



**Σύλλογος
Εργαζομένων
της
"Εγνατία
Οδός Α.Ε."**

6ο χλμ Θεσσαλονίκης – Θέρμης, Τ.Θ. 30, 57001 Θέρμη.

Τηλ : +030 (2310) 470-321, 470-156, e-mail: sylogos.seteo@gmail.com

Η ΕΠΙΚΛΗΣΗ ΤΗΣ ΟΔΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ, ΠΡΟΣΧΗΜΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΣΦΑΛΙΣΗ ΤΩΝ ΚΕΡΔΩΝ ΤΟΥ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΙΟΥΧΟΥ

Ως εργαζόμενοι της «Εγνατία Οδός ΑΕ», του κρατικού φορέα που επί 30 έτη (1995-2025) διαχειρίστηκε τη μελέτη, κατασκευή, λειτουργία και εκμετάλλευση της Εγνατίας Οδού και των Κάθετων Αξόνων (καθώς και πολλά άλλα έργα ολοκληρωμένα ή σε εξέλιξη), θεωρούμε ότι υπό τις νέες συνθήκες μετά την ιδιωτικοποίηση και παραχώρησης της Εγνατίας Οδού έχουμε όχι μόνο το δικαίωμα, αλλά και υποχρέωση απέναντι στην κοινωνία, να προβαίνουμε σε σχολιασμό για τα τεκταινόμενα στη διαχείριση του αυτοκινητόδρομου με βάση και την εκτεταμένη εμπειρία που αποκτήσαμε με ουσιαστικό εργοδότη τον Έλληνα πολίτη. Δεσμευόμαστε δε, ότι παρότι έχουμε -κατ' επιλογή της κυβέρνησης- αποξενωθεί πλήρως από το έργο που διαχειριστήκαμε, θα συνεχίζουμε να σχολιάζουμε ό,τι συμβαίνει σε σχέση με την Εγνατία Οδό από οποιαδήποτε εργασιακή θέση και αν βρισκόμαστε.

Σημειώνεται ότι, παρά τη σχεδόν καθολική επισήμανση από κόμματα και κοινωνικούς φορείς της διατήρησης της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» και του έμπειρου προσωπικού της για την υποστήριξη του Δημοσίου για την εποπτεία της τεχνικά, νομικά και οικονομικά σύνθετης σύμβασης παραχώρησης της Εγνατίας Οδού, η Κυβέρνηση επέλεξε κατά την κύρωση της σύμβασης στη Βουλή να ενσωματώσει ρύθμιση που οδηγεί στην ουσιαστική διάλυση της «Εγνατία Οδός Α.Ε.» με μετακίνηση του προσωπικού σε θέσεις που δεν θα έχουν ουδεμία εμπλοκή με τη σύμβαση παραχώρησης. Η επιλογή αυτή εκτιμούμε ότι δεν ήταν τυχαία αλλά εξυπηρετούσε την επιθυμία αμφότερων των συμβαλλόμενων της σύμβασης παραχώρησης ώστε να εφαρμόσουν χωρίς εμπόδια την βλαπτική για το δημόσιο συμφέρον υπογεγραμμένη τροποποίηση. Η ολοκλήρωση της πράξης αυτής έγινε με την τροπολογία που πέρασε 31/7/2026, στο κλείσιμο του θερινού τμήματος της βουλής, όπου δεσμευτήκαν ακόμη και τα αποθεματικά της Εγνατία Οδού Α.Ε. ώστε μέχρι το 2030 να λάβει ο ιδιώτης παραχωρησιούχος επιπλέον 240 εκ € δημόσιο χρήμα . ([Δείτε σχετικό link](#))

Υπενθυμίζουμε ότι οι διαδικασίες ιδιωτικοποίησης της Εγνατίας Οδού ξεκίνησαν από το 2011 ως υποχρέωση του 1^{ου} Μνημονίου και η επίσημη έναρξη της παραχώρησης έγινε το 2026. Η Εγνατία Οδός Α.Ε. βίωνε το ασφυκτικό καθεστώς της επικείμενης παραχώρησης επί 15 ολόκληρα έτη!

