

ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ & ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

από την απεργία της 8ης Οκτώβρη του 2020 του
Πρωτοβάθμιου Ομοιοεπαγγελματικού Σωματείου
«Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου»
για ταχυμεταφορείς (courier), ταχυδιανομείς (delivery)
και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών.



Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου
Οκτώβρης 2020 - Φλεβάρης 2021

Περιεχόμενα

Εισαγωγή	σελ 3
I. Απολογισός	σελ 4
1.α Πως ξεκίνησαν όλα	σελ 4
1.β Απεργιακή δουλειά μυρμηγκιού	σελ 5
1.γ Απεργιακή συγκέντρωση - Μοτοπορεία	σελ 5
II Συμπεράσματα	σελ 8
2.α Εργοδοτική τρομοκρατία	σελ 8
2.β Οι συνάδελφοι από την wolt	σελ 9
2.γ Η στάση της e-food	σελ 10
2.δ Απεργοσπάστες	σελ 10
2.ε Η αλληλεγγύη όπλο των εργατών & εργατριών	σελ 11
2.στ Που ήταν οι κούριερ;	σελ 11
2.ζ Η στάση της κυβέρνησης	σελ 15
III. Αντι επιλόγου	σελ 19
3.α Νόμος 4611/19	σελ 19
3.β Υποχρεωτική δήλωση του εργοδότη για τη χρήση δικύκλου κατά την εκτέλεση της εργασίας	σελ 19
3.γ Ημερολόγιο Εργασίας	σελ 20

Εισαγωγή

Η πάγια τακτική του σωματείου είναι να δημοσιεύουμε στο site μας sveod.gr και στο φύλλο της εφημερίδας που εκδίδεται μετά την απεργία ένα απολογιστικό κείμενο. Θεωρούμε πως όλοι οι συνάδελφοι πρέπει να γνωρίζουμε τις διαδικασίες που οδηγούν το σώμα της συνέλευσης σε μια απεργία, τους τρόπους που υλοποιείται η απεργιακή προπαγάνδα, τις στοχεύσεις και τα αποτελέσματα της απεργίας. Είναι σημαντικό να σκεφτούμε όλοι μαζί, να αποφασίσουμε συλλογικά για το πως συνεχίζουμε. Το απολογιστικό κείμενο αποτυπώνει τους προβληματισμούς, τα λάθη και τα ελλείμματα, τα βήματα που κάναμε μπροστά, τα αναπάντητα ερωτήματα και σκιαγραφεί τους μελλοντικούς σχεδιασμούς του σωματείου.

Καλή ανάγνωση.

I. ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ

4

Την Πέμπτη 8 Οκτώβρη 2020 εκατοντάδες συνάδελφοι πήραμε για μια ακόμη φορά τον δρόμο του αγώνα και απεργήσαμε. Συνολικά 1.000 μηχανάκια πραγματοποιήσαμε απεργιακή μοτοπορεία στην Αθήνα διεκδικώντας: ένσημα βαρέα και ανθυγιεινά - ενιαία ειδικότητα - καθολική εφαρμογή του νόμου 4611/2019 - ενάντια στην απορρύθμιση της εργασίας και 5νθημερο/8ωρο με συμβάσεις αορίστου χρόνου για όλους τους εργαζόμενους και εργαζόμενες.

1.α Πως ξεκίνησαν όλα

Τον Μάη του 2020 κατατέθηκε η πρόταση για την κήρυξη απεργίας και στις συνελεύσεις που ακολούθησαν οι συνάδελφοι/ισσες επιχειρηματολογήσαμε, εκτιμώντας τη συγκυρία, για το αν πρέπει ή δεν πρέπει να απεργήσουμε. Τελικά τον Ιούνη και μετά από έντονη διαβούλευση κρίναμε πως είναι αναγκαίο να προκηρυχτεί απεργία στο επάγγελμα. Η μη εφαρμογή του νόμου 4611/2019 από την πλειοψηφία των επιχειρήσεων (κυρίως του επισιτισμού και λιγότερο των ταχυμεταφορών), το ασύδοτο καθεστώς της υποδηλωμένης, αδήλωτης, ανασφάλιστης εργασίας και των εικονικών συμβάσεων, τα εργατικά ατυχήματα που συνεχίζονται με αμείωτο ρυθμό, η μη ένταξη στα βαρέα και ανθυγιεινά ένσημα παρότι το επάγγελμά μας τηρεί όλες τις προϋποθέσεις, η καταχώριση όλων σε μια ενιαία ομοιοεπαγγελματική ειδικότητα με κοινό Κωδικό Αριθμό Δραστηριότητα (Κ.Α.Δ), αποτέλεσαν τις αιχμές της απεργίας. Παράλληλα στην απόφαση συνέβαλαν και οι γενικότερες πτυχές της κυβερνητικής πολιτικής που (και με αφορμή το lockdown λόγω του covid – 19) σε μια σειρά από πεδία έχουν υπάρξει εξόφθαλμα αντεργατικές. Οι Πράξεις Νομοθετικού Περιεχομένου (Π.Ν.Π) που εκδόθηκαν έκλειναν το μάτι στην ανασφάλιστη εργασία, την εντατικοποίηση, ξεχείλωσαν τα ωράρια και τις μέρες εργασίας. Ειδικότερα στις 4 ηγέτιδες εταιρείες ταχυμεταφορών έστρωσαν το δρόμο προκειμένου

να νομιμοποιήσουν στην πράξη μια σειρά από παράτυπες μορφές εργασίας σε μια προσπάθεια να καθιερώσουν μια νέα κανονικότητα στις ταχυμεταφορές (δουλειά με το κομμάτι, αναθέσεις παραδόσεων σε οδηγούς ταξί και ιδιώτες, γενίκευση της σαββατιάτικης εργασίας, απολύσεις). Οι ίδιες εταιρείες κατά παράδοξο τρόπο και ενώ τα κέρδη τους εκτοξεύτηκαν εν μέσω πανδημίας, αιτήθηκαν και πέτυχαν τελικά, να ενταχθούν στους πληττόμενους ΚΑΔ. Οι «ήρωες του κορονοϊού» -σύμφωνα με την κυβέρνηση- είδαμε ιδίους όμμασι, και με τον ωμότητα που σε πολλές περιπτώσεις παρουσιάζει η εργασιακή μας καθημερινότητα, πόσο αναλώσιμοι και υποτιμημένοι θεωρούμαστε. Ήταν δεδομένο πως καθόλη τη διάρκεια της προετοιμασίας τα αιτήματά μας θα παρέμεναν επίκαιρα και η ίδια η απόφαση για την κήρυξη της απεργίας είχε ήδη ορθώσει το πρώτο ανάχωμα. Τα επόμενα βήματα αφορούσαν την υλοποίηση του συλλογικού απεργιακού σχεδιασμού.

1.β Απεργιακή δουλειά μυρμηγκιού

Από τη στιγμή που πάρθηκε η απόφαση «το νερό μπήκε στο αυλάκι» και στις συνελεύσεις που ακολούθησαν μέχρι τα μέσα Ιούλη του 2020 τυπώθηκαν η απεργιακή αφίσα και η καρτολίνα που σε όλη τη διάρκεια της καμπάνιας τοποθετούσαμε σε κολόνες και φανάρια. Τέλη Ιούλη εκδόθηκε το απεργιακό τεύχος της εφημερίδας μας «στο ρελαντί» και την Τρίτη 4 Αυγούστου πραγματοποιήθηκε η πρώτη εξόρμηση στις πιάτσες στα Νότια προάστια (Άγ. Δημήτριο (Μπραχάμι), Π. Φάληρο, Καλαμάκι, Άλιμο και Γλυφάδα). Έκτοτε και μέχρι την απεργία, κάθε Τρίτη καλούσαμε τους συναδέλφους/ισσες σε εξόρμηση και οργώναμε την Αττική. Συνολικά πραγματοποιήσαμε πάνω από 14 εξορμήσεις, από Γλυφάδα μέχρι Μενίδι/Άνω Λιόσια και από Κερασίνη μέχρι Κηφισιά/Μελίσσια. Μοιράσαμε 3.500 εφημερίδες και μιλήσαμε με εκατοντάδες συναδέλφους. Παράλληλα με τις εξορμήσεις και τις αφισοκολλήσεις ξεκινήσαμε να αναγράφουμε μεγάλα απεργιακά συνθήματα σε κεντρικές οδικές αρτηρίες. Τον Σεπτέμβρη ξεκίνησαν και τα μοιράσματα σε εταιρείες κούριερ. Οι συνελεύσεις συνέχιζονταν με αμείωτο ρυθμό, συζητούσαμε, συνθέταμε και συνδιαμορφώναμε τον σχεδιασμό για την καλύτερη δυνατή υλοποίηση της απεργιακής καμπάνιας ενώ παράλληλα επιλύαμε τρέχοντα ζητήματα (απολύσεις, καταγγελίες, τριμερής συναντήσεις σε Επιθεωρήσεις Εργασίας). Ταυτόχρονα ολοκληρώσαμε το 33σελιδο υπόμνημα που είχαμε ξεκινήσει να συντάσσουμε με την ολοκλήρωση της απεργίας της 11ης Απρίλη του 2019 και το οποίο καταθέσαμε στο υπουργείο στις 30 Σεπτέμβρη του 2020 ζητώντας συνάντηση. Επίσης τυπώσαμε 150 καινούριες σημαίες, 200 μπλουζάκια για οικονομική ενίσχυση, φτιάξαμε ένα νέο γιγαντοπανό που ξεδιπλώσαμε στο υπουργείο εργασίας και στο Σύνταγμα την ημέρα της απεργίας, προετοιμάσαμε τη μικροφωνική, εκδώσαμε νέο τεύχος εφημερίδας «στο ρελαντί», ειδικά για την ημέρα της απεργίας, φροντίσαμε για τα απαραίτητα μέτρα αυτοπροστασίας και στις 8 Οκτώβρη στις 10:00 το πρωί «αποβιβαστήκαμε» στο πεδίο του Άρεως.

