

Από:

Πρωτοβάθμιο Ομοιοεπαγγελματικό Σωματείο
«Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου» (Σ.Β.Ε.Ο.Δ),
Α.Μ 26822
Ομήρου Σκυλίτση 10, Αθήνα, Τ.Κ 11473
Επικοινωνία: 6946 747244 / info@sveod.g

Προς:

Εθνικό Ινστιτούτο Εργασίας και Ανθρώπινου Δυναμικού.
Ατζέντα συνέντευξης για τις σύγχρονες επαγγελματικές δεξιότητες στις 13
περιφέρειες της χώρας σύμφωνα με τις απόψεις των εργαζομένων, στο πλαίσιο του
Μηχανισμού Διάγνωσης Αναγκών της Αγοράς Εργασίας (Imd.eiead.gr).

ΜΕΡΟΣ Α΄

1. Ποιες (τεχνικές ή προσωπικές) δεξιότητες του επαγγέλματος αυτού πιστεύετε ότι λείπουν από εσάς προσωπικά (ή τους περισσότερους επαγγελματίες);

Οι γνώσεις, οι ικανότητες και οι δεξιότητες στο επάγγελμα περιλαμβάνουν ένα ελάχιστο τυπικής εκπαίδευσης (σχολή οδήγησης, εξετάσεις και πιστοποίηση οδηγικής ικανότητας) και ένα μέγιστο άτυπης μάθησης και μη τυπικής εκπαίδευσης που αποκτιέται εμπειρικά στο δρόμο και στους χώρους δουλειάς. Οι δεξιότητες στο επάγγελμά μας είναι α) *νοητικές* (χρήση λογικής, διαισθητικής και δημιουργικής σκέψης, π.χ. για την επίλυση προβλημάτων ή τη λήψη αποφάσεων) και β) *πρακτικές* (αφορούν στη χειρωνακτική επιδεξιότητα όσον αφορά στην οδήγηση δικύκλου ή την άμεση επίλυση μηχανολογικών ή άλλων πρακτικών προβλημάτων στο δρόμο).

Η οδήγηση μοτοσυκλέτας είναι μια ιδιαίτερη νοητική διεργασία. Ο εγκέφαλος του οδηγού αποφασίζει για τα πάντα, κάθε στιγμή. Τροφοδοτείται με δεδομένα, τα επεξεργάζεται αστραπιαία και αποφασίζει τις επόμενες κινήσεις. Ο ανθρώπινος εγκέφαλος μπορεί να προβλέπει τα επόμενα δύο δευτερόλεπτα άρα ο οδηγός δικύκλου οφείλει να ξέρει πως θα κινηθεί για το παραπάνω διάστημα. Ο οδηγός δικύκλου πρέπει να προγραμματίζει ανά δύο δευτερόλεπτα και η εμπειρία καθώς και οι τεχνικές και προσωπικές δεξιότητες στην οδήγηση βοηθούν στην αυτοματοποίηση των διεργασιών .

Επί της ουσίας οι επαγγελματικές δεξιότητες εξελίσσονται. Με το χρόνο αναπτύσσεται η οδηγική ικανότητα, η εμπειρία, τα αντανακλαστικά, και οι κοινωνικές δεξιότητες που αφορούν την διεκπεραίωση των παραγγελιών ή την επικοινωνία με τους πελάτες. Όμως για να αναπτυχθούν και να εξελιχθούν οι όποιες δεξιότητες οι εργαζόμενοι όσο μακάβριο και αν ακούγεται θα πρέπει να παραμένουν ζωντανοί.

Αυτό που λείπει από αρκετούς συναδέλφους/ισσες (λόγω **και** των κρατικών παθογενειών στις οποίες θα αναφερθούμε αναλυτικά στη συνέχεια) είναι η κοινωνική και κατ' επέκταση επαγγελματική συνείδηση/κουλτούρα όσον αφορά τη χρήση Μέσων Ατομικής Προστασίας (Μ.Α.Π). Η αδεξιότητα με την οποία αντιμετωπίζουμε, ως οργανωμένη κοινωνία, την αποτροπή των τροχαίων αλλά και των εργατικών ατυχημάτων και δυστυχημάτων συνιστά κατά τη γνώμη μας, τη μέγιστη έλλειψη δεξιότητας. Πρόκειται για ένα σύμπλεγμα που προκύπτει από τη διάχυτη διαφθορά, το έλλειμμα παιδείας, τη μη εφαρμογή των νόμων, την απουσία ελέγχων από τα υπουργεία Μεταφορών και Εργασίας, τα αρμόδια Σ.ΕΠ.Ε και τα ΚΕ.Π.Ε.Κ. Η χρήση

των Μ.Α.Π αποτελεί κρατική, κοινωνική ευθύνη και ταυτόχρονα επαγγελματική προϋπόθεση. Και γι αυτό θεωρούμε άκρως σημαντική την καθολική εφαρμογή του νόμου 4611/19 που υποχρεώνει τους εργοδότες να παρέχουν τα απαραίτητα Μέσα Ατομικής Προστασίας, που συνεπικουρικά προβλέπεται και από την Α3/οικ.50984/7947/2013 υπουργική απόφαση που παραθέτουμε στη συνέχεια. Ως σωματείο προπαγανδίζουμε σταθερά μέσω της εφημερίδας μας (Στο Ρελαντί) του site, sneod.gr αλλά και των επιμέρους κειμένων που διανέμουμε στους χώρους δουλειάς την αναγκαιότητα των Μ.Α.Π. Όμως σε αυτή μας την προσπάθεια υπολείπεται η αρωγή του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών καθώς και του υπουργείου Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων. Επί της ουσίας, πλην του σωματείου, ουδείς ενδιαφέρεται σταθερά και με συνέπεια για την α) εφαρμογή της νομοθεσίας και β) την επιβολή κυρώσεων στους εργοδότες/επιχειρήσεις προκειμένου να δοθεί ένα στίγμα που θα προσανατολίζεται στην βελτίωση των εργασιακών συνθηκών και στην αποτροπή των εργατικών ατυχημάτων και δυστυχημάτων.