Για την εκκίνηση της σύμβασης μέσω της κύρωσης της με Νόμο από τη Βουλή, η κυβέρνηση κατέθεσε το σχέδιο νόμου τα μεσάνυχτα της Παρασκευής 5/12/2025 και επέβαλε την ψήφισή του με διαδικασίες fast track την Τετάρτη 10/12/2025, παρά τις αντιδράσεις όλων των κομμάτων για το εξαιρετικά σύντομο χρονικό διάστημα αλλά και για το γεγονός ότι δεν κατατέθηκαν στη Βουλή τα κρίσιμα παραρτήματα τα οποία αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της σύμβασης. Οι βουλευτές κλήθηκαν να κρίνουν εντός 2 εργάσιμων ημερών τους όρους μιας σύμβασης τεράστιου οικονομικού και τεχνικού αντικειμένου που αφορά σημαντική υποδομή της χώρας και επηρεάζει όλη τη Βόρεια Ελλάδα.

Επιπλέον, ενώ οι όροι της σύμβασης καθορίζονταν στη διαγωνιστική διαδικασία, η κυβέρνηση επέλεξε μετά το πέρας του διαγωνισμού, να προβεί σε τροποποιήσεις βασικών όρων της σύμβασης μείζονος τεχνικής και οικονομικής σημασίας. Η πλέον σημαντική τροποποίηση ήταν **η ανάθεση στον παραχωρησιούχο της εν λευκώ επανεκκίνησης των διαδικασιών πιστοποίησης όλων των σιράγγων (αδειοδοτημένων και μη)** τη στιγμή που η διαδικασία αδειοδότησης από το Δημόσιο (Εγνατία Οδός Α.Ε. και Υπουργείο Υποδομών) **ήταν σε στάδιο ολοκλήρωσης κατά 90%**. Κατά συνέπεια, η τροποποίηση της σύμβασης παρέχει στον παραχωρησιούχο με ασαφείς όρους τη δυνατότητα να προβεί εκ νέου σε εργασίες και μέτρα και να αποζημιωθεί αρχικώς με 180 εκ.€, ακολούθως με εξασφαλισμένα 240 εκ.€ από τα αποθεματικά της Εγνατίας Οδού Α.Ε. και τυχόν αδιευκρίνιστο επιπλέον ποσό χωρίς οροφή. Η τροποποίηση μεταβάλλει ουσιαδώς το αρχικό αντικείμενο της σύμβασης, καθώς προστίθενται νέα τεχνικά αντικείμενα τα οποία δεν είχαν τεθεί υπόψη των συμμετεχόντων κατά τη διαδικασία υποβολής των προσφορών τους. Η μεταβολή αυτή εγείρει σοβαρά ζητήματα ως προς την τήρηση της αρχής της ίσης μεταχείρισης και του υγιούς ανταγωνισμού κατά τη διαγωνιστική διαδικασία.

Αυτό που συμφώνησε το Υπουργείο με τον Παραχωρησιούχο είναι να του αναθέσει εν λευκώ, χωρίς κριτήρια και με αδρή αποζημίωση εκατοντάδων εκατομμυρίων Ευρώ την πλήρη ανακαίνιση και εκσυγχρονισμό όλων ανεξαιρέτως των σιράγγων, παρότι στην αρχική σύμβαση ορίζονταν ότι ο παραχωρησιούχος παραλαμβάνει την οδό ως έχει. Οι εργασίες αυτές παρότι δεν αποτελούσαν προϋπόθεση για την αδειοδότηση των σιράγγων (και φυσικά πριν την παραχώρηση σε διαδοχικές επιθεωρήσεις του έργου από το Υπουργείο ουδέποτε είχαν ζητηθεί από την “Εγνατία Οδός Α.Ε.”), μετά από τη συμφωνία της τελευταίας στιγμής μεταξύ Υπουργείου και Παραχωρησιούχου, μετονομάστηκαν και βαφτίστηκαν ως εργασίες απαραίτητες για την αδειοδότηση των σιράγγων, ώστε να παρακαμφθεί ο σκόπελος των όρων της αρχικής σύμβασης, όπου ήταν σαφές ότι όποιες μελλοντικές εργασίες απαιτηθούν θα αποτελούσαν οικονομικές υποχρεώσεις του παραχωρησιούχου.

