





«ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ» ΓΙΑ ΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

ΤΟΥ ΤΑΧΥΔΙΑΝΟΜΕΑ ΣΤΗΝ SKROUTZ #1, ΦΘΙΝΟΠΩΡΟ 2022

 Συμβάσεις
εργασίας
αορίστου
χρόνου

 Αύξηση του μισθού –
Κατάργηση των BONUS
που οδηγούν στην
εντατικοποίηση και στα
εργατικά ατυχήματα

Προσκαλούμε
όλους τους συναδέλφους/
ισσες να συμμετέχουν στην
Επιτροπή Εργαζομένων Skroutz
Κάθε 1η Δευτέρα/μήνα στις 20:00
στο χώρο του ΣΒΕΟΔ
Σκυλίτση 10, Αθήνα

 Σταθερές
περιοχές
παραδόσεων

 Μέσα Ατομικής
Προστασίας που να
ανταποκρίνονται
στις συνθήκες
εργασίας

 Εξορθολογισμός στο
μέγεθος των κουτιών

ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ SKROUTZ
ΣΥΝΕΛΕΥΣΗ ΒΑΣΗΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΟΔΗΓΩΝ ΔΙΚΥΚΛΟΥ (ΣΒΕΟΔ)

Η SkroutzLastMile αναδύθηκε μετά την εξαγορά της MyJobNow Delivery από την Skroutz με σκοπό την παροχή υπηρεσιών διανομής για προϊόντα που πωλούνται μέσω από το site της. Αν και ο όγκος της εργασίας ανέβαινε εκθετικά η SkroutzLastMile μέχρι τον Δεκέμβρη του 2021 κρατούσε όλη τους περισσότερους από εμάς καθώς μας προσλάμβανε με συμβάσεις που ανανεώνονταν κάθε εβδομάδα. Αυτό πρακτικά σήμαινε ότι οι οδηγοί δουλεύαμε με το άγχος του αν θα είχαμε δουλειά την επόμενη εβδομάδα. Οι συσχετισμοί άλλαξαν μετά τον εμβληματικό νικηφόρο αγώνα των διανομέων της e-food (Σεπτέμβριος '21). Η εταιρεία κάλεσε όλους τους οδηγούς να υπογράψουμε συμβάσεις αορίστου

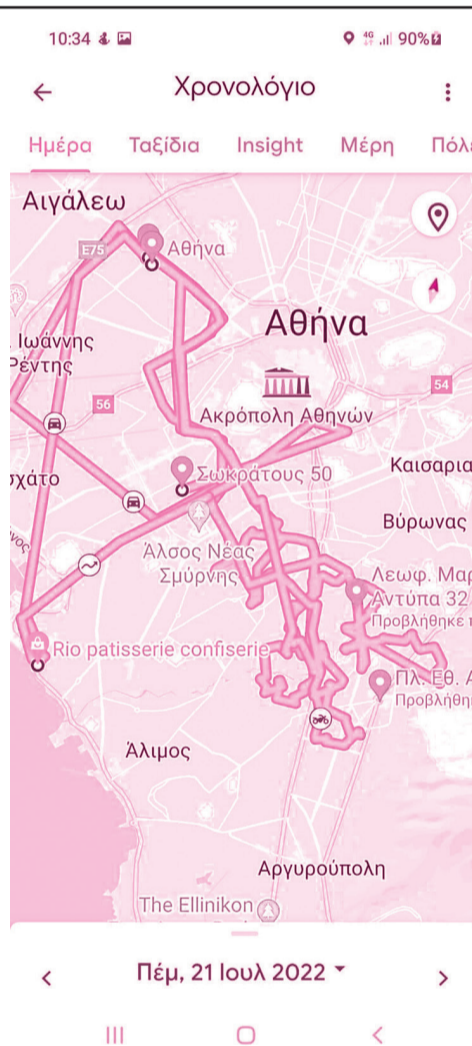
χρόνου σε μια άλλη εταιρεία με την ονομασία SKR STUFFING SERVICES, παρόλο που εργαζόμενοι και εταιρικά οχήματα φέρουν διακριτικά με το λογότυπο της Skroutz.