1.γ Απεργιακή συγκέντρωση - Μοτοπορεία

Ο καιρός το πρωινό της 8ης Οκτωβρίου του 2020 δεν υπήρξε σύμμαχος. Ο μολυβί ουρανός με τα βαριά σύννεφα απειλούσε με σποραδικές ψιχάλες όμως μετά από τόσους μήνες προετοιμασίας, τίποτα και κανείς δεν θα μας σταματούσε. Συνηθισμένοι στα τερτίπια του καιρού είχαμε αποφασίσει πως η πορεία θα γινόταν ακόμη και με βροχή. Άλλωστε με αντίστοιχες συνθήκες εργαζόμαστε συχνά. Με αμείωτη διάθεση, από το μικρόφωνο καλωσορίζαμε τους απεργούς, την εργατική τάξη που επιλέγει να στέκεται όρθια, να διεκδικεί και να αψηφά τους φόβους της. Μέλη του σωματείου μοίραζαν σημαίες και το απεργιακό φύλλο της εφημερίδας. Στην απεργιακή γραμματεία γινόντουσαν εγγραφές νέων μελών ενώ παράλληλα κυκλοφορούσε απεργιακό κουτί οικονομικής ενίσχυσης. Ιδιαίτερα συγκινητικές ήταν οι στιγμές που οι συνάδελφοι έφταναν με δυναμικές περιφερειακές μοτοπορείες από πιάτσες περιοχών, όπως οι συνάδελφοι από τα Βόρεια και τα Βορειοανατολικά προάστια. Παράλληλα, η παρουσία απεργών συναδέλφων από

την wolf μας γέμισε με ιδιαίτερη χαρά γιατί έμπρακτα απέδειξαν πως αντιλαμβάνονται πως όλοι «στο ίδιο καζάνι βράζουμε». Όσο πέρναγε η ώρα, τόσο το ποτάμι των απεργών φούσκωνε και στις 12:30 η μοτοπορεία με «κεφαλή» το βαν της μικροφωνικής και την σημαία του ΣΒΕΟΔ πλημμύρισε τους δρόμους. Από την Πατησίων στην Σταδίου και 1η στάση στο υπουργείο εργασίας και άνοιγμα του εικοσάμετρου γιγαντοπανό που ανέγραφε «ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΣΤΑ ΣΩΜΑΤΕΙΑ ΒΑΣΗΣ, ΕΝΑΝΤΙΑ ΣΤΗ ΝΟΜΙΜΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΑΔΗΛΩΤΗΣ, ΑΝΑΣΦΑΛΙΣΤΗΣ, ΥΠΟΔΗΛΩΜΕΝΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ». Στην συνέχεια 2η στάση στο Σύνταγμα έξω από την βουλή. Συνθήματα, ξεδίπλωμα του γιγαντοπανό και η πλατεία πλημμύρισε από τους απεργούς και την πολυχρωμία των καπνογόνων. Στην συνέχεια από την Βασιλίσσης Σοφίας βρεθήκαμε στην Μεσογείων μέχρι την πλατεία της Αγ. Παρασκευής, όπου στρίψαμε αριστερά και μέσω της Αγ. Παρασκευής/Χαλανδρίου και στη συνέχεια της Παλαιολόγου, μπήκαμε στην Κηφισίας στα «σίδερα» Χαλανδρίου προς Αθήνα. Έπειτα Βασ. Κωνσταντίνου, Καλλιρρόης, Χαμοστέρνας και Πειραιώς με τερματισμό στον πεζόδρομο της Ερμού στο αμαξοστάσιο των τρόλεϊ γύρω στις 15:30. Εκεί στήθηκε εκ νέου η μικροφωνική, όμως οι απεργοί άρχισαν σταδιακά να αραιώνουν και δεν μας δόθηκε η δυνατότητα για μια πρώτη συζήτηση/αποτίμηση της απεργίας με προτάσεις για τη συνέχεια. Κάποιοι συνάδελφοι που πήραν το μικρόφωνο πρότειναν πρωτοβουλιακά να πάμε για παρεμβάσεις σε πιάτσες. Προτάσεις που δεν στηρίχθηκαν από το πλειοψηφικό σώμα των απεργών, ενώ ως ΣΒΕΟΔ δεν είχαμε σχεδιάσει αντίστοιχες παρεμβάσεις. Όμως ως ιδέες, έχουν τεθεί στο τραπέζι της συλλογικής διαβούλευσης για σκέψη, τακτικό/στρατηγικό σχεδιασμό και υλοποίηση σε επόμενες απεργιακές κινητοποιήσεις.

Το σωματείο αποφάσισε να χαράξει απεργιακό δρομολόγιο μέσα από μεγάλους οδικούς άξονες χωρίς παρεμβάσεις σε πιάτσες, όπως στην απεργία του Απρίλη του 2019, χωρίς αυτό να σημαίνει πως οι παρεμβάσεις στις πιάτσες έχουν τεθεί εκτός σχεδιασμού. Αντιθέτως, μέσα από τις διαδικασίες της σύνθεσης/συνδιαμόρφωσης, το σωματείο επιλέγει κάθε φορά πού θα εμφανιστεί, όχι επειδή το απαιτεί η συγκυρία, αλλά επειδή το προβλέπει η συλλογική μας απόφαση. Θεωρήσαμε πως αυτή η απεργία πρέπει να είναι μια δυναμική απάντηση σε επίπεδο συμμετοχής και παρουσίας και γι αυτό επιλέξαμε να κινηθούμε σε κεντρικές οδικές αρτηρίες της πόλης. Μέσα σε αυτούς τους χαλεπούς καιρούς όπου τα εργατικά ατυχήματα/δυστυχήματα συνεχίζονται αμείωτα, όπου τα «κακά μαντάτα» διαδέχονται το ένα το άλλο, όπου τα αλλεπάλληλα χτυπήματα στην εργατική τάξη προκαλούν «σοκ και δέος», όπου «για την προσέλκυση των επενδύσεων» μας θέλουν να εργαζόμαστε κακοπληρωμένοι και χωρίς δικαιώματα, οι εργαζόμενοι στεκόμαστε περήφανα, διαδηλώνουμε και δηλώνουμε πως δεν παραδίδουμε τα όπλα της οργάνωσης, του αγώνα, της απεργίας, της συλλογικής διεκδίκησης. Ανάμεσα στα πολλά ζητούμενα της απεργίας θέλαμε η εργατική τάξη να στρέψει το βλέμμα της στα αδέρφια της που οργώνουν τους δρόμους, να σκεφτεί «ευτυχώς κάποιοι σηκώνουν κεφάλι» και να ακολουθήσει το παράδειγμά μας. Να στείλουμε ένα ηχηρό μήνυμα σε εταιρείες και εργοδότες, να δουν για ακόμη μια φορά πως δεν είμαστε ο καθένας μόνος του, πως παλεύουμε συλλογικά για το δίκιο μας, να καταστήσουμε σαφές πως για όλο και περισσότερους εργαζόμενους/ες οι εργοδοτικές αυθαιρεσίες δεν είναι πλέον ανεκτές, πως έχει παρέλθει η εποχή που ήμασταν ανοργάνωτοι και έρμαιοι της ασυδοσίας τους.

Συνολικά στην μοτοπορεία συμμετείχαν 1.000 μηχανάκια, όμως οι απεργοί ήμασταν πολλοί περισσότεροι. Σε πιάτσες, κυρίως σε συνοικίες που συνορεύουν με την έδρα του σωματείου, η απεργία ήταν σχεδόν καθολική. Απεργοί συγκεντρώθηκαν από όλο το λεκανοπέδιο και από όλες τις μεγάλες αλλά και τις μικρές εταιρείες κούριερ.

Όσο για τους απεργούς συναδέλφους, που δεν συμμετείχαν στην απεργιακή συγκέντρωση/μοτοπορεία έχουμε να πούμε τα εξής: Συνάδελφοι είναι πολύ σημαντικό να απεργούμε και να μην πηγαίνουμε για δουλειά. Όμως και η παρουσία μας στην απεργιακή μοτοπορεία είναι εξίσου σημαντική γιατί η απουσία μας αποδυναμώνει την ίδια την απεργία στην

οποία συμμετέχουμε. Συνάδελφοι, εκείνη την ημέρα δεν είμαστε ο Κώστας, ο Μοχάμεντ, ο Γιάννης, ο Έλβις, η Μαρία. Είμαστε μια γροθιά που, όσο γιγαντώνεται, τόσο πιο αποτελεσματική γίνεται. Την ημέρα της απεργίας είμαστε ο ένας δίπλα στον άλλο και μπορεί στην καθημερινότητα να «τρέχουμε ο καθένας μόνος του αλλά είμαστε μαζί» όπως αναφέρει κι ένα παλιό σύνθημα, από τις αρχές του 2.000, από την εποχή των *caballeros*. Την ημέρα της απεργίας είμαστε ο ένας δίπλα στον άλλο και όχι ο καθένας μόνος του. Γι' αυτό είναι απαραίτητη η παρουσία μας. Γιατί όλοι μαζί ψηλώνουμε. Γιατί όλοι μαζί δυναμώνουμε.

Τα προβλήματα που απολογίσαμε στην απεργιακή μοτοπορεία είναι τα εξής: Καταρχήν αρκετοί απεργοί συνάδελφοι δεν φορούσαν κράνος, γεγονός που αποτελεί αντίφαση όταν απεργούμε καταγγέλλοντας τους εργοδότες που δεν παρέχουν Μέσα Ατομικής Προστασίας και δεν εφαρμόζουν το νόμο όπως οφείλουν. Συνάδελφοι, δεν είναι μύθος, το κράνος όντως σώζει ζωές. Δεύτερον, στο δρομολόγιο της μοτοπορείας συναντήσαμε, σε μεμονωμένες περιπτώσεις, απεργοσπάστες έξω από επιχειρήσεις ταχυεστίασης και υπήρξε ένταση. Ένταση που την διαχειριστήκαμε με σύνεση, χωρίς να προκύψουν παρατράγουδα και να ξεφύγει κατάσταση. Μετά από συζήτηση, οι συνάδελφοι αφαιρούσαν τα κουτιά και κάποιοι από αυτούς συμμετείχαν στην απεργιακή μοτοπορεία. Τέλος σε διάφορες στιγμές δεν υπήρξε καλή συνεννόηση μεταξύ της «εμπροσθοφυλακής» και της «οπισθοφυλακής» της μοτοπορείας ενώ ανά διαστήματα η ίδια η μοτοπορεία παρουσίαζε μεγάλα κενά και η περιφρούρηση φάνταζε ανεπαρκής για ένα τόσο μεγάλο εποχούμενο όγκο απεργών.

II. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

2.α Εργοδοτική τρομοκρατία

Δύο μέρες πριν και ανήμερα της απεργίας το τηλέφωνο του σωματείου δέχτηκε δεκάδες κλήσεις από συναδέλφους που μας ενημέρωναν πως οι εργοδότες τούς απειλούν με απόλυση σε περίπτωση που απεργήσουν. Σε αυτούς πρέπει να υπολογίσουμε όσους/ες απειλήθηκαν και δεν πήραν τηλέφωνο στο ΣΒΕΟΔ. Επίσης, όσους/ες θεώρησαν πως η συμμετοχή σε απεργία ισοδυναμεί με απόλυση. Ή με μη ανανέωσης σύμβασης όπως για παράδειγμα συμβαίνει με τους ενοικιαζόμενους από τις εργολαβικές Onex, Skycorn και Manpower στις ταχυμεταφορικές εταιρείες (courier). Από τα στοιχεία αλλά και τις αφηγήσεις γνωρίζουμε πως οι συνάδελφοι που ήθελαν και δεν τόλμησαν να απεργήσουν είναι πολύ περισσότεροι.

Μετά την απεργία, μας γνωστοποιήθηκαν αρκετές απολύσεις. Όμως οι συνάδελφοι δεν προχώρησαν (δυστυχώς) σε θεσμική-νομική διεκδίκηση επαναπρόσληψης παρά τη δεδομένη στήριξη του σωματείου. Συνάδελφοι, ξεκαθαρίζουμε πως οι απολύσεις απεργών είναι παράνομες. Από την εμπειρία μας γνωρίζουμε πως οποιοσδήποτε απολυμένος απεργός, με την βοήθεια του σωματείου ή όχι, προσφύγει στο αρμόδιο ΣΕΠΕ και προχωρήσει σε αγωγή, θα δικαιωθεί. Επίσης, υπάρχουν στιγμές που οφείλουμε να αναλαμβάνουμε τις ευθύνες μας. Κι αυτό σημαίνει πως οργανώνουμε την άμυνα μας, ερχόμαστε έγκαιρα σε επαφή με το σωματείο για να μην δώσουμε τη δυνατότητα στους εργοδότες να μας «σφάζουν στο γόνατο», αψηφάμε τους εκβιασμούς και κάνουμε αυτό που μας λείει η καρδιά μας, αυτό που έχουμε αποφασίσει.