2. Πώς θα αξιολογούσατε την επάρκειά σας ως προς τις τεχνικές δεξιότητες του επαγγέλματος (σε κλίματα 0-10);

Όπως αναφέραμε και παραπάνω οι τεχνικές δεξιότητες εξελίσσονται με το χρόνο. Φυσικά, πέρα από το “πανεπιστήμιο της ζωής” σημαντικό ρόλο παίζουν και το μορφωτικό επίπεδο, η διάθεση αυτομόρφωσης και προσωπικής νοητικής και συναισθηματικής εξέλιξης. Εμείς ως σωματείο πιστεύουμε πως οι δεξιότητες καθορίζονται και από την γενικότερη αντίληψη του ατόμου για τη θέση του στον κόσμο. Η συμμετοχή στην ζωή ενός σωματείου βάσης, η συμμετοχή στη διαμόρφωση και τη λήψη των αποφάσεων, η ανάλυση των καθημερινών προβλημάτων με στόχο τη βελτίωση της εργασιακής πραγματικότητας είναι άμεσα συνυφασμένες με την εξέλιξη των δεξιοτήτων. Όσο κι αν εξελίσσεται η τεχνολογία εμείς παραμένουμε άνθρωποι και όχι μηχανές ή ρομπότ. Οπότε η διεύρυνση της σκέψης, της ενσυναίσθησης, της συλλογικής/κοινωνικής αντίληψης παίζει καθοριστικό ρόλο και στην ανάπτυξη των δεξιοτήτων.

3. Πώς θα αξιολογούσατε την επάρκειά σας ως προς τις τεχνικές δεξιότητες του επαγγέλματος σε σχέση με τις απαιτήσεις της επιχείρησης που εργάζεστε (σε κλίματα 0-10);

Οι απαιτήσεις των περισσότερων επιχειρήσεων κινούνται στο ελάχιστο. Οι δεξιότητες που απαιτούνται από τις επιχειρήσεις έχουν να κάνουν με την αντίληψη της εταιρείας για το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών. Όταν η απαίτηση περιορίζεται στην ταχύτητα της παράδοσης, οι εργαζόμενοι θα μπορούσαν (υπό κανονικές συνθήκες) να ανταπεξέλθουν θέτοντας ως ρυθμιστικό πλαίσιο τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας. Όμως σε αυτό το σημείο θα πρέπει να επισημάνουμε πως παρότι φαινομενικά πρόκειται για μια μίνιμουμ απαίτηση, το πλαίσιο που θέτει η επιχείρηση (ταχύτητα) κυφορεί τους μέγιστους επαγγελματικούς κινδύνους μέσα στο ανορθολογικό εργασιακό περιβάλλον του σήμερα.

Δυστυχώς το μέσο επίπεδο των εργοδοτών/επιχειρήσεων που απασχολούν οδηγούς δικύκλου δεν συνιστά το ιδανικό περιβάλλον για την ανάπτυξη των δεξιοτήτων του εργαζόμενου. Σε περιβάλλοντα ανασφάλιστης/υποδηλωμένης εργασίας, μη καταβολής υπερωριών, τριετιών, νυχτερινών, δώρων, Κυριακών και Αργιών, μη παροχής Μέσων Ατομικής Προστασίας και εξόδων κίνησης και χρήσης συντήρησης δικύκλου δεν υπάρχουν οι απαραίτητες προϋποθέσεις αλλά ούτε και τα απαραίτητα κίνητρα της ανάπτυξης περαιτέρω δεξιοτήτων.

4. Νέες απαιτήσεις σε δεξιότητες (οριζόντιες και τεχνικές) λόγω τεχνολογικών εξελίξεων.

Η γενικευμένη χρήση των κινητών τηλεφώνων που πλέον έχουν τις δυνατότητες ενός μίνι φορητού υπολογιστή εκπαιδεύουν ένα σημαντικό τμήμα του πληθυσμού τεχνολογικά. Βασικές δεξιότητες όπως η αποστολή/λήψη e-mail, φωτογραφιών και κάθε είδους δεδομένων καθιστά το σύνολο των εργαζομένων ικανό να ανταπεξέλθουν σε μια σειρά απαιτήσεων του διαρκώς εξελισσόμενου κυβερνοτεχνολογικού/διαδικτυακού κόσμου.

Το πρόβλημα εντοπίζεται κυρίως σε: 1. ζητήματα υγιεινής και ασφάλειας (εκπεμπόμενη ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία, μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στην υγεία) 2. ζητήματα καταγραφής προσωπικών δεδομένων χωρίς τη σύμφωνη γνώμη του εργαζόμενου (παρακολούθηση εργαζόμενου μέσω GPS, καταγραφή εργασιακής εμπειρίας, αποθήκευση, διαχείριση, χρόνος διατήρησης δεδομένων) 3. στην μετακύλιση του κόστους αγοράς των κινητών τηλεφώνων 4. στην μετακύλιση του κόστους της χρήσης δεδομένων για διαδικτυακές υπηρεσίες όπως οι ψηφιακοί χάρτες 5. στην μετακύλιση του κόστους των τηλεφωνικών συνδιαλέξεων με την εταιρεία και τους πελάτες στους εργαζόμενους.

