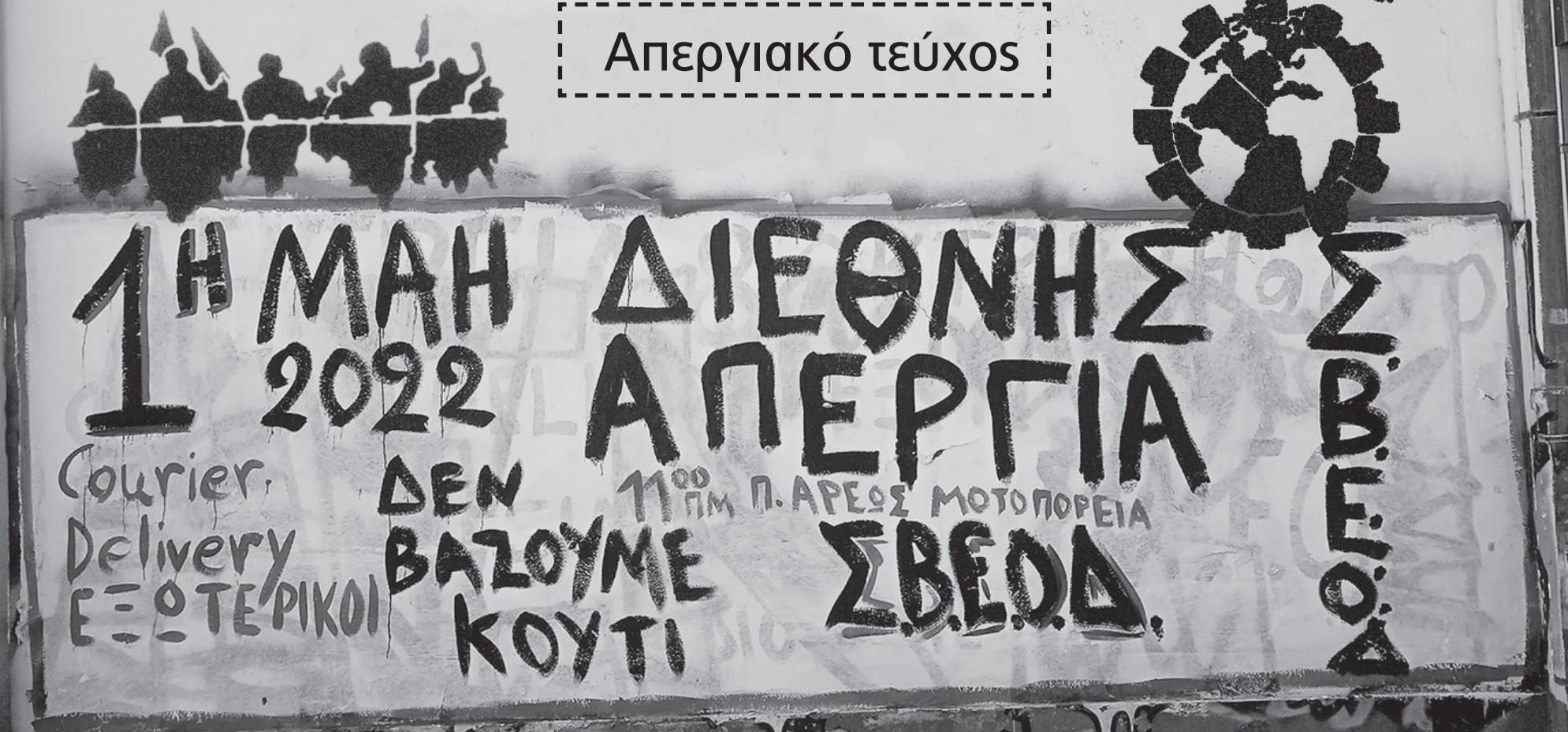


ΣΤΟ ΡΕΛΑΝΤΙ

ΟΡΓΑΝΩΣΟΥ ΣΤΟ ΣΩΜΑΤΕΙΟ



Απεργιακό τεύχος



ΔΙΕΚΔΙΚΟΥΜΕ

- 🛵 Ένσημα βαρέα ανθυγιεινά
- 🛵 Ενιαία ειδικότητα
- 🛵 Κατάργηση των αντεργατικών άρθρων του ν. 4808/21 (νόμος Χατζηδάκη)
- 🛵 Πλήρη επαναφορά και ενίσχυση του ν. 1264/1982
- 🛵 Συμβάσεις αορίστου χρόνου με πλήρη μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα στις εταιρείες ψηφιακής διαμεσοδόησης (πληατφόρμες)
- 🛵 Καθοδική εφαρμογή του ν. 4611/2019
- 🛵 Σπάμε την σιωπή στην αδήλωτη και υποδηλωμένη εργασία
- 🛵 Όχι άλλα εργατικά ατυχήματα

Στηρίζουμε και περιφρουρούμε την απεργία
Δεν γινόμαστε απεργοσπάστες



STOP
the
CITY

Ποιοί είμαστε & γιατί επιμένουμε...

Το πρωτοβάθμιο ομοιοεπαγγελματικό σωματείο «**Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δίκυκλου**» (**ΣΒΕΟΔ**), δημιουργήθηκε την άνοιξη του 2007. Μέλη του μπορεί να γίνουν όσοι και όσες εργάζονται με δίκυκλο: κούριερ/ταχυμεταφορείς, ντελίβερι/ταχυδιανομείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο. Μέσα από το σωματείο αγωνιζόμαστε για να βελτιώσουμε τις συνθήκες εργασίας και της ζωής μας συνολικότερα. Κουραστήκαμε 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 γραφειοκρατικού «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.** Μέσα από την κουβέντα τη λύση τη βρίσκουμε ΟΛΟΙ ΜΑΖΙ. Όταν λες πως «τίποτα δεν αλλάζει» δένεις τη θηλιά 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 και Σάββατο στις 18:00 στην Σκυλίτση 10, Αθήνα. Κάθε Τρίτη για την επίλυση εργατικών διαφορών, για συζήτηση και γνωριμία & κάθε Σάββατο για την εβδομαδιαία μας συνέλευση.** Τα υπόλοιπα από κοντά.

1^Η ΜΑΗ 2022 ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑ

Συνάδελφοι, συναδέλφισσες, η πρωτομαγιάτικη διεθνής απεργία στο επάγγελμα είναι άλλη μια πρόσκληση για μια διαδρομή στο δρόμο του αγώνα. Για την αξιοπρέπεια και το δίκιο μας, για εμάς τους ίδιους, για την τάξη μας, για όλους τους συνάδελφους σε όλη την οικουμένη. Η διεθνής απεργία της 1η Μάη 2022 είναι η στιγμή, που τα μυρμήγκια του κόσμου της ταχυμεταφοράς και της ταχυδιανομής προϊόντων και υπηρεσιών θα βροντοφωνάξουμε πως δεν είμαστε αναλώσιμοι. Θα κατεβάσουμε τα κουτιά μεταφοράς για να απεργήσουμε και να περιφρουρήσουμε την απεργία στις πιάτσες της Αθήνας και του λεκανοπεδίου. **Θα μοτοπορευτούμε στους δρόμους της πόλης, με το νου μας στα αδέρφια στο παγκόσμιο χωριό, διεκδικώντας:**

- ✚ Ένσημα βαρέα ανθυγιεινά για όλους τους courier/ταχυμεταφορείς, delivery/ταχυδιανομείς, υπάλληλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο
- ✚ Ενιαία ειδικότητα για όλους τους courier/ταχυμεταφορείς, delivery/ταχυδιανομείς, υπάλληλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο
- ✚ Κατάργηση των αντεργατικών άρθρων του ν. 4808/21 (νόμος Χατζηδάκη)
- ✚ Πλήρη επαναφορά και ενίσχυση του 1264/1982
- ✚ Συμβάσεις αορίστου χρόνου με πλήρη μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα στις εταιρείες ψηφιακής διαμεσολάβησης (πλατφόρμες), για όλους τους συναδέλφους/ισσες, για το σύνολο των εργαζομένων ανεξάρτητα από το επάγγελμα ή τον κλάδο.
- ✚ Σπάμε την σιωπή στην αδήλωτη και υποδηλωμένη εργασία
- ✚ Καθολική εφαρμογή του ν. 4611/2019
- ✚ Όχι άλλα εργατικά ατυχήματα- Δεν είμαστε αναλώσιμοι



ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ 11:00 Π.ΑΡΕΩΣ ΜΟΤΟΠΟΡΕΙΑ

Από την Αθήνα μέχρι το Ρίο ντε Τζανέιρο

Από τα ψητοπωλεία της γειτονιάς μέχρι τις ψηφιακές πλατφόρμες

Ο ΣΤΟΧΟΣ ΤΩΝ ΕΡΓΟΔΟΤΩΝ ΕΙΝΑΙ ΠΑΝΤΑ ΚΑΙ ΠΑΝΤΟΥ, Η ΜΕΙΩΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ, Η ΕΝΤΑΤΙΚΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ Η ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΙΚΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΤΩΝ ΚΕΡΔΩΝ ΤΟΥΣ.

Το καθεστώς στις πλατφόρμες ψηφιακής παραγγελιοληψίας είναι καλύτερο μόνο όταν εργαζόμαστε με συμβάσεις αορίστου χρόνου με πλήρη μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα. Όμως, στην περίπτωση της freelance εργασίας τύπου efood και wolt, το καθεστώς της πλατφόρμας αναπαράγει, με ακόμη χειρότερους όρους, το κουτσουρεμένο καθεστώς της υποδηλωμένης και ανασφάλιστης εργασίας της γειτονιάς.

Με την ασυδοσία που διαχρονικά χαρακτηρίζει τους εργοδότες, παρακάμπτει την εργατική νομοθεσία και δεσμεύεται να πληρώσει μόνο για τον χρόνο παραλαβής και παράδοσης. Και μάλιστα, χωρίς να ορίζει κατώτατη τιμή που σημαίνει πως όσο θα αυξάνεται ο «στόλος» τόσο θα μειώνεται η αμοιβή. Οπότε ο χρόνος αναμονής, τα δώρα και τα επιδόματα, τα έξοδα χρήσης και συντήρησης του οχήματος, τα έξοδα για την αποθεραπεία σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος και η αγορά Μέσων Ατομικής Προστασίας μεταφέρονται στην πλάτη, την τσέπη και το πορτοφόλι του εργαζόμενου.

Το νεοφιλελεύθερο δόγμα που διατυπώθηκε με περίσσιο θράσος από τον κο Βουλγαράκη περί «νόμιμου άρα... και ηθικού» βρίσκει το διαδικτυακό του αντίστοιχο στο δόγμα περί «ψηφιακού... άρα νόμιμου και ηθικού».