Η skroutz διαφημίζει στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης τις ιδανικές συνθήκες εργασίας που προσφέρει. Σε καμιά περίπτωση δεν αντικατοπτρίζουν τις πραγματικές συνθήκες που επικρατούν σε καθημερινή βάση, που δυσκολεύουν και θέτουν σε κίνδυνο την υγιεινή και την ασφάλειά μας. Ο μισθός πρόσληψης είναι ο βασικός μισθός των 713 ευρώ μικτά. Η εντατικοποίηση βαράει κόκκινα και οι απολύσεις «λόγω παραγωγικότητας» είναι συχνό φαινόμενο.



Εντατικοποίηση

Ο ρυθμός και ο φόρτος εργασίας, η ψυχολογική και σωματική πίεση των εργαζομένων στην εταιρεία συνεχώς αυξάνονται. Ειδικότερα, εμείς οι εργαζόμενοι οδηγοί γνωρίζουμε από πρώτο χέρι τι σημαίνει εντατικές συνθήκες εργασίας εδώ στην SkroutzLastMile. Ειδικότερα τους τελευταίους μήνες, η εντατικοποίηση βαράει κόκκινο σε καθημερινή βάση. Οι αριθμοί μιλούν από μόνοι τους. Από τα 50-60 δέματα που είχαμε κατά μέσο όρο ανά δρομολόγιο πλέον μας βάζουν 90-100 δέματα ή σε κάποιες περιπτώσεις ακόμη και πάνω από 120. Το δρομολόγιο περιλαμβάνει αρκετές γειτονικές περιοχές και διαφορετικούς ΤΚ. Αυτά έχουν ως αποτέλεσμα να μην προλαβαίνουμε να τα παραδώσουμε και τα γυρνάμε πίσω στην αποθήκη. Συχνά δεν χωράνε στο κουτί μας, έτσι η εταιρεία τα χωρίζει σε 2,3 ή και 4 Pick-up. Αυτό μεταφράζεται πως πρέπει να γυρίσουμε δύο ή και τρεις φορές πίσω στην αποθήκη ώστε να ξανά φορτώσουμε, άσχετα με το ότι μπορεί να έχουμε εκείνη την στιγμή 30+ δέματα στο κουτί μας. Σε αυτό προστέθηκε και η παραλαβή μαζικών αποστολών από τα συνεργαζόμενα καταστήματα. Αυτή την δουλειά μέχρι πριν λίγο καιρό την έκαναν αποκλειστικά οι οδηγοί αυτοκινήτων (Pickers). Αυτό έχει αλλάξει και ενώ μπορεί να μην έχουμε τελειώσει τις παραδόσεις και μας ενημερώνουν πως πρέπει να πάμε να παραλάβουμε και μαζικές αποστολές από καταστήματα. Η ψυχολογική και σωματική ένταση έχει φέρει τους περισσότερους από εμάς σε μια κατάσταση που μόνο ευχάριστη δεν είναι. Καθώς δεν προλαβαίνουμε πλέον να κάνουμε ούτε διάλειμμα, γιατί έχουμε στο πίσω μέρος του μυαλού μας ότι αν δεν βγάλουμε την δουλειά μπορεί να είμαστε οι επόμενοι που θα απολυθούν.



