

Αλλάζουν όλα στις συμβάσεις παραχώρησης. Η φιλοσοφία του σχετικού νομοσχεδίου

2016/08/07 16:58 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Στις αλλαγές και βελτιώσεις που επέρχονται στις συμβάσεις παραχώρησης από το νομοσχέδιο «**Ανάθεση και εκτέλεση συμβάσεων παραχώρησης - Εναρμόνιση με την Οδηγία 2014/23/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 26ης Φεβρουαρίου 2014 σχετικά με την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης (ΕΕ L 94/1/28.3.2014) και άλλες διατάξεις**», αναφέρθηκε, στη Βουλή, ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης.

Σύμφωνα με τον υπουργό, οι αλλαγές είναι οι ακόλουθες:

-Η πρώτη καινοτομία είναι ότι ορίζεται η έννοια του έργου, που έχει δημιουργήσει πολλές ασάφειες και στρεβλώσεις.

-Η δεύτερη είναι η αποφυγή παράβασης ή καταστρατήγησης του νόμου, σε περίπτωση μεικτών συμβάσεων που περιλαμβάνουν και έργα και υπηρεσίες.

-Η τρίτη είναι η διαδικασία ανάθεσης σύμβασης παραχώρησης έργου. Δεν μπορεί πια να ξεκινήσει, χωρίς να έχουν συντελεστεί προηγουμένως οι απαλλοτριώσεις και ολοκληρωθεί οι απαραίτητες αρχαιολογικές έρευνες.

Image not found or type unknown



-Η τέταρτη αλλαγή είναι ότι, για πρώτη φορά, περιλαμβάνεται στα συμβατικά τεύχη ο αναλυτικός προϋπολογισμός του έργου παραχώρησης.

-Η πέμπτη τομή είναι ότι, για πρώτη φορά, στο χρηματοοικονομικό μοντέλο περιλαμβάνονται κοινωνικοί δείκτες και κριτήρια, βάσει των οικονομικών συνθηκών που ισχύουν, για τον χρόνο διαμόρφωσης του διαγωνισμού, για την οικονομική ανάπτυξη και για την προστασία ευάλωτων και ευπαθών κοινωνικών ομάδων, όπως οι άνεργοι, τα άτομα με ειδικές ανάγκες κ.λπ.

-Τέλος, απαιτείται τεχνική επάρκεια, προκειμένου μία αναθέτουσα αρχή, ένας φορέας, να διεξάγει τη διαδικασία ανάθεσης έργων παραχώρησης ή να επιβλέπει την εκτέλεσή τους.

Τα βασικά σημεία της ομιλίας του υπουργού Μεταφορών

Να πιάσουμε, λοιπόν, λίγο την ιστορία των παραχωρήσεων. Οι παραχωρήσεις, όπως τις έχουμε ζήσει στη χώρα μας, περιλαμβάνουν το έργο και το κόστος του έργου και μετά την ολοκλήρωση του έργου, τη λειτουργία του.

Έχουμε τρεις γενιές παραχωρήσεων. Στην πρώτη γενιά παραχωρήσεων ανήκει το «Ελευθέριος Βενιζέλος» -θυμάστε πόσες φορές άλλαξε η σύμβαση-, η «Αττική Οδός», η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου. Στη δεύτερη γενιά παραχωρήσεων έχουμε τους πέντε αυτοκινητόδρομους και τώρα πάμε για την τρίτη γενιά παραχωρήσεων.

Ποια είναι η διαφορά, μετά το σημερινό σχέδιο νόμου; Είναι ότι επιτέλους θα υπάρχει νομοθεσία και κανόνες για τις παραχωρήσεις στη χώρα. Μέχρι σήμερα δεν υπήρχε και για να κάνουμε έναν απολογισμό ως χώρα τού τι είχε γίνει στις προηγούμενες παραχωρήσεις, να θυμηθούμε ότι το «Ελευθέριος Βενιζέλος» ανατέθηκε, αν θυμάμαι καλά, σε μια ξένη εταιρεία. Δεν είναι ανάγκη να λέμε ονόματα. Όσοι υπεργολάβοι υπήρχαν από την ελληνική αγορά «μπήκαν μέσα» μετ' επαίνων. Καταστράφηκαν αρκετές εταιρείες από την εμπλοκή τους στο Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», καθώς δεν υπήρχε κανένα θεσμικό πλαίσιο που να προβλέπονται οι υπεργολάβοι, η ευθύνη που θα έχουν, τα χαρακτηριστικά που πρέπει να έχουν. Είναι άλλο κομμάτι η λειτουργία. Μιλάμε για την κατασκευή του Αεροδρομίου.