Είτε πρόκειται για την efood, τη wolt, τη foodora, τη glovo, τη deliveroo, τη pedidos ya, την amazon, την google ή το facebook οι εταιρείες ψηφιακής διαμεσολάβησης, το νέο κύμα του διαδικτυακού καπιταλισμού απαιτούν, όπως και οι προκάτοχοί τους, να μην δεσμεύονται από τους κανόνες και τους περιορισμούς οποιασδήποτε εργατικής νομοθεσίας είτε σε εθνικό είτε σε διεθνές επίπεδο.

Η διαμοιραστική οικονομία (gig economy), κομμάτι της οποίας είναι και οι εταιρείες ψηφιακής διαμεσολάβησης (πλατφόρμες), τεμαχίζει την εργασία και εισάγει πρωτοποριακές αντεργατικές λογικές μετατόπισης εργοδοτικών ευθυνών και υποχρεώσεων. Για να δώσουμε μερικά ενδεικτικά παραδείγματα:

α) οι click workers που παρέχουν εργασία παγκοσμίως μέσω του προσωπικού τους υπολογιστή πληρώνονται με το κομμάτι σε εξευτελιστικές τιμές κατώτερες του βασικού μισθού χωρίς κανένα εργασιακό δικαίωμα

β) οι διανομείς φαγητού μετατρέπονται σε παιδιά για όλες τις δουλειές, πλασιέ διαφημιστικών προϊόντων ή βρίσκονται ξαφνικά να «χρυστούν ταμεία» χρεωμένοι από αλγόριθμους στους οποίους δεν έχουν καμία πρόσβαση.

Άρα: μέσω του τεμαχισμού, της εργολαβοποίησης της εξαρτημένης εργασίας και πληρώνοντας θραύσματα του κατώτατου μισθού, οι πλατφόρμες παγκοσμίως προσπαθούν να διασφαλίσουν πως οι εργαζόμενοι και οι εργαζόμενες ανεξάρτητα από το επάγγελμα ή τον κλάδο θα αμείβονται μόνο για τα δευτερόλεπτα, τα λεπτά ή τις ώρες της παρεχόμενης εργασίας χωρίς συμβάσεις που να διασφαλίζουν οποιοδήποτε εργασιακό δικαίωμα.

Οργουελικό θα πει κανείς. Και όμως συμβαίνει. Κι έτσι, τα ψητοπωλεία της γειτονιάς, της αδήλωτης και της υποδηλωμένης εργασίας, συναντούν τις πλατφόρμες ψηφιακής διαμεσολάβησης των εξευτελιστικών απολαβών και των μηδενικών εργασιακών δικαιωμάτων.

Στο εξωτερικό, όπου οι πλατφόρμες έχουν εφορμήσει στην οικονομία πάνω από μια δεκαετία, οι πραγματικές τους προθέσεις έχουν αποκαλυφθεί. Και στα εργασιακά καθεστώτα των άλλων χωρών βλέπουμε να προδιαγράφεται το άμεσο μέλλον μας. Γι' αυτό και οι εργαζόμενοι/ες στις χώρες της Ευρώπης, της Ασίας και της Αμερικής απαιτούν μαζικά συμβάσεις εργασίας και την κατάργηση του ψευδεπίγραφου καθεστώτος της freelance εργασίας.

Συνάδελφοι/ισσες, Πριν τρία χρόνια οι πλατφόρμες ήταν σχεδόν άγνωστες στην Ελλάδα. Όμως το φαινόμενο της ταχυμεταφοράς - ταχυδιανομής μέσω εταιρειών ψηφιακής διαμεσολάβησης (πλατφόρμες) της διαμοιραστικής (gig)

οικονομίας κέρδιζε συνεχώς έδαφος σε όλο τον κόσμο. Οι πλατφόρμες, με τη στήριξη των κοινοβουλίων παγκοσμίως και προπέτασμα καπνού τα λογισμικά προγράμματα και την αλγοριθμική διαχείριση εμφάνισαν τον εαυτό τους ως τους εργοδότες του μέλλοντος. Κόντρα σε κάθε λογική και έννοια εργατικού δικαίου παρέκαμψαν τις εθνικές νομοθεσίες, προσπέρασαν τις εξαρτημένες σχέσεις εργασίας και βάπτισαν ψευδώς τους εργαζόμενους ελεύθερους επαγγελματίες και συνεργάτες.

Από τη στιγμή που οι εταιρείες είναι πολυεθνικές και η εκμετάλλευση παγκόσμια, ο αγώνας μας θα πρέπει να είναι διεθνής. Γι' αυτό και πήραμε την πρωτοβουλία να απευθύνουμε ένα κείμενο/κάλεσμα σε εργατικές συλλογικότητες και σωματεία του επαγγέλματος σε όλο τον κόσμο. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως έχουμε έρθει σε επαφή με συναδέλφους από: Τουρκία, Ιταλία, Ισπανία, Βέλγιο, Γερμανία, Ολλανδία, Μεξικό, Βραζιλία, Χιλή.... Τα συναδέλφια από όλο τον κόσμο ανταποκρίνονται, η λίστα των επαφών μεγαλώνει, ο διάλογος διευρύνεται και η 1Η Μάη 2022 θα είναι η πρώτη οργανωμένη διεθνής απεργία στο επάγγελμα. **Τα δίκυκλα ποτάμια του κόσμου θα κατέβουμε στο δρόμο με κοινά αιτήματα: Συμβάσεις αορίστου χρόνου για όλους τους εργαζόμενους/ες στις πλατφόρμες ψηφιακής διαμεσολάβησης – Εξαρτημένες σχέσεις εργασίας ενάντια στην ψευδώς αποκαλούμενη freelance εργασία - Ένσημα βαρέα ανθυγιεινά – Μέσα Ατομικής Προστασίας – Εταιρικό δίκυκλο – Διαρκή εξορρολογισμό της εργασίας με στόχο την εξάλειψη των εργατικών ατυχημάτων/δυστυχημάτων.**

**Πολυεθνικές εταιρείες
Παγκόσμια εκμετάλλευση
Διεθνείς αγώνες**

Στον νόμο Χατζηδάκη απαντάμε: ΜΕ ΚΑΜΙΑ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗ.

Στην εφαρμογή και την εκτέλεση του σχεδίου τέθηκε ο, εντεταλμένος του κεφαλαίου, υπουργός εργασίας Κ. Χατζηδάκης. Ο ανεπάγγελτος του κομματικού σωλήνα που το 2009 απέλυσε 4.000 εργαζόμενους και ξεπούλησε την δήθεν δαπανηρή Ολυμπιακή Αεροπορία ώστε το 2021 οι οπαδοί της ιδιωτικοποίησης και της ελεύθερης αγοράς να ταΐζουν την AEGEAN του κ. Βασιλάκη με δημόσιο χρήμα (150 εκ. ευρώ). Ο ν.4808/21 (νόμος Χατζηδάκη), απορυθμίζει περαιτέρω τις εργασιακές σχέσεις εις βάρος του εργαζόμενου, νομιμοποιεί την ασυδοσία και τις εργοδοτικές αυθαιρεσίες στους χώρους δουλειάς.

Ο νόμος Χατζηδάκη, ως συνέχεια μια σειράς μνημονιακών και αντεργατικών νόμων, στοχεύει στην επαναφορά των εργασιακών σχέσεων του 19ου αιώνα, στην μονιμοποίηση της αβεβαιότητας, την ανισότητα και του αυταρχισμού. Οπότε ως τάξη είμαστε υποχρεωμένοι να υπενθυμίσουμε στο εδώ και στο τώρα, πως ο 19ος αιώνας υπήρξε προνομιακό πεδίο αγώνα για τους εργαζόμενους, για εμάς και την τάξη μας.

Στο κάδρο της βαθιά αντικοινωνικής πολιτικής, που μας έχει επιβληθεί από μια εκλογική μειοψηφία του 20%, θα πρέπει να προσθέσουμε και την κρατική-κυβερνητική διαχείριση του covid-19. Οι 27 χιλιάδες νεκροί μέχρι τον Μάρτη του 2022 (13.000 το τελευταίο 6μηνο), μαρτυρούν την συστράτευση της κυβέρνησης με τους κλινικάρχες καθώς από κοινού απαξιώνουν μεθοδικά το Ε.Σ.Υ και κλονίζουν την εμπιστοσύνη της κοινωνίας στο δημόσιο ώστε οι υπηρεσίες υγείας να εκχωρηθούν αντί πινακίου φακής στο ιδιωτικό κεφάλαιο. Καθ' όλη τη διάρκεια της πανδημίας, οι εργαζόμενοι καλούμαστε να εργαστούμε χωρίς μέτρα που να διασφαλίζουν την υγιεινή και την ασφάλειά μας, χωρίς τα απαιτούμενα μέσα ατομικής προστασίας, στοιβαγμένοι ο ένας επάνω στον άλλο, με ξεχειλωμένα ωράρια και 7ημερη εργασία. Ανάμεσα στα χωρίς νόημα μέτρα και τους αποκλεισμούς κληθήκαμε, επί ποινή απόλυσης, να πληρώσουμε από την τσέπη μας δύο rapid test την εβδομάδα. Και σήμερα, η λυσσαλέα κυβερνητική επίθεση στο ΕΣΥ εντείνεται, μετά και την υστερόβουλη απόλυση του νοσηλευτικού προσωπικού που αρνείται να εμβολιαστεί. Το κράτος και η κυβέρνησή του, για ακόμη μια φορά, αποδεικνύεται απρόθυμο και ταυτόχρονα ανίκανο να διασφαλίσει την ζωή των πολιτών, τους φτωχούς, τους αποκλεισμένους, τους ανήμπορους και τις ευαίσθητες ομάδες.

Συνάδελφοι/ισσες,

η ιστορία των αγώνων των εργατών παγκοσμίως μας έχει διδάξει πως δεν πρέπει να τρέφουμε αυταπάτες. Τα δικαιώματά μας εξαρτώνται από το συσχετισμό δυνάμεων. Εξαρτώνται από την γνώση, την ανάλυση και τη δυνατότητα συλλογικής αντίστασης στην υποτίμηση της εργασίας και της ζωής μας. Οι εργασιακές συνθήκες που προσπαθούν έντεχνα να μας επιβάλλουν οι πλατφόρμες (όπως οι εργοστασιάρχες, οι εφοπλιστές, κάθε μικρό ή μεγάλο αφεντικό) καθορίζονται από τη δίψα τους για κέρδος. Διαχρονικά, στον αγώνα για την επιβίωση των επιχειρήσεών τους, για την ανάπτυξη και το αβγάτισμα του κεφαλαίου τους, στόχος είναι πάντα η μείωση του μισθού και η αύξηση της παραγωγής. Η εντατικοποίηση και το ξεζούμισμα των

εργαζομένων. Μια πρώτη, ψηφιακή, γέυση πήραμε τον Σεπτέμβρη του 2021, όταν η efood με ένα προκλητικό κι απρόσωπο μήνυμα, επεδίωξε να απολύσει 115 συναδέλφους. Και μια, δεύτερη, παραδοσιακά κατασταλτική γέυση, όταν, στην τετράωρη στάση της 22/9/21, αντί να συναντήσει τη μεγαλειώδη μοτοπορεία μας, έφερε τα ΜΑΤ για να διαπραγματευτούν με τους απεργούς.

