πρόκειται για ατυχήματα και δυστυχήματα που συνέβησαν την ώρα της δουλειάς, την ώρα που η οδηγική ένταση και η χρονική πίεση για γρήγορη παραλαβή και παράδοση χτυπάνε κόκκινο. Την ώρα που η εντατικοποίηση μετατρέπεται στον απόλυτο ρυθμιστικό παράγοντα μεταξύ ζωής και θανάτου. Σε ένα ορθολογικά ρυθμισμένο εργασιακό περιβάλλον με κέντρο τον άνθρωπο θα ήταν αδιανόητο ο εργαζόμενος/η να μην οδηγεί με πλήρη εξάρτηση. Θα ήταν αδιανόητο να μην φορά απαρέκκλιτα κράνος, μπουφάν, παντελόνι, γάντια, φουλάρι και μπότες μηχανής. Όμως για να επικρατήσει μια τέτοια συνθήκη θα πρέπει μακροπρόθεσμα να συγκροτηθούμε συλλογικά σε τέτοιο βαθμό ώστε να υπερισχύσει μια ολιστική αντίληψη όσον

αφορά το επάγγελμα. Να τοποθετήσουμε στο κέντρο του διαλόγου τις επιπτώσεις της εντατικοποίησης της εργασίας και παράλληλα να πάψουν να υπερισχύουν οι παθογένειες, η αμάθεια και η ημιμάθεια, ο εγωκεντρισμός, ο ωχαδερφισμός και ο ατομοκεντρισμός. Να υπερισχύσει η κοινή λογική, το συλλογικό έναντι του ατομικού, η σωστή οδηγική συμπεριφορά και παιδεία, η επαγγελματική αντίληψη, η τήρηση/εφαρμογή της εργατικής νομοθεσίας από τους εργοδότες και τις επιχειρήσεις και κυρίως η καθολική εφαρμογή του άρθρου 56 νόμου 4611/2019 (διατάξεις για την υγεία και την ασφάλεια κατά τη διανομή και τη μεταφορά προϊόντων και αντικειμένων) και της εγκυκλίου 29613/1754/2019 με τις οδηγίες εφαρμογής της 1ης Ιουλίου του 2019.

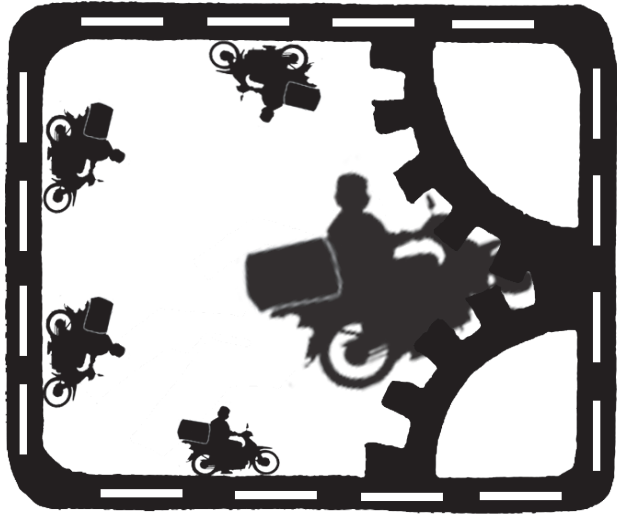
Οπότε για να μιλήσουμε για τα εργατικά ατυχήματα πρέπει να αναφερθούμε, έστω και περιληπτικά, σε μια σειρά από ζητήματα που συγκροτούν το πλαίσιο μέσα στο οποίο διαμορφώνονται οι συνθήκες των ατυχημάτων. Οπότε ας προσπαθήσουμε να πάρουμε τα πράγματα με τη σειρά:

Εργατικά ατυχήματα. Εντατικοποίηση της εργασίας.

Για τους εργοδότες/επιχειρήσεις η εντατικοποίηση της εργασίας στοχεύει στην επίτευξη του μέγιστου δυνατού αριθμού παραλαβών και παραδόσεων, στον συντομότερο δυνατό χρόνο, αξιοποιώντας το ελάχιστο εργατικό δυναμικό. Δηλαδή ξεζούμισμα μέχρι τελικής πτώσης. Ας δούμε λοιπόν μερικά ενδεικτικά παραδείγματα. 1. «Δουλεύω τοπικό courier/delivery στην ίδια περιοχή, ξέρω τους δρόμους και τα στενά απ’ έξω κι ανακατωτά. Κάνω εκατό παραλαβές/ παραδόσεις την ημέρα. Ξέρεις πόσο χρόνο θα χάσω εάν βάζω και βγάζω συνέχεια το κράνος;» Μόνο που το εργατικό ατύχημα/δυστύχημα δεν μας κλείνει ραντεβού, μπορεί να προκύψει οποιαδήποτε στιγμή. Κι ο χρόνος που θα «χάσουμε», ο χρόνος που μας πιέζει να δουλεύουμε χωρίς τα απαραίτητα Μέτρα Ατομικής Προστασίας είναι χρήμα. Χρήμα για τα αφεντικά. Που μεταφράζεται σε κίνδυνο πτώσης/πρόσκρουσης/σύγκρουσης για εμάς. 2. «Κοίτα να δεις εγώ δε θέλω να οδηγώ επικίνδυνα. Όμως, οι πελάτες λιανικής κλείνουν στις δύο και μέχρι να βγουν οι παραγγελίες έχω τρεις ώρες περιθώριο για να κάνω 20 παραδόσεις από Μενίδι μέχρι Πέραμα. Βάλε και το χρόνο που θα χρειαστεί να χάσω σε κάθε πελάτη. Τι να κάνω; Πρέπει να βγει η δουλειά, δεν με παίρνει να τη χάσω, ξέρεις τι ανεργία παίζει; Οπότε αναγκαστικά κάποιες φορές θα τρέξω, θα χρειαστεί να «φάω» μερικά κόκκινα, θα μπω και λίγο ανάποδα... Ξέρεις τώρα, για να βγει η δουλειά». Για να βγει η δουλειά και σε εμάς το λάδι. Κι έτσι μετατρέπεται ο δρόμος σε πίστα videogame κι η ζωή μας σε στοίχημα που παίζεται κορώνα – γράμματα. Γιατί είπαμε, ο χρόνος είναι χρήμα. Χρήμα για τα αφεντικά. 3. «Φίλε εγώ θα σου μιλήσω στα ίσια. Δουλεύω δαγκωμένος. Ένσημα μου κολλάει δυο – τρία την εβδομάδα. Δώρα, επιδόματα, νυκτερινά και τα φούμαρα που μου les εσύ δεν παίζουν. Έτσι είναι η πιάτσα. Κανείς δεν τα δίνει. Με το αφεντικό τα ‘παμε, τα «συμφωνήσαμε». Όμως εγώ την έχω βρει την άκρη μου. Μπουρμπούρι, φίλε μπουρμπούρι. Γκαζώνω τη πάπια λίγο παραπάνω, όποτε μπορώ διαλέγω τις παραγγελίες, ξέρω και τους καλούς πελάτες, ντόπιος είμαι τη περιοχή τη γνωρίζω σαν τη παλάμη του χεριού μου. Γκύζη μια ζωή. Γκύζη Rider σου λέω. Θέλει και λίγη τρέλα φίλε, γράφω τον Κ.Ο.Κ και τους τσέους εκεί που δεν πιάνει μελάνι όμως το μπακούι, κασέρι στη τσέπη». Όμως στα χαμηλά μεροκάματα και στις άθλιες εργασιακές συνθήκες η αναζήτηση της λύσης δεν μπορεί να είναι ατομική. Όσο κι να θέλουμε να πιστεύουμε πως είμαστε «γάτοι» στο τέλος αποδεικνυόμαστε «γατάκια». Και τη δύσκολη εκείνη στιγμή που θα βρεθούμε εκτός δουλειάς λόγω εργατικού ατυχήματος, χωρίς ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, επειδή οι ίδιοι «συμφωνήσαμε» να δουλεύουμε ανασφάλιστοι θα περιμένουμε τη «ξήγη» του αφεντικού που δε θα έρθει ποτέ. Και τότε, μπανταρισμένοι στο κρεβάτι για μήνες, ίσως συνειδητοποιήσουμε πως τόσο καιρό δεν κοιτάγαμε τη πάρτη μας ούτε τη τσέπη μας. Αλλά τη «πάρτη» και τη τσέπη της επιχείρησης. Πολλές φορές η εντατικοποίηση της εργασίας λειτουργεί υποσυνείδητα και αρκετοί θεωρούμε πως δεν μας έχει επιβληθεί. Πως είναι επιλογή μας. Η εντατικοποίηση είναι μια σύγχρονη Λερναία Ύδρα με χαμαιλεοντικές ιδιότητες, με διαρκώς εξελισσόμενα χαρακτηριστικά που την καθιστούν εξαιρετικά επικίνδυνη, δυσδιάκριτη και συχνά αδιόρατη. Γι’ αυτό κάθε φορά που πιάνουμε τον εαυτό μας να τρέχει παλαβωμένος, να εκτελεί έναν επικίνδυνο ελιγμό, να «τρώει» ένα κόκκινο, να πηγαίνει ανάποδα στο μονόδρομο ας αναρωτηθούμε. Για ποιον βάζω το κεφάλι μου στο ντορβά, για ποιον παίζω τη ζωή μου στη ρουλέτα της ασφάλτου; Και η απάντηση είναι μία. Όχι άλλο αίμα εργατών/τριών για τα κέρδη των αφεντικών.

Εργατικά ατυχήματα. Η κοινή λογική.

Η κοινή λογική λέει πως εάν οδηγάς δίκυκλο χωρίς κράνος και τα Μέσα Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π) που περιγράψαμε παραπάνω, σε περίπτωση πτώσης/πρόσκρουσης/σύγκρουσης οι πιθανότητες δυστυχήματος πολλαπλασιάζονται. Από την πείρα μας γνωρίζουμε πως τα ατυχήματα και τα δυστυχήματα στο επάγγελμά μας μπορούν να συμβούν ανά πάσα στιγμή και καθορίζονται από ένα πλήθος



μικρών, μεγάλων, τυχαίων ή αστάθμητων παραγόντων όπως για παράδειγμα μια λακούβα, ένα ασφάλτινο σαμαράκι στο οδόστρωμα, η πρόσκρουση ενός εντόμου στο πρόσωπο, η παραβίαση του stop ή του φωτεινού σηματοδότη από ένα άλλο διερχόμενο όχημα. Μπορούν να συμβούν στον καθένα ανεξάρτητα από την ηλικία, την οδηγική ικανότητα, τα αντανakλαστικά ή την οδηγική εμπειρία. Και παρότι κάποιοι ίσως θεωρήσουν απαραίτητο να διαφωνήσουν, ένας άπειρος οδηγός με κράνος και πλήρη εξάρτηση είναι βέβαιο πως στη συντριπτική πλειοψηφία οποιουδήποτε υποθετικού σεναρίου, υπερτερεί σε οποιαδήποτε σύγκριση σε περίπτωση ατυχήματος σε σχέση με ένα έμπειρο οδηγό με παντόφλα, κινητό που κρέμεται μόνιμα στο αυτί σαν σκουλαρίκι και αμάνικο. Δυστυχώς, όταν σερνόμεστε στην άσφαλο γυμνοί, στην καλύτερη περίπτωση καιγόμαστε ενώ όταν φοράμε προστατευτικά στην χειρότερη περίπτωση αγοράζουμε καινούρια.

Εργατικά ατυχήματα. Η σωστή οδηγική συμπεριφορά είναι ζήτημα κουλτούρας.

Η σωστή οδηγική συμπεριφορά είναι ζήτημα κουλτούρας. Είναι ζήτημα σεβασμού του εαυτού μας και του άλλου. Γνωρίζουμε πως στο δρόμο η αδρεναλίνη χτυπάει κόκκινο. Πως σε πολλές περιπτώσεις η κούραση μας καταβάλλει, μας κάνει νευρικούς, αγενής και ανυπόμονους. Και γι’ αυτό έχει σημασία να αναζητάμε πάντα καταφύγιο στα ανώτερα ένστικτά μας. Στον ανώτερό μας εαυτό. Το ξέρουμε πως είναι δύσκολο. Όμως κάθε καινούρια μέρα μας δίνεται η δυνατότητα να μην “τσιμπήσουμε” στην άτυπη κόντρα με τον άγνωστο που περιμένει δίπλα μας να ανάψει πράσινο, να μην πάρει ανάποδα στον μονόδρομο, να μην καβαλήσουμε πεζοδρόμιο, να μην περάσουμε με κόκκινο, να δώσουμε προτεραιότητα στον πεζό. Κάθε μέρα είναι μια καινούρια μέρα και κάθε μέρα μας δίνεται η δυνατότητα να γίνουμε λίγο καλύτεροι οδηγοί, λίγο καλύτεροι άνθρωποι, να δούμε τη μεγάλη εικόνα για εμάς και τους γύρω μας. Κι όταν μας παρασύρει η τρέλα του δρόμου ας σταματήσουμε για ένα λεπτό, ας κοιτάξουμε για λίγο ψηλά. Να πάρουμε μια ανάσα, να δούμε λίγο ουρανό. Να σκεφτούμε τον εαυτό μας και τους άλλους και όχι τα κέρδη του αφεντικού που μας έχει κάνει λάστιχο. Γιατί ακόμη και το λάστιχο όταν το παραφορτώσεις κλατάρει. Να σκεφτούμε πως δουλεύουμε για να ζήσουμε και δεν ζούμε για να δουλεύουμε. Πως η εντατικοποίηση της εργασίας δεν έχει τέλος. Πως το γαϊδούρι όσο δείχνει να αντέχει δεν σταματάς να το φορτώνεις. Εμείς, ο καθένας και η καθεμία από εμάς θα καθορίσουμε τη ροή της δουλειάς. Με γνώμονα τον άνθρωπο, εμάς τους ίδιους, τις ανάγκες και τις δυνατότητές μας.

Εργατικά ατυχήματα. Η σωστή οδηγική συμπεριφορά είναι ζήτημα παιδείας.

Η σωστή οδηγική συμπεριφορά είναι ενταγμένη αποσπασματικά στο κοινωνικό περιβάλλον, στον κοινωνικό διάλογο και το εκπαιδευτικό μας σύστημα. Πρωτοβουλίες υπάρχουν όμως αν θέλουμε να είμαστε ειλικρινείς θα πρέπει να παραδεχτούμε πως η γενική οδηγική συμπεριφορά χαρακτηρίζεται από άκρατο ανταγωνισμό, νεύρα και αγένεια. Ας σκεφτούμε πόση εντύπωση μας κάνει όταν μας δίνουν προτεραιότητα σε έναν μοτιλιαρισμένο δρόμο ή πόση εντύπωση προκαλούμε σε έναν πεζό όταν σταματάμε για να περάσει. Ως σωματείο είμαστε υποχρεωμένοι να ανταποκριθούμε και σε αυτό το καθήκον. Στο ζήτημα της παιδείας των μελών του σωματείου και των συναδέλφων στο επάγγελμα. Είμαστε υποχρεωμένοι να μιλήσουμε για την οδηγική πραγματικότητα χωρίς να κάνουμε τα στραβά μάτια, χωρίς να χαϊδέψουμε τα αυτιά κανενός. Είμαστε υποχρεωμένοι να αναδείξουμε τις παθογένειες και να παλέψουμε για να τις αλλάξουμε. Και είναι δεδηλωμένος στόχος μας “να αλλάξουμε το επάγγελμα και όχι επάγγελμα” προς όφελος δικό μας, της κοινωνίας και της τάξης μας. Είμαστε υποχρεωμένοι να υπενθυμίζουμε συνεχώς πως όσο περισσότερο υποτιμάται η εργασία και η ζωή μας τόσο περισσότερο θα αναδεικνύονται τα κατώτερα κοινωνικά ένστικτα με κανιβαλιστικούς όρους κοινωνικού αυτοματισμού.

Εργατικά ατυχήματα. Η επαγγελματική αντίληψη.

Στο επάγγελμα εργάζονται δεκάδες χιλιάδες συνάδελφοι και συναδέλφισσες ως ταχυδιανομείς, ταχυμεταφορείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών. Οπότε θα επιχειρήσουμε μια γενική κατηγοριοποίηση των εργαζομένων στο επάγγελμα. 1) Πλήρης απασχόληση, κύριο επάγγελμα. 2) Μερική απασχόληση, συμπληρωματικό εισόδημα. 3) Φοιτητές/σπουδαστές, άτομα κάθε ηλικίας, διαφορετικών μορφωτικών επιπέδων που ο καθένας και η καθεμία για τους δικούς του ιδιαίτερους λόγους αναζητούν ελαστικό ωράριο. 4) “Συνεργάτες” σε ψηφιακές πλατφόρμες. Ψηφιοποιημένη οργάνωση της εργασίας χωρίς δώρα επιδόματα και ασφαλιστική κάλυψη. 5) Ψηφιακές πλατφόρμες με εργασιακά δικαιώματα και συμβάσεις πλήρους ή μερικής απασχόλησης. 6) Ενοικιαζόμενοι εργαζόμενοι από εργολαβικές εταιρείες (Onex, Skycorn, Manpower). Ακόμη και με αυτή την πρόχειρη κατηγοριοποίηση βλέπουμε πως οι συνάδελφοι/ισσες εργάζονται με πολλές και διαφορετικές συμβάσεις που ως ένα βαθμό, σε πρώτο τουλάχιστον χρόνο, καθορίζουν και την επαγγελματική τους συνείδηση και αντίληψη. Παράλληλα καθορίζουν και τη διάθεσή τους να εμπλακούν συνδικαλιστικά με το σωματείο φοβούμενοι τη στοχοποίηση και την απόλυση. Σε γενικές γραμμές μπορούμε να πούμε πως όταν απευθυνόμαστε σε οδηγούς δικύκλου πλήρους απασχόλησης που το “τιμόνι” είναι το κύριο επάγγελμά τους, ο βαθμός της συνειδητοποίησης και η αποδοχή του σωματείου είναι μεγαλύτερη. Όταν απευθυνόμαστε σε εργαζόμενους που θεωρούν το δίκυκλο συμπληρωματικό εισόδημα, ο βαθμός της συνειδητοποίησης και η αποδοχή του σωματείου, της ανάλυσης και των προταγμάτων του μειώνεται. Βέβαια, ανεξάρτητα με το βαθμό δυσκολίας που ως σωματείο συναντάμε όσον αφορά την αποδοχή, μακροπρόθεσμα η συγκρότηση, η ανάλυση και η ίδια η εργασιακή πραγματικότητα λειτουργούν ως καταλύτες στη συντριπτική πλειοψηφία του κόσμου της δουλειάς. Η συνεχής ανάπτυξη και εξέλιξη του επαγγέλματος, η ψηφιοποίηση στο πλαίσιο της διαμοιραστικής οικονομίας (gig economy) δημιουργούν νέα δεδομένα και νέες προκλήσεις για το σωματείο. Όμως ανεξάρτητα από τους όρους και τις προϋποθέσεις της εργασιακής σχέσης, η πραγματικότητα των εργατικών ατυχημάτων παραμένει αδυσώπητη και δεν χαρίζεται σε καμία και κανέναν ακόμη και στη σπάνια περίπτωση που θελήσει να φτιασιδώσει την εργασιακή του πραγματικότητα με διαδικτυακές πλατφόρμες και ψηφιακή χρυσόσκονη.