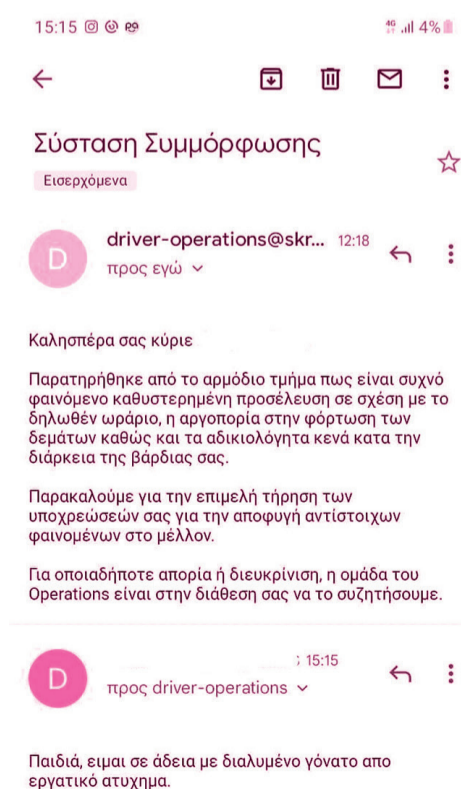
ΟΧΙ στις συμβάσεις εργασίας μίας μέρας

Στην εντατικοποίηση που βαράει κόκκινα έρχονται να προστεθούν και οι extra ελαστικές συνθήκες εργασίας. Η εταιρεία χωρίζει τις θέσεις εργασίας των οδηγών σε "core" και "extra". Οι "extra" αποτελούν την αιχμή του δόρατος της ελαστικοποίησης και εντατικοποίησης. Οι "extra" εργαζόμενοι προσλαμβάνονται αποκλειστικά με συμβάσεις ορισμένου χρόνου ημερησίας διάρκειας. Κάθε πρωί υπογράφουν και κάθε βράδυ δεν ξέρουν τι θα τους ζημερώσει. Σημειωτέον πως όλοι αυτοί οι συνάδελφοι εργάζονται με το δικό τους όχημα (μπαζάκι ή αυτοκίνητο). Η αποζημίωση βενζίνης αγγίζει το αστρονομικό ποσό των τεσσάρων λίτρων ανά εκατό χιλιόμετρα, ενώ συχνά η χιλιομέτρηση είναι ανακριβής. Τέλος η παροχή των ΜΑΠ στους συγκεκριμένους είναι ακόμη πιο πενιχρή, δηλαδή ένα απλό φθινό χιλιοχρησιμοποιημένο κράνος και ένα ανακλαστικό γιλέκο. Μ' αυτό το τρόπο η Skroutz επαναποθετεί δυναμικά στο στίβο της επισφάλειας τους οδηγούς της και προσπαθεί να επιστρέψει στο καθεστώς πριν το Δεκέμβρη του 2021.

«Φιλικές» συστάσεις ή απολύσεις που καρδοκούν...;

Τα απαράδοτα δέματα αποτελούν την αφορμή ώστε στελέχη της εταιρείας να αναλαμβάνουν το ρόλο του επιθεωρητή. Καλούν τους εργαζόμενους να δώσουν εξηγήσεις για την «αργοπορία» τους. Οι οδηγοί προτείνουν την αναβάθμιση της εταιρικής εφαρμογής, την βελτίωση των δρομολογίων, την σταθερή περιοχική παραδόσεων και την μείωση των παραδόσεων, η απάντησή τους είναι «εδώ έτσι λειτουργούμε, αν δεν μπορείς να ανταπεξέλθεις τότε διακόπτουμε τη συνεργασία μας». Μάλλον θα ξέρουμε τη δουλειά καλύτερα.