Όσο αφορά τη χρήση ψηφιακής τεχνολογίας όπως για παράδειγμα του προσωπικού ψηφιακού βοηθού (P.D.A, Personal Digital Assistant), πέρα από τα ζητήματα υγιεινής και ασφάλειας (εκπεμπόμενη ηλεκτρομαγνητική ακτινοβολία, μακροπρόθεσμες επιπτώσεις στην υγεία) που μέχρι και σήμερα κανείς ούτε μπορεί ούτε θέλει να απαντήσει με σαφήνεια καθώς αποτελεί μια αγορά τρισεκατομμυρίων, το πρόβλημα έγκειται στην πρόσβαση του εργοδότη/επιχείρησης στα προσωπικά δεδομένα του εργαζόμενου και τη συνεχή εντατικοποίηση της εργασίας με πρόσχημα την “ευκολία” που προσφέρει η χρήση της ψηφιακής τεχνολογίας. Και είναι γεγονός πως πέρα από τους εξαντλητικούς ρυθμούς εργασίας του θαυμαστού ψηφιακού κόσμου, από ψυχολογικής άποψης, ο εργαζόμενος επιβαρύνεται από ένα καθεστώς συνεχούς επιτήρησης/παρακολούθησης από τα ενσωματωμένα συστήματα γεωεντοπισμού, G.P.S. (Global Positioning System). Η γενικευμένη πλέον χρήση τους αποτελεί ένα λαμπρό παράδειγμα μονομερούς επιβολής και μηδενικής διαβούλευσης για την εισαγωγή των νέων τεχνολογιών στην εργασία. Με πρόσχημα την εξέλιξη, τον εκμοντερνισμό και την εξυπηρέτηση των πελατών, κράτος και εργοδότες προσπερνούν με συνοπτικές διαδικασίες τα εύλογα ερωτήματα των εργαζομένων και της κοινωνίας για τα προβλήματα που προκύπτουν από την εφαρμογή και τη χρήση των νέων τεχνολογιών. Προκειμένου να φωτίσουμε πτυχές του προβλήματος που παραμένουν αθέατες, καθώς οποιαδήποτε ένσταση απέναντι στην ψηφιακή μετάβαση τείνει να θεωρηθεί από ταμπού έως Λουδιτισμός, είναι σημαντικό να τονίσουμε πως η χρήση των πάσης φύσεως ψηφιακών βοηθών έχει επιβληθεί με ποινή απόλυσης καθώς η άρνηση της χρήσης τους για οποιοδήποτε λόγο χαρακτηρίζεται από τους εργοδότες/εταιρείες ως άρνηση εργασίας. Ως σωματείο θεωρούμε πως ο έλεγχος, η επιτήρηση, η αξιολόγηση και η εντατικοποίηση ενός ήδη δύσκολου και σκληρού επαγγέλματος οδηγεί με μαθηματική ακρίβεια στην αύξηση των εργατικών ατυχημάτων/δυστυχημάτων. Παρά τα κροκοδείλια δάκρυα και τις φιλεργατικές κορόνες, οι επιχειρήσεις/εργοδότες σε αगाστή συνεργασία με το κράτος αποδεικνύουν πέραν πάσης αμφιβολίας πως μας θεωρούν αναλώσιμους καθώς σπαταλούν εκατομμύρια για την συνεχή ψηφιακή τους αναβάθμιση ενώ δεν δίνουν

ούτε ένα ευρώ για την αγορά των απαραίτητων για τη ζωή και την ασφάλεια, μέσω ατομικής προστασίας (Μ.Α.Π.) των χιλιάδων υπαλλήλων τους.

ΜΕΡΟΣ Β΄

1. Εκτιμάτε ότι (αριθμητικά και ποιοτικά) η κρισιμότητα του επαγγέλματος αυτού για μια επιχείρηση (σε σχέση με τα υπόλοιπα επαγγέλματα της επιχείρησης) τείνει να... Αυξάνεται, Μένει σταθερή, Μειώνεται;

Είναι γεγονός πως η κρισιμότητα του επαγγέλματος για τις επιχειρήσεις αυξάνεται με γεωμετρική πρόοδο τις τελευταίες τέσσερις δεκαετίες. Ειδικά την περίοδο του lockdown λόγω κορονοϊού, σε συνδυασμό με τις δυνατότητες που δίνει η ηλεκτρονική παραγγελία προϊόντων και υπηρεσιών, το επάγγελμα έπαιξε καθοριστικό ρόλο στη λειτουργία της οικονομίας. Πολλές εταιρείες (π.χ. εστίασης) κατάφεραν να παραμείνουν ενεργές μέσω των υπηρεσιών διανομής ενώ άλλες όπως για παράδειγμα οι εταιρείες ταχυμεταφορών πολλαπλασίασαν το τζίρο τους. Η δυναμική του επαγγέλματος συμπαρέσυρε και άλλες ειδικότητες, επαγγέλματα ή κλάδους στο να παραμείνουν ενεργά και να μη χαθούν θέσεις εργασίας. Για παράδειγμα ένα εστιατόριο που δεν σταμάτησε τη διανομή συνέχισε να απασχολεί και ένα αριθμό από τους εργαζόμενους στα παρασκευαστήρια και τις κουζίνες. Με αυτό τον τρόπο διασώθηκαν επιχειρήσεις από το κλείσιμο και μετά το τέλος της καραντίνας ένας σημαντικός αριθμός εργαζομένων ανεξάρτητα από το επάγγελμα, την ειδικότητα ή τον κλάδο επέστρεψαν στη δουλειά τους. Η κρισιμότητα του επαγγέλματος στην ανάπτυξη του τριτογενή τομέα είναι καθοριστική. Γι' αυτό καθοριστική σημασία παίζει και ο εξορθολογισμός του επαγγέλματος από παθογένειες που αφορούν την καταστρατήγηση της εργατικής νομοθεσίας και των εργατικών δικαιωμάτων από τις επιχειρήσεις. Η ανορθολογική προσέγγιση της εργασίας από τους εργοδότες, όσον αφορά την προστασία των εργαζομένων, λειτουργεί ως τροχοπέδη στην ανάπτυξη των ποιοτικών χαρακτηριστικών του επαγγέλματος. Πέρα από το εργατικό πεδίο, επί της ουσίας αφαιρεί τη δυνατότητα του εποικοδομητικού διαλόγου και στην κοινωνική/πολιτική του διάσταση.