Εργατικά ατυχήματα. Η τήρηση της εργατικής νομοθεσίας από τους εργοδότες.

Ο παραπάνω τίτλος για πολλούς από εμάς ακούγεται σαν ανέκδοτο. Ειδικά στη ταχυδιανομή που αφορά στην εστίαση η εργοδοτική αυθαιρεσία σε πάμπολες περιπτώσεις ξεπερνά τα όρια της ασυδοσίας. Από που να αρχίσει κανείς. Από την υποδηλωμένη και την αδήλωτη

εργασία, από τις απλήρωτες υπερωρίες, τα νυχτερινά, τις Κυριακές και τις αργίες; Από τις απειλές και τον εκφοβισμό σε όσους/ες απαιτούν τα νόμιμα; Ως σωματείο γνωρίζουμε πως η τήρηση της εργατικής νομοθεσίας από τους εργοδότες εξαρτάται από τον συσχετισμό της δύναμης. Από την επιμονή και την υπομονή μας. Από τη συγκρότηση και την ανάλυση. Από τη μαχητικότητα. Από την κοινωνικοποίηση του λόγου μας και τη σύνδεση με την τάξη μας. Εξαρτάται από το επίπεδο της οργάνωσης. Η τήρηση της εργατικής νομοθεσίας από τους εργοδότες είναι ένα διαρκές διακύβευμα. Αποτελεί ένα από τα διαρκή στοιχεία της “ταξικής πάλης”. Από τη μια υπάρχουμε εμείς, ο κόσμος της δουλειάς που παλεύουμε για τα αυτονόητα, για μια ζωή με αξιοπρέπεια. Κι από την άλλη τα αφεντικά, τα τσιράκια και οι πάσης φύσεως καλοθελητές και οι ρουφιάνοι τους που πασχίζουν να μας πείσουν πως “τίποτα δεν αλλάζει” και να λέμε κι ευχαριστώ που μας δίνουν ένα “κομμάτι ψωμί” με τόση ανεργία που υπάρχει. Η απαίτηση για τήρηση της εργατικής νομοθεσίας είναι θέμα τιμής, είναι θέμα αρχής για το σωματείο και την τάξη μας. Η τήρηση της εργατικής νομοθεσίας είναι προϋπόθεση και για την μείωση των εργατικών ατυχημάτων. Γιατί όταν δεν πληρωνόμαστε και δεν ασφαλιζόμαστε σύμφωνα με τις ώρες που εργαζόμαστε ούτε το δίκυκλό μας έχουμε τη δυνατότητα να συντηρήσουμε, ούτε Μέτρα Ατομικής Προστασίας μας παρέχονται. Κι από το πετσοκομμένο εισόδημά μας βάζουμε συνεχώς το χέρι στη τσέπη για συνεργείο και βενζίνες. Που σημαίνει πως για μια δουλειά πενήντημερο οχτάωρο, κάθε μήνα επιστρέφουμε μέχρι και διακόσια ευρώ από τον όποιο μισθό μας στο αφεντικό. Που σημαίνει, αν το καλοσκεφτούμε, αν τα βάλουμε κάτω και τα υπολογίσουμε, αν κρατήσουμε τις αποδείξεις και τις προσθέσουμε, πάνω από δυο χιλιάδικα το χρόνο. Η τήρηση της εργατικής νομοθεσίας από τους εργοδότες είναι ζήτημα καθημερινής πάλης για κάθε εργαζόμενο/η σε οποιοδήποτε επάγγελμα και κλάδο του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα και δεν μας χαρίστηκε ποτέ. Και η τήρηση/εφαρμογή της εργατικής νομοθεσίας δεν χαρίζεται, κατακτιέται.

Εργατικά ατυχήματα. Η σωστή πληροφόρηση και η σημασία της καθολικής εφαρμογής του άρθρου 56 & 56 του ν. 4611/2019 (διατάξεις για την υγεία και την ασφάλεια κατά τη διανομή και τη μεταφορά προϊόντων και αντικειμένων) και της εγκυκλίου 29613/1754/2019 με τις οδηγίες εφαρμογής της 1ης Ιουλίου του 2019.

Η σωστή πληροφόρηση είναι καθήκον του καθένα και της καθεμιάς από εμάς. Ανεξάρτητα από το αν είμαστε μέλη ή συμπαθούντες του σωματείου. Ακόμη κι αν είμαστε εχθρικοί απέναντι στο σωματείο και τον συνδικαλισμό βάσης. Ακόμη κι αν βγάζουμε σπυράκια στο άκουσμα της έννοιας “οργάνωση” είμαστε υποχρεωμένοι να γνωρίζουμε τι ισχύει και τι δεν ισχύει για το επάγγελμά μας. Ποια είναι τα δικαιώματα και ποιες οι υποχρεώσεις μας. Κι ατομιστής του κερατά να είναι κανείς δεν χρειάζεται να είναι βλάκας.

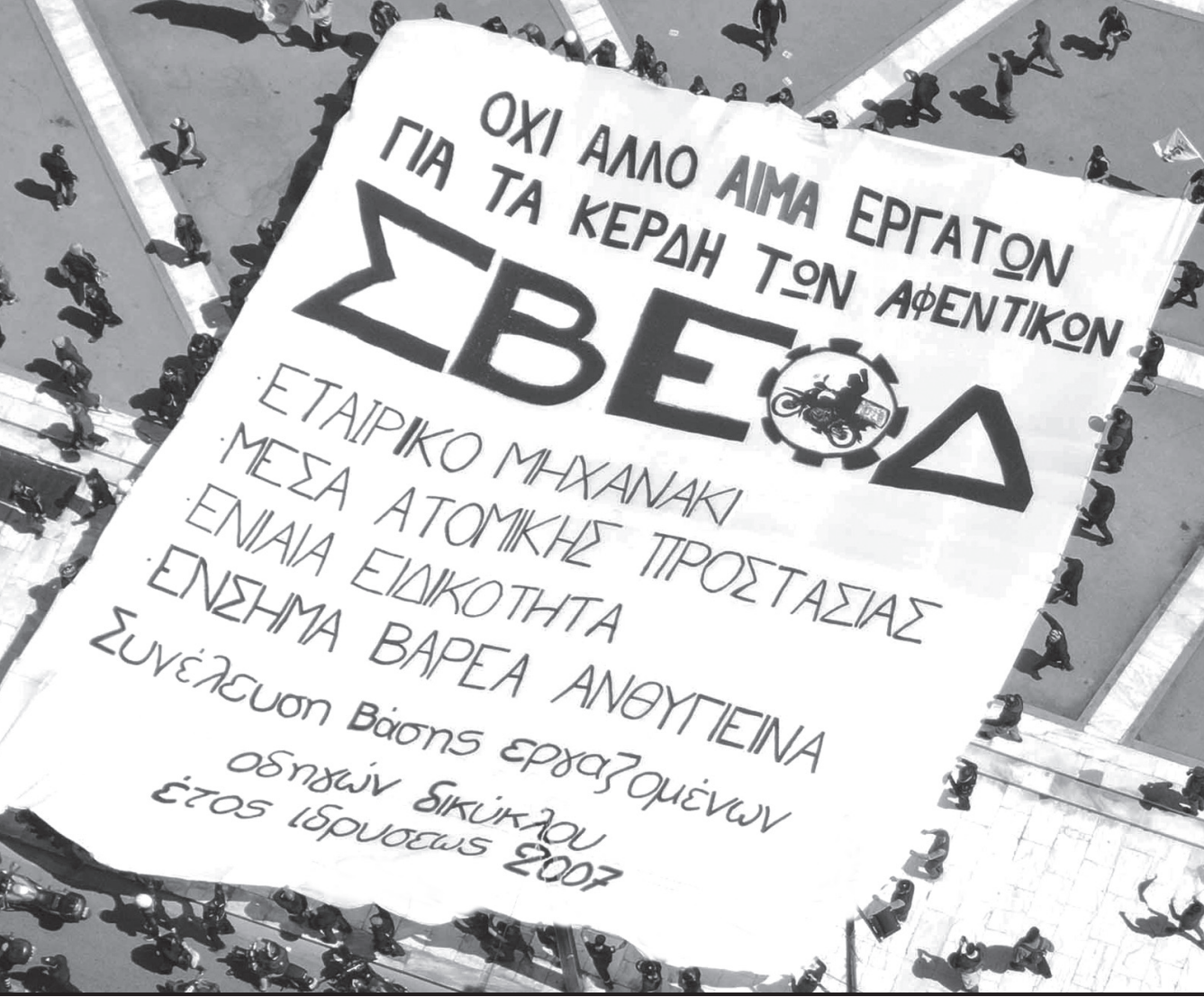
Εμείς ως σωματείο παλέψαμε και καταφέραμε μετά από δώδεκα χρόνια οργάνωσης, συγκρότησης, ανάλυσης, ενημέρωσης και αγώνα στους χώρους δουλειάς να ψηφιστεί ο νόμος 4611/19 και η ερμηνευτική εγκύκλιος της 1ης Ιουλίου του 2019. Με αυτό το νόμο καταφέραμε να βάλουμε φραγμό στην έμμεση μείωση του μισθού μας. Καταφέραμε να ψηφιστεί ένας νόμος που υποχρεώνει τους εργοδότες/επιχειρήσεις είτε να παρέχουν εταιρικό μηχανάκι είτε να καταβάλλουν επίδομα χρήσης και συντήρησης του ιδιόκτητου δικύκλου (15% τουλάχιστον επί του βασικού μισθού). Καταφέραμε να καταβάλλονται τα έξοδα βενζίνης χωριστά. Καταφέραμε να υποχρεώνεται ο εργοδότης να παρέχει Μέσα Ατομικής Προστασίας (κράνος, μπουφάν μηχανής, αδιάβροχο). Καταφέραμε ο νόμος να εφαρμόζεται στις μεγάλες επιχειρήσεις ταχυδιανομής, σε αλυσίδες και διαδικτυακές πλατφόρμες ταχυεστίασης, σε εταιρείες που απασχολούν υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών, σε μικρότερα και μεγαλύτερα καταστήματα που απασχολούν εργαζόμενους και εργαζόμενες με δίκυκλο. Καταφέραμε ενώ πριν από δώδεκα χρόνια οι περισσότεροι συνάδελφοι μας έλεγαν πως “αυτά δεν τα δίνει κανένας” σήμερα να τους απαντάμε “για πόσο ακόμα θα είσαι από αυτούς που δεν τα παίρνουν;” Όμως ο αγώνας δεν σταματά. Θα συνεχίσουμε μέχρι την καθολική εφαρμογή του νόμου και στο τελευταίο κατάστημα, στην τελευταία επιχείρηση της επικράτειας. Το ξέρουμε ακούγεται τρελό, ακούγεται ουτοπικό, ακούγεται αδύνατο. Όσο τρελά, ουτοπικά κι αδύνατα ακούγονταν τα ίδια αιτήματα το 2007 όταν ιδρύθηκε το σωματείο.

Η σωστή πληροφόρηση και η σημασία της καθολικής εφαρμογής του νόμου 4611/2019 ασπίδα προστασίας των εργαζομένων από τα εργατικά ατυχήματα.

Όπως αναφέραμε και παραπάνω όσο αντιστεκόμαστε στην εντατικοποίηση, όσο βελτιώνονται οι συνθήκες εργασίας, όσο περισσότερο αυξάνεται η πληροφόρηση, όσο βελτιώνεται η επαγγελματική μας συνείδηση και η οδηγική μας κουλτούρα, όσο περισσότερο γίνονται τα Μέσα Ατομικής Προστασίας καθημερινό μας μέλημα τόσο περισσότερο θα μειώνονται τα εργατικά ατυχήματα. Η καθολική εφαρμογή του νόμου 4611/2019 λειτουργεί ως ασπίδα προστασίας των εργαζομένων. Για τους δεκάδες συνάδελφους που χάνονται κάθε χρόνο, για το βαρύ φόρο αίματος που πληρώνουμε ως επάγγελμα δεν φταίει ούτε η τύχη ούτε η κακιά στιγμή. Υπάρχουν αντικειμενικοί παράγοντες που καθορίζουν την εργασιακή μας πραγματικότητα, που καθορίζουν τη λεπτή γραμμή που χωρίζει τη ζωή από το θάνατο. Και παρότι όλα αυτά τα οποία αναφέρουμε δεν μπορούν να μας κάνουν άτρωτους ούτε να μας χαρίσουν την αθανασία, σίγουρα αυξάνουν στο έπακρο τις πιθανότητες να γυρίζουμε καθημερινά στους αγαπημένους μας σώοι και αρτιμελείς.

ΠΑΡΕ ΤΗ ΖΩΗ ΣΤΑ ΧΕΡΙΑ ΣΟΥ
ΟΡΓΑΝΩΣΟΥ ΣΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ

ΓΙΝΕ ΚΙ ΕΣΥ ΜΙΑ ΑΚΟΜΗ ΣΤΑΓΟΝΑ ΣΤΟ ΠΟΤΑΜΙ ΤΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑΚΗΣ ΜΟΤΟΠΟΡΕΙΑΣ



ΑΠΕΡΓΙΑ
ΠΕΜΠΤΗ 8 ΟΚΤΩΒΡΗ

11:00 Π. ΑΡΕΩΣ
ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

ΜΟΤΟ
ΠΟΡΕΙΑ

2. ΕΝΙΑΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ

3. ΕΝΣΗΜΑ ΒΑΡΕΑ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ

Ένα από τα πάγια και διαχρονικά αιτήματα του σωματείου μας (Σ.Β.Ε.Ο.Δ) το οποίο εμπεριέχεται στις διεκδικήσεις μας από την αρχή της ίδρυσής του εδώ και 13 χρόνια και για το οποίο έχουμε καταθέσει αλληπάλληλα υπομνήματα στο υπουργείο εργασίας στις 3 μας απεργίες (Μάρτης 2008, Μάιος 2019, Απρίλης 2019), είναι η ενιαία ειδικότητα για όλους τους οδηγούς δικύκλου. **Αυτό σημαίνει ότι όλοι όσοι εργαζόμαστε με μηχανάκι: courier/ταχυμεταφορείς, delivery/ταχυδιανομείς, υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών - να ενταχθούμε σε έναν κωδικό στο ΕΦΚΑ με την ειδικότητα του επαγγελματία οδηγού δικύκλου.** Το επάγγελμά μας αποτελεί μια ενιαία ειδικότητα (οδηγός δικύκλου που διανέμει-μεταφέρει προϊόντα και διεκπεραιώνει υπηρεσίες) και η ουσία της φύσης της εργασίας μας δεν καθορίζεται από τον κλάδο στον οποίο απασχολείται. Γι' αυτό το λόγο θεωρούμε την ενοποίησή του, απόλυτα ορθολογική, απαραίτητη και αναγκαία προκειμένου ως εργαζόμενοι να αντιμετωπίσουμε από κοινού τα οξυμένα εργασιακά μας προβλήματα.

Οι εργαζόμενοι οδηγοί δικύκλου αποτελούμε μια ενιαία ειδικότητα με κοινά χαρακτηριστικά, βιώνουμε κοινές εργασιακές συνθήκες, ερχόμαστε αντιμέτωποι με τις ίδιες δυσκολίες, την επικινδυνότητα και τις αντιξοότητες ενός επαγγέλματος που εκτελείται πάνω σε δύο ρόδες. Είτε μεταφέρουμε πίτσες, δέματα, βιβλία, φακέλους, λουλούδια, χρήματα, σουβλάκια, ανταλλακτικά ή εργαλεία, πρόκειται για μια ενιαία ειδικότητα, αυτή του εργαζόμενου οδηγού δικύκλου. Μετά την τελευταία μας απεργία πέρυσι τον Απρίλη και κάτω από την πίεση που δημιουργήθηκε από τη σχεδόν καθολική συμμετοχή σε αυτή, ψηφίστηκε ο νόμος 4611/2019. Ο ν.4611/2019 καθορίζει πως οι εργοδότες σε περίπτωση που δεν παρέχουν εταιρικό δίκυκλο, θα πρέπει να μας καταβάλουν τουλάχιστον το 15% του βασικού μισθού ως αποζημίωση για τα έξοδα χρήσης και συντήρησης του δικύκλου μας. Η ψήφιση αυτού του νόμου αποτελεί μια πρώτη έμμεση αναγνώριση του αιτήματος μας, καθώς δεν κάνει καμμία διάκριση ανάμεσα στους οδηγούς δικύκλου ανάλογα με το τι μεταφέρουν, και όσα προβλέπουν οι διατάξεις του αφορούν ανεξαιρέτως όλους τους κλάδους του επαγγέλματος, αντιμετωπίζοντάς μας προφανώς ως ένα ενιαίο επάγγελμα αυτό του οδηγού δικύκλου.



Η αναγνώριση μας ως μιας ενιαίας ειδικότητας θα μας ανοίξει το δρόμο για τη κατοχύρωση μιας ακόμη πολύ σημαντικής και χρόνιας διεκδίκησής μας, αυτή της ένταξής μας στα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα. Θεωρούμε πως στο επάγγελμά μας δικαιούμαστε βαρέα ανθυγιεινά ένσημα, όχι μόνο βάσει των εκτιμήσεων ή των διεκδικήσεων του σωματείου και των συναδέλφων που επικαλούνται τις δυσκολίες του επαγγέλματος, αλλά και βάσει του διατάγματος περί βαρέων ανθυγιεινών ενσήμων που αναφέρεται παρακάτω:

«ένα επάγγελμα είναι ανθυγιεινό όταν: ενέχει αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης επαγγελματικής νόσου ή επιδείνωσης οποιασδήποτε νόσου. Ένα επάγγελμα ορίζεται ως βαρύ αν η επί μακρών απασχόληση σε αυτό επιφέρει φθορά του οργανισμού, αδυναμία περαιτέρω απασχόλησης από χρονικού σημείου προ του φυσιολογικού γήρατος»

As εξετάσουμε έναν έναν τους παράγοντες που ορίζουν ένα επάγγελμα ως βαρύ και ανθυγιεινό.