Είναι αλήθεια, πως σε σχέση με προηγούμενες απεργίες οι εργοδότες αποθρασύνθηκαν, γεγονός που το αντιληφθήκαμε και κατά την διάρκεια της απεργιακής προπαγάνδας. Βρήκαμε αρκετές σκισμένες αφίσες και καρτολίνες, ενώ μουτζουρώθηκε και ένα (1) απεργιακό σύνθημα. Οι εργοδότες και τα τσιράκια τους στρώθηκαν στην δουλειά, όμως απέτυχαν οικτρά, καθώς για μια ακόμη φορά ο απεργιακός μας λόγος διασκορπίστηκε σε όλη την Αττική.

Γιατί όμως καταφεύγουν σε αυτές τις μεθόδους; Γιατί προσπαθούν με απειλές και εκβιασμούς να αποσπάσουν τη σιωπή μας, γιατί μας παροτρύνουν «να κάτσουμε στα αυγά μας;» Οι εργοδότες φοβούνται το σωματείο, φοβούνται την ενότητα και τη συλλογική δράση, φοβούνται τους εργαζόμενους που γνωρίζουν τα δικαιώματά τους και διεκδικούν, φοβούνται που μας βλέπουν οργανωμένους, φοβούνται μην «σπκωθούν τα πόδια και κλοτσήσουν το κεφάλι». Οι εργοδότες γνωρίζουν πως το σωματείο δεν κάνει συμφωνίες κάτω από το τραπέζι, δεν σιωπά στις αδικίες, παρεμβαίνει στις επιχειρήσεις μαζί με τους εργαζόμενους και στηρίζει το δίκιο τους. Ανησυχούν που όλο και περισσότεροι συνάδελφοι απαιτούν πλήρη και πραγματική ασφάλιση και όλα τα δικαιώματά μας. Ξέρουν πολύ καλά πως ο νόμος 4611/2019 προέκυψε από τον αγώνα του σωματείου και τους χιλιάδες συναδέλφους που μας στηρίζουν. Καταφεύγουν λοιπόν, στις απειλές και στην εργοδοτική τρομοκρατία καθώς είναι το μόνο όπλο που τους έχει απομείνει για να εξασφαλίσουν την σιωπή μας και με αυτό τον τρόπο να υπονομεύσουν την απεργία και τους αγώνες μας. Όμως δεν τους πέρασε.

Συνάδελφοι, απεργήσαμε σε μια εποχή που η ανεργία καλπάζει, που η κρατική πολιτική άλλοτε κλείνει τα μάτια κι άλλοτε στηρίζει τις εργοδοτικές αυθαιρεσίες ενώ με αλλεπάλληλες νομοθετικές παρεμβάσεις απορυθμίζει την 5νθήμερη 8ωρη εργασία. Παράλληλα, οι εργοδότες επιστράτευσαν όλα τους τα κόλπα για να «κάτσουμε φρόνιμοι». Όμως οι επαγγελματίες οδηγοί δικύκλου (ταχυμεταφορείς (courier), ταχυδιανομείς (delivery) και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών δεν πρόκειται «να καταθέσουμε τα όπλα». Είμαστε εδώ, «δένουμε το ασάλι» με κριτική, ανάλυση, συγκρότηση και αλληλεγγύη. Οργανωνόμαστε στο σωματείο, «οργώνουμε τις πιάτσες», αυξάνουμε τις δυνάμεις μας και διεκδικούμε το δίκιο μας. Με την απεργία σπάσαμε την εργοδοτική τρομοκρατία στην πράξη, συναντηθήκαμε στον δρόμο του αγώνα και είναι στο χέρι μας την επόμενη φορά να βρεθούμε περισσότεροι/ες για το επόμενο βήμα, το επόμενο άλμα, την επίτευξη του επόμενου στόχου.

2.β Οι συνάδελφοι από την wolt

Στο απεργιακό φύλλο της εφημερίδας υπήρχε ένα κείμενο για την «εργασία σε εταιρείες πλατφόρμες». Για εταιρίες που ξεπηδούν σαν τα μανιτάρια όπως η e-food, wolt, box, my job. Σε όλη την απεργιακή προπαγάνδα, όπου βλέπαμε «Woltάδες» τους μοιράζαμε εφημερίδα και τους καλούσαμε στην απεργία. Ως σωματείο θεωρούμε πως οι εργασιακές σχέσεις σε τέτοιου τύπου εταιρείες είναι σχέσεις εξαρτημένης εργασίας και όχι παροχής υπηρεσιών/συνεργάτες. Οι συνάδελφοι στην wolt δεν είναι συνεργάτες αλλά εργαζόμενοι και οι συμβάσεις τους υποκρύπτουν εξαρτημένη εργασία, γεγονός που αποδέχεται και το Υπουργείο Εργασίας, σύμφωνα με την εγκύκλιο που κοινοποίησε στις 4 Νοεμβρίου του 2020 με θέμα: «Διευκρινίσεις αναφορικά με το είδος της εργασιακής σχέσης και την ασφάλιση των διανομέων που απασχολούνται σε επιχειρήσεις ψηφιακών υπηρεσιών διαμεσολάβησης και αμείβονται με παραστατικό παρεχόμενων υπηρεσιών (πρώην τίτλος κτήσης)». Εκ του αποτελέσματος αποδεικνύεται πως η δουλειά μυρμηγκιού και τα κείμενα στην εφημερίδα πιάνουν τόπο. Η παρουσία των συναδέλφων «Woltάδων» είναι μια ακόμη απόδειξη πως οι εργαζόμενοι σκεφτόμαστε, έχουμε ταξική συνείδηση και αναγνωρίζουμε πως στο «ίδιο καζάνι βράζουμε». Τελικά, η επιμονή μας γίνεται η σταγόνα που τρυπάει το βράχο και κάθε φορά συνεχίζουμε τον αγώνα μας με επιπλέον συμμάχους.

2.γ Η στάση της e-food

Η e-food, υπό την πίεση της απεργίας, έκλεισε την διανομή και πλήρωσε το μεροκάματο σε όλους τους εργαζόμενους διανομείς, πολλοί από τους οποίους συμμετείχαν στην απεργιακή μοτοπορεία. Αυτή η πρακτική, εκ μέρους οποιασδήποτε εταιρείας, αποδυναμώνει το νόημα της απεργίας και βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα. Η επιλογή των εταιρειών να προβάλλονται ως θύλακες εργασιακής ειρήνης, ασφάλειας και νομιμότητας παρακάμπτει έντεχνα την αέναη διαπάλη μεταξύ εργατών και κεφαλαίου. Παρακάμπτει την ίδια την ουσία της απεργίας και την συλλογική της διάσταση που απαιτεί συνδικαλιστική οργάνωση στην βάση και διαρκή αγώνα για πλήρη εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα για όλους τους εργαζόμενους του επαγγέλματος αλλά και της τάξης. Με μια πρώτη, πρόχειρη ματιά ο εναγκαλισμός της απεργίας φαντάζει ως μια φιλεργατική πολιτική και παρουσιάζει τις εταιρείες που επιλέγουν τη συγκεκριμένη στρατηγική ως «απάνεμα λιμάνια». Είναι ένας ακόμη τρόπος προκειμένου να χρυσωθεί το χάπι, να καλλιεργηθεί ο εφησυχασμός, να επιτευχθεί η αποδοχή και η ανοχή των εταιρικών απαιτήσεων, στρατηγικών και δογμάτων που ανάλογα με τη συγκυρία άλλοτε επιδιώκουν τη συναίνεση κι άλλοτε επιβάλλονται. Αυτή η πρακτική, ως μη αναμενόμενη, λειτουργεί αιφνιδιαστικά. Με ταχυδακτυλουργική θρασύτητα, εν όψει της απεργίας, εξαφανίζει τον καπιταλισμό και την δίψα του για κέρδη από το κάδρο και αντιστρέφει την πραγματικότητα με ένα τρόπο που δεν γίνεται άμεσα αντιληπτός. Επιλέγει να προβάλλει στο συλλογικό ασυνείδητο το φαντασικό. Μια πραγματικότητα χωρίς εντάσεις όπου η πάλη των τάξεων δεν υφίσταται. Με μια σκακιστική κίνηση (την στήριξη μιας απεργίας) επιδιώκει μονιμότερα οφέλη. Επιδιώκει να κερδίσει την παρτίδα που κυρίως σημαίνει την γενικότερη αποδοχή των εταιρικών πρακτικών στη συνείδηση της κοινωνίας και των εργαζομένων στο παρόν και στο μέλλον. Επιδιώκει να παρουσιάσει τις αντίστοιχες εταιρείες ως ένα πέλαγος εργασιακής νηνεμίας χωρίς φουρτούνες και θυελλώδεις ανέμους με στόχο τον κατευνασμό των αντιστάσεων και τον αποπροσανατολισμό των προσπαθειών συλλογικοποίησης των εργαζομένων. Επιλέγει συνειδητά να μην αντιπαρατεθεί με τις νοηματοδοτήσεις της απεργίας αλλά να τις παρακάμψει. Πρόκειται για ευφυέστατες και σίγουρα ενδιαφέρουσες εργοδοτικές προσεγγίσεις που επιδιώκουν μια ιστορική λαθροχειρία καθώς θέλουν να μας πείσουν πως ενδεχομένως τα δικαιώματα και να χαρίζονται. Μόνο που συγκρούονται με την ίδια την ιστορία της τάξης μας που μας έχει διδάξει το ακριβώς αντίθετο. Πως τα δικαιώματα κατακτιούνται. Οπότε μήπως υπάρχει κάτι σάπιο στο βασίλειο της Δανιμαρκίας; Και για να το πούμε απλά: Αυτές οι λογικές δεν μας πείθουν γιατί είμαστε χρόνια στις πιάτσες του τροχού που γυρνά ασταμάτητα. Μας έχουν βάλει το χέρι στη τσέπη αμέτρητες φορές με χίλιους δυο τρόπους και ξέρουμε πως δεν γίνεται να είναι «γύρω – γύρω Σάββατο και στη μέση Κυριακή». Ως σωματείο θεωρούμε πως σε ζητήματα εργασίας οι θύλακες που θέλουν να παρουσιάζονται ως βολικοί και προστατευμένοι αντανακλούν πλαστές πραγματικότητες που επιδιώκουν, τη στιγμή της επίθεσης να μας πιάσουν στον ύπνο. Οπότε συνεχίζουμε να αναπτύσσουμε και να οργανώνουμε τις δυνάμεις μας, να στηρίζουμε το σωματείο πιστοί στα διδάγματα της ιστορίας της τάξης μας. Εμείς οι ίδιοι είμαστε η ασπίδα του παρόντος και του μέλλοντός μας και όχι οι «καλές» προθέσεις όλων όσοι από θέση στέκονται ταξικά απέναντί μας.