Το Υπουργείο λοιπόν αποφάσισε να κάνει απευθείας ανάθεση έργου στον παραχωρησιούχο, για εργασίες αξίας εκατοντάδων εκατομμυρίων ευρώ. Παρότι οι εργασίες θα εκτελεστούν με 100% δημόσια χρηματοδότηση, δεν προβλέφθηκε δημόσια επίβλεψή τους αφού ο έλεγχος θα γίνεται από τον ενδιάμεσο «Ανεξάρτητο Μηχανικό» ο οποίος πληρώνεται από τον παραχωρησιούχο.

Υπό αυτές τις συνθήκες, ο παραχωρησιούχος έχει ήδη ολοκληρώσει το πρώτο επτάμηνο (από την 1^η Ιανουαρίου 2026), λειτουργίας συντήρησης και εκμετάλλευσης της Εγνατίας Οδού. Με αυτή την ευκαιρία και παρατηρώντας τα τεκταινόμενα, παραθέτουμε τις απόψεις/σχολία μας για τα επιμέρους ζητήματα λειτουργίας του αυτοκινητόδρομου από τον παραχωρησιούχο αλλά και τα οικονομικά μεγέθη της σύμβασης παραχώρησης:

1. Κόστος Διοδίων

1.1 Διαδοχικές αυξήσεις διοδίων 170%

Οι συμβάσεις παραχώρησης επιφέρουν μεγάλες αυξήσεις στο κόστος διοδίων και η Εγνατία Οδός δεν αποτελεί εξαίρεση. Με βάση τους όρους της σύμβασης, οι διαδοχικές αυξήσεις των διοδίων από την υπογραφή της στις 28-3-2024 μέχρι την τελική αύξηση με την επίτευξη της 4^{ης} Αποκλειστικής Προθεσμίας στις 31-12-2027, θα είναι της τάξης του 170% (σχεδόν τριπλασιασμός του κόστους). Ενδεικτικά μόνο, για να γίνει κατανοητή η τάξη μεγέθους των αυξήσεων, αναφέρουμε ότι στον Σταθμό Διοδίων Τύριας Ιωαννίνων, το κόστος διοδίων πριν την παραχώρηση ήταν 2,10€, με την υπογραφή της σύμβασης το 2024 αυξήθηκε σε 2,70€, με

την έναρξη της σύμβασης τον Ιανουάριο 2026 αυξήθηκε ήδη σε 3,35€ και τον Ιανουάριο 2028 υπολογίζεται ότι θα αυξηθεί σε 5,45€.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η εξέλιξη του κόστους διοδίων για επιβατικά οχήματα και φορτηγά ή λεωφορεία που θα διασχίσουν συνολικά την Εγνατία Οδό (657χλμ). Για παράδειγμα, επιβατικά οχήματα που έως και το 2023 πλήρωναν 19,3€ το 2028 θα πληρώνουν 52,2€, ενώ φορτηγά και λεωφορεία που έως το 2023 πλήρωναν 67,5€ από το 2028 θα πληρώνουν 183,8€!

Σημειώνεται ότι από το 2028 και μετά όλα τα διόδια θα αυξάνονται κάθε χρόνο με βάση τον Δείκτη Τιμών Καταναλωτή με τιμή βάσης τον Σεπτέμβριο του 2019. Η πρώτη τιμαριθμική αναπροσαρμογή του 2028 σε σχέση με το 2019 υπολογίζεται σε +27%.

Εξέλιξη κόστους χρήσης Εγνατίας Οδού (657χλμ) με τη Σύμβαση Παραχώρησης

	2023	2024*	2025	2026 **	2027***	2028+
Χρέωση διοδίων ανά χλμ €/χλμ	0,03	0,04	0,04	0,05	0,05	(0,063+0,017) 0,08
Συνολικά διόδια 657χλμ Επιβατικών €	19,30€	24,45€	24,45€	30,45€	32,20€	52,20€
Συνολικά διόδια 657χλμ Φορτηγών - Λεωφορείων €	67,50€	86,70€	86,70€	107,55€	113,65€	183,80€
* Υπογραφή σύμβασης παραχώρησης, αύξηση χρέωσης ανά χλμ 0,03€→00,4€ (+33%)						
** Έναρξη Σύμβασης, αύξηση χρέωσης ανά χλμ →0,05€ (+67%)						
*** Έναρξη Σταθμού Διοδίων Πλατάνου Ημαθίας						
+ 4 ^η προθεσμία Σύμβασης, αύξηση χρέωσης ανά χλμ →0,063€ (+111%)						
+ Τιμαριθμική αναπροσαρμογή με έτος βάσης το 2019 (συνολική αύξηση +170% περίπου)						