Συνάδελφοι/ισσες,

το μέλλον της εργασίας, το μέλλον του επαγγέλματος είναι εδώ. Και απαιτεί εγρήγορση, κατανόηση του γεγονότος πως ο αγώνας για την τάξη μας ήταν, είναι και θα είναι διεθνής. Με τη συλλογική συνεννόηση και το διεθνή συντονισμό, ανταλλάσσοντας εμπειρίες, τακτικές και στρατηγικές με τους συναδέλφους στο εξωτερικό, θα οδηγήσουμε την τάξη μας στο αύριο. Γι' αυτό και η 1η Μάη 2022, είναι η μέρα όπου ο δικός μας «Σεπτέμβρης» θα ενωθεί με τους «Σεπτέμβρηδες» των συναδέλφων του εξωτερικού. Για ένα εργατικό κίνημα καλλιεργημένο, μάχιμο και ανανεωτικό, με ισχυρή θέληση στη βάση, που θα επιβάλλει εργασιακές συνθήκες με πλήρη μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα σε ολόκληρο τον κόσμο.



Γιατί αγωνιζόμαστε Γιατί θα είμαστε πάλι στον δρόμο



ΕΝΣΗΜΑ ΒΑΡΕΑ ΚΑΙ ΑΝΘΥΓΙΕΙΝΑ – ΕΝΙΑΙΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ

Ένα από τα πάγια και διαχρονικά αιτήματα του σωματείου (Σ.Β.Ε.Ο.Δ), που εμπεριέχεται στις διεκδικήσεις από την ίδρυσή μας το 2007 και για το οποίο έχουμε καταθέσει αλληπάλληλα υπομνήματα στο υπουργείο εργασίας, είναι η ενιαία ειδικότητα για όλους τους οδηγούς δικύκλου. Αυτό σημαίνει ότι όλοι όσοι εργαζόμαστε με μηχανάκι (courier/ταχυμεταφορείς, delivery/ταχυδιανομείς, υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο) δικαιούμαστε να ενταχτούμε σε έναν κωδικό στο ΕΦΚΑ με την ειδικότητα του επαγγελματία οδηγού δικύκλου. Το επάγγελμά μας αποτελεί μία ενιαία ειδικότητα, οδηγός δικύκλου που διανέμει-μεταφέρει προϊόντα και διεκπεραιώνει υπηρεσίες και η ουσία, η φύση της εργασίας μας δεν καθορίζεται από τον κλάδο στον οποίο απασχολούμαστε. Γι' αυτό και 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 μία 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, εργαλεία, οπτικά ή ιατρικές εξετάσεις, πρόκειται για μία ενιαία ειδικότητα. Του εργαζόμενου οδηγού δικύκλου. Μετά την απεργία μας τον Απρίλη του 2019 και κάτω από την πίεση που ασκούμε ως σωματείο με τη συνεπή και σταθερή δράση μας, ψηφίστηκε ο ν. 4611/2019. Ο νόμος 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 του νόμου, επί της ουσίας αναγνωρίζει το επάγγελμα ως μια ενιαία ειδικότητα, καθώς δεν κάνει καμμία διάκριση μεταξύ των οδηγών δικύκλου ανάλογα με το τι μεταφέρουν. Και όσα προβλέπονται στις διατάξεις του αφορούν όλους ανεξαιρέτως

τους κλάδους του επαγγέλματος.

Η αναγνώριση του επαγγέλματος ως μία ενιαία ειδικότητα έχει ανοίξει το δρόμο για τη κατοχύρωση μιας ακόμη πολύ σημαντικής και πάγιας διεκδικήσής μας. 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: «ένα επάγγελμά 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 τους παράγοντες που ορίζουν ένα επάγγελμα ως βαρύ και ανθυγιεινό.

Όπως αναφέρει η παραπάνω διάταξη, ένα επάγγελμα είναι ανθυγιεινό όταν ενέχει αυξημένη πιθανότητα πρόκλησης επαγγελματικής νόσου ή επιδείνωσης οποιασδήποτε νόσου.

Και όσοι/ες εργαζόμαστε με δίκυκλο καταλαβαίνουμε πολύ καλά τι εννοεί. Αμέτρητοι συνάδελφοι/σες υποφέρουμε από μία ή περισσότερες ασθένειες οι οποίες προκαλούνται ή επιδεινώνονται από την πολύωρη οδήγηση κατά την διάρκεια της εργασίας 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 επιβαρυνμένες 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 πολύ 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 παραιτίσματα (δερματίτιδες εξ επαφής) αφού η σέλα δεν αποτελεί πρότυπο αναπαιτικού καθίσματος. Ακόμη, 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. Προβλήματα ακοής λόγω της συνεχούς έκθεσής μας σε θορύβους πάνω από το επιτρεπτό όριο. Μετά από αυτή τη σύντομη καταγραφή των κυριότερων παθήσεων από τις οποίες συνήθως υποφέρουμε οι οδηγοί δικύκλου είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς πως 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 πιστεύουμε πως είναι εύκολο να αποδειχτεί. Το επάγγελμα, δυστυχώς, βρίσκεται σταθερά εδώ και πολλά χρόνια στις πρώτες θέσεις με τα περισσότερα εργατικά ατυχήματα/δυστυχήματα. Κάθε χρόνο πληρώνουμε

βαρύ φόρο αίματος καθώς πολλοί συνάδελφοι σακατεύονται ή χάνουν τη ζωή τους στον καθημερινό αγώνα για το μεροκάματο. Ο χώρος εργασίας μας είναι ο δρόμος και αυτό από μόνο του, μας καθιστά ευάλωτους. Πόσο μάλλον αν λάβουμε υπόψη τους ελληνικούς δρόμους, γεμάτους λακκούβες και κακοτεχνίες συν την άσφαλτο που 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 μάς πιέζουν συνεχώς να μειώσουμε τους χρόνους παραλαβής/παράδοσης) και το γεγονός πως πολλές φορές είμαστε αναγκασμένοι να οδηγάμε με δυνατό αέρα και βροχή, δημιουργείται ένα θανατηφόρο κοκτέιλ υπεύθυνο για την πτώση, τον τραυματισμό, ακόμα και το θάνατο πολλών συναδέλφων. Ένα ακόμη στοιχείο που αυξάνει την επικινδυνότητα της εργασίας μας είναι πως αποτελούμε ένα από τα πιο κακοπληρωμένα επαγγέλματα. Το γεγονός αυτό αναγκάζει συναδέλφους να εργάζονται πέραν του 8ώρου για να συμπληρώσουν έναν αξιοπρεπή μισθό. Οκτώ ώρες στο μηχανάκι είναι πολλές και επίπονες, πόσο μάλλον όταν δουλεύεις δέκα και δώδεκα ώρες. Αυτόματα, η κούραση αρχίζει να σε καταβάλλει, τα αντανakλαστικά ατονούν, γινόμεστε πιο απρόσεκτοι και επιρρεπείς στο λάθος, αυξάνοντας έτσι τις πιθανότητες ενός τροχαίου εργατικού ατυχήματος/δυστυχήματος.

Πρέπει επίσης να αναφέρουμε τις ιδιαιτερότητες και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι γυναίκες συνάδελφοι στο επάγγελμά μας, ειδικά όσον αφορά τις εργαζόμενες που κυοφορούν. Με βάση τον ισχύοντα νόμο, οι γυναίκες δικαιούνται άδεια εγκυμοσύνης 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 επαγγέλματος 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 ανταπεξέλθει στις συνθήκες εργασίας του επαγγέλματος με δεδομένο ότι η λειτουργία των ανθρώπινων αντανakλαστικών, και οι σωματικές αντοχές σε τέτοιες ηλικίες δεν ανταποκρίνονται

στο βαθμό δυσκολίας και επικινδυνότητας που απαιτεί η εργασία. Πολύ χειρότερα, μία 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 συχνότερα στο επάγγελμά μας λόγω των συνθηκών έντονου άγχους που βιώνουμε καθημερινά, αυξάνουν τους κινδύνους εν ώρα εργασίας. Με βάση τα παραπάνω είναι εμφανές πως ο ορισμός «αδυναμία περαιτέρω απασχόλησης από χρονικού σημείου προ του φυσιολογικού γήρατος», ο οποίος είναι προϋπόθεση για να χαρακτηριστεί ένα επάγγελμά ως βαρύ βρίσκει πλήρη ανταπόκριση.

Εν κατακλείδι, πιστεύουμε πως όλοι οι οδηγοί δίκυκλου, ανεξάρτητα από το τι μεταφέρουμε, ανήκουμε σε μία κατηγορία εργαζομένων με κοινά προβλήματα και δυσκολίες. Δικαιούμεστε να αναγνωριστούμε ως μία ενιαία ειδικότητα και να ενταχθούμε στην κατηγορία των βαρέων και ανθυγιεινών επαγγελμάτων. Οι διεκδικήσεις αυτές δεν είναι καινούργιες, ζυμώνονται από την ίδρυση του σωματείου 15 χρόνια πριν. Είναι αιτήματα βγαλμένα από την εργασιακή εμπειρία και πραγματικότητα του καθενός και της καθεμίας από εμάς. Είναι αιτήματα που όταν ξεκινήσαμε να τα διεκδικούμε φάνταζαν ουτοπικά και μακρινά, σε ένα επάγγελμα που 15 χρόνια πριν δεν λογίζονταν καν σαν τέτοιο. Όμως κύλησε πολύ νερό στο αυλάκι αυτά τα δεκαπέντε χρόνια. Δεκαπέντε χρόνια συνελεύσεων, αντιπαραθέσεων, μοιρασμάτων, αφισκοκολλήσεων, δράσεων, αποκλεισμών, απεργιών. Δεκαπέντε χρόνια αγώνα τα οποία έφεραν, εκτός από την δικαίωση εκατοντάδων συναδέλφων στις επιθεωρήσεις εργασίας και τις δικαστικές αίθουσες, την αναγνώριση άλλων δύο κύριων αιτημάτων μας: του εταιρικού δίκυκλου 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, για την δικαίωση της προσπάθειας του σωματείου όλα αυτά τα χρόνια. Όμως, δεν σταματάμε εδώ. Συνεχίζουμε μέχρι να επιβάλλουμε καθολικά την εφαρμογή του νόμου στην πιάτσα, καθώς πολλοί εργοδότες αρνούνται να συμμορφωθούν και επιβάλλουν στους εργαζόμενους τα δικής τους εμπνεύσεως εργασιακά μνημόνια.