► Όπως αναφέρει η παραπάνω διάταξη ανθυγιεινό είναι ένα επάγγελμα όταν ενέχει αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης επαγγελματικής νόσου ή επιδείνωσης οποιασδήποτε νόσου. Στο άκουσμα αυτού του ορισμού όσοι και όσες εργαζόμαστε με δίκυκλο καταλαβαίνουμε πολύ καλά τι εννοεί. Πόσοι και πόσες συνάδελφοι/σες υποφέρουμε απο μια ή περισσότερες ασθένειες οι οποίες προκαλούνται ή επιδεινώνονται από την πολύωρη οδήγηση κατά την εργασία μας. Ειδικότερα, οι εργαζόμενοι οδηγοί δικύκλου υποφέρουμε πολύ συχνά από ιγμορίτιδα, λόγω του παγωμένου αέρα που χτυπάει το πρόσωπο επί ώρες, από λοιμώξεις του κατώτερου αναπνευστικού, όπως βρογχίτιδα ή πνευμονία που προκαλούνται από τις πολύ χαμηλές θερμοκρασίες όταν αυτές συνδυάζονται με βροχή και δυνατό αέρα. Από αλλεργικό άσθμα και διάφορες αλλεργίες (στα μάτια και το δέρμα) καθώς και μολύνσεις που συνήθως προέρχονται από βρόμικα νερά, αιωρούμενα σωματίδια, τη σκόνη και γενικότερα τους αέριους ρύπους, ειδικά σε επιβαρυμένες περιοχές με υψηλή μόλυνση της ατμόσφαιρας που αποτελούν και το «φυσικό περιβάλλον» του εργαζόμενου με δίκυκλο. Από κρουπαγήματα και θερμοπληξίες μιας και το ανθρώπινο σώμα δεν αντέχει πολύ ώρα σε χαμηλές ή πολύ υψηλές θερμοκρασίες, πόσο μάλλον όταν εργαζόμαστε για τουλάχιστον οκτώ ώρες καθημερινά πάνω σε μηχανάκι. Επίσης η πολύωρη και καθημερινή έκθεση στον ήλιο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες προκαλεί εγκαύματα του δέρματος, ενώ συχνά προκαλούνται αιμορροΐδες και παρatrίμματα (δερματίτιδες εξ επαφής) αφού η σέλα δεν αποτελεί και το «πρότυπο» αναπαυτικού καθίσματος. Ακόμα η πολύχρονη οδήγηση και η κακή στάση πάνω στο μηχανάκι αυξάνει την επιβάρυνση του οργανισμού και οδηγεί στην εμφάνιση ορισμένων χρόνιων ασθενειών όπως μυοσκελετικές παθήσεις (οσφυαλγίες, γοναλγίες, ισχιαλγίες, αυχενικό σύνδρομο, τενοντίτιδες) που προέρχονται από τους κραδασμούς και τη στάση του σώματος κατά την οδήγηση καθώς και από το βάρος του κράνους που συμπιέζει τους αντίστοιχους σπόνδυλους, προβλήματα στο περίνεο και στον προστατικό αδένα, καθώς πιέζεται από το βάρος του σώματος και τους κραδασμούς πάνω στη σέλα με αποτέλεσμα προβλήματα στην ούρηση. Οφθαλμολογικά προβλήματα, όπως επιπεφυκίτιδες και κερατίτιδες, λόγω της άμεσης επαφής των ματιών με τη σκόνη. Μετά από αυτή την πρόχειρη καταγραφή των

κυριότερων παθήσεων που συνήθως υποφέρουμε οι οδηγοί δικύκλου είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς ότι το επάγγελμα ανταποκρίνεται στον ορισμό του ανθυγιεινού.

► Όσον αφορά το αν το επάγγελμα μπορεί να χαρακτηριστεί βαρύ δηλαδή αν προκύπτει φθορά από αυτό και αδυναμία απασχόλησης πριν το γήρας νομίζουμε είναι εύκολο να αποδειχτεί και αυτό. Το επάγγελμα, δυστυχώς, βρίσκεται σταθερά εδώ και πολλά χρόνια μέσα στις πρώτες θέσεις με τα περισσότερα εργατικά ατυχήματα και θανατηφόρα εργατικά ατυχήματα. Κάθε χρόνο πληρώνουμε βαρύ φόρο αίματος καθώς πολλοί συνάδελφοι σακατεύονται ή χάνουν τη ζωή τους στον καθημερινό αγώνα για το μεροκάμματο. Ο χώρος εργασίας μας είναι ο δρόμος και αυτό απο μόνο του, μας καθιστά ευάλωτους. Πόσο μάλλον αν λάβουμε υπόψη τους ελληνικούς δρόμους, γεμάτους λακούβες και κακοτεχνίες και την άσφαλτο η οποία σε πολλά σημεία είναι ολισθηρή λόγω της μη επαρκούς συντήρησης. Αν στην εξίσωση αυτή προστεθεί το άγχος, η πίεση και η εντατικοποίηση της εργασίας μας, η οποία αυξάνεται διαρκώς καθώς οι εργοδότες μας πιέζουν συνεχώς να μειώσουμε τους χρόνους παράδοσης, και το γεγονός το ότι πολλές φορές είμαστε αναγκασμένοι να οδηγάμε κάτω από τον δυνατό αέρα και τη βροχή, βλέπουμε να δημιουργείται ένα θανατηφόρο κοκτέιλ υπεύθυνο για την πτώση, τον τραυματισμό ή ακόμα και το θάνατο πολλών συναδέλφων. Ένα ακόμα στοιχείο που αυξάνει την επικινδυνότητα της εργασίας μας είναι το γεγονός ότι αποτελούμε ένα από τα πιο κακοπληρωμένα επαγγέλματα. Το γεγονός αυτό αναγκάζει συναδέλφους να εργάζονται πέραν του 8ώρου προκειμένου να συμπληρώσουν έναν αξιοπρεπή μισθό. Οκτώ ώρες στο μηχανάκι είναι πολλές και επίπονες, πόσο μάλλον όταν δουλεύεις δέκα και δώδεκα ώρες. Αυτόματα η κόπωση αρχίζει να σε καταβάλλει, τα αντανακλαστικά πέφτουν, γινόμαστε πιο απρόσεκτοι και επιρρεπείς στο λάθος, αυξάνοντας έτσι τις πιθανότητες πρόκλησης ενός τροχαίου εργατικού ατυχήματος.

► Πρέπει επίσης να αναφέρουμε τις ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι γυναίκες συνάδελφοι στο επάγγελμα μας, ειδικά όσον αφορά τις εργαζόμενες που κυοφορούν. Με βάση τον ισχύοντα νόμο, οι γυναίκες δικαιούνται άδεια εγκυμοσύνης μόλις 2 μήνες πριν τη γέννα, με αποτέλεσμα να θεωρούνται ικανές για εργασία μέχρι και τον όγδοο μήνα της εγκυμοσύνης. Στη συγκεκριμένη περίπτωση η νομοθεσία είναι εγκληματική, εφόσον η φύση του επαγγέλματός καθιστά την εργασία των γυναικών απαγορευτική από την αρχή της εγκυμοσύνης. Είναι σαφές πως υπάρχει νομοθετικό κενό που αφήνει απροστάτευτες τις εργαζόμενες και ουσιαστικά τις οδηγεί στην παραίτηση από την εργασία τους, εφόσον οι συστάσεις των γιατρών απαγορεύουν κάθε επικίνδυνη εργασία και ειδικά την επιβίβαση σε δίκυκλο λόγω των κραδασμών που μπορούν να προκαλέσουν τη βίαιη αποβολή του εμβρύου. Τέλος, το επάγγελμά μας είναι ακόμα πιο δύσκολο και επικίνδυνο για συναδέλφους μεγάλης ηλικίας. Ένας συνάδελφος 60 ετών και άνω δεν μπορεί να αντεπεξέλθει στις συνθήκες εργασίας του επαγγέλματος με δεδομένο ότι η λειτουργία των ανθρώπινων αντανακλαστικών, και οι σωματικές αντοχές σε τέτοιες ηλικίες δεν ανταποκρίνονται στο βαθμό δυσκολίας και επικινδυνότητας που απαιτεί η εργασία. Πολύ χειρότερα, μια ενδεχόμενη πτώση για ένα εργαζόμενο μεγαλύτερης ηλικίας έχει συνήθως πολύ πιο σοβαρές συνέπειες σε σχέση με πιο νέους σε ηλικία εργαζόμενους. Επιπρόσθετα, τα αυξημένα ποσοστά παθήσεων του αγγειακού συστήματος (αρτηριακή υπέρταση, έμφραγμα του μυοκαρδίου, αγγειακό εγκεφαλικό επεισόδιο) που εμφανίζονται ήδη από το τεσσαρακοστό έτος και που είναι συχνότερες στο επάγγελμα μας λόγω των συνθηκών έντονου άγχους που βιώνουμε καθημερινά, αυξάνουν τους κινδύνους εν ώρα εργασίας. Με βάση αυτά είναι εμφανές ότι ο ορισμός «αδυναμία περαιτέρω απασχόλησης από χρονικού σημείου προ του φυσιολογικού γήρατος», ο οποίος είναι προϋπόθεση για να χαρακτηριστεί ένα επάγγελμα ως βαρύ βρίσκει πλήρη ανταπόκριση.

Εν κατακλείδι πιστεύουμε ότι όλοι οι οδηγοί δικύκλου ανεξάρτητα από το τι και πως μεταφέρουμε ανήκουμε όλοι σε μία κατηγορία εργαζομένων με κοινά προβλήματα και δυσκολίες και πως δικαιούμαστε να αναγνωριστούμε ως μια ενιαία ειδικότητα και να ενταχθούμε στην κατηγορία των βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελμάτων. Οι διεκδικήσεις αυτές δεν είναι καινούργιες αλλά αντίθετα υπάρχουν και ζυμώνονται από την αρχή της ίδρυσης του σωματείου 13 χρόνια πριν. Είναι αιτήματα βγαλμένα μέσα από την εργασιακή εμπειρία και πραγματικότητα του καθενός και της καθμίας από εμάς. Είναι αιτήματα που όταν ξεκινήσαμε να τα διεκδικούμε φάνταζαν ουτοπικά και μακρινά, σε ένα επάγγελμα που 13 χρόνια πριν δεν λογίζονταν καν σαν τέτοιο. Πολύ νερό όμως κύλησε στο αυλάκι αυτά τα δεκατρία χρόνια. Δεκατρία χρόνια συνελεύσεων, αντιπαραθέσεων, μοιρασμάτων, αφισκολληήσεων, δράσεων, αποκλεισμών, απεργιών. Δεκατρία χρόνια αγώνα τα οποία έφεραν, εκτός από τη δικαίωση δεκάδων συναδέλφων από τις εργοδοτικές

αυθαιρεσίες που υφίσταντο και την αναγνώριση των άλλων δύο κύριων αιτημάτων μας, του εταιρικού δικύκλου και την παροχή Μέσων Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π). Πλέον οι εργοδότες, θα πρέπει να μας παρέχουν Μ.Α.Π και μηχανάκι για την εργασία μας, αλλιώς να μας καταβάλουν αποζημίωση για τη χρήση του δικού μας οχήματος και τα έξοδα κίνησής του. Ένα πρώτο βήμα έγινε για τον εξορθολογισμό του επαγγέλματος και μια πρώτη δικαίωση της προσπάθειας του σωματείου όλα αυτά τα χρόνια. Όμως δεν σταματάμε εδώ. Συνεχίζουμε μέχρι να επιβάλλουμε την εφαρμογή του νόμου στην πιάτσα, καθώς πολλοί εργοδότες αρνούνται να συμμορφωθούν με αυτόν και επιβάλλουν ακόμα στους εργαζόμενους τους τα δικά τους εμπνεύσεις εργασιακά μνημόνια. Συνεχίζουμε μέχρι την αναγνώριση μας ως μιας ενιαίας ειδικότητας και την ένταξή μας στα βαρέα και ανθυγιεινά επαγγέλματα. Συνεχίζουμε μέχρι να αποκτήσουμε την προσοχή και το σεβασμό που μας αξίζει ως εργάτες και εργάτριες. Το χρωστάμε σε όλους αυτούς του συναδέλφους που πορευτήκαμε μαζί αυτά τα χρόνια,

που ανταλλάξαμε μια αγουροξυπνημένη καλημέρα ένα κρύο χειμωνιάτικο πρωινό σε κάποια διασταύρωση, που δώσαμε την εφημερίδα του σωματείου και κλείσαμε συνωμοτικά το μάτι, που αράξαμε στη ζούλα για ένα τσιγάρο και να πάρουμε μια ανάσα από την τρέλα της δουλειάς, που βλαστημήσαμε μαζί την τύχη μας ένα βροχερό βράδυ κάτω από το μουσκεμένο μας γιλέκο. Μα πάνω απ'όλα το χρωστάμε στους δεκάδες συναδέλφους που χάσαμε όλα αυτά τα χρόνια, όχι από την κακή τους τύχη ή την μοίρα, αλλά από τη συνεχή υποτίμηση και απαξίωση ενός επαγγέλματος τόσο νευραλγικού για την κίνηση της οικονομίας αλλά και τόσο περιφρονημένου. Ενός επαγγέλματος που μας αντιμετωπίζει λες και είμαστε αναλώσιμα εξαρτήματα μηχανής, λες και δεν αξίζουμε τίποτα και που μόλις χαλάσουμε θα μας πετάξουν στον κάδο απορριμάτων και θα μας αντικαταστήσουν με καινούρια.



Αυτό το επάγγελμα προσπαθούμε να αλλάξουμε με όπλο μας την οργάνωση στο σωματείο και το βλέμμα μας σταθερά στραμένο στο συνδικαλισμό βάσης. Τον ταξικό, ακηδεμόνευτο, αδιαμεσολάβητο συνδικαλισμό, τη δουλειά μυρμηγκιού συνάδελφο με συνάδελφο, μαγαζί με μαγαζί, στο δρόμο μακριά από γραφειοκρατικές αριστοκρατίες και πελατειακές λογικές. Σάρκα από τη σάρκα της εργατικής τάξης παλεύουμε καθημερινά με τις μικρές και μεγάλες μας δυνάμεις και ένα σύνθημα να διαπερνά το μυαλό και τη καρδιά μας:

ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟ ΔΡΟΜΟΥ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ !

ΓΙΑΤΙ ΑΠΕΡΓΟΥΜΕ

4. ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΤΗΝ

ΑΠΟΡΡΥΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

I. Η ΕΡΓΑΤΙΚΗ ΤΑΞΗ ΣΤΑ ΧΡΟΝΙΑ ΤΗΣ ΧΟΛΕΡΑΣ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σε αντίθεση με το ρομαντικό μυθιστόρημα του Μάρκες, που διαδραματίζεται στα χρόνια της χολέρας στη Λατινική Αμερική του περασμένου αιώνα, ο κόσμος της εργασίας βρίσκεται απέναντι σε μια συντονισμένη επίθεση εκ μέρους του κεφαλαίου, που καθιστά ολοένα και πιο δύσκολη την επιβίωση του, σε μια πραγματικότητα που μεταβάλλεται προς το χειρότερο μέρα με τη μέρα. Οι κατακτήσεις και τα δικαιώματα που κερδήθηκαν με αίμα και αγώνες στα προηγούμενα χρόνια, έχουν μπει για τα καλά σε προκρούστεια κλίνη και σε πολλές περιπτώσεις έχουν πάψει να ισχύουν σήμερα. Η παγκοσμιοποιημένη κρίση του χρηματοπιστωτικού συστήματος και οι κρίσεις χρέους των κρατών, έχουν στρώσει το έδαφος πάνω στο οποίο η εργατική τάξη γίνεται το πειραματόζωο της σύγχρονης ιστορίας. Στα χρόνια που πέρασαν, δεκάδες νόμοι και διατάγματα υποτιμούν καθημερινά και όλο και πιο έντονα την εργασιακή μας δύναμη, με κορυφαία βέβαια τα μνημόνια που ψηφίστηκαν και εφαρμόστηκαν και εφαρμόζονται ακόμα. Όλα αυτά λοιπόν έγιναν και γίνονται, για να σωθούμε όπως μας λένε οι αρχόντοι και να έχουμε καλύτερο μέλλον εμείς και οι επόμενες γενιές. Είναι αυτό που λέμε πιο θράσος πεθαίνεις! Ως εργατική τάξη και κοινωνία ευρύτερα, οφείλουμε να μείνουμε όρθιοι, να βάλουμε αναχώματα, να αντισταθούμε, ώστε να δημιουργήσουμε τις συνθήκες εκείνες που θα μας επιτρέψουν να ζούμε και όχι απλώς να επιβιώνουμε, για να γεμίζουν οι τσέπες των αφεντάδων. Η πίστη πως οι πολλοί έχουμε το δίκιο με το μέρος μας και στο τέλος θα έχει φως, είναι ο συνδετικός κρίκος με το μυθιστόρημα του κολομβιανού συγγραφέα.

ΜΕΡΙΚΗ & ΕΚ ΠΕΡΙΤΡΟΠΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑ

Οι ελαστικές μορφές εργασίας εμφανίζονται για πρώτη φορά στην Ελλάδα, την δεκαετία του '90 με το νόμο 1892/1990, στο άρθρο 38 για την μερική απασχόληση. Εδώ ορίζεται ότι ο εργαζόμενος μπορεί να συνάψει σύμβαση εργασίας είτε

ορισμένου, είτε αορίστου χρόνου με τον εργοδότη, η οποία θα είναι μικρότερης χρονικής διάρκειας όσον αφορά την ημέρα, την εβδομάδα, το μήνα. Η εγκυρότητα δε της σύμβασης εξαρτάται από την γνωστοποίησή της εντός 8 ημερών στο αρμόδιο ΣΕΠΕ. Με τους νόμους 2639/1998 και 3846/2010 εντάσσεται στη φαρέτρα των αφεντικών και η εκ περιτροπής εργασία. Η διαφορά των δύο μορφών σύμβασης, είναι ότι στην μερικής απασχόλησης είναι μειωμένο το ωράριο αλλά καθημερινό, ενώ στην εκ περιτροπής εργασία το ωράριο είναι πλήρες αλλά για λιγότερες μέρες, ή εβδομάδες, ή μήνες το χρόνο. Είναι σημαντικό ότι για πρώτη ίσως φορά παρατηρούμε να αναφέρεται η εργασία με τον όρο απασχόληση, σαν να πρόκειται για κάποιου είδους κόμπι και όχι αγώνα και ανάγκη για επιβίωση των εργαζομένων. Από τότε, η λέξη απασχόληση είναι σταθερή σαν όρος, από τους εκάστοτε πολιτικούς διαχειριστές και τα αφεντικά. Είναι σαν να θέλουν με μία άλλη ονομασία, να αμβλύνουν την έννοια της εκμετάλλευσης που υφίσταται στο σύνολό της η εργατική τάξη αιώνες τώρα. Δεν σε εκμεταλλεύομαι για να γεμίζω με κέρδη τους λίγους! Όχι!... σε απασχολώ πάνω από τη μισή ζωή σου για να έχεις ενδιαφέροντα... και να μην βαριέσαι!... Οι ελαστικές μορφές εργασίας, άνοιξαν το δρόμο στην ουσία για την πλήρη απορρύθμιση μακροπρόθεσμα, των εργατικών κεκτημένων του παρελθόντος. Η τόνωση της αγοράς, δηλαδή, η καπιταλιστική αναδιάρθρωση, περνούν πάντα από πάνω μας για να αυγατίσουν την κερδοφορία. Όποιο «όρο» και αν χρησιμοποιήσουν αυτό δεν αλλάζει! Ας δούμε λοιπόν παρακάτω, μερικά νούμερα που τονώνουν την οικονομία τους και ας σκεφτούμε συνάδελφοι/σες τι επιπτώσεις έχουν σε εμάς .

Έχουμε και λέμε λοιπόν: Το ποσοστό των προσλήψεων στις επιχειρήσεις, με σχέσεις ελαστικές δηλαδή (μερικής και εκ περιτροπής απασχόληση) είναι σταθερά πάνω από το 50% στην πενταετία 2014-2018.

Οι προσλήψεις με πλήρη απασχόληση, υποχωρούν σταθερά αφού ενώ το 2009 η αναλογία είναι στο 79%, το 2018 είναι στο 45% !! Έτσι έχουμε από το 2009 όπου οι ελαστικές μορφές εργασίας ήταν στο 21% το 2018 να είναι στο 54,3%.