1.2 Νέα Διόδια Πλατάνου Ημαθίας

Με βάση τους όρους της Σύμβασης Παραχώρησης και τα ΦΕΚ χωροθέτησης διοδίων, ο παραχωρησιούχος κατασκευάζει με ταχύτατους ρυθμούς το νέο σταθμό διοδίων στον Πλάτανο Ημαθίας. Ο σταθμός θα ολοκληρωθεί πολύ σύντομα, ωστόσο η έναρξη λειτουργίας θεωρούμε ότι θα γίνει μετά τις επικείμενες βουλευτικές εκλογές για την αποφυγή του πολιτικού κόστους (πιθανόν με σχετική αποζημίωση του παραχωρησιούχου). Το κόστος διοδίων στον Σταθμό Πλατάνου για τα επιβατικά οχήματα θα είναι για προσωρινό διάστημα 1,75€ και από 1-1-2028 θα αυξηθεί στα 2,85€. Για τα φορτηγά και λεωφορεία οι τιμές του 2028 θα ανέρχονται σε 10,05€. Δεδομένου ότι σήμερα στη διαδρομή Θεσσαλονίκη – Βέροια λειτουργεί μόνο ο Σταθμός Διοδίων Μαλγάρων, υπολογίζεται ότι από το 2028 το κόστος μίας μετακίνησης μεταξύ των δύο πόλεων με επιστροφή θα αυξηθεί για τα επιβατικά από 2,3€ σε 9,4€ και για τα φορτηγά από 8,2€ σε 33,3€, δηλαδή αύξηση μεγαλύτερη του 400%.

1.3 Κατάργηση εκπρωτικών πακέτων τακτικών χρηστών και χρηστών e-pass

Η κρατική «Εγνατία Οδός ΑΕ» όσο ο δρόμος ήταν υπό δημόσια διαχείριση, παρότι οι χρεώσεις διοδίων ήταν εξαιρετικά χαμηλές εφάρμοζε παράλληλα και εκπρωτικά συνδρομητικά

προγράμματα με τα οποία υπήρχε σημαντική ελάφρυνση του κόστους διέλευσης για τους τακτικούς χρήστες του αυτοκινητόδρομου.

Με την έναρξη της σύμβασης παραχώρησης, ο παραχωρησιούχος κατήγγειλε όλα τα εκπαιδευτικά προγράμματα. Σε σχετικές διαμαρτυρίες κυρίως επαγγελματικών φορέων (πχ ΣΕΒΙΠΕΘ) ο παραχωρησιούχος απάντησε ότι «[Η παροχή εκπαιδευτικών προγραμμάτων δεν είναι εφικτή κατά την πρώτη πενταετία, περίοδο εντατικών επενδύσεων που θα ανέλθουν στα 1,8 δις ευρώ](#)».

Με άλλα λόγια, ενώ το κόστος διοδίων σχεδόν τριπλασιάζεται, ενώ τα ετήσια έσοδα του παραχωρησιούχου αναμένεται να εκτοξευθούν σχεδόν στα 300 εκ. €, ενώ ο βασικός μέτοχος του παραχωρησιούχου πανηγυρίζει για αστρονομικό περιθώριο κέρδους [EBITDA που αυξάνεται από 15% το 2025 σε 23%-24% έως το 2028 \(το 70% αυτού οφείλεται στην διαχείριση των αυτοκινητόδρομων\)](#) και η μετοχή του εκτοξεύεται στις χρηματαγορές, ταυτόχρονα ισχυρίζεται ότι δεν έχει οικονομικό περιθώριο να προσφέρει εκπαιδευτικά προγράμματα για να ελαφρύνει κάπως τους επαγγελματίες της Βόρειας Ελλάδας που πλήττονται σοβαρότατα με τον τριπλασιασμό του κόστους μετακίνησης.

1.4. Ατελείς Διελεύσεις ανέργων

Όσο η Εγνατία Οδός ήταν υπό δημόσια διαχείριση υπήρχε πρόβλεψη για δωρεάν διελεύσεις των ανέργων από τα διόδια με επίδειξη της κάρτας ανεργίας.