2. Ποιες αλλαγές έχουν γίνει τα τελευταία χρόνια στο επάγγελμα αυτό (κυρίως νέα καθήκοντα, νέες δεξιότητες, δευτερευόντως νέοι όροι εργασίας όπως ωράρια, μερική, μισθοί);

Δυστυχώς, τα νέα καθήκοντα σε πολλές περιπτώσεις είναι επιπρόσθετα καθήκοντα και συνιστούν βλαπτική μεταβολή των όρων εργασίας. Για παράδειγμα ένας ταχυδιανομέας (delivery) που έπιασε δουλειά ως οδηγός δικύκλου δεν προσλήφθηκε ούτε για να σφουγγαρίζει, ούτε για να πλένει τουαλέτες ή να κόβει σαλάτες. Πέρα από το υγειονομικό «ενδιαφέρον» που προκύπτει (όταν ένας εργαζόμενος που διανέμει και εντέλει σερβίρει τρόφιμα, καθαρίζει τουαλέτες) είναι σημαντικό να ορίσουμε με ακρίβεια/σαφήνεια τι εννοούμε όταν αναφερόμαστε σε «νέα καθήκοντα». Για τις «νέες δεξιότητες», που προκύπτουν από «νέα καθήκοντα» και συνιστούν βλαπτική μεταβολή των όρων εργασίας των οδηγών δικύκλου, το σωματείο έχει ως πάγια θέση την απόλυτη τήρηση/εφαρμογή της εργατικής νομοθεσίας, Εξάλλου η ελαστικοποίηση της εργασιακής σχέσης και η μετατροπή του διανομέα σε παιδί για τα θελήματα ή για όλες τις δουλειές δεν συνιστά ανάπτυξη νέων δεξιοτήτων αλλά κατάφωρη καταπάτηση των δικαιωμάτων του. Η πολυδιάσπαση της εργασιακής εμπειρίας μειώνει τη δυνατότητα της ανάπτυξης επαγγελματικών δεξιοτήτων. Είναι γεγονός πως η εντατικοποίηση της εργασίας και ο πολυλειτουργικός εργαζόμενος

βρίσκει ένθερμους οπαδούς σε εργοδότες/επιχειρήσεις αλλά και στους τεχνοκράτες. Η μεγιστοποίηση του κέρδους και η συμπίεση του κόστους ανεξάρτητα από τις επιπτώσεις, συνιστά το ιερό δισκοπότηρο της ελεύθερης αγοράς/οικονομίας. Όμως πως θα φαινόταν στον εκάστοτε υπουργό εργασίας, τους νομικούς του συμβούλους ή ακόμη και τους επιστήμονες που μας απέστειλαν ετούτο το ερωτηματολόγιο εάν παράλληλα με τα καθήκοντά τους καλούνταν να φροντίσουν τον κήπο του κτιρίου που στεγάζονται ή να αναλάβουν τον καθαρισμό των κοινόχρηστων χώρων και του w.c; Με απλά λόγια η εντατικοποίηση και η ελαστικοποίηση της εργασίας αυξάνουν τους δείκτες της ανεργίας και υποβαθμίζουν τις εργασιακές σχέσεις. Όσο αφορά την μερική απασχόληση (ως νέα εργασιακή σχέση) θα πρέπει να επισημάνουμε πως σε ένα πλήθος περιπτώσεων υποκρύπτει υποδηλωμένη εργασία. Μια από τις κυρίαρχες συνθήκες στην πιάτσα είναι να δηλώνεσαι για τετράωρο (στην καλύτερη) ενώ εργάζεσαι με πλήρες ωράριο και να μην πληρώνεσαι οποιαδήποτε προσαύξηση προκύπτει από νυχτερινά και υπερωρίες. Τα ωράρια που καταθέτουν οι εργοδότες είναι εικονικά οπότε και ο μισθός καθορίζεται από ένα πλήθος παραγόντων που συνθέτουν η ασυδοσία/αυθαιρεσία του εργοδότη και η πιεστική καθημερινή ανάγκη του εργαζόμενου για μεροκάματο.

3. Ποιες αλλαγές προβλέπετε ότι θα γίνουν στο άμεσο μέλλον σε σχέση με το επάγγελμα αυτό (κυρίως νέα καθήκοντα, νέες δεξιότητες, δευτερευόντως νέοι όροι εργασίας όπως ωράρια, μερική, μισθοί);