Μέσα σε λιγότερο από μια δεκαετία οι συγκεκριμένες μορφές υπερδιπλασιάζονται. Η υποχώρηση των ΣΣΕ, καθώς και της ΕΓΣΣΕ (εθνική γενική συλλογική σύμβαση εργασίας) οδηγεί στην ολοένα και μεγαλύτερη φτωχοποίηση μεγάλα τμήματα του πληθυσμού και αυξάνει έτσι την εργασιακή ανασφάλεια και παθητικότητα των εργατών απέναντι στα αφεντικά. Εδώ να προσθέσουμε πως από την ψήφιση των μνημονίων και μέχρι σήμερα, ο κατώτατος βασικός μισθός ορίζεται από το κράτος και όχι από τους κοινωνικούς εταίρους όπως συνέβαινε παλιότερα. Ειδικά οι ΣΣΕ δέχονται αποφασιστικό χτύπημα με το τελευταίο αναπτυξιακό πολυνομοσχέδιο, ν.4635/2019. Εδώ αναφέρονται για πρώτη φορά οι ΕΟΖ (ειδικές οικονομικές ζώνες) και δίνεται έτσι η δυνατότητα στις τοπικές ΣΣΕ να υπερισχύουν(!) των κλαδικών σε περιπτώσεις επιχειρήσεων που έχουν οικονομικές δυσκολίες. Μέχρι και το 2018, στον ιδιωτικό τομέα περίπου 600,000 εργάτες αμοιβόνταν με μισθούς κάτω από 500 ευρώ ενώ 250,000 με μισθό κάτω από 250 ευρώ!!!

ΑΔΗΛΩΤΗ & ΥΠΟΔΗΛΩΜΕΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Μια ακόμη παράμετρος που προκύπτει, από τη γιγάντωση της ελαστικοποίησης της εργασίας είναι η αντίστοιχη διόγκωση και επέκταση της υποδηλωμένης και αδήλωτης εργασίας. Η πρόσφατη παύση λειτουργίας του ΣΕΠΕ εν μέσω πανδημίας, έρχεται να απαξιώσει περαιτέρω το θεσμικό του ρόλο και να κάνει διακοσμητική την παρουσία του. Ήδη από τον Ιούλη του 2019, γνωρίζουμε πως με Π.Δ. καταργήθηκε ο ειδικός γραμματέας του σώματος επιθεώρησης (καθώς και του ΣΔΟΕ) και υπάγεται πια στην Γεν. Γραμ. Εργασίας του υπουργείου. Το κράτος λοιπόν με στοχευμένες κινήσεις, κλείνει το μάτι στους εργοδότες και δίνει αβάντα στην οποιαδήποτε αυθαιρεσία εκ μέρους τους, αφήνοντας τον κόσμο της εργασίας χωρίς ελεγκτικούς μηχανισμούς προστασίας, δυσκολεύοντας την καταγγελία για τις παραβάσεις της εργατικής νομοθεσίας και απορρυθμίζοντας περισσότερο τις σχέσεις εργασίας. Επιπρόσθετα και μέσα στην κρίση του κορωνοϊού, ψηφίστηκαν Π.Ν.Π. που δίνουν ακόμα μεγαλύτερη ευελιξία στις επιχειρήσεις

στο δρόμο της εκμετάλλευσης των εργατών. π.χ. (η εκπρόθεσμη δήλωση των ωραρίων). Οι εργάτες με το φόβο της ανεργίας, της ανέχειας, την έλλειψη ταξικής συνείδησης και οργάνωσης στα συλλογικά τους όργανα έγιναν έρμαιο στις ορέξεις του κάθε μικρού και μεγάλου αφεντικού. Το σωματείο μετά την απεργία τον Απρίλη του 2019 και την ψήφιση του ν.4611, προχώρησε σταθερά και με συνέπεια στην καμπάνια ενάντια στην υποδηλωμένη και αδήλωτη εργασία, προσπαθώντας αφ' ενός να βάλει ανάχωμα σε αυτές τις μορφές εκμετάλλευσης και αφετέρου να αναδείξει ότι τίποτε δεν τελειώνει με την ψήφιση απλά ενός νόμου. Έχουμε γράψει πολλές φορές όλα αυτά τα χρόνια για το κόστος που έχει πρώτα από όλα σε μας τους ίδιους αλλά και στα ασφαλιστικά ταμεία η μαύρη εργασία. Όταν δουλεύουμε ανασφάλιστοι ή μερικώς ασφαλισμένοι, δεχόμενοι τον εκβιασμό των αφεντικών, υποσκάπτουμε το μέλλον όχι μόνο το δικό μας αλλά και των επόμενων γενιών. Τα άδεια από εισφορές ταμεία, γίνονται χειρότερες συντάξεις, χειρότερες παροχές υγείας, αυξάνουν το συνταξιοδοτικό όριο και τελικά θα ζούμε για να δουλεύουμε!!

ΠΕΛΑΤΕΙΑΚΟ ΚΡΑΤΟΣ ΚΑΙ ΚΡΑΤΙΚΟΔΙΑΙΤΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ

Με την ψήφιση των μνημονίων, ο δημόσιος τομέας και οι εργαζόμενοι του, απαξιώθηκαν και μπήκαν στον πάγκο του κασάπη, ως μια εύκολη πηγή εσόδων και μείωσης δόθεν των ελλειμμάτων και του χρέους. Οι συνταξιούχοι πλήρωσαν και αυτοί με την σειρά τους το μάρμαρο με τις συνεχόμενες περικοπές συντάξεων και επικουρικών. Οι οριζόντιες περικοπές που εφαρμόστηκαν σε δώρα και μισθούς, από κυβερνήσεις και δανειστές είχαν ως αποτέλεσμα και στόχο προφανώς, να ρημάξουν τον κοινωνικό ιστό και να αποτελειώσουν ότι είχε απομείνει από το κοινωνικό κράτος. Οι τομείς της Υγείας, της Παιδείας και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης σχεδόν διαλύθηκαν κάτω από αυτές τις πολιτικές. Ό,τι είχε να κάνει δηλαδή με την κοινωνία και τις ανάγκες της, ποδοπατήθηκε για την αναδιάρθρωση του κεφαλαίου και της αγοράς. Η απαξίωση του ρόλου των δημόσιων υπηρεσιών, είναι στρατηγικός τους στόχος γιατί με αυτό τον τρόπο ανοίγει ο δρόμος στις ιδιωτικοποιήσεις και στη μεγιστοποίηση των κερδών για τους λίγους. Η διαδρομή είναι απαξίωση- υποβάθμιση μέσω των περικοπών – στοχευμένη δημιουργία ελλειμμάτων και τέλος ιδιωτικοποίηση. Με την υποβάθμιση του δημοσίου, ο ιδιωτικός τομέας αντίστοιχα ακολούθησε το δρόμο του βαρελιού χωρίς πάτο. Άλλη μία παράμετρος που όπως φαίνεται ήταν στα στρατηγικά σχέδια των από πάνω. Μία πολύ ενδιαφέρουσα μελέτη, σχετική με τις επιπτώσεις των αντίστοιχων πολιτικών στο δημόσιο τομέα έχει συντάξει η επιστημονική ομάδα του Κοινωνικού Πολυκέντρου της ΑΔΕΔΥ (αντίστοιχο του ΙΝΕ-ΓΣΕΕ).

Σύμφωνα με την Έρευνα Εργατικού Δυναμικού και τα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ από το 2009 μέχρι το β' τρίμηνο 2016 (πίνακας 1.1) η συνολική απασχόληση υποχωρεί από τους 4.829.003 στους 3.702.600 εργαζόμενους που μεταφράζεται στην απώλεια 1.126.403 θέσεων εργασίας. Κατά την ίδια χρονική περίοδο η συνολική απασχόληση στο Δημόσιο (συμπεριλαμβανομένων και των ΔΕΚΟ) υποχωρεί από τους 1.012.035 στους 790.711 εργαζόμενους που συνεπάγεται μείωση κατά 221.324 άτομα σε προσωπικό και σε ποσοστό 21,87%. Ταυτόχρονα το ποσοστό της συνολικής απασχόλησης στο Δημόσιο υποχωρεί από το 22% στο 20,4% επί της απασχόλησης στο σύνολο της οικονομίας.

Απ' τη δεκαετία του '80 και μετά, η καπιταλιστική διαχείριση περνάει με το δόγμα Θάτσερ στη νεοφιλελεύθερη εκδοχή της και στην παντοδυναμία των αγορών. Η αρχή όμως στη σχέση κεφαλαίου και κράτους πάει δεκαετίες πίσω, όταν με τις ευλογίες των τότε διαχειριστών στήνονται τα μεγάλα επιχειρηματικά και βιομηχανικά συμφέροντα. Έκτοτε αυτή η σχέση έχει μια συνέχεια και ένα κοινό παρονομαστή, που δεν είναι άλλος

από την ακραία εκμετάλλευση της εργατικής δύναμης. Αυτή η συνθήκη διαφοροποιείται ανά περιόδους, ανάλογα με την οργάνωση και την πίεση που ασκούν οι εκμεταλλευόμενοι, άλλοτε με τη μορφή αναχωμάτων απέναντι στην καταπίεση, άλλοτε με την επίτευξη κατακτήσεων και τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης της εργατικής τάξης. Στη χώρα μας, πιθανόν χωρίς καμιά εξαίρεση, το μεγάλο ιδιωτικό κεφάλαιο στήθηκε στην κυριολεξία με τις κρατικές ενισχύσεις, είτε με τη μορφή δανεικών (και αγύριστων σε πολλές περιπτώσεις), είτε με τη μορφή κάθε είδους παροχής.

Τα δεκάδες σκάνδαλα παράνομων χρηματοδοτήσεων και χρηματισμών μπορεί να είναι περασμένα, αλλά για πολλούς από μας σίγουρα όχι ξεχασμένα. Το ντόπιο και ξένο ιδιωτικό κεφάλαιο είχε στα χέρια του το δημόσιο πλούτο και, όπου αυτό γινόταν ασύμφορο γι' αυτούς, το κράτος αναλάμβανε να διασώσει τις εταιρίες με δημόσιο χρήμα (νερό, ρεύμα, σιδηρόδρομοι). Αυτή λοιπόν η σχέση διατρέχει τη ραχοκοκαλιά της ελληνικής οικονομίας μέχρι σήμερα. Η διαδρομή είναι η ίδια. Ό, τι είναι προς όφελος της κοινωνίας, δηλαδή δημόσιο, πρώτα υποβαθμίζεται, μετά συκοφαντείται μέσω των ΜΜΕ και τέλος παραδίδεται στα χέρια του ιδιώτη-σωτήρα, έναντι πινακίου φακής. Όμως και η συνέχεια είναι παρόμοια, όπως και η κατάληξη του πώς ο δημόσιος πλούτος γίνεται ιδιωτικός. Όταν μια δημοσίου συμφέροντος εταιρία περάσει στα χέρια ιδιώτη ακολουθούν περικοπές στο προσωπικό (δηλαδή απολύσεις), συμπίεση του εργατικού κόστους και αυξήσεις στα τιμολόγια για τους πολλούς, υπό το πρόσχημα της ανταγωνιστικότητας στην αγορά, αλλά και των δήθεν καλύτερων παροχών. Σε πρώτο χρόνο η συνθήκη αυτή γίνεται σχετικά αποδεκτή από μεγάλα κομμάτια της κοινωνίας, γιατί όπως αναφέρθηκε παραπάνω έχει προηγηθεί η κατασυκοφάντηση και η ακραία υποβάθμιση του κοινωνικού πλούτου. Όταν όμως εμείς, συνάδελφοι/συναδέλφισσες αρχίζουμε και βλέπουμε τη διαφορά στο κόστος και στις ζωές μας, τότε αλλάζει το έργο. Όταν ο δήθεν ανταγωνισμός γίνεται μονοπώλιο που συνεχώς ακριβαίνει, ενώ οι μισθοί μας πέφτουν, τότε είναι που αρχίζουν τα ελλείμματα. Σε μικρό χρονικό διάστημα έρχεται το μαγικό χέρι του κράτους να «βοηθήσει» την κατάσταση για να μη χαθούν οι θέσεις εργασίας. Έτσι φτάνουμε στο ίδιο έργο θεατές, το οποίο είναι η ιδιωτικοποίηση των κερδών προς όφελος των λίγων και η κοινωνικοποίηση των χρεών τους.

Θέλουμε βιβλίο ολοκληρωγίαναραπαθέσουμεταπαραδείγματα του παρελθόντος. Απ' τις περίφημες κρατικοποιήσεις του «εθνάρχη» τη δεκαετία του '60, μέχρι το PSI του «σοσιαλιστή» υπουργού το 2012 και την ανακεφαλαιοποίηση των τραπεζών με δημόσιο χρήμα. Θα ήταν όμως χρήσιμο να σταθούμε λίγο στο πρόσφατο πριν και το τώρα της κατάστασης έκτακτης ανάγκης λόγω του covid-19.

ΤΑΧΥΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ

Εν μέσω της πανδημίας και της εντατικοποίησης της εργασίας στις ταχυμεταφορές έχουμε το εξής παράδοξο: α) οι εταιρίες ανακοινώνουν αυξήσεις στα τιμολόγια τους, σε ορισμένες μάλιστα περιπτώσεις υπερβολικές. β) Υπάρχει σχεδόν άμεση αντίδραση από τους εκδότες βιβλίων (μέλος τους είναι γνωστός υπουργός). γ) Οι αυξήσεις στα τιμολόγια αποσύρονται. δ) Με μπροστάρη το διευθύνοντα σύμβουλο των ΕΛΤΑ αποστέλλεται επιστολή στον πρωθυπουργό και στον υπουργό οικονομικών, όπου ζητείται να μπουν οι εταιρίες courier στους πληττόμενους ΚΑΔ. ε) Μετά από λίγες μέρες οι εν λόγω εταιρίες με τα τεράστια κέρδη εντάσσονται στις πληττόμενες επιχειρήσεις.

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ-MIG-AEGEAN AIRLINES

Στο ίδιο μήκος κύματος, ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Aegean στέλνει αντίστοιχη επιστολή, ζητώντας κρατικές ενισχύσεις. Ο λόγος που επικαλείται είναι ότι, σε περίπτωση μη κρατικής στήριξης, τίθεται ζήτημα αθέμιτου ανταγωνισμού



από τις ξένες εταιρίες (που έλαβαν κρατικές ενισχύσεις). Αν δεν «βοηθηθεί» η εταιρία, θα προβεί σε μεγάλες μειώσεις προσωπικού, προκειμένου να διασωθεί.

Η διαδρομή από την κρατική Ολυμπιακή Αεροπορία (ΟΑ) στην ιδιωτική Aegean Airlines:

► 2009: εξαγορά ΟΑ από MIG με τίμημα 177,2 εκατ. ευρώ.

► Δηλώσεις υπουργού μεταφορών: «Θα απαλλαγούν τα δημόσια ταμεία από οικονομικό βάρος. Δημιουργείται ένα νέο, πιο υγιές περιβάλλον ανταγωνισμού στις αερομεταφορές στην Ελλάδα». Σημ.: Το κόστος της εθελούσιας εξόδου των εργαζομένων το ανέλαβε το κράτος.

► Δηλώσεις προέδρου MIG: «Δεν υπάρχει περίπτωση να πουληθεί το πλειοψηφικό πακέτο της ΟΑ».

► 2012: Δημιουργία εκατομμυρίων ευρώ ελλείμματος, μείωση αεροσκαφών στο μισό (16), παρά τις δεσμεύσεις για την παραμονή 4000 εργαζομένων, παραμένουν μόλις 750.

► Η ΕΕ κρίνει την ΟΑ μη βιώσιμη.

► Η σχετικά νεοϊδρυθείσα Aegean απορροφά την ΟΑ, με αντίτιμο 72 εκατ. ευρώ.

► 2019: Κέρδη εννιαμήνου της Aegean 77,1 εκατ. ευρώ.

► 2020: Πανδημία covid-19. Η Aegean κινδυνεύει με πτώχευση, η κυβέρνηση σχεδιάζει κρατικές ενισχύσεις για τη διάσωσή της.

► Σημείωση: 1994-2004 Η ΕΕ απαγορεύει τις κρατικές ενισχύσεις, οδηγώντας ουσιαστικά σε πτώχευση την ΟΑ.

Τα συμπεράσματα δικά σας.

ΕΠΙΛΟΓΟΣ:

Συνάδελφοι/συναδέλφισσες, αν δεν αγωνιστούμε εμείς, τότε ποιος θα το κάνει για εμάς;

Αν δεν οργανωθούμε ως τάξη να υπερασπιστούμε τα αυτονόητα, τότε πώς;

Αν δεν δυναμώσουμε εμείς τα σωματεία μας με ταξικά χαρακτηριστικά, μακριά από πελατειακές σχέσεις του παρωχημένου συνδικαλισμού, τότε ποιος;

Αν δεν αγωνιστούμε ο καθένας ατομικά, αλλά και όλοι μαζί συλλογικά, πώς θα εφαρμοστεί ο νόμος 4611/2019 σε κάθε μαγαζί, σε κάθε πιάτσα;

Αν, τέλος, δεν απεργήσουμε όλοι/όλες μαζί, εμείς οι μέχρι χτες «αόρατοι» και οι σημερινοί «ήρωες», κατά δήλωση των πολιτικών, τότε ποιος θα μας ακούσει;

Αν οργανωθούμε και αγωνιστούμε όλοι μαζί, τότε και μόνο μπορούμε να αλλάξουμε τον τίτλο του κειμένου σε κάτι καλύτερο για εμάς...



II. ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΛΑΤΦΟΡΜΕΣ

ΝΕΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ, “ΝΕΑ” ΜΟΝΤΕΛΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΘΥΜΑΤΑ ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ..

Τα τελευταία χρόνια το κεφάλαιο, το οποίο διαρκώς εφευρίσκει τρόπους για την επιβίωση κι ανάπτυξή του (σε ελεύθερη μετάφραση: ολοένα και περισσότερο ξεζούμισμα των εργαζομένων για τα κέρδη των καπιταλιστών) φέρνει άλλη μια “πατέντα” στην πόρτα μας- την “ουμπεροποίηση” και του κλάδου των διανομών, ενός απ’του πλέον σημαντικούς κρίκους στην καπιταλιστική αλυσίδα. Όσον αφορά την εστίαση, στην Ελλάδα, ο επίσιος τζίρος στο delivery καφέ και φαγητού ανέρχεται σε περίπου 1,5 δις ευρώ, εκ των οποίων τα 300 εκατομμύρια περνούν απ’ τις online πλατφόρμες, κυρίως την E-food (την οποία μαζι με τις clickdelivery.gr και deliveras.gr έχει εξαγοράσει η Delivery Hero, γερμανικών συμφερόντων, ένας απ’ τους μεγαλύτερους ομίλους online παραγγελιών έτοιμου φαγητού με τζίρο γύρω στο 1,5 δις και με την αξία κεφαλαιοποίησης της εταιρείας να ξεπερνάει τα 6,7 δις), την delivery.gr και πλέον και τον νέο παίκτη που εμφανίζεται στο προσκήνιο, τη Wolt.