2.δ Απεργοσπάστες

Μια μεγάλη μερίδα εργαζομένων δεν απεργεί κι αυτοί είναι απεργοσπάστες. Όμως δεν είναι όλοι το ίδιο. Υπάρχουν συνάδελφοι που δεν απεργούν λόγω της εργοδοτικής τρομοκρατίας, επειδή η απειλή της απόλυσης κρέμεται πάνω από το κεφάλι τους ως δαμόκλειος σπάθη. Υπάρχουν συνάδελφοι που στηρίζουν τον αγώνα μας, έστω και σιωπηλά. Υπάρχουν όμως και οι απεργοσπάστες που, είτε από αδιαφορία είτε από στρεβλές οπτικές που θεωρούν πως εξυπηρετούν το προσωπικό τους συμφέρον, απαξιώνουν την έννοια της απεργίας, τους απεργούς και τους αγώνες του σωματείου. Αυτού του τύπου οι εργαζόμενοι

βάζουν τους εαυτούς τους απέναντι στο σύνολο και το κοινό συμφέρον. Παπαγαλίζουν οπισθοδρομικές και επί της ουσίας αντικοινωνικές, εργοδοτικές νεοφιλελεύθερες θεωρίες όπως: κοίτα το τομάρι σου, ο καλός εργαζόμενος ανταμείβεται, όλοι οι συνδικαλιστές τα παίρνουνε, αυτοί που ασχολούνται με το σωματείο πληρώνονται, είναι αργόσχολοι, εμείς έχουμε συμφωνήσει άλλα, σύνταξη δεν πρόκειται να βγεις τι σε νοιάζουν τα ένσημα κ.ο.κ. Σε αρκετές περιπτώσεις, αυτές οι καρικατούρες «συναδέλφου» είναι τα μάτια και τα αυτιά του εργοδότη, αυτοί που παίρνουν τις περισσότερες ώρες και τις «καλές παραγγελίες». Παράλληλα όποτε τους ζητηθεί δεν διστάζουν να ψευδομαρτυρήσουν σε δικαστήρια ή να βάλουν την υπογραφή τους σε ένορκες δηλώσεις που έχουν συνταχθεί ερήμην τους, εναντίον των συναδέλφων τους που αγωνίζονται. Δυστυχώς, όταν οι συλλογικοί αγώνες αποδώσουν καρπούς, επωφελούνται και οι εν λόγω «συνάδελφοι» χωρίς οι ίδιοι να έχουν ρισκάρει τίποτα. Εμείς θα το επαναλάβουμε για μια ακόμη φορά. «Την ρουφιανιά πολλοί αγάπησαν, τους ρουφιάνους κανείς».

Σε κάθε περίπτωση, αυτό που πρέπει να συνεχίσει να μας προβληματίζει, αυτό που πρέπει με την εισαγωγή νέων δεδομένων να συνεχίσουμε διεξοδικά να επιλύουμε, είναι με ποιους τρόπους θα πάρουμε μαζί μας στον επόμενο απεργιακό χείμαρρο, τον κάθε συνάδελφο, την κάθε συναδέλφισσα που «το σκέφτεται να απεργήσει». Πως θα συνεχίσουμε μεθοδικά και αταλάντευτα να αποδομούμε τα επιχειρήματα των εργοδοτικών, να διαλύουμε τον φόβο σε κάθε μαγαζί, σε κάθε πιάτσα.

2.ε Η αλληλεγγύη όπλο των εργατών & εργατριών

Σε αυτό το σημείο θα θέλαμε να αναφερθούμε στις συλλογικότητες και τα σχήματα που βρέθηκαν για άλλη μια φορά δίπλα μας και στήριξαν την απεργία μας, δείχνοντας έμπρακτα πως η ταξική αλληλεγγύη και δράση μόνο εποικοδομητική μπορεί να είναι για τους αγώνες της εργατικής τάξης. Πιο συγκεκριμένα, στέλνουμε τους πιο θερμούς συναδελφικούς μας χαιρετισμούς 1. στην εργατική συλλογικότητα «Νομάδες» αλλά και σε μεμονωμένους/-ες συντρόφους/-ισσες από τα Βορειοανατολικά, οι οποίοι πραγματοποίησαν προπαγανδιστική μοτοπορεία και εξορμήσεις σε Χαλάνδρι, Αγία Παρασκευή και Χολαργό 2. στην Πρωτοβουλία συντροφισσών/συναδέλφων από τα Ανατολικά και την κατάληψη Φιλολάου 99, οι οποίοι διοργάνωσαν προπαγανδιστική μοτοπορεία στις γειτονιές Γούβα-Παγκράτι-Καισαριανή-Βύρωνα-Υμηττό 3. στην Πρωτοβουλία Εργαζομένων/Ανέργων στα Νότια, οι οποίοι συμμετείχαν σε μοτοπορεία προπαγάνδισης στις γειτονιές των νοτίων προαστίων και πραγματοποίησαν από κοινού με το σωματείο εκδήλωση ενημέρωσης για την απεργία στις 30/09 στο Υπόστεγο (Αργυρούπολη) 4. στην Επιτροπή Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου στα Βιβλιοπωλεία και τους Εκδοτικούς για την εκδήλωση-συζήτηση που πραγματοποιήθηκε στη 01/10 στα γραφεία του σωματείου μας 5. στην Εργατική Συμμαχία στα Δυτικά για την εκδήλωση-συζήτηση που έγινε στις 06/10 στο Ιατρείο Κοινωνικής Αλληλεγγύης Ιλίου.

Τέλος, ευχαριστούμε όλους τους συναδέλφους και τις συναδέλφισσες, τους αλληλέγγυους κι αλληλέγγυες που κόλλησαν αφίσες, τοποθέτησαν καρτολίνες, υπερασπίστηκαν την απεργία, μοίρασαν και προπαγάνδισαν το υλικό μας με οποιοδήποτε μέσο. Όλους και όλες που πορεύτηκαν μαζί μας στις 08/10/20 κόντρα σε κάθε εργοδοτικό εκφοβισμό, σε κάθε μεμφιμοιρία που θέλει τους εργαζόμενους διασπασμένους και χωμένους στα ατομικά αδιέξοδα. Μόνο με οργάνωση και συλλογική πάλη μπορούμε να κερδίσουμε έδαφος. Ραντεβού ξανά στους δρόμους και τις πιάτσες του αγώνα!

2.στ Που ήταν οι κούριερ;

Όπως είπαμε και παραπάνω υπήρχαν κούριερ από όλες τις μεγάλες και τις μικρότερες εταιρείες αλλά σε σχέση με το σύνολο ήταν πολύ λίγοι. Στην προηγούμενη απεργία, τον Απρίλη του 2019, είχαν «κλείσει» κάμποσα καταστήματα σε όλη την Αττική και οι

συνάδελφοι είχαν συμμετάσχει στην απεργία μαζικά. Αυτή τη φορά μαζική συμμετοχή δεν υπήρξε. Έπειτα από μια μεγάλη συζήτηση στο πλαίσιο της συνέλευσης, καταλήξαμε σε κάποια συμπεράσματα για αυτή την απουσία, τα οποία και παραθέτουμε.

- Τα κλαδικό ΣΕΤΤΕΑ και ΣΕΤΤΑ καθώς και τα τρία επιχειρησιακά σωματεία σε ACS, SPEEDEX & Γενική Ταχυδρομική δεν εξέδωσαν καμία ανακοίνωση, παρότι η απεργία της 8ης Οκτώβρη προπαγανδιζόταν ήδη από τον Ιούλιο του 2020 δηλαδή τρεις τουλάχιστον μήνες νωρίτερα. Εκ του αποτελέσματος αποδεικνύεται πως ήταν λάθος να θεωρήσουμε πως έφτανε να απευθυνθούμε στο σύνολο των εργαζομένων τους επαγγέλματος (ταχυμεταφορείς ταχυδιανομείς και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών) χωρίς να απευθύνουμε ιδιαίτερο κάλεσμα στα διοικητικά συμβούλια των κλαδικών και των επιχειρησιακών σωματείων ζητώντας τους να καλέσουν γενικές συνελεύσεις. Κακώς θεωρήσαμε τη συμμετοχή όλων δεδομένη. Παρότι το θέμα τέθηκε, συζητήθηκε και συμφωνήθηκε, με δική μας ευθύνη το ιδιαίτερο κάλεσμα χάθηκε στην ροή των γεγονότων (απολύσεις, αγωγές, τριμερείς στα ΣΕΠΕ). Με ευθύνη της συνέλευσής μας, παρασύρθηκε από το χείμαρο των απεργιακών ζητημάτων (οργάνωση της δουλειάς του μυρμηγκιού) και της συνδιαμόρφωσης του υπομνήματος. Πλην όμως το ζήτημα τέθηκε δημόσια, η απεργία επικοινωνήθηκε για μήνες σε ολόκληρο το λεκανοπέδιο και υπήρξαν αρκετές συλλογικότητες που πήραν την πρωτοβουλία να καλέσουν στην απεργιακή συγκέντρωση. Οπότε παράλληλα με την ευθύνη που φέρουμε ως συνέλευση για την αστοχία μας, η συλλογική μας πείρα δεν μας επιτρέπει να παραβλέψουμε πως όταν ο συνδικαλισμός φοράει παρωπίδες, οι μοναδικοί κερδισμένοι είναι οι εργοδότες, ο ΣΕΒ και η εκάστοτε κυβέρνηση. Γεγονός που πολλοί επιλέγουν συνειδητά είτε να προσπερνούν είτε να αγνοούν.
- Στα καταστήματα δικαιόχρησης (franchise) των μεγάλων εταιρειών (ACS, SPEEDEX, ELTA COURIER & Γενική Ταχυδρομική) δεν υπάρχει ούτε ένα επιχειρησιακό σωματείο ή μια επιτροπή εργαζομένων, ώστε γύρω τους να στηθούν συλλογικές αντιστάσεις/διεκδικήσεις και να διαρρηχθεί ο φόβος της απόλυσης. Για παράδειγμα υπάρχει κατάστημα όπου η ACS έχει συγκεντρώσει 100 και πλέον εργαζόμενους στον ίδιο χώρο. Όμως επί της ουσίας, όταν δεν υπάρχει οποιαδήποτε συλλογική αναφορά σε επιτροπή εργαζομένων ή σωματείο, ο καθένας αισθάνεται μόνος του. Σε ένα τέτοιο franchise, αν απεργήσουν μόνο δύο εργαζόμενοι, θα μπουκ στο στόχαστρο. Είναι γνωστό πως οι ταχυμεταφορικές έχουν αλλεργία στον συνδικαλισμό βάσης (υπάρχει εταιρεία που ζητάει από τους εργαζόμενους δήλωση πως δεν είναι μέλη του ΣΒΕΟΔ). Στο παρελθόν (2008-2014) μας έβρισκαν συνεχώς μπροστά τους, όταν τα franchise έκλειναν το ένα μετά το άλλο φορτώνοντας τα χρέη στους εργαζόμενους, στα ασφαλιστικά ταμεία και στην εφορία. Μας έβρισκαν μπροστά τους και όταν ξανάνοιγαν 100 μέτρα πιο κάτω ή πιο πάνω, με άλλο ΑΦΜ, με το ίδιο πελατολόγιο, τα ίδια οχήματα, τα ίδια λογότυπα, ακόμη και με τους ίδιους εργαζόμενους, με πετσοκομμένους μισθούς και την προϋπόθεση πως οι νέες συμβάσεις που θα υπέγραφαν δεν θα προσμετρούσαν την προϋπηρεσία τους. Ήδη από τη δεκαετία του 2000 τα επιχειρησιακά σωματεία των εργαζομένων στις μητρικές (που σήμερα, όσον αφορά τους ταχυμεταφορείς (courier) έχουν αποδεκατιστεί) σπανίως διέκριναν τα προβλήματα προκειμένου να παρέμβουν, με αποτέλεσμα σήμερα οι εργαζόμενοι στα καταστήματα franchise να είναι εκτεθειμένοι στις εργοδοτικές αυθαιρεσίες, στις εκδικητικές απολύσεις, στην εντατικοποίηση, στα ελλιπή μέτρα ασφαλείας και στις ατομικές «συμφωνίες» και διαπραγματεύσεις.
- Με την εκτίναξη του ψηφιακού εμπορίου ακόμη και πριν από την εμφάνιση του covid-19, ο κύκλος των εργασιών στον κλάδο των ταχυμεταφορών διογκώθηκε. Αρκετοί νέοι, ηλικιακά, συνάδελφοι αναζήτησαν δουλειά και ξεκίνησαν να εργάζονται ως κούριερ. Συνήθως, με πλήρη άγνοια των δικαιωμάτων τους, διψασμένοι να