Ανένδοτος αγώνας μέχρι την κατάργηση των αντεργατικών άρθρων του ν. 4808/2021 (ν. Χατζηδάκη)



Ο ν. 4808/2021 για την προστασία της εργασίας, όπως κατ’ ευφημισμό ονομάζεται, δεν ήρθε να προστατεύσει το 5νθήμερο 8ωρο και την εργασία, αλλά να συντελέσει στην περαιτέρω απορρύθμισή τους. Δεν ψηφίστηκε, από τους πρόθυμους υπαλλήλους του κεφαλαίου που κατοικοεδρεύουν στη βουλή, για να προστατεύσει τους εργαζόμενους αλλά για να νομιμοποιήσει μια σειρά εργοδοτικών αυθαιρεσιών και να επιχειρήσει την φίμωση των σωματείων. Η φετινή πρωτομαγιάτικη διεθνής απεργία θα αποτελέσει τον προπομπό της νομοτελειακής πτώσης του ν. Χατζηδάκη. Από τον περασμένο Ιούνιο έχουμε θέσει τις κόκκινες γραμμές και για εμάς είναι δεδομένο πως στον αγώνα ενάντια στον ν. 4808/21 θα στεφθεί νικητής η εργατική τάξη.

Από το 1ο μέχρι το 54ο άρθρο, ο νόμος επιδιώκει να χρυσώσει το χάπι και ενσωματώνει στην εθνική εργατική νομοθεσία μια σειρά οδηγιών της ΕΕ που αφορούν την άδεια καθώς και «ρυθμίσεις για την παρενόχληση και βία στην εργασία» λόγω φυλής, φύλου και σεξουαλικότητας.

Όμως από το άρθρο 55 μέχρι το άρθρο 125 ο, μειοψηφικός κοινωνικά, νόμος εισάγει μια σειρά αντεργατικών άρθρων που κηρύσσουν τον πόλεμο στην εργατική τάξη, καθώς συνοπτικά νομοθετούν:

Το άρθρο 56, «ανάπαυση εργαζομένων», ορίζει πως το διάλειμμα ΔΕΝ αποτελεί χρόνο εργασίας. Αυτό σημαίνει πως αν κάνουμε διάλειμμα θα εργαζόμαστε 30 λεπτά παραπάνω.

Το άρθρο 58, «αμοιβή υπέρβασης χρονικών ορίων εργασίας» μειώνει ακόμη περισσότερο το κόστος των υπερωριών για τους εργοδότες και αυξάνει τα όρια των νόμιμων υπερωριών από 120 ώρες ανά έτος σε 150.

Το άρθρο 59, «συμφωνία περί διευθέτησης του χρόνου εργασίας» ανοίγει τον δρόμο για την συνολική κατάργηση του 8ωρου. Σύμφωνα με το άρθρο, ο εργαζόμενος έχει την δυνατότητα να «συμφωνήσει» με τον εργοδότη να εργάζεται έως 10 ώρες την ημέρα, χωρίς να πληρώνεται για 10ωρο αλλά για 8ωρο. Κάποια στιγμή (που δεν ορίζεται με σαφήνεια) ο εργοδότης είναι υποχρεωμένος να του δώσει τις αντίστοιχες μέρες σε ρεπό ή άδεια για να μπορέσει και ο εργαζόμενος να πάει να μαζέψει τις ελιές ή τα πορτοκάλια του, όπως χαρακτηριστικά είχε αναφέρει ο υπουργός εργασίας στην τηλεόραση του σκάι. Οπότε πας για ελιές και πορτοκάλια και χάνεις τα αυγά και τα πασχάλια, κόντρα στη συλλογική πείρα που μας έχει διδάξει πως η ατομική διαπραγμάτευση ποτέ δεν ωφέλησε την εργατική τάξη καθώς αφήνει τον εργαζόμενο εκτεθειμένο στην ασοδοσία του εργοδότη. Με την ανεργία σε διψήφια νούμερα και τον βασικό μισθό στα όρια της επιβίωσης, χωρίς ουσιαστική αύξηση από το 2010, είναι σαφές τι σημαίνει ατομική διαπραγμάτευση και συμφωνία με τα αφεντικά. Ειδικά στο επάγγελμά μας, όλοι γνωρίζουμε πως μεταφράζεται στην

εργασιακή καθημερινότητα η «συμφωνία». Υποδηλωμένη και αδήλωτη εργασία, περικοπές στα δώρα, στα ένσημα, στα επιδόματα, στις προσαυξήσεις (νυχτερινά, Κυριακές και αργίες).

Το άρθρο 63, «εξαιρέσεις από την υποχρεωτική ανάπαυση κατά την Κυριακή και τις ημέρες αργίας», καταργεί την κυριακάτικη αργίας σχεδόν για το σύνολο των εργαζομένων, μιας και η κατάργηση θα εφαρμοστεί σε 25 κλάδους της οικονομίας. Σε αυτούς τους κλάδους συμπεριλαμβάνεται και ο κλάδος των ταχυμεταφορών. Το άρθρο ανοίγει τον δρόμο για την καθιέρωση της 7ημερης εργασίας, δηλαδή της εργασίας μέχρι την πλήρη αποκτήνωσή μας.

Το άρθρο 66, «προστασία από τις απολύσεις», μεταφέρει το βάρος της απόδειξης για άκυρη απόλυση στον εργαζόμενο και ανοίγει τον δρόμο για την κατάργηση της επαναπρόσληψης. Δίνει μονομερώς την δυνατότητα στον εργοδότη να προβεί σε εξωδικαστικό οικονομικό συμβιβασμό σε οποιοδήποτε στάδιο της δίκης, ενώ το ποσό της «έξτρα αποζημίωσης», που οφείλει να πληρώσει ο εργοδότης, εξαρτάται από την οικονομική του κατάσταση. Ακόμη καταργεί την ακυρότητα της απόλυσης όταν η αποζημίωση απόλυσης δεν καταβληθεί στο σύνολό της.

Τα άρθρα 68 και 69, «ψηφιακές πλατφόρμες και συμβατική σχέση ψηφιακών πλατφορμών με παρόχους υπηρεσιών» βαπτίζουν το κρέας ψάρι για τους εργαζόμενους στις εταιρείες πλατφόρμες ανεξάρτητα από το επάγγελμα και τον κλάδο. Εξυηηρετώντας τα συμφέροντα των πολυεθνικών, οι εργαζόμενοι βαπτίζονται συνεργάτες και αυτόματα χάνουν τα νόμιμα δικαιώματά τους, ενώ οι εταιρείες κερδίζουν από την μη καταβολή ασφαλιστικών εισφορών και των λοιπών υποχρεώσεων τους έναντι των εργαζομένων.

Το άρθρο 75, «ηλεκτρονική υποβολή εντύπων στο Π.Σ. ΕΡΓΑΝΗ εκπρόθεσμα» νομιμοποιεί απροκάλυπτα την αδήλωτη και υποδηλωμένη εργασία. Το άρθρο προβλέπει:

1. Κάθε εργοδότης που δεν έχει υποβάλει εμπρόθεσμα στο Π.Σ. ΕΡΓΑΝΗ έντυπο για το οποίο έχει υποχρέωση υποβολής, δύναται να το υποβάλλει εκπροθέσμως.
2. Κάθε εργοδότης δύναται, με τροποποιητική υποβολή, ηλεκτρονικώς, να προβεί σε διόρθωση στοιχείων εντύπου που έχει ήδη υποβάλει.

Με λίγα λόγια κάθε εργοδότης δηλώνει όποτε θέλει ότι θέλει. Το εν λόγω άρθρο έχει προκαλέσει σύγχυση στους κύκλους των λογιστών και των νομικών και το υπουργείο αρνείται να πάρει ξεκάθαρη θέση.

Το άρθρο 78, «Καταχώρηση αλλαγής ωραρίου και υπερωριών στο Πληροφοριακό Σύστημα ΕΡΓΑΝΗ» είναι ένα φωτογραφικό άρθρο, που εξυπηρετεί την τουριστική βιομηχανία της χώρας μας καθώς και τις μεταφορές με φορτηγά. Το άρθρο δίνει την

δυνατότητα στους εν λόγω εργοδότες «[...] να καταχωρούν κάθε αλλαγή ή τροποποίηση του ωραρίου ή της οργάνωσης του χρόνου εργασίας των εργαζομένων, καθώς και τη νόμιμη κατά τη νομοθεσία υπερωριακή απασχόληση, στο Π.Σ. ΕΡΓΑΝΗ δεκαπέντε (15) ημέρες μετά το τέλος κάθε εβδομαδιαίας περιόδου εργασίας.»

Τα άρθρα 82 και 83, «είδη συνδικαλιστικών οργανώσεων & καταχώριση συνδικαλιστικών οργανώσεων» θεσμοθετούν την λειτουργία του Γενικού Μητρώου Συνδικαλιστικών Οργανώσεων Εργαζομένων (ΓΕ.ΜΗ.Σ.Ο.Ε.). Το ΓΕΜΗΣΟΕ αποτελεί τον «μεγάλο αδελφό» των σωματείων. Σχεδιάστηκε για να ελέγχει την δράση και να φακελώνει τα μέλη των σωματείων. Η εγγραφή είναι υποχρεωτική σε διαφορετική περίπτωση τα σωματεία τιμωρούμαστε και μας αφαιρούνται μια σειρά δικαιωμάτων μας. (περισσότερα δείτε εδώ <https://sveod.gr/?p=3338>)

Μια σειρά άρθρων (83, 86, 89, 91, 92, 93, 94 και 95) θέτουν εμπόδια στην προκήρυξη απεργίας, που φτάνει μέχρι και την απαγόρευσή της, μέσα από νομικές ακροβασίες. Για παράδειγμα, το άρθρο 93 προστατεύει τους απεργοσπάστες και τοποθετεί στο στόχαστρο της δικαστικής και εκτελεστικής εξουσίας την συνδικαλιστική ένωση. Η διοίκηση του σωματείου απειλείται να βρεθεί υπόλογη σε περίπτωση που ασκηθεί «σωματική ή ψυχολογική βία» στους απεργοσπάστες. Ήδη, υπάρχουν μια σειρά από παραδείγματα, όπου η κυβέρνηση επιστράτευσε το νόμο για να απαγορέψει την απεργία και να ευνοήσει τον εργοδότη (συχνά τον εαυτό της). Οι απεργίες των εκπαιδευτικών, του σωματείου ΕΝΕΔΕΠ (εργαζόμενοι στην COSCO) και των εργαζομένων στα διυλιστήρια της KABALA OIL έχουν κηρυχθεί παράνομες από τις αρμόδιες δικαστικές αρχές, ακολουθώντας το «γράμμα του νόμου» Χατζηδάκη.