Ποιά είναι η πραγματικότητα για τους εργαζόμενους διανομείς στις κάθε λογής εταιρείες;

Ός τώρα, στον μεταξύ τους ανταγωνισμό, η e-food παρουσιαζόταν ως “παράδεισος” μπροστά στις παροχές άλλων εταιρειών: μισθούς σύμφωνα με το νόμο, ένσημα, δώρα, αποζημίωση 15% για το μηχανάκι σύμφωνα με το νόμο 4611/2019, κουπόνια (tickets) έναντι ποσοστού των καυσίμων, συμβάσεις αορίστου χρόνου. Κι επειδή κάθε τέτοιος “παράδεισος” έχει και μια ημερομηνία λήξης, σιγά σιγά βλέπουμε να αλλάζουν οι συνθήκες, κάνοντας την αρχή απ’ τις συμβάσεις: πλέον οι προσλήψεις στην e-food γίνονται με τρίμηνες συμβάσεις μέσω της εργολαβικής εταιρείας manpower. Και γνωρίζουμε πως η παρουσία των εργολαβικών με την ενοικιαζόμενη εργασία συνήθως συνοδεύεται από μειώσεις μισθών, πλήρη εργασιακή ανασφάλεια λόγω των διαδοχικών συμβάσεων και καταστρατήγηση των εργασιακών δικαιωμάτων.

Ας πάμε τώρα σ’ έναν άλλο εργασιακό “παράδεισο”: “Γίνε αφεντικό του εαυτού σου και αποφάσισε εσύ πότε θα εργάζσαι. Κέρδισε χρήματα κι απόλαυσε την ελευθερία σου”! Mas λένε τα σποτάκια της Wolt. Ποιά είναι η καραμέλα που έφτασε και στον κλάδο μας η οποία χρησιμοποιείται κατά κόρον μέσα στις εταιρείες; το ότι δεν είμαστε εργαζόμενοι αλλά “μέλη της ομάδας”, “partners”.. Τι καλά να είσαι “συνεργάτης” δουλεύοντας μέσα στην πλήρη επισφάλεια, χωρίς σταθερό μισθό, πληρωμένοι ανάλογα τα κομμάτια, ντελιβεράδες με μπλοκάκι (!), χωρίς δικαίωμα στα βασικά όπως η ασφάλιση (την πληρώνεις ο ίδιος), αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος, ταμείο ανεργίας και να βάζεις μηχανάκι και κινητό smartphone απ’ την τσέπη σου. Τέτοια ελευθερία την ψάχναμε καιρό!

Τί τυράκι προσφέρει στους ενδιαφερόμενους ντελιβεράδες η Wolt; ευέλικτη εργασία, να επιλέγεις πόσο και πότε θες να δουλέψεις, ένα μίνιμουμ ωριαίου εισοδήματος, κάποια μικρά μπόνους (άνω ενός συγκεκριμένου αριθμού παραγγελιών, χιλιόμετρικής απόστασης ή καιρικών συνθηκών). Τί δεν λένε όμως; Πως σε όλα αυτά δεν υπολογίζεται το κόστος για το μηχανάκι, ο εξοπλισμός, η μη αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος, το επίδομα ασθενείας, το επίδομα αδείας, η λήψη κανονικής άδειας, τα δώρα Χριστουγέννων, Πάσχα, το ταμείο ανεργίας, η ασφάλιση που πληρώνεις απ’ την τσέπη σου, οι βενζίνες και το γεγονός ότι για να φτάσει κανείς ένα ικανοποιητικό ποσό μεροκάματου πρέπει να δουλεύει εξοντωτικά ωράρια και σε εξοντωτικές αποστάσεις, χωρίς σταθερή βάση αλλά συνεχώς στο δρόμο. Πως η εταιρεία πιέζει τους διανομείς διαρκώς να είναι “πιο χαμογελαστοί, πιο ευγενικοί, πιο πιο..”, πως το καθεστώς αξιολόγησης μέσω του app, όταν αυτή δεν κρίνεται ικανοποιητική, επιφέρει και τη λήξη της “συνεργασίας” (για παράδειγμα συνάδελφος διανομέας της Wolt δέχτηκε σύσταση επειδή η αξιολόγηση ήταν 4.3/5!). Πως όταν φτάνεις τα 10,000 ευρώ μεικτά το χρόνο πρέπει υποχρεωτικά να ανοίξεις μπλοκάκι (μέχρι τότε οι κρατήσεις είναι 23.5%, μετά φτάνουν το 40-46%). Πρώτη φορά βλέπουμε “συνεργάτες” με τόσα “προνόμια”.

Όλα αυτά ανήκουν σε ένα νέο πλαίσιο, αυτό της διαμοιραστικής οικονομίας (gig economy). Με λίγα λόγια, πρόκειται για μια μέθοδο εργασίας που βασίζεται στη λογική ότι οι εργαζόμενοι έχουν προσωρινές δουλειές ή κάνουν κομμάτια μιας δουλειάς και πληρώνονται χωριστά για αυτά, αντί να έχουν σχέση μισθωτής εργασίας. Βασίζεται σε συμβάσεις ορισμένου χρόνου ή σε αυτοαπασχολούμενους. Οι αυτοαπασχολούμενοι αντί για σταθερό μισθό πληρώνονται ανά πρότζεκτ, δεν έχουν δικαίωμα στον εθνικό κατώτατο μισθό ή τις παροχές ασθενείας, τα επιδόματα, την αποζημίωση απόλυσης και δεν έχουν καθορισμένο ωράριο.

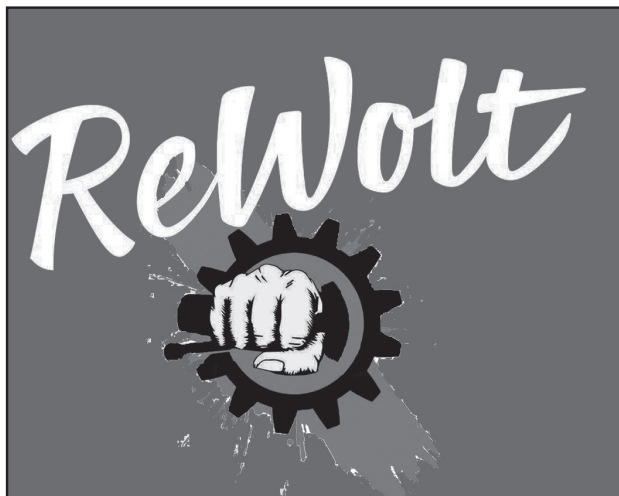
Όλα αυτά τα παραθέτουμε για να καταλάβουμε κι εμείς και όλοι οι συνάδελφοι την απάτη που κρύβεται μέσα σε αυτά τα νέα μοντέλα εργασίας, να συνειδητοποιήσουμε ότι βιώνουμε όλοι τους ίδιους κινδύνους και την επισφάλεια, που στο δικό μας κλάδο είναι καθημερινότητα. Να συνειδητοποιήσουμε ότι αυτός είναι ένας ακόμα έξυπνος τρόπος των εταιρειών να μας διασπάσουν, ότι αυτή η απελευθέρωση της εργασίας μόνο εις βάρος μας είναι. Όλες αυτές οι πλατφόρμες θησαυρίζουν πάνω στον ιδρώτα των εργαζομένων πρωτίστως κι όχι απλά απ’ τις παραγγελίες του εκάστοτε πελάτη. Έτσι βγάζουν λάδι και τα κάθε λογής αφεντικά που πλέον απαλλάσσονται από την υποχρέωση να προσλαμβάνουν διανομείς, να πληρώνουν για ασφαλιστικές εισφορές, για εταιρικά μηχανάκια, για ΜΑΠ, για αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος, όλα αυτά τα οποία είναι κατοχυρωμένα απ’ την εργατική νομοθεσία και διεκδικούμε διαρκώς. Το να μπορούμε να ζούμε χωρίς να εξαρτώμαστε από τα φιλοδωρήματα, χωρίς να είμαστε ζωντανά grs για να παρακολουθεί ο κάθε πελάτης ανά πάσα ώρα και στιγμή πού βρισκόμαστε, με κίνδυνο την σωματική μας ακεραιότητα και την ίδια μας τη ζωή. Το να μπορούμε να ζούμε με το 8ωρο εργασίας κι όχι τα 10ωρα και τα 12ωρα. Το να αποζημιωνόμαστε σε περίπτωση ατυχήματος κι όχι να πηγαίνουμε σαν τα σκυλιά στ’ αμπέλι. Πρόσφατα, συνάδελφος εργαζόμενος στη Wolt είχε εργατικό ατύχημα. Ποια η πρόβλεψη της εταιρείας σε τέτοια περίπτωση; Απολύτως καμιά. Μόνο μετά από την έκταση που πήρε το συμβάν, ειδοποίησε τους εργαζόμενους μέσω μηνύματος ότι αν θέλουν μπορούν να συνεισφέρουν (!) απ’ τον επόμενο μισθό τους ένα ποσό για τον διανομέα που χτύπησε καθώς και ότι η εταιρεία θα προβεί σε “κίνηση βοήθειας”!

Τα αφεντικά στήνουν διαρκώς παγίδες. Έτσι ξεκίνησε και στο εξωτερικό. Εταιρείες όπως η Deliveroo και η Foodora δέλεασαν τους εργαζόμενους προσφέροντας αυτούς τους δήθεν καλύτερους μισθούς (μόνο προσωρινά) και τη δυνατότητα να επιλέγουν τις ώρες δουλειάς τους. Η συνέχεια ποια ήταν; Όλο και περισσότερη δουλειά με μειώσεις στους μισθούς (πχ. αρχικά η Foodora, στις χώρες της βόρειας και δυτικής Ευρώπης, προσλάμβανε με 9€/ώρα, μετά από έναν χρόνο έπεσε στα 7€/ώρα, και ούτω καθεξής), οι αλγόριθμοι να είναι αυτοί που κανονίζουν τους χρόνους των διανομένων, κι οι φυσικές αντοχές να τεστάρονται στο έπακρο.

Αυτά όμως δεν έμειναν αναπάντητα απ’τους εργαζόμενους. Σε πολλές εταιρείες, ανάμεσα τους κι η Wolt, οι εργαζόμενοι ενώθηκαν και πάλεψαν στήνοντας επιτροπές από κοινού με συνδικάτα (στη Νορβηγία από το Σεπτέμβριο του 2018 εργαζόμενοι της Wolt και της Foodora ενώθηκαν και προχώρησαν σε καμπάνια απαιτώντας να παρθούν πίσω οι μειώσεις μισθών, να τους αναγνωρίσουν οι εταιρείες ως υπαλλήλους, να φτιαχτούν ειδικό χώρο αναμονής για τους εργαζόμενους και να τους παρήσχουν όσα δικαιούνται από τον νόμο). Στην Αγγλία οι διανομείς της Deliveroo έχουν προχωρήσει σε απεργίες ενάντια στις μειώσεις μισθών ήδη από το 2016 και στην Ιταλία διανομείς της Foodora κινήθηκαν νομικά για να καταγγείλουν τη σχέση εργασίας που δεν τους αναγνωρίζει ως μισθωτούς, καταφέροντας σε περιπτώσεις μικρές ή μεγαλύτερες νίκες. Γιατί μόνο όταν ενώνονται οι εργαζόμενοι μπορούν να διεκδικήσουν και να κερδίσουν. Απ’ τα αφεντικά ποτέ δε χαρίστηκε τίποτα σε κανέναν. Κι αυτός ακριβώς είναι ο ρόλος τους.

Στις 8 Οκτώβρη το σωματείο μας προχωρά σε απεργία.

Δεν πρόκειται για μια απεργία “απλά για να γίνει” αλλά κι ούτε επειδή ως σωματείο έχουμε να κερδίσουμε τίποτα άλλο παρά τα δίκαια αιτήματά μας. Πρόκειται για μια απεργία που έρχεται σε συνέχεια των 3 προηγούμενων (του Μαρτίου του 2008, του Μαΐου του 2018 και του Απριλίου του 2019) όπου διεκδικώντας: ένσημα βαρέα και ανθυγιεινά, ενιαία ειδικότητα, Μέσα Ατομικής Προστασίας και εταιρικό μηχανάκι, κερδίσαμε το νόμο 4611/2019. Μια πρωτοφανή νίκη στον κλάδο μας που φυσικά καλούμαστε όλοι στις δουλειές μας να τον διεκδικούμε καθημερινά και να τον επιβάλλουμε στην πράξη. Στις 8 Οκτώβρη απεργούμε γιατί μετά από την πανδημία όπου οι ταχυδιανομείς-ταχυμεταφορείς ήταν ανάμεσα στους κλάδους που ζήσαμε στο πετσί μας τι πάει να πει εντατικοποίηση και πετσοκομμένα δικαιώματα χωρίς κανένα μέτρο ασφαλείας, ο κόμπος φτάνει στο χτένι για άλλη μια φορά. Μπορεί τα αφεντικά να προσπαθούν να μας σπάσουν σε κατηγορίες αυτοαπασχολούμενων ή “συνεργατών”, το ζουμί όμως παραμένει το ίδιο: είμαστε εργαζόμενοι εκτεθειμένοι στους κινδύνους των δρόμων και στην ασυδοσία των αφεντικών.



Ήρθε ξανά η ώρα να ενωθούμε και να παλέψουμε. Η 8η Οκτώβρη είναι ένας ακόμα σταθμός στον αγώνα που είναι κοινός για όλους μας, ταχυδιανομείς-ταχυμεταφορείς-υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών. Σ’ αυτό το σύστημα τα “προνόμια” μόνο πρόσκαιρα είναι, κι αυτό έχει δείξει κι η εμπειρία απ’ το εξωτερικό με κάθε λογής πολυεθνικές. Όσοι πουλάμε την εργατική μας δύναμη είμαστε έρμαια των αφεντικών, όποια κι αν είναι αυτά. Συσπείρωση της εργατικής τάξης, οργάνωση στο σωματείο, πάλη ενάντια στο κεφάλαιο και το κράτος του. Άλλος δρόμος δεν υπάρχει.

Η ΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕ «ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΩΡΑΡΙΟ» ΑΝΟΙΓΕΙ ΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΧΩΡΙΣ ΩΡΑΡΙΟ

Καναδάς, ΗΠΑ, Νορβηγία, Φινλανδία, Ιταλία, Μεγ. Βρετανία, Γαλλία... τα τελευταία 2 χρόνια, που έκαναν την εμφάνιση τους οι πλατφόρμες διανομής (foodora, deliveroo, wolt κ.α) έφεραν μια σειρά από αγώνες σε όλο τον κόσμο, για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας (αυξήσεις μισθών, ωράρια εργασίας, εργατικά ατυχήματα, δημιουργία σωματείων κ.α). Δεν είμαστε προφήτες, οι εταιρείες είναι αυτές που συμπιέζουν το εργατικό κόστος για να αυξήσουν τα κέρδη τους και γεννούν διεκδικητικούς αγώνες. Το φωτογραφικό υλικό που παρατίθεται παρακάτω είναι από αγώνες σε διάφορες χώρες.



Η 8 ΟΚΤΩΒΡΗ ΕΙΝΑΙ
ΜΕΡΑ ΑΠΕΡΓΙΑΚΗ.
ΔΕΝ ΕΧΕΙ ΔΙΑΝΟΜΗ!



ΑΝΤΙ ΓΙΑ ΚΡΟΚΟΔΕΙΛΙΑ ΔΑΚΡΥΑ ΚΑΙ «ΗΡΩΕΣ» ΑΦΑΝΕΙΣ ΟΛΟΙ ΣΤΗΝ ΑΠΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΔΟΥΛΕΙΑ ΚΑΝΕΙΣ

Συνάδελφοι, συναδέλφισσες, τους τελευταίους μήνες ήρθαμε αντιμέτωποι με μια πρωτόγνωρη συνθήκη, κατά την οποία μπήκε σε πρώτο πλάνο η διαφύλαξη της υγείας. Όσοι και όσες όμως κάνουμε τη δουλειά του διανομέα γνωρίζουμε πολύ καλά ότι το «delivery» δε σταματά ποτέ. Βρέχει; Δε σταματά. Χιονίζει; Δε σταματά. Έχει ακραίο καύσωνα; Πάλι δε σταματά. Ακόμη κι όταν ήρθε μια επικίνδυνη επιδημία, πάλι δε σταματήσαμε. Έκλεισαν τα πάρκα, τα θέατρα, οι εκκλησίες και οι παραλίες κι εμείς συνεχίσαμε να δουλεύουμε. Όλη η κοινωνία καθόταν και συμπλήρωνε έντυπα για να ξεμυτίσει από το σπίτι κι εμείς εργαζόμασταν, χωρίς να έχουμε την «πολυτέλεια», ούτε καν στην αρχή του ξεσπάσματος της επιδημίας, να γνωρίζουμε σε τι βαθμό μπορεί να διακινδυνεύαμε την υγεία τη δική μας, αλλά και των συγγενικών μας προσώπων.

Αντίθετα, δεν είδαμε κανένα μέτρο, που να εξασφαλίζει ότι δε θα είμαστε εκτεθειμένοι στον ιό τις ώρες που δουλεύουμε. Ελάχιστες υπήρξαν οι περιπτώσεις που οι επιχειρήσεις μας παρείχαν τα απαραίτητα μέσα προστασίας και ασφάλειας. Αν και, για να μη γελιόμαστε, ούτε τα γάντια ούτε οι μάσκες μπορούσαν να μας προστατέψουν, όταν τα φορούσαμε για ώρες ή τα «ισιώναμε» κάθε τρεις και λίγο. Και δυστυχώς, δεν είμαστε το μόνο επάγγελμα που βίωσε αυτή τη βίαιη συνθήκη.

Αποτελούσε άραγε πρώτη ανάγκη να μοιράζουμε σουβλάκια και καφέδες; Όχι. Θα μπορούσαμε να συνεισφέρουμε άθελά μας στη διασπορά του ιού; Ναι. Αλλά συνεχίσαμε. Κάπως έπρεπε να συνεχίσει να κινείται και η οικονομία.

Παράλληλα, βδομάδα παρά βδομάδα είχαμε μια νέα Πράξη Νομοθετικού Περιεχομένου, που στο όνομα των μέτρων για την αντιμετώπιση του κορωνοϊού ερχότανε να επιβαρύνει ολοένα και περισσότερο τις ήδη άθλιες εργασιακές συνθήκες που κυριαρχούν. Το πλάνο της κυβέρνησης ήταν να ενθαρρύνει τις επιχειρήσεις του επισιτισμού να επιλέξουν να παραμείνουν ανοιχτές. Πρόσφερε μια σειρά από διευκολύνσεις στους εργοδότες, ανοίγοντάς τους και μερικά ακόμη παράθυρα, που έστρωσαν το έδαφος για εργοδοτικές αυθαιρεσίες. Οι επιθεωρήσεις εργασίας έκλεισαν και τα ωράρια μπορούσαν να τροποποιηθούν κατά το δοκούν από τ' αφεντικά. Δεν υπήρχε καμία υποχρέωση του εργοδότη να δηλώνει την όποια τροποποίηση ωραρίου στο ΕΡΓΑΝΗ, παρά μόνο στο πρώτο δεκαήμερο του επόμενου μήνα, καθιστώντας τον όποιο έλεγχο μάταιο και η αδήλωτη εργασία πήγε σύννεφο. Μας έβαλαν σε αναστολή και πάλι δε σταματήσαμε. Δουλεύαμε μαύρα. Γιατί δε σε παίρνει να αρνηθείς εύκολα, όταν ο φόβος της ανεργίας πλανάται πάνω απ' το κεφάλι σου. Γιατί τα 800€ για 45 μέρες δεν φτάνουν για κανένα. Γιατί μάθαμε να ζούμε απ' τα επιδόματα και όχι από το μισθό μας, σκάβοντας τον ίδιο μας το λάκκο και αποχαιρετώντας όλα εκείνα τα εργασιακά δικαιώματα που μπορούν να εξασφαλίσουν τις στοιχειώδεις τουλάχιστον απολαβές, που διασφαλίζουν, ότι θα αρκεί ΜΙΑ δουλειά για να ζεις αξιοπρεπώς. Οι εργοδοτικές αυθαιρεσίες, λοιπόν, χτύπησαν κόκκινο και όλες αυτές οι ρυθμίσεις που πέρασαν κάθε άλλο παρά έκτακτες και προσωρινές θα τις λέγαμε. Και δυστυχώς, όσο εντείνεται η υποτίμηση της εργασίας και ευδοκίμει η εργοδοτική τρομοκρατία, τόσο οι νεκροί στο επάγγελμά μας θα συνεχίσουν να αυξάνουν και η άσφαλτος θα βάφεται κόκκινη.