Με την έναρξη της σύμβασης παραχώρησης καταργήθηκαν οι δωρεάν διελεύσεις για τους ανέργους. Επισημαίνεται, μάλιστα ότι, σύμφωνα με διαθέσιμες πληροφορίες, στο αρχικό σχέδιο της σύμβασης παραχώρησης προβλεπόταν η διατήρηση της απαλλαγής για τους ανέργους, αλλά η ρύθμιση τελικώς απαλείφθηκε στο οριστικό κείμενο της σύμβασης.

1.5 Ατελείς Διελεύσεις κατοίκων παραμεθόριων περιοχών

Με βάση το νομικό πλαίσιο που ίσχυε μέχρι την έναρξη της παραχώρησης, οι μόνιμοι κάτοικοι που βρίσκονται εντός των διοικητικών ορίων συγκεκριμένων μεθοριακών Δήμων της Β. Ελλάδας (της Θράκης και της Ηπείρου) είχαν απαλλαγή από τους τοπικούς σταθμούς διοδίων. Υπολογίζεται ότι περίπου 80.000 κάτοικοι της Β. Ελλάδας είχαν απαλλαγές από τους σταθμούς διοδίων του τόπου κατοικίας τους.

Η αρχική σύμβαση παραχώρησης προέβλεπε την κατάργηση όλων των απαλλαγών των κατοίκων παραμεθόριων περιοχών.

Ωστόσο, κατά την κύρωση της σύμβασης τον Δεκέμβριο 2025, η κυβέρνηση αντιλαμβανόμενη ότι η κατάργησή απαλλαγών για 80.000 κατοίκους της Θράκης και της Ηπείρου θα είχε τεράστιο πολιτικό κόστος ενόψει επικείμενων εκλογών, πρόσθεσε όρο στην τροποποιημένη σύμβαση παραχώρησης ότι θα διατηρηθούν μεν οι ατελείς διελεύσεις των κατοίκων για άλλα 2 έτη (δηλ. έως το τέλος του 2027), **αλλά ο παραχωρησιούχος θα εισπράττει από το Δημόσιο τα έσοδα που αντιστοιχούν στις ατελείς διελεύσεις!** Η διατήρηση των ατελών διελεύσεων για διάστημα 2 ετών (και όχι π.χ. για 1 ή 3 έτη) επιλέχθηκε από την Κυβέρνηση με καθαρά ψηφοθηρικό χαρακτήρα αφού οι επόμενες βουλευτικές εκλογές θα γίνουν το αργότερο έως τον Ιούνιο 2027. Σε κάθε περίπτωση οι ατελείς διελεύσεις στην Εγνατία Οδό καταργούνται μετά τις επόμενες βουλευτικές εκλογές.

1.6 Ελεύθερες διελεύσεις στα διόδια για την αποφυγή συμφόρησης

Η Εγνατία Οδός Α.Ε. εφαρμόζε πολιτική συχνών ελεύθερων διελεύσεων από τα διόδια σε περιπτώσεις που λόγω υψηλής κυκλοφορίας δημιουργούνταν ουρές. Στόχος ήταν αφενός η μείωση της ταλαιπωρίας και των καθυστερήσεων των χρηστών και αφετέρου η μείωση της επικινδυνότητας.

Με την έναρξη της σύμβασης παραχώρησης οι ελεύθερες διελεύσεις δίνονται από τον παραχωρησιούχο φειδωλά και μόνο κατόπιν έγγραφης εντολής της Τροχαίας, ώστε να προκύπτει ότι η ελεύθερη διέλευση προκαλείται με ευθύνη του Δημοσίου και συνεπώς ο παραχωρησιούχος να αποζημιώνεται από το Δημόσιο χωρίς ουδεμία απώλεια!

1.7 Διατήρηση υψηλών διοδίων σε συνθήκες υποβαθμισμένης λειτουργίας

Συχνά τίθεται από χρήστες της οδού και κοινωνικούς φορείς η διαμαρτυρία γιατί τους ζητείται να καταβάλουν ολόκληρο το τίμημα των διοδίων τη στιγμή που η λειτουργία της οδού είναι υποβαθμισμένη (σε 1 λωρίδα) σε μεγάλα μήκη της Εγνατίας Οδού.

Η απάντηση του Υπουργείου στις διαμαρτυρίες είναι ότι δεν μπορεί να γίνει μείωση των διοδίων γιατί αυτό θα διαταράξει το χρηματοοικονομικό μοντέλο του παραχωρησιούχου το οποίο αποτελεί παράρτημα της σύμβασης παραχώρησης που κυρώθηκε με Νόμο.