Τέλος, τα άρθρα 102 μέχρι 125 (σύσταση ανεξάρτητης αρχής επιθεώρησης εργασίας) καταργούν την επιθεώρηση εργασίας. Τη θέση την παίρνει ένας δήθεν ανεξάρτητος οργανισμός. Λέμε δήθεν, γιατί τη διοίκηση την διορίζει η εκάστοτε κυβέρνηση. Αν κρίνουμε από το ψαλιδισμένο ΣΕΠΕ, που έχουμε σήμερα, μπορούμε να φανταστούμε το έργο της υπό διαμόρφωση «ανεξάρτητης» αρχής.





Συμβάσεις αορίστου χρόνου με πλήρη μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα στις εταιρείες ψηφιακής διαμεσολάβησης (πλατφόρμες)

Δουλειές με e-φούντες και παραλίγο e-φούντο

Η efood ξεκίνησε με προσλήψεις αορίστου χρόνου, συνέχισε με τρίμηνες συμβάσεις μέσω της εργολαβικής Manpower και τον Σεπτέμβριο του 2021 επιχείρησε να καταργήσει το σύνολο των συμβάσεων και να μετατρέψει όλους τους εργαζόμενους σε συνεργάτες. Όμως, η κίνηση ματ που επιχείρησε στην ταξική σκακιέρα ακυρώθηκε και η στρατηγική της πτήθηκε μπροστά στον εμβληματικό αγώνα των εργαζομένων και των σωματείων που ενισχύθηκαν από την αμέριστη συμπαράσταση της εργαζόμενης κοινότητας. Η νίκη του περασμένου φθινοπώρου στην efood αναπέρασε το ηθικό της εργατική τάξης στην χώρα και πολλαπλασίασε τις σταγόνες ήλιου στην στοιχειωμένη πόλη μας.

Το παραμύθι της κότας που γεννάει το χρυσό αυγόwolt.

Όταν εμφανίστηκαν οι εταιρείες-πλατφόρμες (wolt και efood) ο χώρος της διανομής ήταν καλυμμένος. Έτσι, οι εταιρείες πλατφόρμες, εμφανίστηκαν αρχικά ως μεσολαβητές της παραγγελιοληψίας, ανάμεσα στο κατάστημα και τον πελάτη. Όμως οι στοχεύσεις τους ήταν εξαρχής μακροπρόθεσμες. Κι αφού εδραίωσαν την διαδικτυακή παραγγελιοληψία, προχώρησαν στην δημιουργία στόλου, έστησαν κόμβους διακίνησης (hub) με δικά τους παντοπωλεία (market), στο άμεσο μέλλον πιθανότατα να πωλούν και προϊόντα δικής τους ετικέτας ενώ ταυτόχρονα αναλαμβάνουν όλο και μεγαλύτερο κομμάτι της χρυσοφόρου πίτας της ταχυδιανομής-ταχυμεταφοράς. Μιας πίτας, που γιγάντωσε η κυβερνητική διαχείριση του covid-19, όχι μόνο στην Ελλάδα αλλά παγκόσμια.

Τα τελευταία τρία χρόνια οι εταιρείες ψηφιακής διαμεσολάβησης και κυρίως οι δύο μεγαλύτερες wolt και efood εξελίχθηκαν σε δύο πολύ μεγάλους εργοδότες, για τα δεδομένα της ελληνικής οικονομίας, και σήμερα έχουν φτάσει να απασχολούν περίπου 6.000 διανομείς. Η wolt, που πρόσφατα εξαγοράστηκε από τον αμερικανικό κολοσσό DoorDash, απασχολεί τους εργαζόμενους με τον ψευδεπίγραφο τίτλο του συνεργάτη, ενώ έχει εισάγει και «πρωτοποριακές» αντεργατικές λογικές μετατόπισης εργοδοτικών ευθυνών και υποχρεώσεων που ονομάζει διαχείριση στόλου. Με τους διαχειριστές στόλου, η wolt δημιουργεί μια επιπλέον γραμμή άμυνας προκειμένου να μην καταβάλλει τα νόμιμα στους διανομείς. Οι διαχειριστές στόλου προσλαμβάνουν ως εργολάβοι τους διανομείς woltάδες με καθεστώς υποδηλωμένης εργασίας χωρίς να καταβάλλουν αυτά που ορίζει η εργατική νομοθεσία (δώρα, επίδομα χρήσης και συντήρησης για το δίκυκλο, βενζίνες, νυχτερινά, κυριακάτικες προσαυξήσεις). Πρόκειται για μια άθλια συνθήκη που, σε αρκετές περιπτώσεις, ενισχύεται εθελοντικά από συναδέλφους και συναδέλφισσες που επιλέγουν την μαύρη και την υποδηλωμένη εργασία άλλοτε ως κύρια και άλλοτε ως δεύτερη εργασία για να ενισχύσουν το εισόδημά τους.

Με αυτούς τους τρόπους η εταιρεία δεν πληρώνει:

- ▶ ασφαλιστικές εισφορές
- ▶ δώρα (Χριστουγέννων- Πάσχα- καλοκαιριού)
- ▶ επίδομα αδείας
- ▶ νυχτερινές και κυριακάτικες προσαυξήσεις καθώς και προσαυξήσεις από εργασία τις αργίες
- ▶ αποζημίωση δίκυκλου (100 ευρώ ανά μήνα για 5νθημερη, 8ωρη εργασία)
- ▶ το κόστος της βενζίνης
- ▶ το κόστος της κινητής τηλεφωνίας που αποτελεί προϋπόθεση για την εργασία στην πλατφόρμα
- ▶ Μέσα Ατομικής Προστασίας

Επίσης, η αμερικανική πολυεθνική απαλλάσσεται από τις ευθύνες της σε περίπτωση που οι διανομείς της εμπλακούν σε εργατικό ατύχημα ή δυστύχημα και επιπλέον οι εργαζόμενοι/ες δεν δικαιούνται άδεια ασθένειας. Με λίγα λόγια, οι πολυεθνικές εδραϊνούν το αρνητικό του συλλογικού. Ένα περιβάλλον εργασίας, όπου κυριαρχεί ο ατομισμός, η επισφάλεια και ο ανταγωνισμός μεταξύ των εργαζομένων. Παράλληλα, στο θαυμαστό καινούριο κόσμο των εταιρειών ψηφιακής διαμεσολάβησης, όπου το χθες παρουσιάζεται ως αύριο και ο εργασιακός βάλτος ως γάργαρο νερό, τα βέλη της κριτικής μας σκέψης θα πρέπει να στοχεύσουν και στους αλγόριθμους που χρησιμοποιούν οι πλατφόρμες. Οι αλγόριθμοι, στους οποίους μας αρνούνται οποιαδήποτε πρόσβαση, καταστρατηγούν τα προσωπικά μας δεδομένα. Όποτε και όπου παραστεί ανάγκη χρησιμοποιούνται τιμωρητικά, επιβάλλουν διακρίσεις και αξιολογούν τους εργαζόμενους με κριτήρια που δεν ανταποκρίνονται στην πραγματική ζωή, αλλά αφορούν ένα πλήρως ελεγχόμενο και απάνθρωπο ψηφιακό κόσμο.

Τα προβλήματα με τις εταιρείες πλατφόρμες είναι κοινά σε όλη την υφήλιο. Με το τυρί του «ελεύθερου ωραρίου εργασίας» και του «γίνε αφεντικό του εαυτού σου» χιλιάδες εργαζόμενοι εγκλωβίστηκαν με τις ευλογίες του κράτους, στην φάκα της ψευδεπίγραφης freelance εργασίας και της εργασίας με το κομμάτι. Οι υποσχέσεις για ονειρικές εργασιακές συνθήκες με ελεύθερο ωράριο κατέληξαν σε εργασιακούς εφιάλτες χωρίς ωράριο. Όσο για τις χώρες όπου οι εταιρείες έχουν επιβάλλει ως κανόνα την freelance και την εργασία με το κομμάτι, οι εργαζόμενοι είναι υποχρεωμένοι να δημοπρατούν τις παραγγελίες και ο φθηνότερος κερδίζει. Οι παχυλές αμοιβές ανά χιλιόμετρο και τα μπόνους έκαναν φτερά και τα πολυδιαφημισμένα «αφεντικά του εαυτού τους» προσγειώθηκαν σε καθαρές αμοιβές κατώτερες του βασικού μισθού. Στο ατέρμονο κυνήγι της παραγγελίας και των παλιών καλών ημερών που οι ανυπόστατες υποσχέσεις των εταιρειών ψηφιακής διαμεσολάβησης έφεψαν βροχή, η εντατικοποίηση εκτοξεύει τα εργατικά ατυχήματα/δυστυχήματα και τις μυοσκελετικές παθήσεις. Οι απολαβές συρρικνώνονται, το δόλωμα είναι πλέον ορατό και τα τμήματα της εργατικής τάξης που είτε εθελοντικά είτε από άγνοια επέλεξαν να υπνωτιστούν, συνέρχονται από τον προσωρινό τους λήθαργο. Μια σειρά από διεκδικητικούς αγώνες ξεσπούν στις πιάτσες και τους χώρους δουλειάς και η μια υπόθεση μετά την άλλη καταλήγουν στα δικαστήρια. Ενδεικτικά αναφέρουμε:



✍ **Ιταλία, 24 Ιανουαρίου 2020** - Το ανώτατο δικαστήριο αναγνώρισε τα δικαιώματα πέντε εργαζομένων της Foodora. Οι εργαζόμενοι είχαν συμμετάσχει στην πρώτη απεργία που καλέστηκε στο Τορίνο και οι εφαρμογές τους απενεργοποιήθηκαν από την πλατφόρμα ψηφιακής διαμεσολάβησης.

✍ **Γαλλία, 4 Μαρτίου 2020** - Το εφετείο επιβεβαίωσε ότι οι οδηγοί της Uber είναι υπάλληλοι με εξαρτημένη σχέση εργασίας.

✍ **Ουρουγουάη, 4 Ιουνίου 2020** - Το εφετείο επιβεβαίωσε ότι ο οδηγός της Uber που προσέφυγε στο δικαστήριο είναι υπάλληλος με εξαρτημένη σχέση εργασίας και ανάγκασε την εταιρεία να παράσχει αποδοχές αδείας και μπόνους.

✍ **Βολιβία, 30 Σεπτεμβρίου 2020** - Τα δικαστήρια αναγνώρισαν το δικαίωμα επτά εργαζομένων της PedidosYa να ταξινομηθούν ως μισθωτοί.