Διανύουμε το καλοκαίρι του 2020 και δε μπορούμε να ξεχάσουμε εκείνη τη μεγάλη απεργία που πραγματοποιήσαμε πέρυσι στις 11 Απρίλη του 2019, καθώς κι εκείνη την πρωτοφανή για τα δεδομένα των καιρών συμμετοχή των συναδέλφων στην απεργιακή μοτοπορεία. Ούτε οι εργοδότες ξεχασαν εκείνη την ημέρα. Μένει να τους τη θυμίζει η ψήφιση του νόμου 4611/2019 (διάβασε αναλυτικά και σελ 2), που πέρασε το Μάη του ίδιου έτους και προβλέπει πως για όλους τους οδηγούς δικύκλου courier- delivery και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών, οι εργοδότες πρέπει να μας παρέχουν:

► **Μέσα Ατομικής Προστασίας (ΜΑΠ)**

► **Εταιρικό δίκυκλο ή 15% (τουλάχιστον επί του βασικού μισθού) αποζημίωση για έξοδα χρήσης (αναλογία για: ΚΤΕΟ, ασφάλεια, τέλη κυκλοφορίας) και συντήρησης(service) δίκυκλου.** Είναι σημαντικό να ξεκαθαρίσουμε, πως η καταβολή των εξόδων κίνησης (βενζίνες) είναι υποχρεωτική και δεν συμπεριλαμβάνεται στο 15%, όπως ξεκαθαρίζει η ερμηνευτική εγκύκλιος με θέμα: «οδηγίες εφαρμογής του άρθρου 56 του ν.4611/2019 (ΦΕΚ 73 Α)».

Η εγκύκλιος αυτή μάλιστα, το Μάρτη του 2020 τέθηκε στη διαύγεια υπό ανάκληση, χωρίς να έχει ενημερωθεί το σωματείο μας και χωρίς να γνωρίζουμε και τους λόγους της ανάκλησης αυτής. Στις 4 Μάρτη 2020 καταθέσαμε αίτημα για συνάντηση με το Υπουργείο, το οποίο εδώ και τόσους μήνες δεν έχει επικοινωνήσει μαζί μας για την πραγματοποίηση της συνάντησης αυτής.

Όλα αυτά είναι αποτέλεσμα πολυετών αγώνων στους χώρους εργασίας. Η απεργία εκείνη του Απρίλη έδωσε ας πούμε τη χαριστική βολή. Έδωσε όμως και κάτι άλλο. Αντιληφθήκαμε πως το σωματείο μας έχει φοβερή δύναμη. Για όποιον βρέθηκε σε εκείνη τη μοτοπορεία μπορεί να αναβιώσει εκείνο το πρωτόγνωρο συναίσθημα. Ήμασταν ένα ποτάμι από παπιά!

Δε μας αρέσει όμως, να τρέφουμε αυταπάτες. Στον ίδιο κόσμο εργαζόμαστε και ζούμε και ξέρουμε πως η ψήφιση ενός νόμου δε φέρνει απαραίτητα και την εφαρμογή του. Έτσι και ο νόμος 4611/19, που τόσο παλέψαμε γι' αυτόν, δεν εφαρμόζεται καθολικά, ειδικά στα μικρότερα καταστήματα και επιχειρήσεις. Όμως, ο νόμος είναι υπαρκτός. Από το Μάιο του 2019, όλες οι μεγάλες ταχυμεταφορικές εταιρίες και οι αλυσίδες ταχυεστίασης τον εφαρμόζουν. Ακόμη και σε εκείνα τα συνοικιακά καφέ και σουβλατζδικα, που οι εργοδότες επιλέγουν να «αγνοούν» το νόμο αυτόν, υπάρχει πλέον κατοχυρωμένο το δικαίωμα της διεκδίκησης αποζημίωσης για έξοδα χρήσης/συντήρησης και καυσίμων. Και χρέος μας είναι να βοηθήσουμε όλοι να επιβάλουμε το νόμο σε ολόκληρη την πιάτσα. Να μην πάνε οι κόποι μας χαμένοι.

Όσα κι αν ράβουν στα μέτρα τους, εμείς οφείλουμε να βρίσκουμε μεθόδους να τους ξεπλέκουμε το νήμα. Να αντιστεκόμαστε, ακόμη και όταν όλα φαίνονται να είναι με το μέρος τους. Εμείς είμαστε αυτοί που πρέπει να το κάνουμε, κανένας άλλος δε θα το κάνει για μας. Ξέρουμε πως η μαύρη και η υποδηλωμένη εργασία, που σήμερα αποτελεί τον κανόνα στις εργασιακές σχέσεις, στέκεται εμπόδιο στις διεκδικήσεις μας. Όμως δεν είναι αξεπέραστη. Μπορούμε να συλλέγουμε καθημερινά στοιχεία για τις πραγματικές ώρες που δουλεύουμε. Παραγγελιόχαρτα, προγράμματα εργασίας, αποδείξεις απ' τις βενζίνες, τα service μας. Με αυτά τα στοιχεία και τη βοήθεια του σωματείου μπορούμε να προσφεύγουμε στις Επιθεωρήσεις

Εργασίας, και να δικαιωνόμαστε, μεταφέροντας το φόβο από εμάς στους εργοδότες. Και πρέπει να το κάνουμε, για να λαμβάνουμε τα δώρα μας και τα ένσημά μας. Είναι ποσά για τα οποία έχουμε δουλέψει. Να μη φοβόμαστε εμείς μήπως απολυθούμε, μα να φοβούνται εκείνοι να μας απασχολούν αδήλωτους.

Συγκαταλεγόμαστε λέει στους ήρωες του κορωνοϊού. Θα μας επιτρέψετε, αλλά εμείς δε μετράμε τον ηρωισμό από το πόσο καλά ανταποκρινόμαστε στην καταπίεση των καιρών. Συνάδελφοι - συναδέλφισσες, η Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου, σκοπεύουμε να υψώσουμε ένα τοίχος σε ότι σχεδιάζουν να φέρουν. Το τοπίο των εργασιακών συνθηκών φαίνεται να αλλάζει ραγδαία και με προκλητικό μάλιστα τρόπο. Μεγάλοεπιχειρήσεις στις ταχυμεταφορές επικαλέστηκαν πτώση του τζίρου τους και μπήκαν στις πληττόμενες επιχειρήσεις, απολαμβάνοντας εκπτώσεις σε ενοίκια και ασφαλιστικές εισφορές την ίδια ώρα που η εντατικοποίηση στους συγκεκριμένους χώρους εργασίας χτυπούσε κόκκινο. Και είχαν το θράσος ν' απασχολούν και αδήλωτο προσωπικό. Εν τω μεταξύ, στο πολύ άμεσο μέλλον, ετοιμαζόμαστε να αποχαιρετίσουμε μια για πάντα ότι ψήγματα είχαν απομείνει από συμβάσεις πλήρους απασχόλησης με την ανεργία, τη μαύρη εργασία και την ελαστικοποίηση των ωραρίων να κυριαρχούν στη νέα πραγματικότητα. **Στις 8 Οκτώβρη καλούμε σε 24ωρη απεργία όλους τους επαγγελματίες οδηγούς δικύκλου.** Για εκείνη την ημέρα κλείνουμε όλες τις πιάτσες. Διανομείς, Courier και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με μηχανάκι, ορθώνουμε ανάστημα για το επάγγελμά μας, αλλά και για όλη την εργατική τάξη της οποίας είμαστε κομμάτι και έχουμε χρέος να την παρακινήσουμε να αγωνιστεί. Γνωρίζουμε τη δύναμή μας. Λόγω της φύσης του επαγγέλματος, έχουμε τη δυνατότητα, μέχρι και την ημερομηνία της απεργίας, να συναντηθούμε στους δρόμους έξω από τους χώρους δουλειάς, τόσο με τους συναδέλφους μας όσο και με συναδέλφους από τα γειτονικά μαγαζιά. Να επικοινωνήσουμε τη διάθεσή μας να απεργήσουμε και να οργανωθούμε να συμμετάσχουμε στην απεργία όλοι μαζί. Την ημέρα της απεργίας λοιπόν μαζευόμαστε ανά περιοχή και κατεβαίνουμε συγκροτημένα στο απεργιακό κάλεσμα για να ενωθούμε με τους συναδέλφους διανομείς από τις άλλες περιοχές. Με τους συναδέλφους από τις εταιρίες courier και όλους εκείνους που αναλαμβάνουν τις εξωτερικές εργασίες των επιχειρήσεων. Με όλους τους εργαζόμενους οδηγούς δικύκλου μεταφορείς.

Το κράτος όπως πάντα, με όποια κυβέρνηση κι αν είναι στην εξουσία σχεδιάζει και υλοποιεί. Μα και εμείς, όπως τόσα χρόνια, έτσι και τώρα συγκροτούμε τις δυνάμεις μας και αρνούμαστε να προσαρμοστούμε στα νέα δεδομένα. Η κυβέρνηση σχεδιάζει την ανάκληση της εγκυκλίου που εξασφαλίζει πως η καταβολή των βενζινών δεν συμπεριλαμβάνεται στο επίδομα χρήσης και συντήρησης (15%) κι εμείς έχουμε ζητήσει συνάντηση με το Υπουργείο. Ούτε να το σκέφτονται... Οι τελευταίες ΠΝΠ επικυρώνουν την ανασφάλιστη εργασία και το ξεχειλωμά των ωραρίων κι εμείς αναλύουμε, μελετάμε και προετοιμαζόμαστε.. Έρχεται νέα μείωση του κατώτατου μισθού κι εμείς σκοπεύουμε να τη φρενάρουμε... Ο ΣΕΒ δεν έχει σταματήσει να «προτείνει» κι εμείς οργανωνόμαστε και απαιτούμε:

ΕΝΙΑΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ

ΕΝΣΗΜΑ ΒΑΡΕΑ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ

ΚΑΘΟΛΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΟΥ Ν. 4611

5ΝΘΗΜΕΡΟ 8ΩΡΟ ΜΕ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΟΡΙΣΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ

ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΙ, ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΣΣΕΣ, ΣΤΙΣ 8 ΟΚΤΩΒΡΗ

ΑΠΕΡΓΟΥΜΕ

ΚΑΙ ΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑ ΕΙΝΑΙ... ΕΙΣΤΕ ΜΑΖΙ ΜΑΣ;

ΠΡΟΣ ΤΟΥΣ ΝΕΑΡΟΥΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΟΥΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΝΕΑΡΕΣ ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΣΣΕΣ

ΜΗΝΥΜΑ ΣΥΝΕΙΔΗΣΗΣ ΚΑΙ ΑΓΩΝΑ

Νεαρέ συνάδελφε και συναδέλφισσα στις 8 Οκτώβρη 2020 το σωματείο καλεί σε ακόμη μία απεργία και εσύ οφείλεις να αποφασίσεις αν θες να είσαι μέρος της λύσης ή μέρος του προβλήματος, αν θες να είσαι η άμμος ή το λάδι στα γρανάζια του συστήματος.

Το σωματείο υπάρχει από το 2007. Όταν ξεκινήσαμε πολλοί από εμάς είμασταν 20-25 χρονών, όπως είσαι και εσύ τώρα. Δεν έχουμε να κερδίσουμε κάτι από εσένα καθώς δεν μαζεύουμε ψήφους, ούτε μας πληρώνει κάποιος «χορηγός» για να κάνουμε αυτά που κάνουμε και να λέμε αυτά που πιστεύουμε. Παλεύουμε για να γνωρίζουμε όλοι τα δικαιωμάτα μας (η γνώση είναι δύναμη) και να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας για τους διανομείς, τους κούριερ και τους υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών. Τον Απρίλη του 2019, πάνω από 1200 μηχανάκια πραγματοποιήσαμε απεργιακή μοτοπορεία και κερδίσαμε το νόμο 4611/2019. Ο νόμος ορίζει πως οι εργοδότες υποχρεούνται να μας παρέχουν εταιρικό δίκυκλο σε αντίθετη περίπτωση πρέπει να μας δίνουν ένα επίδομα που ισούται τουλάχιστον με 15% του βασικού μισθού (για 5νθημερο 8ωρο πρέπει κάθε μήνα να παίρνεις 97,5 ευρώ επιπλέον της αμοιβής σου). Το επίδομα αυτό ονομάζεται «επίδομα χρήσης και συντήρησης του δίκυκλου». Σε κάθε περίπτωση οι βενζίνες πρέπει να καταβάλλονται ξεχωριστά. Αρκετοί εργοδότες έχουν συμμορφωθεί και πληρώνουν. Αν ο εργοδότης σου δεν εφαρμόζει το νόμο είναι γιατί σε βλέπει σαν αρνί σε σφαγή και πλουτίζει πολλαπλά από τον φόβο και την άγνοιά σου. Στις 8 Οκτώβρη 2020 να έρθεις και εσύ να δεις πόσο δύναμη έχουμε εκατοντάδες συνάδελφοι μαζί. Να μην γίνεις απεργοσπάστης αλλά να είσαι απεργός. Να μάθεις τί δικαιούσαι και να παλέψεις μαζί μας.

Νεαρέ συνάδελφε και συναδέλφισσα, τελειώνεις το σχολείο ή το παρτάς, πας στρατό και μετά καβαλάς ένα μηχανάκι, όπως κάνουν οι φίλοι σου, τα αδέρφια σου, ο κοινωνικός σου περίγυρος και πιανεις εργασία ως διανομέας κάπου στην γειτονιά, μέχρι να... Συχνά η οικογένεια και το σύστημα μας διδάσκουν να σκύβουμε το κεφάλι, να κάνουμε υπομονή αρκεί να υπάρχει δουλειά. Με σκυμένο κεφάλι δεν πας μακριά. Σκουντουφλάς και πέφτεις συνεχώς. Ο εργοδότης ποντάρει στην αδιαφορία, στην απειλή της απόλυσης και στο σκυμμένο κεφάλι και δαγκώνει ένσημα, επιδόματα, την άδεια, τα λεφτά που δικαιούσαι και όταν δεν παρέχει εταιρικό δίκυκλο δαγκώνει τις βενζίνες και το επίδομα 15%. Σε πληρώνει 3-4 ευρώ/ώρα και εσύ τρέχεις με υπερβάλλοντα ζήλο, πάνω κάτω στους δρόμους με κίνδυνο την ζωή σου. Γιατί; Νομίζεις πως είναι μαγκιά να πηγαίνεις μαλλιοκούβαρα ή νομίζεις πως οι εργοδότες εκτιμούν το φιλότιμο και την εργατικότητα σου. Δεν υπάρχει τίποτα πιο σημαντικό από το να επιστρέφεις από την εργασία σου σώος και αρτιμελής. Γνωρίζεις πως υπάρχουν εργοδότες που πηγαίνουν στον τόπο του ατυχήματος/δυστυχήματος και αφαιρούν το κουτί από το μηχανάκι γιατί ο συνήθως νεαρός συνάδελφος είναι ανασφάλιστος και δεν θέλουν να «μπλέξουν». Γνωρίζεις πως κάθε χρόνο δεκάδες συνάδελφοι τσακίζουν το κόρμι ή χάνουν την ζωή τους εν ώρα εργασίας. Καταλαβαίνεις πως όταν εργάζεσαι και οδηγείς επικίνδυνα (σούζες, κόντρες, παντλίκια, ελιγμούς) δεν σέβεσαι και δεν προστατεύεις τον εαυτό σου και τους γύρω σου.

— Έχουμε πως, που και που, οι εργοδότες «ξηγιούνται»
— Κάνω φράγκο για την πάπια, άρα είναι «ξηγημένοι».
— Θα σου εξηγήσουμε την «ξηγα» τους. Αν είσαι με την σύμβαση του βασικού και εργάζεσαι 5νθημερο 8ωρο ή 6ημερο και 6ώρες και 40 λεπτά, θα πρέπει να παίρνεις 547 ευρώ/μήνα στην τράπεζα. Βάσει αυτού του μισθού ΕΙΝΑΙ ΥΠΟΧΡΕΩΜΕΝΟΣ Ο ΕΡΓΟΔΟΤΗΣ ΝΑ ΣΟΥ ΠΛΗΡΩΝΕΙ (μια μεγάλη μερίδα συναδέλφων τα παίρνει έστω και πετσοκομμένα) τα δώρα Χριστουγέννων & Πάσχα, το επίδομα αδειάς και την άδεια. Αυτά ισούνται περίπου με 3 μισθούς: Δηλαδή 3 (μισθοί) Χ 547 ευρώ = 1641 ευρώ!!! Αν προσθέσεις και το επίδομα χρήσης και συντήρησης για την πάπια σου,

που ούτε αυτό στο πληρώνει (97,5/ευρώ τον μήνα). Τότε για ένα χρόνο έχουμε: 12 (μήνες) Χ 97,5 ευρώ/μήνα = 1170. Σε ένα χρόνο δαγκώνεσαι τουλάχιστον 2811 ευρώ, δηλαδή μια καινούργια πάπια «μαμά», Χωρίς να συμπεριλάβουμε και επιπλέον χρήματα που ο «ξηγημένος» εργοδότης δεν σου καταβάλλει (βενζίνες, υπερωρίες, νυχτερινά, Κυριακές, αργίες). Αυτή η κατάσταση σε καμία περίπτωση δεν είναι «ξηγα». Οι εργοδότες το παίζουν «ξηγημένοι» και «φίλοι», πατώντας στην άγνοια όσων δικαιούμαστε. Σε κανένα σχολείο δεν διδάσκονται αυτά που διακιούμαστε, εκτός από το σχολείο του δρόμου. Πρέπει να την ψάξουμε μόνοι μας. Σε πολλούς φαίνεται βαρετό, αλλά συνάδελφε το σύστημα το βαφτίζει βαρετό. Αυτός που έχει άγνοια, που ζει στην αμάθεια είναι αυτός που τον εκμεταλλεύονται περισσότερο. Γι' αυτό σου λέμε, όπως μας είπαν και εμάς, στο σχολείο του δρόμου, ρώτα, διάβασε, συζήτησε και μάθε, η γνώση είναι δύναμη.