Όσον αφορά στην Αττική Οδό, έχει γίνει μεγάλη συζήτηση και θα γίνει και στο μέλλον και για το κόστος της Αττικής Οδού και για το κόστος λειτουργίας και για το κόστος συντήρησης και από ποιους γίνεται. Και προφανώς, για το αντιστάθμισμα που πληρώνουμε στα διόδια.

Το τρίτο, που είναι επίσης ένα υπέροχο έργο, είναι η Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου και ως τεχνογνωσία και ως κατασκευή. Κάθε φορά, μια φορά τον μήνα τουλάχιστον, έρχομαι να απαντήσω σε ερωτήσεις των Βουλευτών της Νέας Δημοκρατίας και της Δημοκρατικής Συμπαράταξης, για το πώς θα μειώσουμε τα διόδια στη Γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου, και αυτό λέει πολλά.

Στη δεύτερη γενιά παραχωρήσεων έχουμε τους πέντε αυτοκινητόδρομους. Τα έχουμε πει χιλιάδες φορές, θα τα πούμε και σήμερα. Μπαίνουν μερικά ερωτήματα για όλα αυτά τα έργα. Έγιναν πιο γρήγορα; Έγιναν φθηνότερα; Λειτουργούν υπό τη βάση κοινωνικής ευαισθησίας ή κοινωνικής πολιτικής; Τίποτε από όλα αυτά δε συμβαίνει και οφείλω να πω, ότι αν είχαμε χρήματα ή αν μπορούσαμε να δανειστούμε και δεν μας είχαν φέρει οι προηγούμενες κυβερνήσεις στο σημερινό κατάντημα, θα ήταν

προτιμότερο να κατασκευάζαμε τέτοιες δημόσιες και κοινωνικές υποδομές, μέσα από το σύστημα των δημοσίων έργων ή της σύμπραξης δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Σε περιόδους κρίσης σαν κι αυτήν που συζητάμε, είναι ένα εργαλείο πολύτιμο που πρέπει όμως επιτέλους να έχει κανόνες, να έχει νομοθετικό και θεσμικό πλαίσιο που δεν υπήρχε και να λειτουργεί προς όφελος της διαφάνειας και του δημόσιου συμφέροντος.

Σήμερα ενσωματώνουμε την Οδηγία 23/2014 στην εθνική νομοθεσία, σχετικά με την ανάθεση και εκτέλεση των συμβάσεων παραχώρησης και υιοθετούμε εθνικές ρυθμίσεις και εφαρμοστικών της Οδηγίας και δικών μας επιλογών, προκειμένου να δημιουργηθεί ένα ενιαίο και πλήρες νομοθετικό πλαίσιο για τη ρύθμιση της ανάθεσης και εκτέλεσης των συμβάσεων παραχώρησης.

Η μέχρι σήμερα εξαίρεση των συμβάσεων παραχώρησης από το πεδίο εφαρμογής των ευρωπαϊκών Οδηγιών για τις δημόσιες συμβάσεις, δημιουργούσε ανασφάλεια ως προς το νομικό καθεστώς που ρύθμιζε τις διαδικασίες ανάθεσής τους και άφηνε ευρύ περιθώριο εκτίμησης στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών-μελών ή ανάλογα με τα τεύχη των διαγωνισμών που έβγαιναν κάθε φορά σε κάθε διαφορετικό έργο.

Στόχος, επομένως, διά του σχεδίου νόμου είναι η θέσπιση ενός αυτοτελούς, ενιαίου και ομοιόμορφου κανονιστικού πλαισίου, σύμφωνα με τα διεθνή νομοθετικά πρότυπα και τις παραδεδεγμένες βέλτιστες πρακτικές, καθώς και τις αρχές και τους κανόνες του πρωτογενούς και παράγωγου ενωσιακού δικαίου, που ρυθμίζουν τον τομέα των συμβάσεων παραχώρησης.

image not found or type unknown



Επιπλέον, επισημαίνω ότι, πέραν των ρυθμίσεων της Οδηγίας 2014/23/ΕΕ, το σχέδιο νόμου ενσωματώνει και ρυθμίσεις του ενωσιακού δικαίου που εισάγουν ρυθμίσεις συμπληρωματικές της Οδηγίας και θέματα που κρίνονται από εμάς αναγκαίο και σκόπιμο να εφαρμοστούν, με γνώμονα την επίτευξη των σκοπών του.