Το επόμενο βήμα είναι να στέλνουν μήνυμα στον οδηγό, εν είδει συστατικής επιστολής, στο οποίο αναφέρουν πως «παρατηρήθηκε από το αρμόδιο τμήμα πως είναι συχνό φαινόμενο η μειωμένη απόδοση βάσει του ημερησίου δρομολογίου. Παρακαλούμε για την επιμελή τήρηση των υποχρεώσεων σας για την αποφυγή αντίστοιχων φαινομένων στο μέλλον. Για οποιαδήποτε απορία, διευκρίνιση η ομάδα του operations, είναι στη διάθεσή σας να το συζητήσουμε.» Τα στελέχη της Skroutz βαφτίζουν τις τακτικές εκφοβισμού ως συστάσεις. Το συμπέρασμα είναι ένα: ή θα τρέχεις ή θα μείνεις άνεργος. **Συνεπώς η απάντησή μας πρέπει να είναι μαζική και άμεση. Δεν είμαστε ρομποτάκια και ούτε πρόκειται να γίνουμε. Δεν θα βάλουμε την ασφάλεια μας στην άκρη για να μην χάσουμε την δουλειά μας. Θα είμαστε στο πλευρό των συναδέλφων μας που έμειναν από την μια στιγμή στην άλλη χωρίς δουλειά εξαιτίας της λαιμαργίας της διοίκησης για περισσότερα κέρδη.**



Η εταιρεία διαφημίζει πως προσφέρει «ανταγωνιστικά πακέτα αποδοχών, πλούσια βιβλιοθήκη, τουρνουά ringron, σκάκι, βελάκια, επιτραπέζιων παιχνιδιών, ομαδικό πρόγραμμα ασφάλισης, μοντέρνο εργασιακό περιβάλλον και επιπρόσθετες ημέρες άδειας» σε διάφορες θέσεις εργασίας όπως: προγραμματιστές, φωτογράφοι, designers, αθλητιστές, accountmanager, μουσικοί, λογιστές, αθλητές... Αν η εταιρεία όντως τα κάνει πράξη όλα τα παραπάνω, οφείλει να μην έχει εργαζόμενους πολλών ταχυτήτων. Να μην έχει κακοπληρωμένους εργαζόμενους που τους θεωρεί αναλώσιμους, εργαζόμενους που τους επιβάλλει ελαστικές συνθήκες εργασίας.

Η εταιρεία οφείλει να προσλαμβάνει με συμβάσεις εργασίας αορίστου χρόνου το προσωπικό της. Η δουλειά αυξάνει κατακόρυφα και η πίεση για τις παραδόσεις είναι ατελείωτη, αυτό σημαίνει πως και οι ανάγκες για προσωπικό είναι αυξημένες.

Το τυρί ονομάζεται μπόνους

Η φάκα, εντατικοποίηση

Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ότι η εταιρεία διαφημίζει πως δίνει μπόνους. Όμως αυτό, για εμάς τους οδηγούς είναι ένα ακόμα μέσο πίεσης και εντατικοποίησης. Το μπόνους που παίρνει ο καθένας από εμάς χωρίζονται σε τέσσερις (4) κατηγορίες, ανάλογα με το πόσο γρήγορα κάνουμε τις παραδόσεις. Το παράδοξο βέβαια είναι πως οι όροι και οι προϋποθέσεις αλληλάζουν κάθε μέρα. Κάνεις πραγματικά δεν γνωρίζει το τρόπο και τα κριτήρια με τα οποία δίνονται και η εταιρεία δεν έχει προβεί σε κάποια «επίσημη ανακοίνωση». Πολλοί οδηγοί, κατά καιρούς, έχουν ρωτήσει να μάθουν τα κριτήρια στα οποία βασίζεται το μπόνους και δεν έχουν πάρει σαφή απάντηση. Έτσι μας δίνουν ξεκάθαρα καθημερινά ένα τυράκι και μας λένε ότι αν θες να είναι μεγάλο πρέπει να είσαι γρήγορος, ώστε να είσαι στην πρώτη κατηγορία. Αν πάλι είσαι «αργός» δεν θα πάρεις μεγάλο μπόνους. Όλο αυτό για κάποιον που αμείβεται με τον βασικό μισθό έχουν ως αποτέλεσμα να προσπαθεί καθημερινά να αυξήσει την παραγωγικότητα του ώστε να πάρει λίγα χρήματα παραπάνω. Το μπόνους παραγωγικότητας είναι ένας δοκιμασμένος και φθηνός τρόπος που χρησιμοποιεί η εταιρεία για να εντατικοποιήσει την εργασία μας και να αυξήσει τα κέρδη της.