✍ **Ισπανία, 23 Σεπτεμβρίου 2020** – Η Deliveroo υποχρεούται να καταβάλει 1.300 ευρώ για την κοινωνική ασφάλιση κάθε ενός εκ των εργαζομένων της. Το ανώτατο δικαστήριο δηλώνει πως υπάρχει σχέση υπαλλήλου/εργοδότη μεταξύ της Glovo και των εργαζομένων της. Επιπλέον, περισσότερες από 40 αγωγές που ασκήθηκαν κατά των Glovo και Deliveroo κέρδισαν αποζημίωση και επαναπρόσληψη/ενεργοποίηση της εφαρμογής με αιτιολογία την υπαλληλική σχέση των εργαζομένων με τις προαναφερθείσες εταιρείες.

✍ **Χιλή, 14 Ιανουαρίου 2021** - Το εφετείο διέταξε την επαναπρόσληψη ενός υπαλλήλου της Pedidos Ya και υποχρέωσε την εταιρεία να αποζημιώσει πλήρως τον εργαζόμενο για το χρονικό διάστημα που απολύθηκε.

✍ **Βέλγιο, 13 Ιανουαρίου 2021** – Το συμβούλιο εργασίας εξέδωσε απόφαση σύμφωνα με την οποία οι συνθήκες εργασίας των οδηγών της Uber δεν είναι συμβατές με το καθεστώς του ανεξάρτητου εργολάβου.

Στην Ελλάδα και τον κόσμο απαιτούμε τα ψηφιακά μας δικαιώματα

Εάν μια εφαρμογή είναι το αφεντικό μας, τότε θα πρέπει να έχει τα ίδια δικαιώματα και υποχρεώσεις με οποιοδήποτε άλλο αφεντικό. Δεν θα γίνουμε θύματα του αλγορίθμου!

- Η εφαρμογή πρέπει να είναι κατανοητή, ελεγχόμενη, διαφανής και να υπόκειται σε συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

- Πρέπει να τερματιστούν οι αυθαίρετες και άδικες απενεργοποιήσεις (end shift).

- Οι εφαρμογές θα πρέπει να υπόκεινται σε δημόσια και συνδικαλιστική εποπτεία.

- Όλοι οι χρήστες πρέπει να έχουν το δικαίωμα πρόσβασης και ελέγχου των δεδομένων τους, μαζί με τη χρήση τους και τα κέρδη που αποφέρει.

Συνάδελφοι/ισσες, η ψευδής αφήγηση των εταιρειών ψηφιακής διαμεσολάβησης περί «ανεξαρτησίας» είναι ίδια σε ολόκληρο των κόσμο.

Ψέμα πρώτο: Είσαι εργολάβος και όχι εργαζόμενος.

Τα δικαστήρια ανά τον κόσμο έχουν διαπιστώσει ότι νομικά, οι εργάτες στη διαμοιραστική (gig) οικονομία είναι εργαζόμενοι με εξαρτημένη σχέση εργασίας και δικαιούνται πλήρη μισθολογικά και ασφαλιστικά δικαιώματα και προστασία βάσει του νόμου. Δεν είμαστε καθόλου ανεξάρτητοι επειδή η εφαρμογή ελέγχει πού και πότε εργαζόμαστε και είναι στον αποκλειστικό έλεγχο του εργοδότη.

Ψέμα δεύτερο: Κερδίζεις περισσότερα χρήματα επειδή δεν υπάρχει παρακράτηση φόρου ή κρατήσεις κοινωνικής ασφάλισης

Τι απομένει όταν αφαιρέσεις το κόστος του λογαριασμού τηλεφώνου, της βενζίνης, των αναλώσιμων, των Μέσων Ατομικής Προστασίας και της συντήρησης του ποδηλάτου, του σκούτερ ή του αυτοκινήτου; Τι γίνεται αν αρρωστήσεις και δεν μπορείς να δουλέψεις; Σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος οι εφαρμογές είναι απούσες. Αν αρρωστήσουμε κατά τη διάρκεια της πανδημίας οι οικογένειές μας θα βρεθούν χωρίς εισόδημα και χωρίς βοήθεια ή οποιαδήποτε στήριξη από τους εργοδότες μας.

Ψέμα τρίτο: Είσαι το αφεντικό του εαυτού σου, αποφασίζεις ο ίδιος πότε και πόσο θα δουλέψεις

Ακολουθούμε προκαθορισμένα προγράμματα! Πρέπει να εργαζόμαστε όχι μόνο σε συγκεκριμένες ώρες αλλά και για έναν σημαντικό αριθμό ωρών που καθορίζονται από την εφαρμογή εάν θέλουμε να βγάλουμε χρήματα που να αντιστοιχούν σε ένα αξιοπρεπές εισόδημα. Εάν η εφαρμογή είναι ενεργοποιημένη, αλλά δεν μας παρέχεται εργασία, που ακριβώς βρίσκεται η ευελιξία; Δεν πληρωνόμαστε για τον χρόνο αναμονής και η εφαρμογή συνδυάζει προς όφελός της πλατφόρμας διαδρομές και παραδόσεις, γεγονός που μειώνει ακόμη περισσότερο τις αμοιβές μας.

Ψέμα τέταρτο: Εάν οι εργαζόμενοι γίνουν υπάλληλοι, οι εφαρμογές θα περικόψουν θέσεις εργασίας

Ούτως ή άλλως οι πλατφόρμες μπορούν να απενεργοποιήσουν την εφαρμογή ανά πάσα στιγμή χωρίς οποιαδήποτε αιτία ή αφορμή. Το εργολαβικό μοντέλο δεν παρέχει καμία ασφάλεια καθώς ανά πάσα στιγμή, η εφαρμογή μπορεί να σου στερήσει τη δουλειά για οποιονδήποτε λόγο. Οι εξαρτημένες σχέσεις εργασίας, η αναγνώριση της υπαλληλικής μας ιδιότητας, μάς δίνει τη δυνατότητα να διεκδικούμε τα δικαιώματά μας ως εργαζόμενοι, να αγωνιζόμαστε για την ψήφιση και την εφαρμογή νόμων που προστατεύουν τις δουλειές και τα εργασιακά μας δικαιώματα.

Συνάδελφοι/ισσες,

στην Ελλάδα και τον κόσμο η πλατφορμοποίηση της εργασίας επηρεάζει όλους τους εργαζόμενους. Η επισφάλεια και η εκμετάλλευση της λεγόμενης διαμοιραστικής (gig) οικονομίας έχει αναφορά σε όλα τα επαγγέλματα και όλους τους κλάδους. Σε ταχυμεταφορείς, ταχυδιανομείς, υπαλλήλους εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο και οδηγούς αυτοκινήτων. Μας αφορά όλους και όλες είτε είμαστε clickworkers (διαδικτυακοί εργαζόμενοι), οικιακοί βοηθοί, εργαζόμενοι ορισμένου ή αορίστου χρόνου. Κάθε κλάδος κινδυνεύει να γίνει λάκκος επισφάλειας, υπεργολαβίας και διαιρέσης μεταξύ των εργαζομένων.

🚲 Σπάμε την σιωπή μας στην αδήλωτη και υποδηλωμένη εργασία

Η υποδηλωμένη και η αδήλωτη εργασία είναι κλοπή των ενσήμων και του μισθού μας

Υπάρχουν ακόμη εργοδότες που εξακολουθούν να αδιαφορούν, που γράφουν την εργατική νομοθεσία και το ν. 4611/2019 εκεί που δεν πιάνει μελάνι. Συνεχίζουν να μας κλέβουν τα ένσημα και τα δεδουλευμένα με εικονικές συμβάσεις (δώρα, επιδόματα, άδειες, προσαυξήσεις). Σαν τις μοιρολογίστρες συνεχίζουν να κλαίγονται πως δεν βγαίνουν, πιστοί στο ρητό «βόνημα με φτωχέ να μη σου μοιάσω».

Θεωρούν πως το φιλοδώρημα που δίνουν οι πελάτες (όταν και όποτε δίνουν) είναι για την βενζίνη, το συνεργείο, την ασφάλεια, το σήμα και το ΚΤΕΟ, του ιδιόκτητου δικύκλου μας. Με την ίδια λογική τα φιλοδωρήματα των σερβιτόρων είναι για δίσκους, πιάτα, ποτήρια, κανάτες και μαχαιροπήρουνα ενώ αν έπαιρναν φιλοδώρημα οι ψήστες θα έπρεπε να τα αγοράζουν κάρβουνα.

Επιπλέον, δεν χρειάζεται να είσαι διάνοια για να καταλάβεις πως ειδικά στην (ταχύ) εστίαση τα μαθηματικά δεν βγαίνουν. Πως είναι δυνατόν, όταν ένα κατάστημα διαφημίζει πως κάνει 12 ώρες διανομή να δηλώνει τους διανομείς για 6; Μετά το

εξάωρο ποιος διανέμει; Ο εργοδότης; Γίνεται από μόνη της; Αν κάποιος ελέγξει, στοιχειωδώς, την λίστα προσωπικού του καταστήματος που εργάζεται και κατατίθεται στο αρμόδιο ΣΕΠΕ θα διαπιστώσει πως αρκετές ώρες το κατάστημα δουλεύει με ένα ή δύο εργαζόμενους και κάποιες φορές μπαίνει στον «αυτόματο», δηλαδή δεν είναι κανένας δηλωμένος.

Συνάδελφοι/ισσες, με το καθεστώς της υποδηλωμένης και αδήλωτης εργασίας, βγαίνουμε πολλαπλά ζημιωμένοι ως εργαζόμενοι αλλά και ως τάξη.

Κι εμείς χάνουμε τριπλά. Χάνουμε:

- ✖ τα χρήματα του σήμερα καθώς χαρίζουμε το νόμιμο μισθό, τα νυχτερινά, την προσαύξηση των υπερωριών, τις αργίες, τα δώρα και τα επιδόματά μας,
- ✖ τα χρήματα του αύριο γιατί μειώνουμε το ύψος της σύνταξής μας,
- ✖ τα χρήματα των ασφαλιστικών ταμείων που χρηματοδοτούν τις συντάξεις των ηλικιωμένων, των γερόντων, των παππούδων και των γιαγιάδων μας.