Θα αναφέρω τις καινοτομίες του νομοσχεδίου.

Η πρώτη καινοτομία είναι ότι, επιτέλους, ορίζεται η έννοια του έργου, που έχει δημιουργήσει πολλές ασάφειες και στρεβλώσεις.

Η δεύτερη είναι η αποφυγή παράβασης ή καταστρατήγησης του νόμου σε περίπτωση μεικτών συμβάσεων που περιλαμβάνουν και έργα και υπηρεσίες. Επίσης, και εδώ έχουμε να αντιμετωπίσουμε πάρα πολλές στρεβλώσεις από το παρελθόν.

Η τρίτη που είναι πάρα πολύ κρίσιμη –θα την εξηγήσω στη συνέχεια αναλυτικά- είναι

η διαδικασία ανάθεσης σύμβασης παραχώρησης έργου. Δεν μπορεί πια να ξεκινήσει χωρίς να έχουν συντελεστεί προηγουμένως οι απαλλοτριώσεις και ολοκληρωθεί οι απαραίτητες αρχαιολογικές έρευνες.

Αυτό είναι κάτι που το έχουμε πληρώσει πάρα πολύ ακριβά, με ευθύνη κυρίως της Νέας Δημοκρατίας και του κ. Σουφλιά, όταν ήταν Υπουργός Υποδομών, και το πληρώνουμε ακόμη τόσα χρόνια, δεκαετίες μετά. Και το έχει πληρώσει ο ελληνικός λαός με δισεκατομμύρια.

Η άλλη τομή είναι ότι για πρώτη φορά περιλαμβάνεται στα συμβατικά τεύχη ο αναλυτικός προϋπολογισμός του έργου παραχώρησης. Θα το εξηγήσω αυτό αναλυτικά στη συνέχεια. Μέχρι τώρα όχι μόνο δεν είχαμε αναλυτικό προϋπολογισμό, αλλά ούτε και προϋπολογισμό στα έργα παραχώρησης.

Η επόμενη, η πέμπτη τομή είναι ότι για πρώτη φορά στο χρηματοοικονομικό μοντέλο περιλαμβάνονται κοινωνικοί δείκτες και κριτήρια, βάσει των οικονομικών συνθηκών που ισχύουν, για τον χρόνο διαμόρφωσης του διαγωνισμού, για την οικονομική ανάπτυξη και για την προστασία ευάλωτων και ευπαθών κοινωνικών ομάδων, όπως οι άνεργοι, τα άτομα με ειδικές ανάγκες κ.λπ.

Αν αυτό υπήρχε, όταν βγήκαν οι πέντε αυτοκινητόδρομοι, δε θα κάναμε ιδιαίτερες διαπραγματεύσεις, προκειμένου να πετύχουμε τα αναλογικά διόδια, προκειμένου οι κάτοικοι στα σύνορα του δήμου τους να μετακινούνται ελεύθερα χωρίς να πληρώνουν τους ιδιώτες, να μπορούν τα ΑμΕΑ και όσοι τους εξυπηρετούν να διέρχονται ελεύθερα κ.ο.κ. Και βέβαια, δεν θα είχαμε το φαύλο κύκλο ότι μειώνεται ο κυκλοφοριακός φόρτος, επειδή δεν έχουν οικονομικές δυνατότητες οι πολίτες και αυξάνεται η τιμή των διοδίων, άρα στη συνέχεια μειώνεται περαιτέρω ο κυκλοφοριακός φόρτος. Αυτό είναι και το αδιέξοδο στο οποίο βρίσκονται τα έργα παραχώρησης. Πιστεύω ότι με αυτά που έχουμε προβλέψει θα τα θεραπεύσουμε.

Τέλος, απαιτείται τεχνική επάρκεια, προκειμένου μία αναθέτουσα αρχή, ένας φορέας, να διεξάγει τη διαδικασία ανάθεσης έργων παραχώρησης ή να επιβλέπει την εκτέλεσή τους.