Στο άμεσο μέλλον η εργασιακή πραγματικότητα του επαγγέλματος θα καθοριστεί από παραμέτρους όπως οι ψηφιακές πλατφόρμες και η διαμοιραστική οικονομία (gig economy). Στα νέα καθήκοντα ως βλαπτικές μεταβολές των όρων εργασίας αναφερθήκαμε. Για τις νέες δεξιότητες παραθέσαμε την πραγματικότητα των κινητών τηλεφώνων, της ψηφιακής τεχνολογίας και την δεδομένη επάρκεια των χρηστών. Οπότε για εμάς ως σωματείο το σημαντικότερο είναι να διασφαλίσουμε εξαρτημένες σχέσεις εργασίας με πλήρη μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα. Για παράδειγμα η μετατόπιση της εξαρτημένης εργασιακής σχέσης σε σχέση "συνεργάτη" (partner) χωρίς αναφορά σε συγκεκριμένο ρυθμιστικό πλαίσιο χτυπάει τον πυρήνα των εργασιακών δικαιωμάτων και μεταφέρει το κόστος στην πλάτη και στην τσέπη του εργαζόμενου (δίκυκλο και συντήρηση, καύσιμα, Μέσα Ατομικής Προστασίας, ασφάλιση, δώρα και επιδόματα). Είναι πασιφανές πως το μοντέλο του συνεργάτη υποκρύπτει την εξαρτημένη σχέση εργασίας και καθορίζεται από μια βραχυπρόθεσμη και μια μακροπρόθεσμη διάσταση. Η πρώτη συνοψίζεται στη λογική "μην διεκδικείς και δούλευε καθημερινά πέρα από τα όρια της αντοχής σου για να βγάλεις καλό μεροκάματο" και η δεύτερη "φρόντισε να μην εμπλακείς σε εργατικό ατύχημα γιατί δεν υπάρχει δίχτυ ασφαλείας". Παρότι δεν μπορούμε να παραβλέψουμε την ασφυκτική πίεση που ασκούν οι καθημερινές ανάγκες στον κόσμο της δουλειάς είναι απαραίτητο να επισημάνουμε πως η εργασιακή σχέση του "συνεργάτη" καλλιεργεί μια βαθιά ατομικιστική αντίληψη για τον κόσμο εφόσον προσβλέπει στη βραχυπρόθεσμη μεγιστοποίηση των ατομικών εσόδων αδιαφορώντας για διεκδικήσεις και κεκτημένα δικαιώματα στο κοινωνικό γίγνεσθαι. Στο καπιταλιστικό πλαίσιο της "ελεύθερης" αγοράς και οικονομίας αναδεικνύονται συνεχώς πραγματικότητες όπου το κινήγι του χρήματος χωρίς όρους και προϋποθέσεις, πέρα από άμεση ανάγκη για την κάλυψη βασικών αναγκών, μετατρέπεται σε ιδεολογία και δημιουργεί τις προϋποθέσεις για την καλλιέργεια μιας αντιφατικής, ψευδούς εργατικής συνείδησης. Και δεν θα πρέπει να μας φανεί καθόλου παράξενο εάν ο "συνεργάτης" την ίδια στιγμή που «επιλέγει» τη μεταφορά του εργασιακού κόστους

στην πλάτη του, την ίδια στιγμή που το υπερηφανεύεται ή το υπερασπίζεται, να αγανακτεί για την υποβάθμιση των νοσοκομείων και τη μείωση των συντάξεων. Παράλληλα, λόγω της συνεχιζόμενης οικονομικής αναδιάρθρωσης (κρίσης) ένα κομμάτι του εργατικού δυναμικού αναγκάζεται να εργάζεται όσο το δυνατόν περισσότερες ώρες υπομένοντας οποιαδήποτε καταστρατήγηση των δικαιωμάτων του ή βλαπτική μεταβολή των όρων εργασίας προκειμένου να ανταπεξέλθει στις ανάγκες που υποχρεούται να καλύψει (πολυμελείς οικογένειες, φροντιστήρια, στεγαστικά δάνεια με εκτοξευμένα επιτόκια, ιατρικά προβλήματα και αναπηρίες στο οικογενειακό περιβάλλον, έκτακτες ανάγκες κ.τ.λ)

4. Ποια η σχέση του επαγγέλματος αυτού με τις τεχνολογικές αλλαγές (επηρεάζεται; Πώς; Αντικατάσταση θέσεων εργασίας από ρομπότ-τεχνολογία);

Οι τεχνολογικές αλλαγές/εξελίξεις αναπόφευκτα επηρεάζουν το επάγγελμα. Πλέον κανένας σχεδόν συνάδελφος δεν χρησιμοποιεί τον «παλιομοδίτικο χάρτη» αλλά ψηφιακούς οδηγούς. Τα κινητά τηλέφωνα, οι ψηφιακές πλατφόρμες, χάρτες και τα p.d.a εντατικοποιούν και κατά τη γνώμη μας καθορίζουν αρνητικά την καθημερινότητα και τη ροή της δουλειάς. Προσανατολισμένα στην «παραγωγικότητα» και την αύξηση της κερδοφορίας αδιαφορούν για τον παράγοντα άνθρωπο και εστιάζουν στους αριθμούς. Αντικαθιστούν την ανθρώπινη διάδραση/επικοινωνία με την τεχνητή νοημοσύνη και τις εφαρμογές (applications) τις οποίες παρουσιάζουν ως πανάκεια.

Όμως στην ταχυμεταφορά/ταχυδιανομή/εξωτερικές εργασίες με δίκυκλο, στο άμεσο μέλλον (επόμενη δεκαετία) δεν προβλέπουμε να χαθούν θέσεις εργασίας από ρομπότ/τεχνολογία. Πολλοί για παράδειγμα υποθέτουν πως τα drones θα μπορέσουν σε σύντομο χρονικό διάστημα να αντικαταστήσουν τις υπηρεσίες που προσφέρουν οι οδηγοί δικύκλου.

Όμως ζούμε στη χώρα που η ζεύξη Ρίου-Αντιρρίου εξαγγέλθηκε από τον Τρικούπη. Αλλαγές θα υπάρξουν. Σε βάθος χρόνου και με τη προϋπόθεση πως θα γίνουν άλματα. Αφού πρώτα επιλυθούν ένα πλήθος προβλήματα όπως για παράδειγμα τα χωροταξικά, πολεοδομικά αδιέξοδα των πόλεων στην Ελλάδα. Σε πυκνοκατοικημένες, με ανύπαρκτη ρυμοτομία πόλεις που αφανίζονται από μια νεροποντή δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή οι προϋποθέσεις μιας ψηφιακής/ρομποτικής επανάστασης. Αν σκεφτεί κανείς πόσες δεκαετίες είμαστε πίσω ως χώρα από τις Η.Π.Α και την Ιαπωνία είναι εύκολο να φανταστεί τότε θα υπάρξει ρομποτική τεχνολογική επανάσταση στην Ελλάδα όσον αφορά τη διανομή/παροχή υπηρεσιών σε μαζική κλίμακα.