δείξουν φιλότιμο, άκαπνοι από εργατικές διεκδικήσεις, πρόθυμοι να τρέξουν και με το παραπάνω. Όταν όμως οι νέοι συνάδελφοι δεν βλέπουν τους παλιότερους και μεγαλύτερους να μιλούν για τον έλεγχο του ρυθμού εργασίας, τα δικαιώματά τους, να διεκδικούν, να στέκονται ο ένας δίπλα στον άλλον και να απεργούν τι περιμένουμε να κάνουν; Αν οι μεγαλύτεροι, οι παλιότεροι που λειτουργούν ως «παράδειγμα προς μίμηση» αναθεματίζουν σιωπηλά και βρίζουν μέσα από τα δόντια, κάνουν μόνιμα υπομονή και στο τέλος δεν απεργούν για να μην χάσουν τη δουλειά, τότε κάτι πάει πολύ λάθος ρε συνάδελφοι. Οι νεότεροι αποθαρρύνονται, νομίζουν πως η κανονικότητα ορίζεται από την ματαιότητα και την ηττοπάθεια, το φόβο και την διάσπαση, που, με την σειρά τους, διαμορφώνουν τις συνθήκες εργασίας που βιώνουμε καθημερινά.

- **Γενικότερα υπάρχει η άποψη πως οι συνθήκες εργασίας στις εταιρείες κούριερ (ταχυμεταφορά) είναι καλύτερες από ότι στην ταχυδιανομή (delivery) και αυτό κάνει πολλούς κούριερ να σκέφτονται κοντόφθαλμα και να μην απεργούν.** Συνάδελφοι, ας μην κοιτάμε το δάχτυλο αλλά το φεγγάρι. Είναι γεγονός πως οι συνάδελφοι που εργάζονται απευθείας στις μητρικές εταιρείες των 4 μεγάλων ταχυμεταφορικών και όχι σε καταστήματα franchise, έχουν καλύτερους μισθούς. Είναι γεγονός πως οι περισσότερες εταιρείες κούριερ δίνουν το επίδομα 15% για χρήση και συντήρηση του δικύκλου. Επίσης, πληρώνουν τα έξοδα κίνησης (βενζίνες) ενώ τα ένσημα και τα δώρα καταβάλλονται βάση της σύμβασης εργασίας, που συνήθως δεν είναι εικονική και ανταποκρίνεται στις πραγματικές ώρες εργασίας. Σε όλα τα άλλα επίπεδα (το φεγγάρι που λέγαμε) οι συνθήκες εργασίας είναι παρόμοιες και σε αρκετές περιπτώσεις χειρότερες από την ταχυεστίαση. Ο μισθός παλινδρομεί από το 560 μέχρι τα 650 ευρώ και για την συντριπτική πλειοψηφία των κούριερ τα ωράρια ξεχειλώνουν υποχρεωτικά. Οι αδήλωτες υπερωρίες, όμως καταβάλλονται τσεκουρωμένες με αποτέλεσμα να αντανακλώνεται μειωμένες στα επιδόματα και τα δώρα των εργαζομένων, ενώ η κυριακάτικη εργασία δεν πληρώνεται με την προσαύξηση που της αναλογεί. Οι άδειες περικόπτονται, η εντατικοποίηση βαράει κόκκινα, η παρακολούθηση του εργαζόμενου μέσα από τις εφαρμογές και τις συσκευές γεωεντοπισμού (GPS) είναι συνεχής, ο όγκος εργασίας αυξάνεται, ο χρόνος είναι πιεστικός και το άγχος περισσότερο, ενώ η δουλειά με το κομμάτι και η ανασφάλιστη εργασία κερδίζουν έδαφος. Είναι γνωστό πως οι τεχνοκράτες κυνηγούν πωλήσεις, κέρδη και αριθμούς. Αδιαφορούν για τον παράγοντα εργαζόμενος και έχουν βάλει στόχο τη ρομποτοποίηση των κούριερ, την μετατροπή τους σε πειθήνιους ταχυδιανομείς «αντικειμένων», σε έναν ανθρώπινο ιμάντα με αναλώσιμα γρανάτζια, με μισθούς στα όρια του βασικού και συνεχή υποβάθμιση των συνθηκών εργασίας. Μήπως τελικά είναι μύθος πως «ο κούριερ είναι καλά;». Επίσης, αν θέλουμε το καλύτερο για εμάς και τις γενιές που έρχονται, το μέτρο σύγκρισης, ο πήχης, θα πρέπει να ανεβαίνει προς τα πάνω και όχι να κατεβαίνει προς τα κάτω. Καλύτερα θα είναι όταν οι εργαζόμενοι στα franchise αποκτήσουν τα ίδια ασφαλιστικά, μισθολογικά και συνδικαλιστικά δικαιώματα με τους συναδέλφους τους στα μητρικά καταστήματα. Σε κάθε περίπτωση είναι απαραίτητο να οργανωθούμε είτε στο σωματείο είτε σε επιτροπές εργαζομένων και να απαντήσουμε συλλογικά σε ένα εργασιακό καθεστώς που σταδιακά διολισθαίνει προς το χειρότερο.
- **Στις εταιρείες ταχυμεταφορών εργάζονται αρκετοί συνάδελφοι που είναι κοντά στην σύνταξη (πολλοί θα είχαν βγει αν ήμασταν ενταγμένοι στα βαρέα).** Αυτοί οι συνάδελφοι δυσκολεύονται να απεργήσουν γιατί η απόλυση σε αυτή την ασφυκτική κοινωνικο-οικονομική, μόνιμα μνημονιακή κατάσταση που ζούμε δυσκολεύει όχι μόνο την προοπτική της συνταξιοδότησης αλλά την ζωή συνολικά.
- **Ένας σημαντικός αριθμός συναδέλφων εργάζονται υπό την ομηρία της ενοικιαζόμενης εργασίας.** Στην περίπτωση τους, οι εκδικητικές απολύσεις βαφτίζονται «λύση σύμβασης» και για τους εργοδότες (άσχετα με το προφίλ που

φροντίζουν να υιοθετούν) είναι δεδομένο πως η απεργία αποτελεί λόγο για τη «λήξη της σύμβασης». Χωρίς συνδικαλιστική υποστήριξη, χωρίς προετοιμασία και σχέδιο, λίγοι θα τολμήσουν να απεργήσουν.

- **Άλλοι συνάδελφοι τσέπωσαν τα 100 ευρώ/μήνα για τα έξοδα χρήσης συντήρησης του δικύκλου**, χωρίς να ιδρώσουν ιδιαίτερα, και τώρα περιμένουν για ακόμη μια φορά να βγάλουν οι «άλλοι» το φίδι από την τρύπα. Απλά και λαϊκά πρόκειται για παρτάκηδες και βολεμένους.
- **Εν όψει της απεργίας υπήρξε και η συνήθης λασπολογία προς το σωματείο από μια μικρή, μειοψηφική μερίδα εργαζομένων.** Οι συγκεκριμένοι συνάδελφοι γκρινιάζουν εξαιτίας της περικοπής του επιδόματος δικύκλου που υπέστησαν εξαιτίας του νόμου 4611/2019. Το επιχείρημά τους είναι πως πριν την ψήφιση του νόμου έπαιρναν 130 ευρώ/μήνα ενώ τώρα παίρνουν 100 ευρώ για τα έξοδα χρήσης και συντήρησης δικύκλου. Πρώτα απ' όλα, οφείλουμε να τους ευχαριστήσουμε που αναγνωρίζουν πως ο αγώνας του σωματείου έφερε το ν. 4611/2019. Και στη συνέχεια θα τους συνιστούσαμε, έστω και καθυστερημένα, να διαβάσουν το νόμο καλύτερα. Εκεί θα διαπιστώσουν πως ο νόμος αφενός αναφέρει πως το επίδομα χρήσης και συντήρησης του δικύκλου ισούται ΤΟΥΛΑΧΙΣΤΟΝ με το 15% του βασικού μισθού, αφετέρου πως οι πιο ευνοϊκές συμφωνίες δεν λύονται μονομερώς δηλαδή από την πλευρά του εργοδότη και μόνο. Και να υπογραμμίσουμε πως με την ψήφιση του νόμου οι εργοδότες/εταιρείες ΕΙΝΑΙ ΠΛΕΟΝ ΥΠΟΧΡΕΩΜΕΝΟΙ ΝΑ ΚΑΤΑΒΑΛΛΟΥΝ ΣΕ ΟΛΟΥΣ, ΣΕ ΟΛΟΥΣ ΑΝΕΞΑΙΡΕΤΟΥΣ τους επαγγελματίες οδηγούς δικύκλου το 15% για χρήση και συντήρηση δικύκλου. Είναι γεγονός πως κάποιοι λίγοι συνάδελφοι υπέστησαν μείωση. Όμως πρέπει να αναγνωρίσουν τη δική τους ευθύνη και να μην προσπαθούν να την μεταθέσουν στη ΣΒΕΟΔ. Η ευθύνη τους έγκειται στο γεγονός πως δεν μπήκαν στον κόπο να διαβάσουν επιμελώς το νόμο και την εγκύκλιο που τον ακολούθησε και δεν ζήτησαν ούτε τη στήριξη αλλά ούτε και τη γνώμη του σωματείου μας. Παρασυρμένοι από τη θέα του δέντρου που λανθασμένα θεώρησαν πως φύτεψε το ΣΒΕΟΔ στο δρόμο τους, έχασαν το δάσος από τα μάτια τους με αποτέλεσμα να μην αντιδράσουν στη μείωση, να μην προσφύγουν στο επιχειρησιακό τους σωματείο (εφόσον υπήρχε), στη ΣΒΕΟΔ ή στην Επιθεώρηση Εργασίας.