Θα δώσω με την ευκαιρία διάφορα στοιχεία –γιατί έγινε μεγάλη συζήτηση- για όλες τις παραχωρήσεις, για να έχετε και μια εικόνα για το τι έγινε με τις απαλλοτριώσεις που δεν έκαναν οι προηγούμενες κυβερνήσεις, αλλά τις κάναμε εμείς και τις εντάξαμε στα σημαντικά έργα με απόφαση του Υπουργικού Συμβουλίου και επιταχύνουμε όλη αυτή τη διαδικασία, όπως το τι κάναμε για να ολοκληρωθεί η μετακίνηση των δικτύων κοινής ωφέλειας, τι κάναμε για να ολοκληρωθούν οι περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις και τι κάναμε για να ολοκληρωθούν οι αρχαιολογικές εργασίες, μέσα σε ενάμιση χρόνο, τη στιγμή που δεν είχαν γίνει όλα τα προηγούμενα χρόνια.

Ποιες ήταν οι συνέπειες;

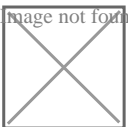
Θα αναφερθώ στη σύμβαση παραχώρησης του αυτοκινητόδρομου Κεντρικής Ελλάδας Ε65 μετά την αναθεώρηση, γιατί εδώ πέρα έχουμε υπογραφή της σύμβασης το 2007, αναστολή εργασιών το 2011, υπογραφή συμφωνίας τροποποίησης το 2013, ημερομηνία έναρξης ισχύος τροποποίησης το 2013 και καλά που φύγατε από την κυβέρνηση, μπας και ολοκληρωθεί!

Σ' αυτό το έργο έχουμε τη διεθνή πρωτοτυπία να αφαιρεθούν στην αναθεώρησή του, η αρχή του δρόμου και το τέλος του δρόμου. Είναι «γέφυρα στη Σαχάρα», που λέει και το ανέκδοτο. Σ' αυτό το έργο, λοιπόν, επειδή δεν είχαν ολοκληρωθεί οι απαλλοτριώσεις, είχαμε συνολικό αίτημα κατασκευαστή και παραχωρησιούχου 205 εκατομμύρια. Τα 180 ήταν για τον κατασκευαστή. Η συμφωνία που έγινε για την ολοκλήρωση του έργου και η τελική συμφωνία αποζημίωσης είναι στα 60 και από τον παραχωρησιούχο στο ίδιο έργο από τα 23 εκατομμύρια στα 7,5 εκατομμύρια.

Αντίστοιχα για την Ιόνια Οδό είναι λίγο χειρότερα, γιατί είναι πολύ μεγαλύτερα τα νούμερα. Ο κατασκευαστής ζητούσε 317 εκατομμύρια, η τελική συμφωνία αποζημίωσης είναι 150 εκατομμύρια, ο παραχωρησιούχος ζητούσε 89 εκατομμύρια και η τελική συμφωνία είναι 24 εκατομμύρια, δηλαδή από 500 περίπου εκατομμύρια στα δύο έργα, η συμφωνία είναι για 210 εκατομμύρια μόνο για το κόστος των αποζημιώσεων του κατασκευαστή.

Έχουμε, λοιπόν, και την Ολυμπία Οδό. Στο κλίμα των ημερών, ΣΚΑΙ, «Η αλήθεια να λέγεται». Στην Ολυμπία Οδό η αρχική σύμβαση λεγόταν εκμετάλλευση αυτοκινητόδρομου Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος-Τσακώνα. Μετά την αναθεώρηση, το τμήμα Πύργος-Τσακώνα «το πήρε το ποτάμι». Ήταν «ξεροπόταμος».

Image not found or type unknown



Εδώ έχουν γίνει πολλές συζητήσεις για το τι θα κάνει αυτή η Κυβέρνηση με το «Πάτρα-Πύργος». Το πρώτο εξάμηνο μάς έλεγαν ότι δε θα γίνει το έργο. Έβριζαν και

κατηγορούσαν τον κ. Σταθάκη για τα χρήματα, μετά εμένα και ούτω καθεξής. Αυτό που βρήκαμε στο Υπουργείο ήταν ότι το 80% του προϋπολογισμού των έργων είχε ανατεθεί στις λίγες εταιρείες εβδόμης τάξης, πέντε-έξι εταιρείες. Είχαμε δεσμευτεί στον ελληνικό λαό ότι αυτό το «πάρτι» θα τελειώσει. Δεν μπορεί να υποφέρει ένας λαός και ένας κλάδος και να νέμονται υπερκέρδη πέντε-έξι εταιρείες.