ΜΕΡΟΣ Γ΄

1. Από που μάθατε τις τεχνικές δεξιότητες του επαγγέλματος αυτού (σχολή, πρακτική άσκηση, σεμινάρια, εμπειρία);

Όπως ήδη απαντήσαμε τις τεχνικές δεξιότητες του επαγγέλματος τις μάθαμε και τις εξελίξαμε μέσα από το ίδιο το επάγγελμα. Καθοριστικό ρόλο καθοδηγητή και δασκάλου στην εργασιακή κουλτούρα, στην ανάπτυξη των δεξιοτήτων και τον διαμοιρασμό της εμπειρίας έπαιξαν όσοι από τους παλαιότερους συνάδελφους συνδύαζαν 1. εξαιρετικές οδηγικές ικανότητες και αντίληψη 2. γνώση της νομοθεσίας και τήρηση του Κ.Ο.Κ 3. χρήση Μέσων Ατομικής Προστασίας 4. επαγγελματισμό όσον αφορά τις εργασιακές σχέσεις 4. ενσυναίσθηση και συλλογική αντίληψη στην επίλυση των προβλημάτων 5. ταξική, συνδικαλιστική αντίληψη, συναδελφικότητα και αλληλεγγύη.

2. Πώς αξιολογείτε την κατάρτιση που λάβατε για το επάγγελμα αυτό; Συμμετοχή των εργαζομένων σε εκπαιδευτικά προγράμματα και ανάγκες εκπαίδευσης.

Από τη στιγμή που δεν λάβαμε καμία κατάρτιση (πλην των ελλειμματικών μαθημάτων οδήγησης για δίκυκλο) δεν μπορούμε να προβούμε σε οποιαδήποτε αξιολόγηση. Εάν αξιολογήσουμε τα μαθήματα οδήγησης θα αρκεστούμε να τα χαρακτηρίσουμε ανεπαρκή. Όσο αφορά τα εκπαιδευτικά προγράμματα και τις ανάγκες εκπαίδευσης θεωρούμε πως αφορούν το σύνολο του πληθυσμού και ιδιαίτερα τις νέες γενιές, μιας και είμαστε ένας λαός με τεράστια κενά στην οδική ασφάλεια. Η χώρα μας μαστίζεται όχι μόνο από εργατικά ατυχήματα και δυστυχήματα αλλά και από χιλιάδες τροχαία. Το 2019 θρηνήσαμε 701 νεκρούς στην άσφαλο και το 39,7% αφορούσε δικυκλιστές.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να παραθέσουμε ένα αυτούσιο κείμενο από σχολή οδήγησης που αναδεικνύει το μέγεθος του ελλείμματος αλλά και τις παθογένειες της «εκπαίδευσης». Πρόκειται για ένα πρόβλημα που καλούμαστε όλοι να αντιμετωπίσουμε εφόσον θέλουμε να εξορθολογήσουμε το επάγγελμα και να δούμε την οδήγηση στην ευρύτερη κοινωνική και πολιτισμική της διάσταση. Η σχολή αναφέρεται στα Μέσα Ατομικής Προστασίας ως «περιττά έξοδα» πριν την απόκτηση του διπλώματος οδήγησης, που «φροντίζει» να μην επιβαρύνουν το μαθητή. Το μέγεθος της αντίφασης φαίνεται στη συνέχεια όταν η «φροντίδα» της σχολής για την μη επιβάρυνση μαθητών πάει περίπατο λόγω των εξόδων που δεν θέλει να επωμιστεί λόγω covid. Επίσης αξίζει να σημειώσουμε πως ενώ ο νόμος υποχρεώνει τον οδηγό να φορά εξοπλισμό προστασίας στην πρακτική εκπαίδευση και την εξέταση, στο υπόλοιπα πεδία της καθημερινότητας είναι από άγνωστος και ανεφάρμοστος έως ανύπαρκτος. Το κείμενο αναδεικνύει μοναδικά, πόσο επιφανειακά προσεγγίζει (στη συγκεκριμένη περίπτωση μια σχολή οδηγών) όχι μόνο το ζήτημα της εφαρμογής του νόμου αλλά και της εκπαίδευσης.

«Σύμφωνα με την Α3/οικ.50984/7947/2013 Υπουργική απόφαση ο υποψήφιος οδηγός για τις κατηγορίες ΑΜ, Α1, Α2 και Α οφείλει κατά την πρακτική εκπαίδευση και τη Δοκιμασία προσόντων και συμπεριφοράς (πρακτική εξέταση) οφείλει να φέρει τον απαραίτητο “προστατευτικό εξοπλισμό” :

- *Εγκεκριμένο κράνος ασφαλείας κλειστού τύπου (full face ή flip up) στο οποίο το υπάρχον κάλυμμα του κάτω μέρους του προσώπου είναι προστατευτικό και σημαίνεται στο ειδικό ταμπελάκι με το σύμβολο «P».*
- *Μπουφάν μοτοσικλέτας εγκεκριμένου τύπου, το οποίο φέρει εσωτερικά προστατευτικά στους ώμους, αγκώνες, βραχίονες και χέρια.*
- *Παντελόνι με προστατευτικά σε γοφούς και γόνατα, σύμφωνα με το πρότυπο EN1621.*
- *Γάντια τα οποία εξασφαλίζουν προστασία από τις καιρικές συνθήκες, προστασία από την τριβή και τέλος καλή αίσθηση των χειριστηρίων κατά την οδήγηση.*
- *Κατάλληλα υποδήματα (όχι πάνινα), που προστατεύουν το πόδι τουλάχιστον έως το ύψος του αστραγάλου (μποτάκια).*

Μέχρι σήμερα η σχολή μας διέθετε τον απαραίτητο εξοπλισμό στους μαθητές της για να μπορούν να εκπαιδεύονται χωρίς να μπουν σε περιττά έξοδα πριν την απόκτηση του διπλώματος οδήγησης της αρεσκείας τους.