Το μπόνους παραγωγικότητας μας εξασφαλίζουν έξτρα χρήματα, με αντάλλαγμα να βάζουμε καθημερινά το κεφάλι μας στο ντορβά.

Αντί λοιπόν, να οχυρώνεται πίσω από τα 713 ευρώ του βασικού μισθού, η skroutz οφείλει να προχωρήσει σε αυξήσεις του μισθού, που να διασφαλίζουν την αξιοπρεπή μας διαβίωση. Τότε, ναι θα αποδείξει πως σέβεται και εκτιμά την εργασία των οδηγών, των μοναδικών εργαζομένων που έρχονται σε δια ζώσης επαφή με τους πελάτες της.



Σταθερές περιοχές παραδόσεων

Οι οδηγοί δεν έχουμε σταθερή περιοχή παραδόσεων με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο κίνδυνος εργατικού ατυχήματος. Είναι αδύνατο να γνωρίζουμε όλες τις κακοτεχνίες και τα τυφλά σημεία των δρόμων σε όλο το λεκανοπέδιο Αττικής. Οι αλληλαγές στις περιοχές παραδόσεων αυξάνουν κατά πολύ το άγχος κατά την οδήγηση. Εργαζόμαστε υπό την πίεση να παραδοθούν οι παραγγελίες, σε όλες τις καιρικές συνθήκες, με κίνηση, εκτεθειμένοι στις κακοτεχνίες των οδοστρωμάτων και στην κακή οδηγική συμπεριφορά και ταυτόχρονα το μυαλό μας και το βλέμμα μας πρέπει να παρακολουθεί το GPS. Όσο έμπειρος και να είναι ένας οδηγός όταν έχει τόσα πράγματα να τον απασχολούν αυξάνονται οι πιθανότητες για εργατικό ατύχημα.

Οι οδηγοί θα πρέπει να έχουμε σταθερές περιοχές εργασίας. Η εταιρεία Skroutz, έχει την δυνατότητα να χωρίσει το λεκανοπέδιο σε περιοχές, ο κάθε ένας και κάθε μία από εμάς να έχει σταθερή ζώνη. Με αυτό τον τρόπο περιορίζεται ακόμη περισσότερο ο κίνδυνος εργατικού ατυχήματος ή δυστυχήματος.

Κουτιά με προδιαγραφές κατασκευαστή που να διασφαλίζουν την υγεία και την προστασία μας

Τα κουτιά στα μηχανάκια είναι αρκετά μεγάλα ώστε να χωράνε όσο το δυνατόν περισσότερα δέματα με συνέπεια να γίνονται επικίνδυνα στην οδήγηση. Όταν είναι φορτωμένα, λόγω βάρους και επιφάνειας, οι δυνατοί άνεμοι κάνουν την οδήγησή μας επισφαλής, παρασέρνουν τα μηχανάκια μας και συμβαίνουν αρκετά εργατικά ατυχήματα.

Όμως τα ζητήματα της υγιεινής και της ασφάλειας στην εργασία δεν πρέπει να αφήνονται στην τύχη. Το μέγεθος του κουτιού οφείλει να προσαρμόζεται στις προδιαγραφές που ορίζει ο κατασκευαστής του δικύκλου και όχι στις ανάγκες της κάθε επιχείρησης. Σε ένα επάγγελμα με τόσα πολλά εργατικά ατυχήματα και δυστυχήματα θα πρέπει να λαμβάνονται σοβαρά υπόψη όλες οι παραμέτρους για τον περιορισμό τους. Μια από τις παραμέτρους είναι και το μέγεθος του κουτιού. Το σωματείο ΣΒΕΟΔ έχει καταθέσει υπόμνημα στο υπουργείο για τις τεχνικές προδιαγραφές των κουτιών, το οποίο θέτουμε υπόψη της εταιρείας και μπορείτε να το διαβάσετε εδώ: (<https://sveod.gr/?p=3505>).