Ως σωματείο καταθέτουμε μια εμπειριστατωμένη και απόλυτα αληθή απάντηση που βασίζεται σε δημοσιοποιημένα στοιχεία, στον ίδιο το νόμο και την εγκύκλιο με τις οδηγίες εφαρμογής οπότε θεωρούμε πως έχουμε το δικαίωμα να ζητήσουμε από αυτή τη μερίδα των συναδέλφων να κοιτάξουν την μεγάλη εικόνα: τους κλάδους που απαρτίζουν το επάγγελμα.. Και σε αυτή τη συλλογική εικόνα θα δουν πως έχουν πολλαπλασιαστεί οι συνάδελφοι που πλέον εργάζονται με εταιρικά δίκυκλα ή παίρνουν το 15% κάθε μήνα. Ο δρόμος θα είναι μακρύς μέχρι την πλήρη εφαρμογή του 4611 και οι αγώνες είναι συνεχείς όπως μας διδάσκει η τάξη μας εδώ και αιώνες. Οπότε ας αφήσουμε στην άκρη τις γκρινιές και τη μικροψυχία που δεν μας οδηγούν πουθενά κι ας οπλιστούμε με εποικοδομητική κριτική και διάθεση συνεργασίας.

Και για να είμαστε απόλυτα ευθείς αλλά και σαφείς παραθέτουμε αυτούσιες τις παραγράφους 4 και 6 της εγκυκλίου της 1ης Ιουλίου του 2019 με τις "Οδηγίες εφαρμογής του άρθρου 56 του ν.4611/2019 (ΦΕΚ 73 Α)".

4. Ο υπολογισμός του ποσοστού 15% γίνεται με βάση τον εκάστοτε νόμιμο κατώτατο μηνιαίο μισθό ή την αντίστοιχη προκύπτουσα αναλογία σε περίπτωση μερικής απασχόλησης, χωρίς να λαμβάνεται υπόψη τυχόν δικαιούμενη προσαύξηση προϋπηρεσίας ή το γεγονός ότι ο εργαζόμενος αμείβεται βάσει δεσμευτικής ΣΣΕ/ΔΑ ή με ευνοϊκότερο όρο ατομικής σύμβασης εργασίας και ανεξαρτήτως της υπαλληλικής ή εργατοτεχνικής ιδιότητας του μισθωτού.

[...]

6. Η σχετική διάταξη καθορίζει το κατώτατο όριο της πρόσθετης μηνιαίας αποζημίωσης χρήσης και συντήρησης του μοτοποδηλάτου ή της μοτοσυκλέτας, επομένως είναι επιτρεπτή οποιαδήποτε ευνοϊκότερη συμφωνία σε ατομικό ή συλλογικό επίπεδο για την καταβολή υψηλότερου ποσού αποζημίωσης.

- **Εκ του αποτελέσματος αποδεικνύεται πως το μεγαλύτερο βάρος της απεργιακής προπαγάνδας του ΣΒΕΟΔ κατευθύνθηκε στην ταχυσεστίαση.** Στις πρωινές μας εξορμήσεις για το μοίρασμα της εφημερίδας που καλούσε στην απεργία, η αιφνίδια παρουσία μας στις ταχυμεταφορικές ήταν σύντομη και συνήθως υπό το βλέμμα του εργοδότη ή των διευθυντικών στελεχών. Οι εργαζόμενοι εγκλωβίζονται μεταξύ σωματείου και εργοδοτών και η ασφυκτική ατμόσφαιρα που συχνά δημιουργείται δεν ενδείκνυται για ουσιαστική επικοινωνία και επαρκή ενημέρωση. Ποιος εργαζόμενος θα ρωτήσει οτιδήποτε, όταν γνωρίζει πως μπορεί να στοχοποιηθεί; Ταυτόχρονα, η πρωινή πίεση της «διακίνησης/δρομολόγησης των αντικειμένων» περιορίζει την προσοχή των εργαζομένων. Αν ανοίξει συζήτηση, η επίπληξη για καθυστέρηση είναι βέβαιη. Μια επιπλέον δυσκολία είναι πως τους κούριερ μπορείς να τους βρεις συγκεκριμένες πρωινές ώρες στον χώρο εργασίας τους, γεγονός που δεν μας επιτρέπει να κάνουμε συχνές επισκέψεις σε όλο το μήκος και το πλάτος του λεκανοπεδίου. Το σωματείο δεν έχει επαγγελματικά στελέχη, δεν πληρωνόμαστε για τη συνδικαλιστική μας δουλειά και το χρόνο που αφιερώνουμε. Εργαζόμαστε και εμείς με την σειρά μας για να τα βγάλουμε πέρα, γεγονός που μας αφαιρεί την δυνατότητα να είμαστε ανά πάσα στιγμή παντού. Γι' αυτό και η συμμετοχή και οργάνωση όλο και περισσότερων συναδέλφων/ισσών στο σωματείο θα απλώσει τον λόγο μας ακόμα περισσότερο την παρουσία μας θα την κάνει ακόμη πιο έντονη και θα εντείνει την δράση μας.

Συνάδελφοι, να μην ξεχνάμε πως το εταιρικό δίκυκλο ή το επίδομα 15% και τα Μέσα Ατομικής Προστασίας (νόμος 4611/2019) δεν μας χαρίστηκαν. Και μπορεί να μην τα κατακτήσαμε όλοι μαζί (καθώς πολλοί απείχαν ενώ άλλοι στάθηκαν απέναντι) όμως τα κατακτήσαμε για όλους. Πλέον, η υποχρέωση να υπερασπιστούμε τα κεκτημένα είναι κοινή. Η απεργία είναι η κορύφωση των καθημερινών μας αγώνων στους χώρους δουλειάς. Οπότε κάθε φορά που το σωματείο κινεί τις διεργασίες και προκηρύσσει απεργία οφείλουμε να είμαστε εκεί. Νεότεροι/ες, μεγαλύτεροι/ες, «μόνιμοι», συμβασιούχοι, ενοικιαζόμενοι, εργαζόμενοι σε μητρικές και franchise... και να είστε σίγουροι πως κανένας δεν θα απολυθεί.

2.ζ Η στάση της κυβέρνησης

Υπουργείο εργασίας

Ξεκινώντας, θα θέλαμε να υπενθυμίσουμε πως το πρώτο υπόμνημα του σωματείου μας κατατέθηκε στο υπουργείο εργασίας στην απεργία της 13ης Μαρτίου του 2008, επί κυβερνήσεως Κωνσταντίνου Καραμανλή και σε αυτή τη συνάντηση έγινε το πρώτο βήμα σε μία ακόμη διαλεκτική σχέση του σωματείου που συνεχώς εξελίσσεται.

Το ερώτημα για το αν η σημερινή ηγεσία του υπουργείου εργασίας μας αγνοεί είναι διττό. Είναι γεγονός πως μετά την απεργία δεν έχουμε λάβει καμία επίσημη απάντηση για τις τριαντατρείς (33) σελίδες υπόμνημα που καταθέσαμε και το αίτημα για συνάντηση.

Όμως το γεγονός πως το υπουργείο εργασίας δεν ανταποκρίνεται στα αιτήματά μας για συνάντηση δεν σημαίνει πως δεν μας παρακολουθεί, δεν μας διαβάζει, πως δεν λαμβάνει υπόψη την ανάλυσή μας. Πως δεν ακούει το γειωμένο και ξεκάθαρο εργατικό λόγο του ΣΒΕΟΔ, του πρωτοβάθμιου ομοιοεπαγγελματικού σωματείου για courier ταχυμεταφορείς – delivery ταχυδιανομείς & υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών, με τη μεγαλύτερη αποδοχή, διεισδυτικότητα αλλά και επιρροή στο επάγγελμα όχι μόνο στην Αττική αλλά και πανελλαδικά.

Άλλωστε τα γεγονότα που ακολούθησαν την απεργία υπήρξαν εξαιρετικά ενδιαφέροντα. Αξίζει να σημειώσουμε πως μας εξέπληξε ευχάριστα το γεγονός πως η ανάλυση του σωματείου όπως αναφέρεται στην παράγραφο 4.5 του υπομνήματος που καταθέσαμε στις 30 Σεπτεμβρίου του 2020 με τίτλο «Χαρακτηριστικά της εργασιακής πραγματικότητας» ενυπάρχει στο σύνολό της στην εγκύκλιο με αριθμό πρωτοκόλλου 45628/414.

Γράφαμε λοιπόν στο υπόμνημα: *“Εκεί δε, που η απασχόληση υποκρύπτει εξαρτημένη εργασιακή σχέση, ο εργαζόμενος αποκαλείται partner (συνεργάτης). Πρόκειται για ένα ακόμα ελαστικό μοντέλο εργασίας για το οποίο ακόμη δεν υπάρχουν επαρκείς νομοθετικές ρυθμίσεις ή προβλέψεις είτε σε εθνικό είτε σε διεθνές επίπεδο. Αφορά τις ηλεκτρονικές πλατφόρμες (όπως Uber, Wolt κ.α) που εμπίπτουν στα πλαίσια της διαμοιραστικής οικονομίας (gig economy), δηλαδή της οικονομίας όπου το οκτάωρο (οι εξαρτημένες σχέσεις εργασίας με πλήρη μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα και κατά συνέπεια η δυνατότητα αξιοπρεπούς διαβίωσης) καταστρατηγείται από ευέλικτες και ελαστικές μορφές εργασίας. Για παράδειγμα, στον επισιτισμό όπου και δραστηριοποιείται η εταιρεία Wolt, οι διανομείς προσλαμβάνονται με δικό τους δίκυκλο ως “συνεργάτες” και όχι ως εργαζόμενοι με πλήρη μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα. Πρόκειται για διανομείς-“συνεργάτες” που βρίσκονται κυριολεκτικά στο δρόμο χωρίς σταθερή βάση ή συγκεκριμένο σημείο αναφοράς. Χωρίς άμεση πρόσβαση σε χώρους υγιεινής (w.c) για τουαλέτα και πλύσιμο χεριών. Χωρίς πρόσβαση σε σταθερό στεγασμένο χώρο αναμονής/προφύλαξης από ζέστη, καύσωνα, βροχή και κρύο. Χωρίς σταθερό μισθό, εφόσον αυτός εξαρτάται από τις προσφερόμενες ώρες εργασίας που επί της ουσίας δημοπρατούνται μέσω της ψηφιακής πλατφόρμας. Χωρίς επαρκή ιατρική ασφάλιση/κάλυψη σε περίπτωση ατυχήματος, χωρίς δικαίωμα σε δώρα, άδειες, επιδόματα, αποζημίωση απόλυσης και ένταξη στο ταμείο ανεργίας. Κατά συνέπεια, υποκρύπτεται εξαρτημένη εργασιακή σχέση, γεγονός αναμφισβήτητο που επικύρωσαν και τα γερμανικά δικαστήρια μετά την προσφυγή των εκεί συναδέλφων διανομέων πως το αίτημα του σωματείου για αναγνώριση της εξαρτημένης εργασίας και όχι παροχής υπηρεσιών/συνεργάτες έγινε δεκτό”.*

Ως σωματείο θεωρούμε απαραίτητο να διευκρινίσουμε πως σε καμία περίπτωση δεν θεωρούμε πως υπαγορεύσαμε στο υπουργείο το πνεύμα της εγκυκλίου που εξέδωσε για τις συμβάσεις που υποκρύπτουν εξαρτημένη εργασία. Όμως είναι ιστορικά αναντίρρητο πως οι συγκροτημένες θέσεις και η ανάλυση συλλογικών οργάνων που βρίσκονται σε κοινωνική σύνδεση και απαντούν σε πραγματικές ανάγκες, αναπτύσσουν δυναμικές που (ακόμη και αν βραχυπρόθεσμα αγνοηθούν) δεν γίνεται μακροπρόθεσμα να προσπεραστούν.