Πρόκειται για μια πλήρως αντικοινωνική συμπεριφορά που υιοθετούν συστηματικά υποθηκεύοντας το μέλλον των συντάξεων. Από την άλλη, εμείς αναγκάζομαστε να εργαζόμαστε πολλές ώρες ανασφάλιστοι για να πάρουμε ένα αξιοπρεπές μεροκάματο, που εν τέλει αντιστοιχεί σε πολύ λιγότερα από αυτά που θα πληρωνόμασταν αν είχαμε δηλωθεί όπως ορίζει η εργατική νομοθεσία

Συνάδελφοι/ισσες, τα εισοδήματά μας είναι πολύ χαμηλά. Οι μισθοί μας είναι πολύ χαμηλοί για να φορολογηθούν. Κι όσοι έχουμε παιδιά έχουμε ακόμη μεγαλύτερη έκπτωση φόρου. Τ' αφεντικά μας πληρώνουν μαύρα γιατί τους συμφέρει, γιατί η εργασία μας τους κοστίζει λιγότερο. **Οι μόνοι που βγαίνουν κερδισμένοι από την μαύρη και την υποδηλωμένη εργασία είναι οι εργοδότες.**

Συνάδελφοι/ισσες,

πρέπει να μάθουμε να υπολογίζουμε τα πραγματικά εισοδήματά μας. Αφού οι περισσότεροι/ες είμαστε όλη μέρα με το κινητό στο χέρι ας μπούμε στα αντίστοιχα site για να υπολογίσουμε, εμείς οι ίδιοι, το φόρο εισοδήματος που μας αναλογεί. Ας υπολογίσουμε τα ποσά που μας αναλογούν βάσει των πραγματικών ωρών που εργαζόμαστε που σημαίνει μαζί με τα νυχτερινά, τις Κυριακές, τις αργίες, τις προσαυξήσεις, τις υπερωρίες, τα δώρα και τα επιδόματα που δεν πληρωνόμαστε. Ας υπολογίσουμε μια φορά για εμάς, για τον εαυτό μας και θα δούμε ποιον συμφέρει τελικά η μαύρη εργασία, η «συμφωνία» και τα λεφτά στο χέρι. Μιαλό έχουμε, ας βάλουμε ένα φρένο στη βλακεία, την παραπληροφόρηση και την υστεροβουλία των αφεντικών και των ρουφιάνων τους.



🚲 Δεν είμαστε αναλώσιμοι 🚲 Όχι άλλα εργατικά ατυχήματα

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.

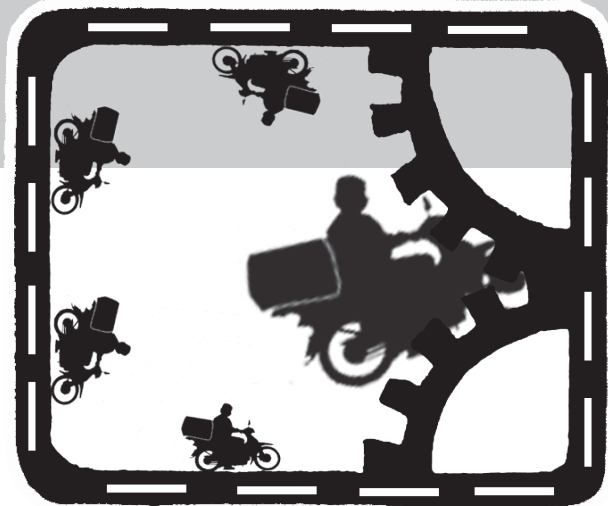
3. «Φίλε εγώ θα σου μιλήσω στα ίσια. Δουλεύω δαγκωμένος. Ένσημα μου κολλάει δυο – τρία την εβδομάδα. Δώρα, επιδόματα, νυχτερινά και τα φούμαρα που μου λες εσύ δεν παίζουν. Έτσι είναι η πιάτσα. Κανείς δεν τα δίνει. Με το αφεντικό τα είπαμε, τα «συμφωνήσαμε». Όμως εγώ την έχω βρει την άκρη μου. Μπουρμπούρι, 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 όμως το μπακούι, κασέρι στη τσέπη».

Στα χαμηλά μεροκάματα και στις άθλιες εργασιακές συνθήκες η αναζήτηση της λύσης δεν μπορεί να είναι ατομική. Όσο και 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 «ξήγα» 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. Όμως 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), 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 λακκούβα, 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 σερνόμαστε στην ασφαλτο 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, η εντατικοποίηση μας κάνει νευρικούς, αγενείς 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 πάμε 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 κοιτάσουμε 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 παρατεντώσεις σπάει και 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 καθεμιά 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 μποτιλιαρισμένο 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 καϊδέψουμε 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 μία γενική κατηγοριοποίηση των εργαζομένων στο επάγγελμα.

- ▶ Πλήρης απασχόληση, κύριο επάγγελμα.
- ▶ Μερική απασχόληση, συμπληρωματικό εισόδημα
- ▶ Φοιτητές/σπουδαστές, άτομα κάθε ηλικίας, διαφορετικών μορφωτικών επιπέδων που ο καθένας και η καθεμία για τους δικούς του ιδιαίτερους λόγους αναζητούν ελαστικό ωράριο.
- ▶ Συνεργάτες σε ψηφιακές πλατφόρμες. Ψηφιοποιημένη οργάνωση της εργασίας χωρίς δώρα επιδόματα και ασφαλιστική κάλυψη.
- ▶ Ψηφιακές πλατφόρμες με εργασιακά δικαιώματα και συμβάσεις πλήρους ή μερικής απασχόλησης.
- ▶ Ενοικιαζόμενοι εργαζόμενοι από εργολαβικές εταιρείες (Ε.Π.Α).

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 επίπεδο, 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 προσαγμάτων 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/δυστυχημάτων 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 μακρύ διακύβευμα. Αποτελεί ένα από τα μακρά στοιχεία της ταξικής πάλης. Από τη μία υπάρχουμε εμείς, ο κόσμος της δουλειάς που παλεύουμε για τα αυτονόητα, για μία 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/δυστυχημάτων. 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 χιλιάρικά 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. Η τήρηση/εφαρμογή της εργατικής νομοθεσίας δεν χαρίζεται, κατακτιέται.

Συνάδελφοι/ισσες,

εμείς που δουλεύουμε με μηχανάκι έχουμε συνείδηση της εκμετάλλευσης που υφίστάμεθα στις δουλειές. Έχουμε συνείδηση ότι η εκμετάλλευση σε βάρος μας δεν οφείλεται στην κακή μας τύχη. Αλλά στο γεγονός πως είμαστε εργάτες, όπως ακριβώς εκατομμύρια άλλοι και άλλες σ’ αυτήν, την πόλη, σ’ αυτήν την χώρα, σ’ αυτόν τον κόσμο. Έχουμε συνείδηση κι αυτού ακόμα, που είναι το πιο σημαντικό: πως όσο σαν εργάτες μένουμε ο καθένας μόνος του, χωρίς διαρκή αλληλεγγύη, χωρίς αμοιβαία εμπιστοσύνη, χωρίς κοινούς δυναμικούς αγώνες και διεκδικήσεις, η σε βάρος μας εκμετάλλευση θα γίνεται όλο και πιο βαριά, όλο και πιο σκληρή. Κανείς δεν μας χαρίζει τίποτα, κανείς δεν χάρισε ποτέ τίποτα στην τάξη μας.

Κανείς δεν λυπάται όσους συμπεριφέρονται σαν πτηνένοι πριν καν δώσουν τις μάχες τους.

Σ’ έναν κόσμο που η ανισότητα είναι νόμος, ο δρόμος του αγώνα είναι ο μόνος δρόμος για εμάς που δουλεύουμε με μηχανάκι είναι ο μόνος δρόμος για όλους τους εργάτες του κόσμου.

Καθολική εφαρμογή του ν. 4611/2019

Όσο βελτιώνονται οι συνθήκες εργασίας, όσο βελτιώνεται η επαγγελματική μας συνείδηση και η οδηγική μας κουλτούρα, όσο περισσότερο γίνονται καθημερινό μας μέλημα τα Μέσα Ατομικής Προστασίας, τόσο περισσότερο θα μειώνονται τα εργατικά ατυχήματα. Η καθολική εφαρμογή του ν. 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.

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.

Η καθολική εφαρμογή του ν.4611/2019 λειτουργεί και ως ασπίδα για τον μισθό μας. Το επίδομα χρήσης και συντήρησης, που ισούται τουλάχιστον με το 15% του βασικού

μισθού (περίπου 100 ευρώ το μήνα για 5νθημερο/8ωρο) και που είναι υποχρεωμένοι να καταβάλλουν οι εργοδότες, όταν δεν παρέχουν εταιρικό δίκυκλο, σε συνδυασμό με την υποχρέωση τους να καταβάλλουν τα καθημερινά έξοδα κίνησης επιφέρει αυτόματη αύξηση του μισθού. Επιπροσθέτως, η υποχρεωτική καταγραφή των ιδιωτικών μας δικύκλων στο σύστημα ΕΡΓΑΝΗ, που ορίζεται και αυτό από το ν.4611/2019, δίνει την δυνατότητα στον εργαζόμενο να αποδείξει πως εργάζεται στο κατάστημα σε περίπτωση εργατικού ατυχήματος, ακόμη και σε ώρα που είναι αδήλωτος.

Εμείς ως σωματείο παλέψαμε και καταφέραμε να ψηφιστεί ο ν. 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. 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. Τα καταφέραμε παρόλο που από το 2007 ακούγαμε αρκετούς συναδέλφους να λένε «αυτά δεν τα δίνει κανένας». Και σήμερα τους απαντάμε «για πόσο ακόμα θα είσαι από αυτούς που δεν τα παίρνουν;»



Επικοινωνήστε μαζί μας με κείμενα, καταγγελίες, απόψεις, φωτογραφίες, σκίτσα ή περάστε μια βόλτα από το Σωματείο.

Κάθε Τρίτη μετά τις 18:00 για εργατικές υποθέσεις, καφέ και κουβεντούλα

& κάθε Σάββατο μετά τις 18:00 στην εβδομαδιαία συνέλευσή μας.

Σκυλίτση 10 Εξάρχεια./// Τηλεφωνο επικοινωνίας 694.6747.244 /// email: info@sveod.gr /// WWW.sveod.gr

Πρωτοβάθμιο ομοιοεπαγγελματικό σωματείο «Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου» (ΣΒΕΟΔ). Έτος ίδρυσης 2007



1η ΜΑΗ ΑΠΕΡΓΙΑ

1η Μάη Απεργία

Κάθε 1η Μάη, η παγκόσμια εργατική τάξη, αποτίει φόρο τιμής στους εργάτες του 19ου αιώνα που αγωνίστηκαν για 8ωρη εργασία, για μισθούς που να ανταποκρίνονται στις βασικές ανάγκες για τροφή, στέγαση, υγεία, εκπαίδευση και ελεύθερο χρόνο. Οι αγώνες μιας ολόκληρης περιόδου κορυφώθηκαν με τα γεγονότα της πανεργατικής απεργίας στο Σικάγο το 1886. Εκατό τριάντα έξι χρόνια έχουν περάσει έκτοτε και τα αιτήματα παραμένουν ακόμα επίκαιρα. Αποδεικνύουν την διαχρονική τους αξία κόντρα σε όσους απεργάζονται την οπισθοδρόμηση του σημερινού κόσμου.