Διαίρει και βασίλευε

Πριν μερικούς μήνες, η εταιρεία είχε καλέσει τους πιο «γρήγορους και αποτελεσματικούς οδηγούς» και ρώτησε την γνώμη τους για το αν θα πρέπει να απολύουν τους εργαζόμενους- συναδέλφους τους με την χαμηλότερη παραγωγικότητα. Η πράξη αυτή είναι πέρα για πέρα ανήθικη. Προωθεί λογικές «κανιβαλισμού» και κατάδοσης, επιχειρεί να διαρρήξει την εμπιστοσύνη που χτίζουμε, υπονομεύει την συναδελφικότητα, διαχωρίζει σε «καλούς» και «κακούς» και επιχειρεί να μεταθέσει την ευθύνη των απολύσεων στους εργαζόμενους. Οι μεθοδεύσεις της εταιρείας έχουν συγκεκριμένο στόχο. Με οδηγό το «διαίρει και βασίλευε», προωθούν ατομικιστικές και εγωιστικές συμπεριφορές, σπέρνουν καχυποψία και πλυστούς διαχωρισμούς μεταξύ των εργαζομένων με τελικό στόχο τον αποτελεσματικότερο έλεγχο και διαχωρισμό μας.

Σε καμία περίπτωση οι εργαζόμενοι δεν πρέπει να βλέπουμε το δέντρο και να χάνουμε το δάσος. Οι εργαζόμενοι έχουμε κοινά συμφέροντα που τα υπερασπιζόμαστε με όπλα μας την συναδελφικότητα και την αλληλεγγύη.

Ελληνική Μέσα Ατομικής Προστασίας (ΜΑΠ)

Η εταιρεία μπορεί να διαθέτει δικό της στόλο με μηχανάκια και αυτοκίνητα και να επωμίζεται σε κάποιες περιπτώσεις ή ίδια το κόστος της βενζίνης και των service, όπως ορίζει η σχετική εργατική νομοθεσία (ν.4611/2019) όμως τα Μέσα Ατομικής Προστασίας (ΜΑΠ) που δίνει σε εμάς τους οδηγούς της είναι υποτυπώδη. Τα κράνη είναι ανοικτού τύπου του 20ευρου, ένα φωσφοριζέ μπουφάν χωρίς προστατευτικά κόκκαλα, ένα αδιάβροχο, ένα παντελόνι τύπου cargo και εννοείται ούτε λόγος για παντελόνι και μπότες μηχανής. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι περισσότεροι οδηγοί να έχουμε αγοράσει τον κατάλληλο εξοπλισμό από την τσέπη μας προκειμένου να είμαστε ασφαλείς. Τι γίνεται όμως με όσους δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να αγοράσουν τον σωστό εξοπλισμό; Προφανώς αυτό δεν είναι κάτι που απασχολεί την εταιρεία, πιθανότατα γιατί και για την Skroutz θεωρούμαστε αναλώσιμοι.

Είναι υποχρέωση της κάθε εταιρείας που απασχολεί εργαζόμενους οδηγούς δικύκλου να παρέχει ΜΑΠ που να διασφαλίζουν την σωματική μας ακεραιότητα. Είναι καιρός η Skroutz να επενδύσει στην ασφάλεια μας και όχι απλά στην διαφήμιση της. Τα ΜΑΠ είναι για την ασφάλεια και όχι χώρος για διαφήμιση της κάθε επιχείρησης.