Εδώ οφείλουμε καταρχήν να επαναλάβουμε, ότι θεωρούμε απαράδεκτη τόσο για τη λειτουργία της Βουλής όσο και για την απαιτούμενη διαφάνεια, την ψήφιση μίας δημόσιας σύμβασης παραχώρησης ύψους πολλών δισεκατομμυρίων Ευρώ, χωρίς να έχουν δοθεί στη δημοσιότητα τα Παραρτήματα αυτής. Μέχρι και σήμερα, ουδείς (εκτός φυσικά του παραχωρησιούχου και του Υπουργείου) έχει δει τα παραρτήματα και φυσικά το χρηματοοικονομικό μοντέλο.

Προκαλεί πάντως αλγεινή εντύπωση, ότι το Υπουργείο επικαλείται τη μη διατάραξη του χρηματοοικονομικού μοντέλου του παραχωρησιούχου όσον αφορά τα έσοδά του, όταν, το ίδιο το Υπουργείο, τροποποιεί τη σύμβαση λίγο πριν κατατεθεί προς κύρωση από τη Βουλή, παρέχοντας απλόχερα στον παραχωρησιούχο αποζημιώσεις με τις οποίες ουσιαστικά του χαρίζει έναν κύκλο δαπανηρής βαριάς συντήρησης σηράγγων και των εξοπλισμών τους, δαπάνες που θα έπρεπε να αφαιρεθούν από το χρηματοοικονομικό του μοντέλο.

Σε κάθε περίπτωση, εφόσον το Υπουργείο μπήκε στη διαδικασία της τροποποίησης της σύμβασης, θα μπορούσε να διαπραγματευτεί και τη μείωση των διοδίων για το προσωρινό διάστημα υποβαθμισμένης λειτουργίας της οδού.

1.8 Έσοδα διοδίων

Η εκρηκτική αύξηση του κόστους διοδίων θα επιφέρει τεράστια αύξηση στα έσοδα και στα κέρδη του παραχωρησιούχου. Για το έτος 2026 εκτιμούμε ότι τα έσοδά (προ ΦΠΑ) του θα είναι περίπου 170 εκ. €. Για το 2028 εκτιμούμε ότι τα ετήσια έσοδά του θα εκτοξευθούν σε άνω των 250 εκ.€.

Η εκμετάλλευση αυτοκινητοδρόμων στην Ελλάδα αποτελεί ίσως τη δραστηριότητα με την πλέον εγγυημένη κερδοφορία και όλοι οι μεγάλοι τεχνικοί όμιλοι επιδιώκουν τη συμμετοχή τους σε σχήματα των συμβάσεων παραχώρησης, ακόμα και εκ των υστέρων αγοράζοντας μερίδια υφιστάμενων παραχωρησιούχων! Σε παγκόσμιο επίπεδο βέβαια έχει αρχίσει η αντίστροφη πορεία επιστροφής των δημόσιων αυτοκινητοδρόμων από τους ιδιώτες στο δημόσιο. Στην Ελλάδα αντίθετα δεν υπάρχει πλέον κανένας αυτοκινητόδρομος υπό δημόσια διαχείριση.

Ως μέτρο σύγκρισης, αναφέρουμε ότι όσο η Εγνατία Οδός ήταν υπό δημόσια διαχείριση από την ΕΟΑΕ με χαμηλό κόστος διοδίων (3 λεπτά ανά χλμ), τα ετήσια έσοδα ήταν κατά μέγιστο 90 εκ.€. Η μελέτη των εργαζόμενων για την δημόσια διαχείριση είχε υπολογίσει ότι το απαιτούμενο κόμιστρο διοδίων (χρέωση ανά χιλιόμετρο) για να καλύπτονται οι ανάγκες συντήρησης της οδού είναι 0,0155 €/χλμ ([δείτε μελέτη σελ.57](#)). Ως μέτρο σύγκρισης, με τη σύμβαση παραχώρησης στις 31-12-2027 το κόμιστρο θα ανέλθει σε 0,08€/χλμ μετά και την τιμαριθμική αναπροσαρμογή.