Σε αυτό το σημείο θεωρούμε επίσης απαραίτητο να σημειώσουμε πως στο πλαίσιο της αστικής δημοκρατίας, που κάθε κυβέρνηση επικαλείται, είναι τουλάχιστον αντιφατικό να μην δέχεται να συναντήσει, να μην δέχεται ακόμα και να απαντήσει στο αίτημα ενός σωματείου για διάλογο. Με αυτό τον τρόπο, με αυτή την αντιμετώπιση, με αυτή την (για να το θέσουμε με όρους αστικής ευγένειας) άκομψη συμπεριφορά επιδεικνύει περιφρόνηση στους εργαζόμενους και το θεσμικό όργανο που τους εκπροσωπεί. Επιδεικνύει αλαζονεία και μια ιστορικά και πολιτικά αποδεδειγμένα ατελέσφορη, ιδεοληπτική εμμονή στη μονοπωλιακή άσκηση της εξουσίας, σαν να είναι ο μοναδικός φορέας που εκπροσωπεί τα συμφέροντα των εργαζόμενων στη χώρα, σαν να είναι το μοναδικό θεσμικό όργανο που κατέχει τη γνώση και την απόλυτη αλήθεια σε ζητήματα εργασίας. Ως σωματείο θεωρούμε πως πρόκειται για μια κοντόφθαλμη, αντικοινωνική, αντιδημοκρατική συμπεριφορά που δεν περιποιεί τιμή στο υπουργείο εργασίας και κατ' επέκταση στην κυβέρνηση ενώ παράλληλα οπισθοδρομεί όσον αφορά τις διεργασίες που επενδύουν στον διάλογο και μας εξελίσσουν ως πολίτες, συνδικαλιστές, εργαζόμενους και κοινωνία.

Εμείς, θα συνεχίσουμε να τροφοδοτούμε το υπουργείο εργασίας (όπως και το σύνολο

των συμμετεχόντων στις κοινωνικές, συνδικαλιστικές και πολιτικές διεργασίες) με την συλλογική ανάλυση του σωματείου που πηγάζει από το καθημερινό μας βίωμα στους χώρους δουλειάς, αμετακίνητοι στη θέση μας για εποικοδομητικό διάλογο.

Υπουργείο προστασίας του πολίτη

Αντίθετα, από το υπουργείο προστασίας του πολίτη δεν μπορούμε να πούμε πως δεν λαμβάνουμε τη δέουσα προσοχή. Βρισκόμαστε μόνιμα υπό το άγρυπνο βλέμμα και τη συνεχή επιτήρησή του. Στις 4 Σεπτέμβρη 2020, αξιωματικός της ΓΑΔΑ συνοδεία διμοιριών ΜΑΤ επέβαλλε την ακύρωση εκδήλωσης οικονομικής ενίσχυσης εν όψει της απεργίας της 8ης Οκτώβρη του 2020. Η εκδήλωση είχε καλεστεί για τις 8μμ στην πλατεία Πρωτομαγιάς που βρίσκεται στο Πεδίον του Άρεως και θα περιελάμβανε: 1. Ενημέρωση για την απεργία 2. Προβολή βίντεο με τίτλο: «12 χρόνια Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου» 3. Έκθεση αφίσας και 4. Μπαρ οικονομικής ενίσχυσης. Για την απαγόρευση της εκδήλωσης, ο αξιωματικός που προϊστάτο της επιχείρησης επικαλέστηκε προσχηματικά μια ανακοίνωση της Περιφέρειας για συναθροίσεις σε Πάρκα ενώ γύρω μας η πλατεία βούιζε από τα παιχνίδια και τα γέλια των παιδιών και βούλιαζε από κόσμο. Τις επόμενες μέρες, επικοινωνήσαμε με το αρμόδιο τμήμα της διεύθυνσης πάρκων και αλσών, που αφορά το Αττικό πάρκο και το πεδίο του Άρεως και ενημερωθήκαμε πως ουδέποτε το τμήμα αυτό δεν είχε θέσει αίτημα να απαγορευθεί η εκδήλωσή μας, καθώς δε γνώριζε καν για την εκδήλωση αυτή. Μάλιστα μας πληροφόρησαν πως ο μόνος τρόπος να εμπλακούν, θα ήταν να τους αποστείλει η ΓΑΔΑ ηλεκτρονικό αίτημα, στο οποίο θα ζητούσε να μάθει εάν το σωματείο μας είχε πάρει άδεια από το εν λόγω τμήμα για την πραγματοποίηση της εκδήλωσης, κάτι το οποίο μας διαβεβαίωσαν ότι ουδέποτε συνέβη.

Είναι πασιφανές πως ο αξιωματικός της ΓΑΔΑ βρισκόταν σε εντεταλμένη υπηρεσία. Ως επιπλέον στόχευση της αστυνομικής απαγόρευσης θεωρούμε την πρόκληση οικονομικής ασφυξίας εν όψει της απεργίας καθώς όλοι, πόσο μάλλον το συνδικαλιστικό της ασφάλειας, γνωρίζουν πως τα οικονομικά του ΣΒΕΟΔ εξαρτώνται αποκλειστικά από τις συνδρομές των μελών του και τις εκδηλώσεις οικονομικής ενίσχυσης. Σε αντίθεση με τα υπόλοιπα σωματεία, όπως για παράδειγμα των αστυνομικών που απαγόρευσαν την εκδήλωσή μας, το ΣΒΕΟΔ είναι οικονομικά και συνδικαλιστικά αυτόνομο και δεν επιδιώκει ούτε εξαρτάται από κρατικές επιδοτήσεις. Κατ' εντολή της πολιτικής της ηγεσίας η αστυνομία λειτούργησε βασιζόμενη στο κρατικό μονοπώλιο της βίας, απαλλαγμένη από δημοκρατικές τυπικότητες που αφορούν ευνομούμενες πολιτείες και στοιχειώδη συνταγματικά δικαιώματα όπως της συνάθροισης, της ελεύθερης διακίνησης των ιδεών και της συνδικαλιστικής δράσης. Κι επειδή η πραγματικότητα όταν διαστρέφεται από την κατάχρηση εξουσίας εκδικείται, αξίζει να σημειώσουμε πως στη συνέχεια η ανεδαφικότητα της παρουσίας των ΜΑΤ ανέπτυξε σουρεαλιστική δυναμική και ανέδειξε την επί της ουσίας τραγελαφική της διάσταση καθώς ακριβώς δίπλα από την εκδήλωση εξελισσόταν εν χορδαίς και οργάνοις παιδικό πάρτι με πλήθος κόσμου. Για τα ζητήματα που αφορούν το σωματείο και συγκεκριμένους θύλακες, τμημάτων της ελληνικής αστυνομίας, έχουμε τοποθετηθεί αναλυτικά στην μπροσούρα της Εργατικής Ομοσπονδίας Βάσης που κυκλοφόρησε τον Μάιο του 2015 με τίτλο: «Σωματεία βάσης, ταξικοί συνδικαλιστικοί αγώνες και η προσπάθεια εγκληματοποίησης τους από κράτος και αφεντικά μέσω της αναβίωσης του συνδικαλιστικού της ασφάλειας». Η μπροσούρα είναι αναρτημένη διαδικτυακά στο ergona.files.wordpress.com

Κλείνοντας την αναφορά μας στο περιστατικό είναι σημαντικό να σημειώσουμε πως οι συνάδελφοι δεν εγκαταλείψαμε το χώρο της εκδήλωσης. Ακόμη και κάτω από την τοξική ατμόσφαιρα που δημιούργησε η παρουσία των ΜΑΤ, συζητήσαμε με όσους παραβρέθηκαν και αναπτύξαμε το πρώτο σκέλος της εκδήλωσης που αφορούσε τον απεργιακό μας βηματισμό και ανάπτυξη. Στη συνέχεια τα ΜΑΤ αποχώρησαν ενώ η

προσέλευση συναδέλφων και αλληλέγγυων εργαζόμενων από διάφορα επαγγέλματα και κλάδους που ενίσχυσαν το σωματείο οικονομικά και κυρίως ηθικά συνεχίστηκε μέχρι αργά το βράδυ.

Στη συνέχεια θα περιγράψουμε την παρουσία της αστυνομίας στην απεργιακή μοτοπορεία της 8ης Οκτώβρη. Την ημέρα της απεργίας, οι ένστολοι προσήλθαν από νωρίς στο χώρο της συγκέντρωσης, μπροστά από το Πεδίον του Άρεως και μας ζήτησαν το δρομολόγιο. Επίσης, στο πλαίσιο του νέου νόμου για τις συγκεντρώσεις, μας ζήτησαν το όνομα του υπεύθυνου της διοργάνωσης. Τους απαντήσαμε πως σύμφωνα με το καταστατικό μας αλλά και το νόμο, τα σωματεία εκπροσωπούνται από το διοικητικό τους συμβούλιο.

Στις 12:30 η μοτοπορεία ξεκίνησε. Στην αρχή, στο τέλος αλλά και κατά μήκος της πορείας υπήρχαν μέλη επιφορτισμένα με την απεργιακή περιφρούρηση. Μερικές δεκάδες μέτρα πίσω από την «ουρά» της μοτοπορείας, μάς ακολουθούσαν γύρω στα πενήντα δίκυκλα της ομάδας ΔΡΑΣΗ. Στο ύψος των Χαυτείων αστυνομικοί της ΔΡΑΣΗ, κλώτσησαν από πίσω, δίκυκλα της περιφρούρησης του ΣΒΕΟΔ. Οι συνάδελφοι στάθηκαν ψύχραιμοι και μέλη της περιφρούρησης απευθύνθηκαν στον επικεφαλής, τον επέληξαν για την συμπεριφορά των συναδέλφων του και απαίτησαν να μην επαναληφθούν αντίστοιχες ασχήμιες. Αντίστοιχα περιστατικά απρόκλητης βίας δεν επαναλήφθηκαν, όμως οι αστυνομικοί της ΔΡΑΣΗ δεν έχαναν ευκαιρία προκειμένου να παρεμποδίσουν συνάδελφους/ισσες που σταματούσαν για βενζίνη ή προσχωρούσαν στη πορεία κατά τη διεξαγωγή της από κάθετους δρόμους. Επίσης, ιδιαίτερη εντύπωση μας προκάλεσε το γεγονός πως ενώ η Τροχαία ενημερώθηκε έγκαιρα για το δρομολόγιο της μοτοπορείας με σκοπό να διευκολύνει την διαδρομή μας, επί της ουσίας υπήρξε άφαντη, με ελάχιστες εξαιρέσεις, σε κάποιες ούτως ή άλλως επιτηρούμενες διασταυρώσεις. Ως σωματείο θεωρούμε τη στάση της Τροχαίας ανεύθυνη καθώς λόγω του κακού συντονισμού θα μπορούσε να προκληθεί ατύχημα ακόμη και δυστύχημα. Σε αντίθεση με την Τροχαία, η υπεύθυνη στάση των έμπειρων οδικά και οδηγικά συναδέλφων, που ανέλαβαν χρέη τροχαίας και έκλειναν τον δρόμο, η ψύχραιμη αντιμετώπιση των βιαστικών, ανυπόμονων οδηγών και η καλή γνώση του δρομολογίου απέτρεψαν τα χειρότερα.