Συνάδελφοι/ισσες,

η θέση μας στην ταξική σκακιέρα, χρόνο με το χρόνο επιδεινώνεται. Τα μνημόνια και η ψήφιση αλλεπάλληλων αντεργατικών νόμων οδηγούν όλο και μεγαλύτερα κοινωνικά κομμάτια στην εξαθλίωση και την υποτίμηση, σε μια επιβίωση σκληρή και αβέβαιη.

Η Ελλάδα είναι από τα λίγα κράτη-μέλη της ΕΕ όπου η αγοραστική δύναμη του καθαρού μέσου μισθού μειώθηκε το 2020. Συγκεκριμένα, μεταξύ 2010 - 2019 σημειώθηκε τεράστια απόκλιση στις συνολικές αποδοχές του μέσου εργαζομένου στην Ελλάδα σε σχέση με τον μέσο όρο της Ευρωζώνης. Ταυτόχρονα, είμαστε το μόνο κράτος-μέλος στο οποίο ο καθαρός μέσος μισθός είναι χαμηλότερος από αυτόν του 2010. Όμως, κατέχουμε και άλλα αρνητικά ρεκόρ. Η Ελλάδα είναι το μόνο κράτος-μέλος στο οποίο, για το παραπάνω χρονικό διάστημα, υπήρξε ταυτόχρονα απώλεια της αγοραστικής δύναμης

του μέσου και του κατώτατου μισθού. Το 2021, δεκαεπτά κράτη μέλη της ΕΕ αύξησαν τον κατώτατο μισθό, τρία κράτη μέλη τον διατήρησαν σταθερό στο ύψος του 2020, ενώ στην Ελλάδα οι διαπραγματεύσεις αναβλήθηκαν και από το 2019 ο μισθός έχει πάρει αύξηση μόλις 14 ευρώ. Επίσης, η Ελλάδα βρίσκεται στη δεύτερη ταχύτητα των χωρών της ΕΕ όσον αφορά στο ύψος του κατώτατου μισθού. Σε αυτή την κατηγορία, η χώρα μας κατατάσσεται τελευταία με 758 ευρώ (υπολογίζονται 14 μισθοί) και ακολουθούν η Πορτογαλία (776 ευρώ), η Μάλτα (785 ευρώ), η Σλοβενία (1.024 ευρώ) και η Ισπανία (1.108 ευρώ). Σύμφωνα με τα πρόσφατα στοιχεία της Eurostat στην κορυφή της λίστας βρίσκεται το Λουξεμβούργο με κατώτατο μισθό 2.202 ευρώ, ακολουθεί η Ιρλανδία με 1.684, το Βέλγιο με 1.625 ευρώ και στην τελευταία θέση η Βουλγαρία με κατώτατο μισθό 332 ευρώ.

Με λίγα λόγια τα οικονομικά στοιχεία, επιβεβαιώνουν όσα βιώνουμε στον καθημερινό αγώνα δρόμου. Την πολιτική του κράτους που τα παίρνει από τους πολλούς και τα μοιράζει στους λίγους. Μια πολιτική που συνοδεύεται από φοροεπιδρομές για τους μη έχοντες και φοροαπαλλαγές για τους κατέχοντες. Δεν είναι ο πόλεμος στην Ουκρανία που εκτόξευσε ξαφνικά τις τιμές. Η ακρίβεια δεν μας χτύπησε την πόρτα ξαφνικά, είναι στο κατώφλι μας εδώ και χρόνια. Τώρα, μας γκρεμίζει την πόρτα. Κι αν συλλογικά δεν βάλουμε φρένο θα μας ισοπεδώσει.

Με μισθούς στα όρια της επιβίωσης και την ακρίβεια στα ύψη, οι πολυεθνικοί και οι εγχώριοι καρχαρίες (ΣΕΒ, εθνικοί εργολάβοι, εφοπλιστές, μεσίτες) γιγάντωσαν την αδήλωτη και υποδηλωμένη εργασία, ξεχείλωσαν τα ωράρια και επέβαλλαν την 7μερη εργασία ως μοναδική διέξοδο στο αδιέξοδο της επιβίωσης. Οι εργαζόμενοι για να βγάλουμε τα απαραίτητα χρειάζεται να δουλεύουμε επιπλέον ώρες, συχνά αδήλωτες. Συγκεκριμένα, ο χρόνος εργασίας στην Ελλάδα είναι ο υψηλότερος στην ΕΕ (αντιστοιχεί στις χώρες των Βαλκανίων και στην Τουρκία) και απέχει σημαντικά από τις χώρες της βόρειας και της δυτικής Ευρώπης. Η διάρκεια της τυπικής εβδομαδιαίας εργασίας στην Ελλάδα, χωρίς να υπολογιστούν οι βίαια και καταχρηστικά επιβαλλόμενες απλήρωτες υπερωρίες, είναι 41 ώρες και 50 λεπτά, όταν για τον μέσο όρο της Ευρωζώνης είναι 37. Οι κρατικές αρχές, με τους θύλακες διαφθοράς των δημόσιων υπηρεσιών που στην παρούσα περίοδο ευημερούν και την σταθερή αποψίλωση του Σώματος Επιθεώρησης Εργασίας, βάζουν πλάτη στους σχεδιασμούς των ντόπιων και των πολυεθνικών αρπακτικών.



1η ΜΑΗ 2022

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΠΕΡΓΙΑ

ΣΤΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

INTERNATIONAL STRIKE

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΣΗ 11:00 Π.ΑΡΕΩΣ

ΜΟΤΟΠΟΡΕΙΑ

Γιατί απεργία

Συνάδελφοι, συναδέλφισσες, για το σωματείο η απεργία δεν είναι ένα πυροτέχνημα, μια λιανοντουφεκιά στον αέρα. Για εμάς η απεργία είναι μια διαδρομή αγώνα. Έτσι και αυτή η διαδρομή ξεκίνησε το καλοκαίρι του 2021. Όταν κάποιοι συνάδελφοι πρότειναν την ιδέα της διεθνούς πρωτομαγιάτικης απεργίας σε γενική συνέλευση. Συμφωνήσαμε όλοι. Επιπλέον, μόλις είχε επιβληθεί ο ν. Χατζηδάκη (4808/2021) που επιχειρεί να απαγορέψει κάθε είδους απεργία και θεωρήσαμε σημαντικό να σταθούμε απέναντι, να σπληνιεύσουμε κάθε αντεργατική του πτυχή. Εκείνη την ημέρα κλείσαμε το εισιτήριο και μέχρι σήμερα συνεχίζουμε το ταξίδι. Σε αυτό το ταξίδι ερχόμαστε σε διάλογο με το επάγγελμα και τους κλάδους που το απαρτίζουν, την τάξη και την κοινωνία. Οργώνουμε την πόλη, πιάτσα την πιάτσα και κατάσταση το κατάστημα. Δημοσιοποιούμε τα δίκαια αιτήματά μας με τα δικά μας μέσα, χωρίς να έχουμε ανάγκη τα καλοταϊσμένα ΜΜΕ. Θέλουμε η απεργία να είναι ένα γεγονός. Να θυμόμαστε όλοι και όλες τις μεγαλειώδεις απεργιακές μοτοπορείες. Επιδιώκουμε ο λόγος μας να φτάσει σε όλες τις πιάτσες, σε όλους τους συναδέλφους/ισσες. Να γνωρίζουμε όλοι γιατί απεργούμε, τι διεκδικούμε και γιατί. Να δυναμώσουν σε όλους τους κλάδους του επαγγέλματος

τα επιχειρήματα για το δίκιο μας. Να μιλάμε κοινή γλώσσα. Η απεργιακή καμπάνια που διεξάγουμε επιχειρεί να κάνει το επάγγελμα και εμάς τους ίδιους ακόμη πιο ορατούς. Είμαστε εδώ και αγωνιζόμαστε, το μαρτυρούν οι τοίχοι της πόλης. Και την 1η Μάη θα (μοτο)πορευτούμε και πάλι ως περήφανοι απεργοί.

Η 6μηνη απεργιακή καμπάνια ήταν μια διαδρομή με πολλές στάσεις. Παραβρεθήκαμε σε εκδηλώσεις ως συμμετέχοντες και ομιλητές στην Αθήνα, στα Χανιά, στην Πάτρα και διοργανώσαμε την κεντρική εκδήλωση-συζήτηση του σωματείου στη Νομική Αθηνών (<https://sveod.gr/?p=3786>). Φτάσαμε μέχρι το Τορίνο σε εκδήλωση συναδέλφων από την Ιταλία και όχι μόνο (<https://sveod.gr/?p=4040>), ενώ πραγματοποιήσαμε και διαδικτυακές συζητήσεις με συναδέλφους από, Γερμανία, Τουρκία Ιταλία και Βραζιλία.

Εκδώσαμε «τις σημειώσεις για το εργασιακό καθεστώς στην efood#3» σε 1.500 τμχ και την εφημερίδα μας «στο ρελαντί» σε 2.500 τμχ. Τον Δεκέμβρη εκδώσαμε ένα ακόμη τεύχος της εφημερίδας μας για τους συναδέλφους κούριερ σε 1.200 τμχ. Όλα τα έντυπα που μοιράσαμε στις πιάτσες και τους χώρους

δουλειάς είχαν ανακοινώσεις για την διεθνή απεργία. Και τώρα κρατάς στο χέρι σου το απεργιακό τεύχος.

Εκδώσαμε 4 αφίσες σε τιράζ 5.500 και 1.100 καρτολίνες, 3.000 αυτοκόλλητα. Κολλήσαμε πάνω από 100 στρατσόχαρτα, ενώ γεμίσαμε την πόλη με συνθήματα από άκρη σε άκρη.

Όπως πάντα, το ταξίδι ήταν δύσκολο. Ο χειμώνας μακρύς, η έλλειψη χρόνου πανταχού παρούσα, οι υποχρεώσεις μέχρι το λαιμό. Επιπλέον, έπρεπε να διαχειριζόμαστε τις νέες υποθέσεις που φτάνουν στο σωματείο, αλλά και τις παλιές. Όμως καθώς είναι «μαθημένα τα βουνά στα χιόνια», όπως αναφέρεται στη λαϊκή σοφία, έτσι και για εμάς καμία δυσκολία δεν είναι ανυπέρβλητη. Όλοι μας γνωρίζουμε από πρώτο χέρι, κάτω από πόσο δύσκολες και αντίξοες συνθήκες εργαζόμαστε και τα βγάζουμε πέρα, όχι μία φορά αλλά κάθε μέρα. Και το σημαντικότερο, ακούσαμε τόσες πολλές φορές «μπράβο» και «ευχαριστώ», που, ναι, άξιζε η δυσκολία.

Την 1η Μάη η απεργιακή καμπάνια και το συλλογικό μας ταξίδι ολοκληρώνει ένα κύκλο αγώνα και ταυτόχρονα σηματοδοτεί την έναρξη του επόμενου καθώς για την τάξη μας τίποτα δεν χαρίζεται, όλα κατακτιούνται.