Μάλιστα, από τα έσοδα διοδίων η ΕΟΑΕ κατέβαλε ετησίως ποσό της τάξης των 15 εκ. € στο ταμείο αποπληρωμής δημοσίου χρέους. Επίσης, μέχρι το 2020 το μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων διοδίων το εισέπραττε η Τράπεζα Πειραιώς έναντι δανείων (και αδικαιολόγητων τόκων) τα οποία είχε επιβάλει στην ΕΟΑΕ το πρώην ΥΠΕΧΩΔΕ, με εγγύηση τα έσοδα διοδίων του αυτοκινητόδρομου.

Εδώ να σημειώσουμε ότι υπάρχει δικαστική εκκρεμότητα , για την οποία δεν γνωρίζουμε την εξέλιξή της, μεταξύ της Εγνατίας Οδού Α.Ε. και της Πειραιώς με την δεύτερη να έχει λάβει επιπλέον 40 εκ. € από τις εισπράξεις των διοδίων για να απαλλάξει το πάγιο από τις υποχρεώσεις του.

2. Πολιτική ηγεσία του Υπουργείου και οι οριζόμενες από αυτό διοικήσεις

Η διαχείριση της Εγνατίας Οδού από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου και από τις διοικήσεις που όριζε αυτό στην «Εγνατία Οδός Α.Ε.» είχε παθογένειες, με αποκορύφωμα την περίοδο που είχε μπει σε καθεστώς παραχώρησης. Το Υπουργείο δεν χρηματοδοτούσε εργασίες συντήρησης αναφέροντας ότι αυτό αφορά τεχνικό αντικείμενο του παραχωρησιούχου ([Δήλωση Ταχιάου](#)).

Παράλληλα με ευθύνη της διοίκησης δαπανήθηκαν πολλά χρήματα για την κατασκευή, αλλά και για την λειτουργία των σταθμών διοδίων, με δυσανάλογο κόστος λειτουργίας και συντήρησης τους κάτι που αποτυπώνεται στη σύγκριση του κόστους λειτουργίας διοδίων σε σχέση με τους παραχωρημένους αυτοκινητόδρομους. Σε αυτό το κόστος εμπεριέχεται το τεράστιο κόστος προώθησης της EGNATIA PASS που παραδόθηκε άνευ αντιτίμου ες' ολοκλήρου στον παραχωρησιούχο.

Η αποκορύφωση της συντεταγμένης αποδόμησης της λειτουργίας της Εταιρείας αποτέλεσε η τοποθέτηση του Προέδρου της στην Επιτροπή της Βουλής για την κύρωση της παραχώρησης ([δείτε δηλώσεις](#) στο 7:00 του video), όπου ανέφερε ότι όλοι περίμεναν την παραχώρηση για να λύσει όλα τα προβλήματα.

Επιπροσθέτως, με τα έσοδα διοδίων που πλήρωναν οι χρήστες της οδού, τα οποία θα έπρεπε να κατευθύνονται αποκλειστικά για λειτουργία και συντήρηση την Εγνατίας Οδού, η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου και η Διοίκηση της ΕΟΑΕ, ανέθεσαν στον εργολάβο συντήρησης και λειτουργίας, συμπληρωτική σύμβαση τεράστιου κόστους για την λειτουργία της Περιφερειακής Οδού Θεσσαλονίκης, για όσο χρονικό διάστημα κατασκευάζεται το Flyover. [Και σε αυτό είχαμε πάρει αρνητική θέση ως εργαζόμενοι.](#)

Τέλος, ήρθε και η σκανδαλώδη τροπολογία στις 31/7/2026 και άδειασε τα αποθεματικά της «ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ Α.Ε» (συνολικού ύψους 240 εκ. ευρώ σε βάθος 4 ετών) για να εξυπηρετήσει την συμφωνία με τον παραχωρησιούχο, αντί για την αξιοποίηση αυτών σε δημόσια έργα υποδομών τα οποία είναι ώριμα μελετητικά, αλλά δεν έχουν εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, όπως ο άξονας Ηγουμενίτσα – Σαγιάδα, Δράμα – Καβάλα, Πτολεμαίδα-Φλώρινα και πολλά άλλα έργα που χρειάζεται η Βόρεια Ελλάδα.