Από 11/5, και μέχρι τη λήξη των έκτακτων μέτρων της κυβέρνησης για τη πρόληψη της διασποράς του COVID-19, σύμφωνα με τη Α3/οικ.26013/2872/4-5-2020 απαγορεύεται ρητώς η διάθεση του εξοπλισμού μας στους υποψήφιους οδηγούς.

Παρακαλούνται όλοι οι μαθητές της σχολής μας να **προσέρχονται** στην πρακτική τους εκπαίδευση **υποχρεωτικά με το δικό τους κράνος , γάντια και μπουτάκια**. Εφόσον διαθέτουν επιπλέον ρουχισμό (μπουφάν, παντελόνι) να τον προσκομίζουν.»

3. Ανάγκες πιστοποίησης

Πεδίο Α.

Ως σωματείο θεωρούμε πως το ζήτημα της πιστοποίησης ξεκινά από την εκπαίδευση. Κι επειδή όλοι μας ζούμε στην ίδια χώρα εάν θέλουμε να κοιτάξουμε την αλήθεια κατάματα προκειμένου να επιλύσουμε ορθολογικά τα προβλήματα που μας ταλανίζουν θα πρέπει να παραδεχτούμε πως:

1. Είναι σύνηθες πολλοί οδηγοί να «λαδώνουν» προκειμένου να πάρουν το δίπλωμα. Η συγκεκριμένη πραγματικότητα αφορά παθογένειες των μηχανισμών ελέγχου και πιστοποίησης που όμως αντανακλώνται στους νεκρούς της ασφάλτου (οδηγούς, συνεπιβάτες, πεζούς).

2. Η εκπαίδευση των οδηγών είναι άκρως ελλειμματική και σε καμία περίπτωση δεν σε προετοιμάζει για την πραγματική οδηγική εμπειρία. Όπως αναφέραμε και παραπάνω, τα Μέσα Ατομικής Προστασίας αντιμετωπίζονται ακόμη και από τις ίδιες τις σχολές ως περιττό έξοδο. Η απόκτηση διπλώματος, ενώ στη συνέχεια έχει τεράστιο κοινωνικό αντίκτυπο, έχει υποβιβαστεί στο επίπεδο μιας αδιάφορης εμπορευματικής συναλλαγής. Για λίγες εκατοντάδες ευρώ κέρδος ανά δίπλωμα, το κόστος που πληρώνουμε ως κοινωνία πρώτα απ' όλα σε απώλεια ανθρώπινων ζώων καθώς και σε χρόνιες αναπηρίες είναι ανυπολόγιστο.

Ως σωματείο θεωρούμε πως η πιστοποίηση της οδηγικής ικανότητας στη χώρα μας είναι άκρως ελλειμματική. Είναι επιτακτική η ανάγκη να αναθεωρηθεί εκ βάθρων προκειμένου να εκπαιδεύσει ολιστικά όλους τους νέους οδηγούς με βάση τις βέλτιστες πρακτικές του εξωτερικού. Το ζήτημα της πιστοποίησης της οδηγικής ικανότητας σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα για την αλλαγή της οδηγικής κουλτούρας και συμπεριφοράς αφορά πρώτα απ' όλους τα υπουργεία α) Υποδομών και Μεταφορών και β) Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων.

Η πιστοποίηση της οδηγικής ικανότητας σε οποιοδήποτε δεύτερο, τρίτο ή τέταρτο θεσμικό επίπεδο δεν μπορεί να λειτουργήσει παρά μόνο ως τσιρότο σε κακοφομισμένη πληγή.

Πεδίο Β.

Πέρα από την οδηγική εκπαίδευση, σημαντικό ρόλο θα μπορούσαν να παίξουν και τα Κέντρα Πρόληψης Επαγγελματικού Κινδύνου. Όμως (και αυτό το καταθέτουμε από την εμπειρία μας ως σωματείο) μέχρι σήμερα όποτε απευθυνθήκαμε σε ΚΕ.Π.Ε.Κ, άσχετα με την προθυμία ή την απροθυμία των υπαλλήλων να ασχοληθούν με τα αιτήματά μας, είναι ελάχιστες οι φορές που μπόρεσαν να μας επιλύσουν το οποιοδήποτε πρόβλημα λόγω και της ασάφειας που οι ίδιοι οι εργαζόμενοι υποστηρίζουν πως διέπει τις αρμοδιότητες τους. Για να παραθέσουμε ένα παράδειγμα, όταν ζητήσαμε από ΚΕΠΕΚ να ελέγξει εταιρικό δίκυκλο που δεν πληρούσε τα στάνταρ ασφαλείας κι εξέθετε σε κίνδυνο τον εργαζόμενο (κάτι που μας αφορά άμεσα) μας παρέπεμψε στην Τροχαία! Παρόλα αυτά, θεωρούμε πως τα Κέντρα Πρόληψης Επαγγελματικού Κινδύνου, εφόσον υπάρξει η δυνατότητα να

εδραιώσουμε έναν εποικοδομητικό διάλογο, μπορούν να λειτουργήσουν θετικά στην κατεύθυνση της αποτροπής των εργατικών ατυχημάτων/δυστυχημάτων.

Πεδίο Γ.