Τα e-tips: εκεί που μας χρωστούσαν μας πήραν και το βόδι

Η Skrutz παρέχει την δυνατότητα στους πελάτες της να δίνουν ηλεκτρονικά tips στους οδηγούς της. Το πρόβλημα είναι πως η διαδικασία αυτή δεν έχει καμία απολύτως διαφάνεια. Κανείς από τους οδηγούς δεν έχει την δυνατότητα να γνωρίζει το ακριβές ποσό που αφήνει κάθε πελάτης. Ο οδηγός βλέπει ένα ποσό που μπαίνει στον λογαριασμό του το πρώτο δεκαήμερο του μήνα, χωρίς καμία ανάληψη. Συνήθως το ποσό αυτό κυμαίνεται από 15 μέχρι 25 ευρώ τον μήνα. Αυτό πρακτικά σημαίνει λιγότερο από 1 ευρώ φιλοδώρημα ημερησίως. Όλοι οι συνάδελφοι γνωρίζουν πως μετά από 60 με 80 καθημερινές παραδόσεις το φιλοδώρημα σίγουρα δεν μπορεί να είναι κάτω από ευρώ και μάλιστα κάθε μέρα. Είναι απολύτως λογικό να ανρωτιόμαστε με πιο τρόπο η εταιρεία μοιράζει τα φιλοδωρήματα tips.

Είναι υποχρέωση της εταιρείας να τηρεί διαφανείς διαδικασίες στις πληρωμές αυτών και να μην υπάρχουν εύλογες αμφιβολίες από εμάς τους εργαζόμενους αλλά και από τους πελάτες της."

Το απλωμα τραχανά

Ένας ακόμη παράγοντας που δυσκολεύει πολύ την καθημερινότητα μας είναι και τα προβλήματα με την εφαρμογή που χρησιμοποιεί η Skrutz για τα Pick-up μας και η οποία καθορίζει και το δρομολόγιο μας. Έχουμε βρεθεί όλοι αντιμέτωποι με την στιγμή που η εφαρμογή αλλάζει την σειρά των παραδόσεων στη μέση του δρομολογίου. Όλοι έχουμε απλώσει «τον τραχανά» στο πεζοδρόμιο, σε μια αλάνα για να επανατοποθετήσουμε τα δέματα στην σωστή σειρά. Περαιτέρω και οδηγός μας κοιτούν με απορία. Τι να εξηγήσεις; Πως ο αλγόριθμος μας κάνει γυμνάσια; Πως για να μην παίξουν τα νεύρα μας ψάχνοντας σε κάθε παράδοση μέσα στο τεράστιο κουτί μας το σωστό δέμα, προτιμούμε να απλώνουμε την πραγματικότητα μας στην άκρη του πεζοδρομίου; Όταν η μέρα είναι βροχερή ή όταν έχει καύσωνα, τότε η κατάσταση δυσκολεύει πολύ περισσότερο. Άλλες φορές, ενώ το κουτί μας είναι ακόμη γεμάτο με δέματα, πρέπει να γυρίσουμε στην αποθήκη ώστε να φορτώσουμε και άλλα δέματα. Μικρή σημασία έχει πως επιστρέφουμε στον ίδιο προορισμό και εξαιτίας του πηγαίνεθα οι παραδόσεις μειώνονται. Το αποτέλεσμα είναι η επιπλέον ταλαιπωρία και η «μειωμένη παραγωγικότητα». Τα απαράδοτα δέματα προστίθενται στον καθημερινό φόρτο εργασίας.

Η εταιρεία οφείλει να προχωρήσει σε όλες τις αναγκαίες κινήσεις ώστε να σταματήσουν αυτά τα φαινόμενα που επιβαρύνουν την καθημερινή μας εργασία.

ΑΝ ΔΕΝ ΑΣΤΡΑΨΕΙ, ΔΕΝ ΒΡΟΝΤΑ, ΚΙ ΑΝ ΔΕ ΒΡΟΝΤΑ ΔΕ ΒΡΕΧΕΙ

Συνάδελφοι, δεν τα πήμε όλα αυτά για να πούμε κάτι καινούργιο, πάνω κάτω, τα ίδια βιώνουμε όλοι, αλλά λίγοι μιλούν για όλα αυτά. Ακόμα και τα πρωινά, καθώς φτιάχνουμε το δρομολόγιό μας, οι κουβέντες μας γύρω από την εργασιακή μας συνθήκη είναι σπάνιες. Το θέμα αποτελεί ταμπού. Όχι γιατί είμαστε ευχαριστημένοι, αλλά γιατί караδοκεί η απόλυση...