Νεαρέ συνάδελφε και συναδέλφισσα, οι εργοδότες συχνά πιπιλούν την καραμέλα «αυτά που συμφωνήσαμε». Γνωρίζεις πως δεν υπάρχει καμία «συμφωνία» πάνω από το εργατικό δίκαιο; Όταν το αφεντικό σου λέει «συμφωνείς» την ώρα που ψάχνεις δουλειά, δεν έχεις και κανένα άλλο περιθώριο. Αν δεν «συμφωνήσεις» θα πρέπει να συνεχίσεις το ψάξιμο. Στην τελική τί «συμφωνείς»;



Να εργάζεσαι με λιγότερα ένσημα, να βάζει το χέρι του στην τσέπη σου και να σου αφαιρεί τον μισθό, να μη δίνει κανέναν φράγκο για το μηχανάκι που διαλύει και τις βενζίνες που καταναλώνει για να βγάξει αυτός ζεστό χρήμα. Ακούς κάποιον συνάδελφο πως συμφώνησε να παίρνει τα «μισά», ρώτησέ τον του τα έδωσε ο εργοδότης «ολόκληρα» και αρνήθηκε; Ας είμαστε σοβαροί. Αυτές οι «συμφωνίες» είναι σαν τις «ξηγες», παραπάνω. Οι συμφωνίες είναι μεταξύ φίλων ή γνωστών. Υπάρχουν μόνο όταν και τα δύο μέρη κάθονται ισότιμα στο τραπέζι. Στις άλλες περιπτώσεις -όπως και στην εργασία- οι εργοδότες βαφτίζουν τον εκβιασμό της ανεργίας συμφωνία στοχεύοντας στο φιλότιμο σου. Εσύ έχεις αρκετό, ενώ αυτοί δεν ξέρουν τι είναι.

Νεαρέ συνάδελφε και συναδέλφισσα, είμασταν και εμείς νεαροί, δουλέψαμε και εμείς προσωρινά μέχρι να... και είμαστε ακόμη εδώ: παραμένουμε στο δρόμο. Καταλάβαμε πως όσο καλοί και γρήγοροι και να είμαστε οι εργοδότες είναι αχάριστοι, ποτέ δεν θα βγάλουν να δώσουν κάτι παραπάνω, πάντα «δεν βγαίνουν» και είναι «στριμωγμένοι οικονομικά». Καταλάβαμε πως τρέχοντας περισσότερο από τους μεγαλύτερους συναδέλφους, απλά ανεβάζαμε τους ρυθμούς εργασίας και τους δείκτες ανεργίας. Καταλάβαμε πως η δουλειά του διανομέα, του κούριερ και του υπάλληλου εξωτερικών εργασιών δεν είναι προσωρινή διέξοδος, είναι το επάγγελμά μας. Την δεκαετία του '90 οι περισσότεροι ντρέπονταν να πουν πως είναι ντελιβεράδες, γιατί δήθεν ήταν «προσωρινά» διανομείς ή το έκαναν για δεύτερη δουλειά. Μπορείς να δεις τώρα πόσοι συνάδελφοι με τα διπλά και πλέον χρόνια σου εργάζονται στον κλάδο και να αντιληφθείς πως για πολλούς είναι το επάγγελμά μας.

Το ότι δεν τρέχουν σαν και εσένα δεν σημαίνει πως δεν είναι καλοί οδηγοί, έχουν πολλαπλάσια χιλιόμετρα στην πλάτη τους, αλλά σημαίνει πως προσέχουν και ξέρουν πως για κανέναν εργοδότη δεν θα δώσουν την ζωή τους.

Οι περισσότεροι νέοι συνάδελφοι θα παραμείνουν στα επαγγέλματα «του ποδαριού». Εξάλλου το ζήτημα δεν είναι να πιάσουμε εμείς «την καλή» και να αλλάξουμε επάγγελμα, αλλά πως η δουλειά του ντελιβερά, του κούριερ και των υπάλληλων εξωτερικών εργασιών, θα αλλάξει προς το καλύτερο για να μπορούμε να την παλέψουμε μέχρι και να βγούμε στην σύνταξη. Και εμείς να την πιάσουμε την «καλή», ακολουθεί ο αδελφός μας, ο φίλος μας, ο γείτονας να προστεθεί στην αλυσίδα της ταχυδιανομής. Η αλυσίδα μεγαλώνει και η μοίρα μας δεν αλλάζει, όσο κοιτάμε την πάρτη μας και πιστεύουμε πως αν είμαστε άξιοι ή δουλεутαράδες θα κάνουμε λεφτά και θα την γλιτώσουμε. Η μοίρα του καθενός είναι δεμένη με την μοίρα του άλλου. Αν εργάζεσαι σε ένα καφέ και πιάς 60 παραγγελίες το 8ωρο, αυτό που κάνεις είναι να βοηθήσεις να απολυθεί ο συνάδελφος που πιάει λιγότερες, αλλά προσέχει περισσότερο. Να είσαι σίγουρος πως κάποια στιγμή θα βρεθεί και αυτός που πιάει 65 και εσύ θα απολυθείς. Ο εργοδότης θα σου πει «Χρηστάρα δεν μου κάνεις, ψάξε για κάτι άλλο». Αν σε ένα μαγαζί μιλήσει κάποιος και εσύ μείνεις σιωπηλός, τότε θα ακουστεί μόνο ο εργοδότης και μετά θα κυριαρχήσει η σιωπή.

Νεαρέ συνάδελφε γνωρίζεις πως το 2001 το μεροκάματο στην διανομή ήταν 3 ευρώ και η βενζίνη κόστιζε 0,6 ευρώ. Γνωρίζεις πως οι κούριερ έπαιρναν εξτρά επίδομα αν δεν έκαναν καμία απουσία, μόνονους παρουσίας ονομαζόταν και ήταν περίπου 100 ευρώ. Σχεδόν 20 χρόνια μετά, το μεροκάματο είναι σχεδόν το ίδιο, με τη διαφορά πως τα έξοδα έχουν πολλαπλασιαστεί και το κόστος διαβίωσης έχει εκτοξευθεί. Εμείς γνωρίζουμε πως εσύ έχεις εργαστεί μόνο υπό το καθεστώς των μνημονίων. Τα μνημόνια είναι διεθνείς συμφωνίες του ελληνικού κράτους για να πάρει δανεικά και να τα ξεπληρώσουμε εμείς οι εργαζόμενοι με το παραπάνω. Όσοι έχετε μπει στην εργασία τα τελευταία 12 χρόνια βιώνετε τα εξαντλητικά ωράρια, τα δαγκώματα στα ένσημα, τον μισθό, τα επιδόματα ως μια κανονικότητα. Νομίζετε πως οι συνθήκες εργασίας και οι μισθοί ήταν τόσο χάλια από πάντα και εις τον αιώνα τον άπαντα. Δεν ισχύει αυτό όμως. Είναι ψέμα. Εργοδότες, πολιτικοί και τα παπαγαλάκια τους παρουσιάζουν ως κανονικότητα αυτήν την κατάσταση στην εργασία, μπας και στο τέλος τους πιστέψεις και δεν κάνεις τίποτα άλλο από το να αποκτηνώνεσαι στην δουλειά, να «μαζεύεις λεφτά», να ανεβάζεις τον ρυθμό παραγωγής, να διακινδυνεύεις την ζωή σου και τη ζωή των άλλων. Όταν έρθει η ώρα της σύνταξης θέλουν να πεθάνουμε γρήγορα, ώστε οι δείκτες της οικονομίας να ανεβαίνουν.

Νεαρέ συνάδελφε και συναδέλφισσα το ζήτημα δεν είναι απλά να επιβιώσουμε, αλλά να συνειδητοποιήσουμε ποιοί και γιατί μας εκμεταλλεύονται. Ποιος και ποιά θα σπρώξει το κεφάλι του, θα ρωτήσει, θα μάθει τα δικαιωμάτα του και θα αγωνιστεί γι' αυτά. Ποιός και ποιά θα δει πως η κατάσταση μπορεί να αλλάξει προς το καλύτερο μέσα από συλλογικούς αγώνες. Μαγκιά είναι να έχουμε την αξιοπρέπειά μας, να μην το βουλώνουμε στην αδικία. Να στηρίζουμε το σωματείο και τους συναδέλφους που αγωνίζονται, να συμμετέχουμε στο σωματείο. Μαγκιά είναι να συννενοηθείς με τους υπόλοιπους συναδέλφους στην «πιάτσα» που εργάζεσαι και να κατεβείτε παρέα στην απεργιακή μοτοπορεία. Να βρεθούμε πλάι - πλάι διεκδικώντας ένσημα βαρέα και ανθυγιεινά - ενιαία ειδικότητα-καθολική εφαρμογή του νόμου 4611/2019 - τέλος στην αδήλωτη και ανασφάλιστη εργασία.

Συμμετοχή στην απεργία Πέμπτη 8 Οκτώβρη 2020

ΣΥΝΑΔΕΛΦΙΣΣΑ, ΣΥΝΑΔΕΛΦΕ ΠΟΥ ΟΔΗΓΕΙΣ ΜΗΧΑΝΑΚΙ ΓΙΑ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟ ΕΚΔΟΤΙΚΩΝ ΟΙΚΩΝ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΩΝ

Η επίθεση στην εργατική τάξη έχει πάρει χαρακτηριστικά πλέον ανοικτού ταξικού πολέμου, δικαιώματα που κερδήθηκαν με αγώνες και αμέτρητες θυσίες εξαφανίστηκαν μέσα στην διαδικασία αναδιάρθρωσης και βαθιάς καπιταλιστικής κρίσης. Ζούμε μέρες που όλο και περισσότερο θυμίζουν την περίοδο πριν την καθιέρωση του 8ωρου. Η ελαστική και μαύρη εργασία, το διευθυντικό δικαίωμα, το χτύπημα των απεργιών, οι χαμηλοί μισθοί, οι απολύσεις, η εντατικοποίηση μέχρι εξαντλήσεως των εργαζομένων, η κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων, η συνεχή αύξηση των «εργατικών ατυχημάτων» είναι κάποια από αυτά που η τάξη μας βιώνει στο πετσί της.

Σε αυτήν την αντεργατική λαίλαπα πρέπει να βρούμε τους τρόπους να οργανωθούμε και να απαντήσουμε ως τάξη.

Όσοι εργαζόμαστε στα βιβλιοπωλεία και τους εκδοτικούς οίκους ξέρουμε τι σημαίνουν τα παραπάνω και γνωρίζουμε την δυσκολία να συσπειρώσουμε συναδέλφους και συναδέλφισσες γύρω από ταξικές θέσεις.

Ξέρουμε και κάτι ακόμη λόγω της «ιδιαιτερότητας» μας ως (και) οδηγοί δικύκλου: Ότι παρά τις πολύχρονες πιέσεις μας (κινητοποιήσεις,

απεργίες του ΣΥΒΧΨΑ) τα τελευταία τουλάχιστον 15 χρόνια δεν έχει αλλιάξει κάτι για τους εξωτερικούς υπαλλήλους από τους κατά κύριο λόγο «προοδευτικούς και πολιτισμένους» εργοδότες.

Η εντατικοποίηση συνεχίζεται, τα μηχανάκια-φορτηγά με 20 κιλές κούτες συνεχίζουν τις διαδρομές τους στα πρακτορεία της Ορφέως, του Ρέντη, σε κάθε γωνιά της πόλης, με βροχές, χιόνια, καύσωνες...

Τα ατυχήματα δεν έχουν σταματήσει για τους συναδέλφους και τις συναδέλφισσες και εκτός των άλλων, όλο και συχνότερα βλέπουμε συναδέλφους να μην «βγάζουν άχνα» για βενζίνες και σέρβις, πόσο μάλλον για Μέσα Ατομικής Προστασίας, ενώ το εταιρικό μηχανάκι φαντάζει κάτι «σαν όνειρο θερινής νυκτός»...

Κάτι έχει αλλιάξει όμως και ας προσπαθούν οι εργοδότες να το αποκρύψουν. Έπειτα από απεργίες και κινητοποιήσεις των εργαζομένων οδηγών δικύκλου και του ταξικού σωματείου τους ΣΒΕΟΔ κερδήθηκε ο νόμος 4611/19. Ο νόμος 4611/2019 ορίζει πως οι εργοδότες πρέπει να παρέχουν Μέσα Ατομικής Προστασίας (Κράνος- παντελόνι, μπουφαν & μπότες μηχανής- γάντια με προστατευτικά και εταιρικό μηχανάκι. Όταν δεν παρέχουν εταιρικό

δίκυκλο είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν επίδομα χρήσης και συντήρησης που ισούται τουλάχιστον με το 15% του βασικού μισθού –97,5 ευρώ– για αποζημίωση του ιδιόκτητου δικύκλου. Ακόμα, τον Ιούλιο του 2019 εκδόθηκε υπουργική εγκύκλιο που κάνει ξεκάθαρο πως βενζίνες καταβάλλονται χωριστά και δεν συμπεριλαμβάνονται στο 15% (διάβασε και σελ 2).

Σας καλούμε να κουβεντιάσουμε για την εφαρμογή του 4611/19 στα βιβλιοπωλεία και τους εκδοτικούς οίκους αλλά και την απεργία στις 8/10/2020 που πρέπει να μας βρει συσπειρωμένους δίπλα στα αδέρφια μας που παλεύουν για αξιοπρέπεια και ανατροπή του εργασιακού μεσαίωνα που μας έχουν επιβάλει. Να κατακτήσουμε τα δικαιώματα μας.

Πέμπτη 8 Οκτωβρη 2020

Απεργιακή Συγκέντρωση – Μοτοπορεία: 11ημ, Πεδίο του Άρεως

Επιτροπή εργαζομένων οδηγών δικύκλου στα βιβλιοπωλεία και τους εκδοτικούς οίκους

Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου

ΠΕΜΠΤΗ 1 ΟΚΤΩΒΡΗ 2020 ΣΥΖΗΤΗΣΗ: ΤΑ «ΠΑΙΔΙΑ ΜΕ ΤΑ ΠΑΠΙΑ» ΚΑΙ Ο 4611/19 ΣΤΑ ΒΙΒΛΙΟΠΩΛΕΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΥΣ ΕΚΔΟΤΙΚΟΥΣ. ΟΜΗΡΟΥ ΣΚΥΛΙΤΣΗ 10, ΕΞΙΡΧΕΙΑ.

ΑΠΟΛΥΣΗ ΣΤΗ SPEEDEX ΧΑΛΑΝΔΡΙΟΥ

Το Σάββατο 18 Ιούλη, το σωματείο μας, μαζί με εργατικές ομάδες και συνελεύσεις από το Χαλάνδρι και την Αγία Παρασκευή, πραγματοποιήσαμε παρέμβαση στο κατάστημα της SPEEDEX Χαλανδρίου, ενάντια στην εκδικητική απόλυση του συναδέλφου και μέλους του σωματείου Κώστα Ζ. Ο συνάδελφος απολύθηκε, γιατί δε δέχτηκε να πληρώσει από την τσέπη του τη ζημιά στο εταιρικό ναν, με το οποίο εργαζόταν. Στην παρέμβαση συμμετείχαν δεκάδες άτομα και κράτησε μία ώρα. Ανοίξαμε πανό και μοιράσαμε κείμενα στους εργαζόμενους και τους κατοίκους της γύρω περιοχής. Παρακάτω ακολουθεί το κείμενο που μοιράζαμε

Τα κέρδη στους εργοδότες, οι ζημιές στους εργαζόμενους...

Την Πέμπτη 18 Ιούνη ένα από τα οχήματα της SPEEDEX COURIER Χαλανδρίου εμπλέκεται σε τροχαίο ατύχημα εν ώρα εργασίας: το ναν, ενώ βρίσκεται σταθμευμένο κανονικά στα πλαίσια του δρομολογίου που εκτελεί ο οδηγός του, πλύνεται το χειρόφρενο, με αποτέλεσμα να προσκρούσει σε σταθερά εμπόδια και να υποστεί υλικές ζημιές. Ο εργαζόμενος συνάδελφος, μέλος του σωματείου, αναφέρει το συμβόν στον εργοδότη, ο οποίος προσπαθεί να του μετακυλήσει ολόκληρο ή μέρος του κόστους της φθοράς του οχήματος της εταιρίας. Φυσικά, ο συνάδελφος δε δέχεται να πληρώσει για τον εταιρικό εξοπλισμό, αφού θα ήταν εντελώς παράλογο οι εργαζόμενοι να καλύπτουν τυχόν φθορές που προκύπτουν κατά τη διάρκεια της δουλειάς. Εκτός από παράλογο όμως, είναι και παράνομο, αφού η νομοθεσία ορίζει ξεκάθαρα πως οι εργαζόμενοι δεν πληρώνουν για τις ζημιές σε εταιρικό εξοπλισμό, ακόμα κι αν έχουν υπαιτιότητα, για παράδειγμα λόγω κακού χειρισμού, εκτός βέβαια αν με δόλο προκαλούν φθορές. Ας φανταστούμε πως θα ήταν ένας προγραμματιστής να πληρώνει επειδή κήκε το τροφοδοτικό του υπολογιστή, μια σερβιτόρα να επωμίζεται τη χαλασμένη μηχανή του καφέ, μια καθηγήτρια να αναλαμβάνει την ανακαίνιση του σχολείου, ή έναν αποθηκάριο να αγοράζει καινούριο κληρκ επειδή το παλιό τα έφτυσε... Γιατί λοιπόν ο κούριερ πρέπει να πληρώσει για το τρακαρισμένο φορτηγάκι;

Δεν πληρώνεις τα σπασμένα; Απολύεσαι.

Την επόμενη ημέρα ο συνάδελφος οδηγός υποχρεώνεται σε άδεια, του απαγορεύεται να εργαστεί και εκβιάζεται –εμμέσως πλην σαφώς–, ότι για να συνεχίσει να δουλεύει, αποτελεί προϋπόθεση να δώσει μια υπεύθυνη δήλωση στον εργοδότη, όπου θα περιγράφει τα γεγονότα του ατυχήματος. Παρόλο που ο συνάδελφος αποδέχεται αυτήν την απαίτηση και καταθέτει την υπεύθυνη δήλωση με τις συνθήκες του ατυχήματος, τρεις μέρες αργότερα απολύεται με την αιτιολογία ότι δήθεν “έπεσε η δουλειά”. Κατά διαβολική σύμπτωση η δουλειά έπεσε ακριβώς μετά το ατύχημα... Πρόκειται προφανώς για προσχηματική αιτιολόγηση, που αποκρύπτει την πραγματική αιτία απόλυσης, που είναι η άρνησή του να πληρώσει το κόστος της φθοράς του εταιρικού εξοπλισμού. Βέβαια, πραγματική αιτία απόλυσης είναι επίσης, η ίδια η διεκδικητική στάση για τα αυτονόητα, και η στάση να μην υποκύψει αδιαμαρτύρητα στις προϋποθέσεις – εκβιασμούς του αφεντικού. Αυτή η πρόφαση όμως από τη μεριά της εταιρίας φανερώνει και κάτι ακόμα: την εντατικοποίηση της εργασίας που προκάλεσε η καραντίνα.