Το κερασάκι στην τούρτα αποτέλεσε «απόφαση» του Διευθυντή Διεύθυνσης Αστυνομίας Αθηνών που μας κοινοποιήθηκε με e-mail στις 10 Οκτώβρη 2020. Μεταξύ άλλων, στην απόφαση μάς ενημερώνει πως η απεργιακή συγκέντρωση στο Πεδίον του Άρεως πραγματοποιήθηκε από «πρωτοβουλία μελών» της συνέλευσης υποβιβάζοντας τη θεσμική υπόσταση του σωματείου σε πρωτοβουλία. Και είναι πράγματι περίεργο η ίδια αστυνομική διεύθυνση που ένα μήνα πριν έσπευσε να ακυρώσει την εκδήλωση οικονομικής ενίσχυσης του σωματείου, που κινητοποίησε διμοιρίες των ΜΑΤ και προφασίστηκε απόφαση της Περιφέρειας για να καλύψει τις κατασταλτικές της υπερβάσεις, να μην γνωρίζει πως στις 8 Οκτώβρη του 2020 όπως και κάθε φορά που οργάνουμε τους δρόμους του λεκανοπεδίου, δεν είχε απέναντί της μια οποιαδήποτε πρωτοβουλία αλλά το Πρωτοβάθμιο Ομοιοεπαγγελματικό Σωματείο «Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικόκλου» για ταχυμεταφορείς (courier), ταχυδιανομείς (delivery) και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών. (Η απόφαση της αστυνομίας καθώς και η απάντηση του σωματείου στο site μας, www.sveod.gr).

III. ΑΝΤΙ ΕΠΙΛΟΓΟΥ

3.α Νόμος 4611/19

Na μην ξεχνάμε πως από τον Μάη του 2019, οι εργοδότες είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν τουλάχιστον το 15% επί του βασικού μισθού για έξοδα χρήσης και συντήρησης του δικύκλου. Το ποσό πρέπει να αναγράφεται υποχρεωτικά στις αποδείξεις μισθοδοσίας και για τους εργοδότες που δεν συμμορφώνονται προβλέπεται πρόστιμο. Ήδη, οι εργαζόμενοι που καταγγέλλουν στις κατά τόπους Επιθεωρήσεις Εργασίας τη μη καταβολή του επιδόματος χρήσης και συντήρησης δικύκλου δικαιώνονται. Το ίδιο συμβαίνει και για τα έξοδα κίνησης που δεν καταβάλλονται και γι' αυτό είναι απαραίτητο να αρχειοθετούμε τις αποδείξεις των καυσίμων/βενζίνης.

3.β Υποχρεωτική δήλωση του εργοδότη για τη χρήση δικύκλου κατά την εκτέλεση της εργασίας

Από τις 21 Δεκεμβρίου του 2020 ένα ακόμη πάγιο αίτημα του σωματείου, ένα δίκαιο αίτημα των εργαζομένων του επαγγέλματος, που συμπληρώνει τον νόμο 4611/19 έγινε πραγματικότητα. Και παρότι χωρίς τον καθημερινό αγώνα του καθένα μας, κανένας νόμος δεν πρόκειται ποτέ να αποτελέσει πανάκεια, πρόκειται για ένα ακόμη βήμα κόντρα στην "μαύρη" υποδηλωμένη και ανασφάλιστη εργασία. Ένα ακόμη βήμα για να μην βαφτίζονται "τροχαία" τα εργατικά ατυχήματα/δυστυχήματα. Πλέον, οι εργοδότες/εταιρείες που απασχολούν ταχυμεταφορείς, ταχυδιανομείς και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο είναι υποχρεωμένοι να δηλώνουν τον αριθμό κυκλοφορίας του δικύκλου στο ΕΡΓΑΝΗ. Συγκεκριμένα, ο υπόχρεος εργοδότης υποβάλλει για κάθε μοτοποδήλατο ή μοτοσυκλέτα (κατά την έννοια του άρθρου 2 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας ν. 2696/1999, Α' 57) που θα χρησιμοποιείται από εργαζόμενο του, κατά την εκτέλεση της εργασίας του, για τη μεταφορά ή διανομή προϊόντων και αντικειμένων, το έντυπο Ε13: ΔΗΛΩΣΗ ΕΡΓΟΔΟΤΗ ΧΡΗΣΗΣ ΑΠΟ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΤΟΥ, ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΚΤΕΛΕΣΗ ΤΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΟΥΣ, ΜΟΤΟΠΟΔΗΛΑΤΟΥ Η ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ".

3.γ Ημερολόγιο Εργασίας

Όσοι και όσες εργαζόμαστε σε καθεστώς εργοδοτικής αυθαιρεσίας/ασυδοσίας είναι απαραίτητο να κρατάμε Ημερολόγιο Εργασίας. Πρόκειται για κάτι πολύ απλό και εύκολο. Καταγράφουμε καθημερινά στο κινητό ή σε ένα τετράδιο το ωράριο, το μεροκάματο, πόσα χλμ διανύουμε, την βενζίνη που καταναλώνουμε, τα έξοδα για το σέρβις και τα αναλώσιμα, τα μηνιαία έξοδα για τις τηλεφωνικές κλήσεις στους πελάτες και τα έξοδα για την αγορά των Μέσων Ατομικής Προστασίας που χρησιμοποιούμε. Ταυτόχρονα, συλλέγουμε τις αποδείξεις από τις βενζίνες και την αγορά των Μ.Α.Π και αρχειοθετούμε ή φωτογραφίζουμε με το κινητό τα παραγγελιόχαρτα. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούμε το απαραίτητο υπόβαθρο σε περίπτωση που αποφασίσουμε να διεκδικήσουμε το δίκιο μας. Επίσης, μας δίνεται η δυνατότητα να υπολογίσουμε με απόλυτη ακρίβεια πόσα χρήματα μας αφαιρούν παρανόμως, οι εργοδότες από τον μισθό μας.

Το Ημερολόγιο Εργασίας είναι η απόδειξη της αλήθειας μας, του πραγματικού μας ωραρίου, μια ακόμη ασπίδα στην εργοδοτική αυθαιρεσία, στην υποδηλωμένη, αδήλωτη και ανασφάλιστη εργασία. (για περισσότερες πληροφορίες δες στο site του σωματείου www.sveod.gr το κεφάλαιο 0.9 στο υπόμνημα που καταθέσαμε στο υπουργείο στις 30 Σεπτέμβρη του 2020, με τίτλο «Η πρόταση του σωματείου για Ημερολόγιο Εργασίας» σελ. 26, 27 και 28).

Συλλέγουμε καθημερινά στοιχεία για τις πραγματικές ώρες που δουλεύουμε, φτιάχνουμε ένα αρχείο, ένα

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ και κρατάμε:



Αποδείξεις από ανανέωση του χρόνου ομιλίας (εάν χρειάζεται να παίρνουμε πελάτες τηλέφωνο)

Αποδείξεις από τις βενζίνες.



Τα παραγγελιόχαρτα στα οποία φαίνονται οι πραγματικές ώρες που δουλεύουμε.

Εάν ο εργοδότης μας τα ζητάει πίσω βγάζουμε φωτογραφία με το κινητό μας το πρώτο, το μεσαίο και το τελευταίο της βάρδιας.

Εάν δε δουλεύουμε με παραγγελιόχαρτα κάνουμε screenshot στα προγράμματα που μας στέλνει ο εργοδότης μέσω viber, messenger κλπ.

Αποδείξεις από την αγορά οποιουδήποτε προστατευτικού εξοπλισμού χρησιμοποιούμε (κράνοι, αδιάβροχα, μπότες)



Αποδείξεις από service (στις οποίες ζητάμε να αναγράφεται ο αριθμός κυκλοφορίας του δικύκλου μας)



Με όπλο το Ημερολόγιο Εργασίας, την αποφασιστικότητα, το δίκιο μας, και σύμμαχο το νόμο 4611/2019 κάθε προσφυγή στην Επιθεώρηση Εργασίας μετατρέπεται από ατομικό βήμα κάθε εργαζόμενου/ης σε συλλογικό άλμα. Συγκροτημένα και μεθοδικά γυρίζουμε την πλάτη στο φόβο, καταγγέλλουμε την κλοπή του μισθού και την παραβίαση των εργασιακών μας δικαιωμάτων, απαιτούμε την πλήρη εφαρμογή της εργατικής νομοθεσίας. Με τη σωστή προετοιμασία μπορούμε να κερδίσουμε όλες τις μάχες που θα δώσουμε ως εργαζόμενοι.

Συνάδελφοι/ισσες, κόντρα στη μεμψιμοιρία, τη γκρίνια και την παραίτηση, κάθε μέρα που περνάει όλο και περισσότερα αδέρφια της ασφάλτου πυκνώνουν τις γραμμές του συνδικαλισμού βάσης σε ολόκληρη τη χώρα. Πυκνώνουν τις γραμμές του σωματείου γιατί καταλαβαίνουν πως μόνο με την οργάνωση, μόνο με τη συγκρότηση και τον ξεκάθαρο γειωμένο λόγο προχωράμε μπροστά. Από την ίδρυση μας μέχρι και σήμερα έχουμε διανύσει μια τεράστια απόσταση όμως ξέρουμε πως τίποτα δεν χαρίζεται, όλα κατακτιούνται. Σε αυτή την πορεία για Ένσημα Βαρέα Ανθυγιεινά, Ενιαία Ειδικότητα, Μέσα Ατομικής Προστασίας και Εταιρικό Δίκυκλο, σε αυτή την πορεία για πλήρη εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα για όλους τους εργαζόμενους/ες του επαγγέλματος, για όλους τους εργαζόμενους/ες της τάξης μας, σας χρειαζόμαστε όλους και όλες δίπλα μας. Οπότε ας πάσουμε να ρωτάμε τους άλλους τι κάνουν ή τι έκαναν, ας πάσουμε να “βγάζουμε την ουρά μας απέξω”. Ας αναρωτηθούμε για τον εαυτό μας, για το τι κάνουμε εμείς. Και δεν έχει σημασία αν θα είναι λίγο ή πολύ. Αρκεί να είναι ένα βήμα. Γιατί αυτά τα βήματα, τα μικρά και τα μεγάλα είναι τα βήματα της συλλογικής μας πορείας, τα βήματα της Συνέλευσης Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου.



Συναδελφικότητα και Αξιοπρέπεια
Αλληλεγγύη και Περηφάνια
Στήριξη – Συμμετοχή
Οργάνωση στο Σωματείο