Βγάλαμε αυτό το έργο, λοιπόν, με οκτώ διαγωνισμούς. Δεν είναι κατάτμηση. Είναι μία άλλη αντίληψη για το πώς θα γίνονται τέτοιου είδους έργα στη χώρα μας που δεν θα απευθύνονται σε πέντε-έξι εταιρείες. Να σας πω ότι ο αρχικός προϋπολογισμός του έργου ήταν 2 δισεκατομμύρια 100 εκατομμύρια. Να σας πω ότι στην διαπραγμάτευση που κάναμε για την ολοκλήρωσή του, οι κατασκευαστές ζητούσαν 297 εκατομμύρια αποζημιώσεις γιατί δεν είχαν γίνει πάλι απαλλοτριώσεις, δεν είχαν λυθεί τα θέματα εκεί που τέμνεται ο σιδηρόδρομος και τα έργα του με τον αυτοκινητόδρομο και ούτω καθεξής. Συμφωνήθηκε από τα 300 περίπου εκατομμύρια, 145. Αυτά κάνει η Κυβέρνηση ΣΥΡΙΖΑ-ΑΝΕΛ, επειδή την κατηγορείτε, για να κάνουμε και έναν απολογισμό και από τα 90 εκατομμύρια που ζητούσε ο παραχωρησιούχος στο ίδιο έργο, συμφωνήθηκαν 69.

Ποιες είναι οι εταιρείες που εμπλέκονται στην Ολυμπία οδό σ' αυτή την παραχώρηση; Είναι οι εταιρείες ΤΕΡΝΑ, ΑΚΤΩΡ, J&P AVAX, HOCHTIEF και VINCI και ΑΘΗΝΑ ΑΤΕ. Οι εταιρείες αυτές, όπως και η Νέα Δημοκρατία και οι Βουλευτές που κόπτονται για το «Πάτρα-Πύργος», ήθελαν να γίνει ένας διαγωνισμός. Το ύψος του διαγωνισμού ήταν τέτοιο -ο προϋπολογισμός είναι κοντά στα 470 εκατομμύρια, κοντά στο μισό δισεκατομμύριο- που θα μπορούσαν να συμμετάσχουν οι ίδιες εταιρείες και μία-δύο ακόμη.

Στους διαγωνισμούς που έγιναν μέχρι τώρα συμμετείχαν πολύ περισσότερες εταιρείες. Θα σας πω αναλυτικά ποιες ήταν οι εκπτώσεις σε αυτούς τους διαγωνισμούς για να μπουν και μερικές ερωτήσεις.

Στον πρώτο διαγωνισμό μετείχαν δώδεκα σχήματα. Ο μειοδότης, δηλαδή αυτός που έδωσε τη μεγαλύτερη έκπτωση, είχε 53%, ο δεύτερος είχε 47,99%, ο τρίτος 47,33%, ο τέταρτος 47,26%.

Στον δεύτερο διαγωνισμό μετείχαν δεκατρία σχήματα. Ο μειοδότης έδωσε 55,32% έκπτωση, το δεύτερο σχήμα 49,33%, το τρίτο 45,50%, το τέταρτο 43,11%.

Στον τρίτο διαγωνισμό, ο μειοδότης έδωσε 57,45%, το δεύτερο σχήμα 48,39%, το τρίτο σχήμα 47,23%, το τέταρτο 46,40%. Μετείχαν δεκατρείς εταιρείες και στον δεύτερο και στον τρίτο διαγωνισμό.

Η μεγαλύτερη έκπτωση από τις εταιρείες που μετέχουν στην Ολυμπία Οδό είναι 32%. Δεν ξέρω αν καταλαβαίνετε τι λέμε.

Image not found or type unknown



Σε έναν προϋπολογισμό περίπου μισό δισεκατομμύριο ευρώ ο ελληνικός λαός θα πληρώσει το 45% του προϋπολογισμού του έργου. Τι πληρώνει στην Ολυμπία Οδό, αγαπητοί συνάδελφοι της Νέας Δημοκρατίας; Με τι προϋπολογισμό; Ο προϋπολογισμός της Ολυμπίας Οδού και των έργων παραχώρησης δεν έχει εκπτώσεις, δεν έγιναν προσφορές, δεν έγινε μειοδοτική διαγωνιστική διαδικασία. Τότε που ήταν ο κ. Σουφλιάς έγινε η συμφωνία επί του κόστους κατασκευής. Σε τι πράγμα; Αφού δεν είχαν ούτε μελέτες!

Με την προκαταρκτική μελέτη, λοιπόν, ή την προμελέτη του παραχωρησιούχου που είχε αλλάξει επτακόσιες φορές μέχρι τη μελέτη εφαρμογής, συμφωνήθηκε ένα κόστος. Δηλαδή, η έκπτωση του κατασκευαστικού κόστους είναι 0%, για να μην πω ότι είναι και αρνητική.