No more heroes anymore

Σε όλη τη διάρκεια της καραντίνας λόγω κορονοϊού οι εργαζόμενοι στις ταχυμεταφορές επωμιστήκαμε τεράστιο φόρτο εργασίας. Ο όγκος των ταχυμεταφορών αυξήθηκε τουλάχιστον 50%, μιας και το ηλεκτρονικό εμπόριο αντικατέστησε τα κλειστά εμπορικά καταστήματα. Η ένταση της εργασίας αυξήθηκε κατακόρυφα, φέρνοντας τους εργαζόμενους στα πρόθυρα νευρικού κλονισμού και υπερκόπωσης. Φυσικά οι μισθοί παρέμειναν σταθεροί, ενώ τολόμπι των εταιριών κούριερ κατόρθωσε να εντάξει τις ταχυμεταφορές στους κλάδους που έχουν πληγεί! Οι εταιρίες κούριερ λοιπόν, δεν αρκέστηκαν στην τεράστια αύξηση του τζίρου τους, όταν ολόκληροι κλάδοι της οικονομίας καταβαραθρώθηκαν, δεν αρκέστηκαν στα οφέλη της ένταξής τους στις πληττόμενες επιχειρήσεις, αλλά επιδιώκουν να διατηρήσουν σταθερούς τους εξοντωτικούς ρυθμούς εργασίας. Διατείνονται πως η δουλειά έχει πέσει, συγκρίνοντας με το δίκμηνο Απρίλη-Μάη κι όχι με το χρονικό διάστημα πριν την καραντίνα, που στην πραγματικότητα η δουλειά είναι στα ίδια επίπεδα, αν όχι περισσότερη. Όταν ο όγκος εργασίας έσπαγε τα κοντέρ, μας έλεγαν να “βάλουμε πλάτη”, μας χειροκροτούσαν ως ήρωες, μας μιλούσαν για εθνικό συμφέρον απέναντι στον “αόρατο εχθρό” και τώρα που επανήλθαν οι προηγούμενες συνθήκες, μιλούν για περικοπές προσωπικού. Αυτή είναι η “νέα κανονικότητα” που οραματίζονται τα αφεντικά.

Η εργασιακή πραγματικότητα στη SPEEDEX Χαλανδρίου

Πιο συγκεκριμένα στη SPEEDEX COURIER στο Χαλάνδρι οι εργασιακές συνθήκες δε διαφέρουν και πολύ από αυτές που επικρατούν σε μια μικρομεσαία επιχείρηση: υποδηλωμένες ώρες εργασίας,

“*Για τ’ αφεντικά είναι νόμος της φύσης
πρώτα το ξεζούμισμα μετά οι απολύσεις*”

πλησματικές συμβάσεις με μέρος του μισθού να μη δηλώνεται, αδήλωτες υπερωρίες και εργασία Σάββατα και Κυριακές ειδικά την περίοδο της καραντίνας, ξεχειλωμένα ωράρια, εργαζόμενοι πασαρπού για όλες τις δουλειές και βέβαια μετακύληση του κόστους της φθοράς του εταιρικού εξοπλισμού στους εργαζόμενους. Σε μια φράση: τρακάρεις με το ναν της εταιρίας; οφείλεις να πληρώσεις. Τρακάρεις με το ιδιόκτητο μηχανάκι σου για τις ανάγκες της δουλειάς; Η εταιρία δε σε αποζημιώνει ούτε σεντ και κόψε το πιαμό σου να το φτιάξεις ή να βρεις άλλο να δουλέψεις. Το κάδρο συμπληρώνεται από την αυταρχική στάση της εργοδοσίας, από την οποία πολλές φορές δε λείπουν φωνές, απειλές και προσπάθειες εκφοβισμού. Ειδικότερα, για την παραπάνω περίπτωση εκδικητικής απόλυσης, όταν ο συνάδελφος αρνήθηκε να υπογράψει την καταγγελία της σύμβασης εργασίας και ανακοίνωσε πως θα την προσβάλλει και θα διεκδικήσει την επαναπρόσληψή του, η εργοδοσία σε αραστή συνεργασία με το λογιστήριο τον κρατούσε σε “ομηρία”, μην επιδίδοντάς του την απόλυση με δικαστικό επιμελητή και μην εξοφλώντας τον για τα δεδουλευμένα. Μόνο μετά από τρεις μέρες και αφού εξαναγκάστηκε να υπογράψει την απόλυση με επιφύλαξη, εξοφλήθηκαν τα χρωστούμενα και μάλιστα εν μέσω απειλών και εκβιασμών πως “δε θα ξαναβρεί δουλειά” και πως “θα μαθευτεί το όνομά του στην πιάτσα”.

Ως σωματείο θεωρούμε πως η νέα, σε συνέχεια της προηγούμενης, “κανονικότητα” δεν κάνει διακρίσεις ανάμεσα στους εργαζόμενους. Είτε δουλεύουμε με ναν ή δίκυκλο είτε αλλιάζουμε πόστο ανάλογα με τις “ανάγκες της επιχείρησης”, η πίεση, η εντατικοποίηση και η επισφάλεια που βιώνουμε είναι κοινή για όλους/ες. Η απόλυση επικρέμεται καθημερινά ως δομόκλειος σπάθη πάνω απο τα κεφάλια μας άλλοτε με πρόφαση τη δουλειά που “έπεσε” κι άλλοτε λόγω της αποδοσής μας που δεν κρίνεται “ικανοποιητική”.

Για τους εργοδότες/επιχειρήσεις, ο εκβιασμός της απόλυσης και της ανεργίας, η πόρτα της “εξόδου” παραμένει μονίμως ανοικτή προς γνώση και συμμόρφωση. Ειδικά για τους συναδέλφους/ισσες που δε δέχονται την μετακύληση του κόστους στην πλάτη τους, για όλους όσοι διεκδικούν, για όλους όσοι θεωρούμε πως δουλεύουμε για να ζούμε και δεν ζούμε για να δουλεύουμε χωρίς όρους και προϋποθέσεις.

Ενάντια στη νέα “κανονικότητα” η αλληλεγγύη είναι το όπλο μας

Άμεση επαναπρόσληψη του απολυμένου διανομέα Κώστα Ζ.

από τη Speedex Χαλανδρίου

Οι εργοδοτικές απειλές δε μας φοβίζουν



ΓΙΑΤΙ ΑΠΕΡΓΟΥΜΕ

ΑΜΕΤΡΗΤΟΙ ΛΟΓΟΙ ΓΙΑ ΝΑ ΑΠΕΡΓΗΣΩ - ΚΑΝΕΝΑΣ ΓΙΑ ΝΑ ΓΙΝΩ ΑΠΕΡΓΟΣΠΑΣΤΗΣ

Πως και γιατί οδηγηθήκαμε στην απόφαση για απεργία;

Συνάδελφοι ταχυδιανομείς/ντελιβεράδες – ταχυμεταφορείς/κούριερ – υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών, στις 8 Οκτώβρη 2020 θα απεργήσουμε ως ένα ακόμη «στοπ» στο «δρομολόγιο» του αγώνα για το δίκιο μας. Σχεδόν πριν ένα χρόνο, τον Απρίλη του 2019, συναντηθήκαμε συνάδελφοι, ντόπιοι και μετανάστες, σε μία απεργιακή μοτοπορεία που ως χείμαρρος κατέκλυσε το κέντρο της πόλης διεκδικώντας και φωνάζοντας για ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΔΙΚΥΚΛΟ- ΜΕΣΑ ΑΤΟΜΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ-ΕΝΙΑΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ –ΕΝΣΗΜΑ ΒΑΡΕΑ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ κερδίσαμε την ψήφιση του νόμου 4611/2019. Αρκετοί συνάδελφοι «είδαν» εταιρικά μηχανάκια, κράνη, πληρωμένες βενζίνες, περισσότερα ένσημα και τους μισθούς τους να αυξάνονται κατά 100 ευρώ τον μήνα. Τα πολλά λόγια είναι φτώχεια, με τις πράξεις μας δείξαμε πως αν αγωνίζεσαι με συνέπεια και πείσμα, συλλογικά και οργανωμένα τότε παίρνεις νίκες, αλλά τίποτα δεν μας σταματά μέχρι κάθε συνάδελφος και συναδέλφισσα να παίρνει αυτά που δικαιούται, μέχρι να μην ξαναβαφτεί η ασφαλτος με αίμα συναδέλφου...

Συνάδελφοι, γνωρίζετε πολύ καλά πως το σωματείο δεν παίρνει απόφαση για απεργία «για να ρίξει μια ντουφεκιά και μετά τέλος στην επαναστατική γυμναστική». Η απεργία για εμάς είναι μια μακρόχρονη διαδικασία. Αντί να δίνουμε συνεντεύξεις, οργώνουμε τις πιάτσες και τα καταστήματα των ταχυμεταφορικών, μιλάμε, γνωρίζομαστε, ενημερώνουμε, ακούμε. Θέλουμε να μοιράζουμε την εφημερίδα στους χώρους εργασίας. Θέλουμε η απεργία να συζητιέται στις «πιάτσες», να «ζυμώνεται», να βάζει ο καθένας το λιθαράκι του, να διαδίδεται και να εμπλουτίζεται ο απεργιακός λόγος, να γνωρίζει όλη η κοινωνία πως οι κούριερ, οι διανομείς και οι υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών απεργούν και διεκδικούν τα αυτονόητα. Αυτό το χρονικό διάστημα κρίναμε πως είναι σωστό να προκηρύξουμε 24ωρη απεργία. Παραθέτουμε τους λόγους που μας οδήγησαν σε αυτήν την απόφαση, ενώ στην υπόλοιπη ύλη της εφημερίδας θα διαβάσετε αναλυτικά για τις διεκδικήσεις και τις σκέψεις μας για την κατάσταση του επαγγέλματος.

1. Η πανδημία των αντεργατικών μέτρων θεραπεύεται με ταξικούς αγώνες

Η κατάσταση έκτακτης ανάγκης που επιβλήθηκε, πέρα από τον περιορισμό βασικών συνταγματικών δικαιωμάτων, έφερε μια σειρά από αντεργατικά μέτρα με τις αλληπάλληλες πράξεις νομοθετικού περιεχομένου (ΠΝΠ), που στο σύνολό τους στοχεύουν στην περαιτέρω απορρύθμιση των εργασιακών σχέσεων. Η 8ωρη 5νθημερη εργασία με αορίστου χρόνου συμβάσεις έχει μπει για τα καλά στον πάγκο του χασάπη, ο εκβιασμός της ανεργίας μεγαλώνει και η εντατικοποίηση τείνει να γίνει κανονικότητα. Παράλληλα, αποδυναμώθηκε ο ρόλος του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας (ΣΕΠΕ) και ενισχύθηκαν τα περιθώρια της εργοδοτικής ασυδοσίας. Είναι ηλίου φαεινότερον πως η ολομέτωπη επίθεση στον κόσμο της εργασίας συνεχίζεται ακάθεκτη στο έκτακτο καθεστώς ώστε να περιορίσει ή να μην συναντήσει αντιστάσεις. Το επάγγελμα αποφασίζει να σκώσει το γάντι, δεν θα κάνουμε τις πάπιες.

2. Κανείς δεν είναι αναλώσιμος

Οι «ήρωες του κορωνοϊού» εργαζόμασταν, όπως εργαζόμασταν και πριν. Σε αντίθεση με την εικόνα του εξωραϊσμού που παρουσίαζε η κυβέρνηση μέσα από τα ΜΜΕ, στην πραγματικότητα τόσο το επάγγελμα όσο και όλοι οι κλάδοι συνέχιζαν την εργασία τους κανονικά: χωρίς να τηρείται το παραμικρό μέτρο υγιεινής και ασφάλειας και χωρίς να γίνεται ο παραμικρός έλεγχος από τις αρμόδιες αρχές. Ενώ το αίτημα για βαρέα και ανθυγιεινά ένσημα επικαιροποιήθηκαν στο έπακρο μέσα στην έκτακτη ανάγκη που ζήσαμε αντ’ αυτού το κράτος έκλεινε το μάτι στους εργοδότες να κάνουν ό,τι τους καπνίζει. Οι μεγάλες ταχυμεταφορικές, με την πλήρη ανοχή του κρατικού μηχανισμού σκαρφίστηκαν ένα σωρό τρόπους να βγάλουν τη δουλειά και απογείωσαν τα κέρδη τους. Σημασία είχε να γίνουν οι παραδόσεις με το μικρότερο δυνατό κόστος: αδήλωτες υπερωρίες, δουλειά με το κομμάτι, εργασία το σαββατοκύριακο, επιστράτευση ταξιτζήδων και εταιρειών ταξί, προσλήψεις με το σταγονόμετρο με τα ψίχουλα του βασικού... Ο κρατικός μηχανισμός αρκέστηκε να μας συμπεριλάβει σε ένα σποτ και να μας αναφέρει ως «τα παιδιά που κάνουν ντελίβερι». Ευχαριστούμε ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ ΠΑΙΔΙΑ- ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ ΠΑΠΙΑ- μα κυρίως ΔΕΝ ΕΙΜΑΣΤΕ ΑΝΑΛΩΣΙΜΟΙ.

3. Απόπειρα για ανάκληση της εγκυκλίου με αριθμό πρωτοκόλλου 29613/1754 - 1/7/2019.

Συνάδελφοι, η κυβέρνηση μόλις ανέλαβε το τιμόνι του κράτους, αντί να ενισχύσει τους ελεγκτικούς μηχανισμούς και να κάνει μια σοβαρή προσπάθεια να περιορίσει την εργοδοτική ασυδοσία ως όφειλε, επέλεξε να θέσει υπό ανάκληση την εγκύκλιο 29613/1754. Η εγκύκλιος, που δημοσιεύτηκε την 1η Ιούλη 2019, ξεκαθαρίζει πως στο επίδομα χρήσης και συντήρησης δεν περιλαμβάνονται οι βενζίνες, οι οποίες πληρώνονται ξεχωριστά. Χωρίς να τηρήσει κανένα πρόσχημα, χωρίς καν να μας ενημερώσει, εμάς και όλους τους αρμόδιους φορείς για να κάσουμε στο τραπέζι του διαλόγου. Ανακαλύψαμε το αίτημα της ανάκλησης της εν λόγω εγκυκλίου και διαμορφώσαμε ένα πλαίσιο και ζητήσαμε συνάντηση (Μάρτης 2020), που ακόμα δεν έχει πραγματοποιηθεί με ευθύνη του υπουργείου εργασίας. Έχουμε δημοσιοποιήσει στο διαδικτυακό μας τόπο όλα τα αντίστοιχα έγγραφα. Άραγε αυτό το μέλλον επιφυλάσσει η κυβέρνηση για τους «ήρωες του κορωνοϊού»;

4. Καθολική εφαρμογή του νόμου 4611

Στο φύλλο της εφημερίδας μετά την απεργία γράψαμε «εταιρικό δίκυκλο & Μέσα Ατομικής Προστασίας: τα



κερδίσαμε στα χαρτιά – να τα επιβάλλουμε και στην πιάτσα». Συνάδελφοι, η σωστή συντήρηση των δίκυκλων καθώς και η παροχή Μέσων Ατομικής Προστασίας (κράνος, μπότες, γάντια, μπουφάν μηχανής, γάντια με κόκκαλο, παντελόνι με προστατευτικά) θα ελαχιστοποιήσουν και τα εργατικά ατυχήματα/δυστυχήματα. Στην

ταχυδιανομή, αρκετοί εργοδότες συνεχίζουν να αυθαιρετούν και να μην παρέχουν εταιρικά δίκυκλα ή να μην πληρώνουν το επίδομα χρήσης και συντήρησης και τα έξοδα κίνησης (βενζίνες), συνεχίζουν να δαγκώνουν ένσημα, δώρα και επιδόματα. Εμείς πρέπει να τους κάσουμε στον λαιμό ώστε να σταματήσουν τα δαγκώματα.

5. Ο κλάδος είναι ένα καζάνι που βράζει

Συνάδελφοι, οι επικίνδυνες συνθήκες εργασίας, η συνεχής και ανελέητη έκθεση στις καιρικές συνθήκες και στο χάος του δρόμου, η γενικότερη συνθήκη με τον κορωνοϊό, η βαθιά υποτίμηση που βιώνουμε, η εντατικοποίηση που μας σφυροκοπάει, μας φέρνει καθημερινά στα όριά μας. Όπου και αν έχουμε πάει για εξορμήσεις και μοίρασμα εφημερίδας, από τον Άγ. Στέφανο μέχρι τη Βούλα και από το Μενίδι μέχρι τον Γέρακα ακούμε την ίδια φωνή από διαφορετικά στόματα. Η φωνή μιλάει για την αδικία, την εντατικοποίηση και τα κάθε λογής δαγκώματα. Μιλάει για την ανάγκη να σκώσουμε κεφάλι, να σταθούμε με αξιοπρέπεια, να σπάσουμε την σιωπή μας, να κάνουμε κάτι. Την ακούμε και τη βλέπουμε αυτήν τη φωνή, είμαστε και εμείς μέρος της. Φτάνουν τα αναθέματα, είναι καιρός να σκώσουμε τα μανίκια μας και όχι τους ώμους μας...

Συνάδελφοι, στις 8 Οκτώβρη 2020 είναι η μέρα μας. Είναι η μέρα που φυσάει κόντρα. Είναι η μέρα που γινόμαστε η ατμομηχανή, το μοτέρ του κόσμου της εργασίας και τραβάμε μπροστά. Η μέρα που αφήνουμε τους φόβους, τη μοιρολατρία, τον ατομισμό, την υπομονή στον εργασιακό μας χώρο και κατεβαίνουμε συλλογικά στην απεργιακή μοτοπορεία. Κλείνουμε ένα ένα τα καταστήματα, νεκρώνουμε μία μία τις πιάτσες. Κατεβαίνουμε ΟΛΟΙ ΜΑΖΙ, περιφρουρούμε την απεργία, συμμετέχουμε στην απεργιακή μοτοπορεία.

ΕΙΜΑΣΤΕ ΚΑΤΑΙΓΙΔΑ ΣΤΟ ΜΑΤΙ ΤΟΥ ΚΥΚΛΩΝΑ - ΑΠΟ ΤΟΝ ΑΓΩΝΑ ΔΡΟΜΟΥ ΣΤΟΝ ΔΡΟΜΟ ΤΟΥ ΑΓΩΝΑ

ΠΕΜΠΤΗ 8 ΟΚΤΩΒΡΗ
11:00 Π. ΑΡΕΩΣ

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ

ΜΟΤΟΠΟΡΕΙΑ



Τα ενυπόγραφα κείμενα είτε αφορούν προσωπικές απόψεις, είτε απόψεις επιτροπών εργαζομένων σε χώρους εργασίας, και όχι κατ'ανάγκη τις θέσεις της ΣΒΕΟΔ.
Επικοινωνήστε μαζί μας με κείμενα, καταγγελίες, απόψεις, φωτογραφίες, σκίτσα ή περάστε μια βόλτα για ένα καφέ και κουβεντούλα κάθε Τρίτη & Σάββατο μετά τις 18:00 στη διεύθυνση: Ομήρου Σκυλίτση 10, Εξάρχεια. Τηλέφωνο επικοινωνίας: 6946747244.

Για τους καϊ-τεκ στείλτε: info@sveod.gr ή σερφάρεται στο σαιτ μας: www.sveod.gr