Οι σημειώσεις, αποτελούν μια πρόσκληση για συνάντηση, συζήτηση και οργάνωση. Από την Επιτροπή Εργαζομένων της Skrutz και τη Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου προς όλους και όλες εσάς, τους εργαζόμενους της αλυσίδας διανομής της SkrutzLastMile. Να κάτσουμε να μιλήσουμε για τις συνθήκες εργασίας μας και πως μπορούμε να τις βελτιώσουμε. Να σταθούμε δίπλα ο ένας εργαζόμενος στον άλλον και να δυναμώσουμε την Επιτροπή. Να σπάσουμε τον φόβο της απόλυσης συλλογικά. Η λογική ο καθένας μόνος του μας οδηγεί σε διαδοχικά αδιέξοδα. Αντίθετα η συνάντηση, η ανταλλαγή εμπειριών και η οργάνωση μας ανοίγει περάσματα. Επιλέγουμε το δρόμο της ενότητας και του αγώνα, σηκώνουμε το κεφάλι μας ψηλά, θέτουμε ερωτήματα και πήμε τα πράγματα με το όνομά τους.

ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΒΑΣΗ – ΕΝΟΤΗΤΑ ΣΤΗ ΔΡΑΣΗ.



Η Επιτροπή Εργαζομένων στη Skrutz

συστάθηκε τον Μάρτη του 2022 με αφορμή τις αλλαγές στο εργασιακό καθεστώς της εταιρείας που οδήσαν σε κατακόρυφη άνοδο της εντατικοποίησης και εξώθησαν σε δεκάδες παραιτήσεις συναδέλφων/ισών. Αποτελείται από εργαζόμενους και εργαζόμενες από όλα τα τμήματα της εταιρείας και σκοπεύει τόσο στην ανάδειξη των προβλημάτων που βιώνουμε στην εργασιακή καθημερινότητα όσο και στην επίλυση τους. Οι διαδικασίες μας είναι ισότιμες και αντιεραρχικές, με όλες τις αποφάσεις να λαμβάνονται από τη γενική συνέλευση. Χώρο θα βρουν όλοι οι εργαζόμενοι/ες, εκτός από διοικητικά στελέχη και εργοδοτικούς.

ΣΒΕΟΔ: Ποιοί είμαστε & γιατί επιμένουμε...

Το πρωτοβάθμιο ομοιοεπαγγελματικό σωματείο «Συνέλευση Βάσης Εργαζομένων Οδηγών Δικύκλου» (ΣΒΕΟΔ), δημιουργήθηκε την άνοιξη του 2007. Μέλη του μπορεί να γίνουν όσοι και όσες εργάζονται με δίκυκλο: κούριερ/ταχυμεταφορείς, διανομείς/ταχυδιανομείς και υπάλληλοι εξωτερικών εργασιών με δίκυκλο. Μέσα από το σωματείο αγωνιζόμαστε για να βελτιώσουμε τις συνθήκες εργασίας και της ζωής μας συνολικότερα. Κουρασθήκαμε ενώ τρέχουμε όλοι μαζί στο δρόμο, να είμαστε μόνοι μπρος στις αυθαιρεσίες κάθε εργοδότη. Είπαμε να οργανωθούμε και να μην περιμένουμε να χιονίσει για να δούμε μια άσπρη μέρα. **Μαζευόμαστε κάθε Τρίτη & Σάββατο στις 18:00 στην Ομήρου Σκυλίτση 10, στην Αθήνα.** Τα υπόλοιπα από κοντά.