Οι ερωτήσεις που διατυπώνουμε είναι απλές: Πρώτον, υπάρχει κάποια σχέση των εργοληπτών που μετέχουν στην παραχώρηση της Ολυμπίας με τα υπάρχοντα κανάλια; Δηλαδή, ο ΑΚΤΩΡ, η ΤΕΡΝΑ, η J&P, η VINCI, η HOCHTIEF έχουν ή είχαν κάποτε κάποια σχέση με τους καναλάρχες;

Δεύτερον, ποια τα πολιτικά κίνητρα της Νέας Δημοκρατίας και των Βουλευτών που μας καταγγέλλουν μαζί με τις εταιρείες ΤΕΡΝΑ, ΑΚΤΩΡΑ, VINCI, HOCHTIEF, J&P, και τους υπόλοιπους; Και βέβαια το «ΣΚΑΙ, η αλήθεια να λέγεται», για τις πολλαπλές διαγωνιστικές διαδικασίες φέρνουν έκπτωση 55%. Δηλαδή, το Ελληνικό δημόσιο, θα δώσει από τον ιδρώτα του ελληνικού λαού 55% λιγότερα χρήματα. Είναι να απορεί κανείς.

Και τρίτο ερώτημα, οι μεγάλες εταιρείες και τα υπάρχοντα κανάλια είναι κλειστό κλαμπ προβληματισμού και διαλογισμού πολιτικής ανάλυσης που μετέχει η Νέα Δημοκρατία και ομογενοποιείστε στις θέσεις και στις κατηγορίες που μας κάνετε; Είναι πραγματικό ερώτημα αυτό. Περιμένουμε αυτές τις απαντήσεις, γιατί μιλάμε για τις παραχωρήσεις αλλά μέσα στην κουβέντα μπαίνει και το «ΣΚΑΙ, η αλήθεια να λέγεται» το θέμα των καναλιών. Άρα, δεν μπορούμε να μην απαντήσουμε.

Μπήκε από έναν συνάδελφο το θέμα των ατομικών συμβάσεων καθαριότητας και φύλαξης. Και επειδή έχουμε την αντίστοιχη τροπολογία από το Υπουργείο, μίλησε ο συνάδελφος για τα δικαιώματα των εργαζομένων και για τις συνθήκες που υπάρχουν εκεί και ότι δεν κατοχυρώνονται μέσα από τις ατομικές συμβάσεις.

Θα ήθελα να μεταφέρω και να ρωτήσω εάν υπάρχει η αίσθηση του τι γίνεται σήμερα, με τις συγκεκριμένες συμβάσεις στους φορείς του δημοσίου που έχουν κάνει διαγωνισμούς για καθαριότητα ή για φύλαξη. Σας προσκαλώ να επισκεφτείτε και να ενημερωθείτε σε φορείς που χρησιμοποιούν τέτοιες συμβάσεις για να δείτε πώς υπάρχει και πόσο υπάρχει η ανασφάλιστη εργασία, πώς γίνονται εκβιασμοί στους εργαζόμενους στην καθαριότητα, στους ιδιώτες, πώς υπάρχουν ψεύτικες αμοιβές, με εκβιασμούς για να υπογράφουν οι εργαζόμενοι ότι παίρνουν «χ» χρήματα, ενώ παίρνουν πολύ λιγότερα, πώς υπάρχουν ψεύτικες καταστάσεις εργαζομένων.

Κι αυτά δεν είναι υποθέσεις. Είναι συγκεκριμένη έρευνα που έχει γίνει σε συγκεκριμένες συμβάσεις. Για το τελικό αποτέλεσμα και την ποιότητα αυτών των υπηρεσιών περιμένω όσοι Βουλευτές έχουν αντίρρηση με τις ατομικές συμβάσεις να πάνε να δουν και να μας πουν εκείνοι αν είχαν τουλάχιστον ένα καλό αποτέλεσμα, πέρα από τον εργασιακό μεσαίωνα και την παρανομία που υπάρχει μέσα σ' αυτές. Δεν λέμε για τη φύλαξη των σταθμών του Μετρό για την οποία μας έχετε καταγγείλλει πολλάκις. Τέτοιες εταιρείες είναι που έχουν τη φύλαξη. Και από τότε που είπαμε ότι θα σταματήσει η αθλιότητα άρχισαν τελείως τυχαία κάποιες ομάδες να σπάνε κάποιους σταθμούς. Εύχομαι να μην υπάρχει διασύνδεση.