Το τρίτο πεδίο πιστοποίησης που αφορά εκπαιδευτικά προγράμματα για το επάγγελμα στην ευρύτερη κοινωνική και επικοινωνιακή του διάσταση πιστεύουμε πως είναι σημαντικό να προκύψει μέσα από το διάλογο όλων των ενδιαφερόμενων μερών. Εμείς ως σωματείο, είμαστε θετικοί σε μια τέτοια προοπτική και αυτό το αποδεικνύουμε από την ίδρυσή μας μέχρι και σήμερα με τη συνεχή δημοσιοποίηση της ανάλυσής μας μέσω της εφημερίδας, των κειμένων, των εκδηλώσεων και του ιστότοπου sveod.gr Ως σωματείο βλέπουμε το συνδικαλισμό πέρα από τη συντεχνιακή του διάσταση. Βλέπουμε τα προβλήματα του επαγγέλματος σε συνάρτηση με το σύνολο των προβλημάτων του κόσμου της εργασίας. Και μέσα από αυτό το πρίσμα επιτυγχάνουμε την κοινωνικοποίηση του διαλόγου που έχουμε ανοίξει στο ευρύτερο δυνατό πλαίσιο. Και σε αυτό ακριβώς το πλαίσιο ευελπιστούμε πως το κείμενό μας θα λειτουργήσει εποικοδομητικά στην παρούσα συνθήκη.

4. Πώς θα μπορούσε να βελτιωθεί η κατάρτιση των εργαζομένων του επαγγέλματος αυτού στο μέλλον:

κατάρτιση εντός της επιχείρησης

Θα αποτελούσε επιτομή της αντίφασης, επιχειρήσεις που δεν εφαρμόζουν την εργατική νομοθεσία και δεν παρέχουν Μ.Α.Π να καταρτίζουν επαγγελματικά τους εργαζόμενους. Μια τέτοια εξέλιξη δεν θα αποτελούσε παρά μόνο άλλοθι νομιμότητας για τους εργοδότες και τις επιχειρήσεις στους ελεγκτικούς μηχανισμούς.

κατάρτιση εκτός της επιχείρησης (δες ανάγκες πιστοποίησης)

δημιουργία/βελτίωση εξειδικευμένων σχολών (δες ανάγκες πιστοποίησης)

Τα παραπάνω ερωτήματα, έχουν τεθεί σε διαβούλευση. Οι διαδικασίες της σύνθεσης/συνδιαμόρφωσης που ακολουθούμε ως σωματείο βάσης βρίσκονται σε εξέλιξη εν μέσω μιας υγειονομικής κρίσης που προστίθεται στην ανυποχώρητη οικονομική κρίση που συνεχίζει να μαστιάζει τη χώρα. Υπό αυτές τις συνθήκες τα ζητήματα που καλείται να επεξεργαστεί η συνέλευσή μας πολλαπλασιάζονται και παρότι δεν έχουμε καταλήξει σε μια ολοκληρωμένη και πλήρως επιχειρηματολογημένη πρόταση θεωρούμε πως οι βασικοί άξονες/κατευθύνσεις γύρω από τις οποίες διεξάγεται η συζήτηση στους ομόκεντρους κύκλους των συναδέλφων/συνομιλητών που απαρτίζουν τις διαδικασίες μας εμπεριέχονται στο κείμενο που καταθέτουμε.

Όσον αφορά το Εθνικό Ινστιτούτο Εργασίας και Ανθρώπινου Δυναμικού θεωρούμε δεδομένο πως ο μεταξύ μας εποικοδομητικός διάλογος θα συνεχιστεί οπότε εν ευθέτω χρόνο κι εφόσον ολοκληρωθούν οι διαδικασίες σύνθεσης/συνδιαμόρφωσης της συνέλευσής μας θα είμαστε σε θέση να απαντήσουμε λεπτομερώς στα ερωτήματα που αφορούν την κατάρτιση εκτός της επιχείρησης, την δημιουργία/βελτίωση εξειδικευμένων σχολών και τις ανάγκες πιστοποίησης.

Ως σωματείο καταθέτουμε τις απόψεις/θέσεις μας με ειλικρίνεια και σαφήνεια. Με σταθερότητα και συνέπεια συζητάμε, αναλύουμε και προτείνουμε λύσεις για τη βελτίωση της καθημερινότητας στην εργασία. Στο βαθμό που μας αναλογεί κινούμε τον τροχό της ιστορίας όμως θέλουμε να επισημάνουμε πως όσο δεν υπάρχει

ενδιαφέρον για επικοινωνία και διάλογο από τις κυβερνήσεις, τα υπουργεία Υποδομών/Μεταφορών και Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, τα αρμόδια Σ.Ε.Π.Ε, ΚΕ.Π.Ε.Κ και τους φορολογικούς μηχανισμούς προκειμένου να επιλυθεί το ζήτημα της μη εφαρμογής της εργατικής νομοθεσίας θα ήταν αφελές να πιστεύουμε πως θα υπάρξουν άμεσα δραματικές εξελίξεις.

Εάν δεν πάψει η ανασφάλιστη και η υποδηλωμένη εργασία να είναι καθεστώς.

Εάν δεν παρέχονται Μέσα Ατομικής Προστασίας στους εργαζόμενους.

Εάν δεν επιδιώξουμε μια ολιστική προσέγγιση του προβλήματος της εκπαίδευσης, εάν ως χώρα δεν αποκτήσουμε παιδεία και οδηγική κουλτούρα, θα συνεχίσουμε να αντιμετωπίζουμε τα κατάγματα με επιδέσμους.

Μόνο όταν πάψουμε να κρυβόμαστε πίσω από το δάχτυλό μας και αντιμετωπίσουμε τις παθογένειες που μας μαστίζουν ως κοινωνία σε εργασιακό, κοινωνικό, πολιτικό, πολιτιστικό και πολιτισμικό επίπεδο, τότε μόνο θα ανοίξει πραγματικά ο δρόμος για να βελτιωθεί η καθημερινότητα των εργαζομένων στο μέλλον.

Πρωτοβάθμιο Ομοιοεπαγγελματικό Σωματείο για ταχυμεταφορείς (κούριερ), ταχυδιανομείς (ντελίβερι) και υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών, «Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου».

Καλοκαίρι / Φθινόπωρο / Χειμώνας 2020