3. Κυκλοφοριακές ρυθμίσεις και ασφάλεια σηράγγων

Είναι εύλογη η απορία μας αν διασφαλίζεται η «ασφάλεια» ή αν χρησιμοποιούν τις έννοιες αυτές για να διασφαλίζουν υπέρογκα κέρδη εις βάρος της πραγματικής ασφάλειας;

Όσοι κάνουν χρήση της οδού από τα τέλη του 2025 έρχονται αντιμέτωποι με τις αλληπάλληλες κυκλοφοριακές ρυθμίσεις στένωσης της οδού από δύο λωρίδες σε μία, σε όλες τις σήραγγες άνω των 500 μέτρων. Οι στενώσεις εφαρμόζονται χωρίς να εκτελούνται πουθενά εργασίες. Οι στενώσεις σε μία λωρίδα εκτός από τις τεράστιες καθυστερήσεις και την ταλαιπωρία των χρηστών προκαλούν μεγάλη υποβάθμιση της ασφάλειας της κυκλοφορίας.

Για αρκετό διάστημα μετά την έναρξη της παραχώρησης υπήρχε η απόλυτη αφωνία για το θέμα, τόσο από το Υπουργείο όσο και από τον παραχωρησιούχο. Με μεγάλη καθυστέρηση ο υφυπουργός Υποδομών δήλωσε ότι οι στενώσεις εφαρμόζονται γιατί οι 69 μονές σήραγγες (δηλαδή 34 δίδυμες +1 μονή) δεν ήταν πιστοποιημένες σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα και ότι οι ρυθμίσεις θα σταματήσουν όταν ο παραχωρησιούχος ολοκληρώσει τις πιστοποιήσεις.

Επισημαίνουμε ότι πριν την έναρξη της σύμβασης παραχώρησης οι 19 σήραγγες της Εγνατίας Οδού ήταν ήδη πιστοποιημένες και οι υπόλοιπες 16 ήταν σε διαδικασία πιστοποίησης με εργασίες που εκτελούνταν από τις δημόσιες συμβάσεις συντήρησης της Εγνατίας Οδού. Οι εργασίες ήταν ολοκληρωμένες κατά 90% λίγο πριν την έναρξη της παραχώρησης και η διαδικασία πιστοποίησης έβαινε προς ολοκλήρωση.

Ωστόσο το Υπουργείο, προφανώς κατόπιν πιέσεων του παραχωρησιούχου, αποφάσισε να ακυρώσει όλη την προγενέστερη διαδικασία πιστοποίησης και λίγο πριν την κύρωση από τη Βουλή, να τροποποιήσει τη σύμβαση παραχώρησης, αναθέτοντας στον παραχωρησιούχο την εξ αρχής πιστοποίηση όλων των σηράγγων, έναντι αδρής αποζημίωσης εκατοντάδων εκατομμυρίων Ευρώ.

Πρέπει να επισημανθούν τα εξής σημεία σε αυτή την «παράδοξη» διαδικασία:

- A. Κατά «σύμπτωση» ο εργολάβος συντήρησης της Εγνατίας Οδού που έως τις 31-12-2025 εκτελούσε με όχι ιδιαίτερη σπουδή τις εκκρεμείς εργασίες για την πιστοποίηση των σηράγγων, είναι η ίδια εταιρεία που από 1-1-2026 έγινε παραχωρησιούχος και ανέλαβε εν λευκώ την πιστοποίηση των σηράγγων έναντι αδρής αποζημίωσης, με τροποποίηση της σύμβασης κυριολεκτικά την τελευταία στιγμή.
- B. Το ΤΑΙΠΕΔ ως αναθέτουσα αρχή της σύμβασης παραχώρησης είχε αναθέσει σε γνωστό μελετητή, έναντι αμοιβής 1,65 εκ €, την εκπόνηση μελετών ασφαλείας των 16 μη πιστοποιημένων σηράγγων για να καθοριστούν τυχόν ανάγκες μέτρων και εξοπλισμών για την πιστοποίηση. Οι μελέτες ολοκληρώθηκαν και κατέληγαν στο συμπέρασμα ότι στη μεγάλη πλειοψηφία των σηράγγων δεν απαιτούνται νέοι εξοπλισμοί ή μέτρα, ενώ σε ελάχιστες περιπτώσεις ζητήθηκαν εξοπλισμοί μικρής εμβέλειας οι οποίοι είχαν εγκατασταθεί πριν την έναρξη της παραχώρησης.
- Γ. Ο ίδιος μελετητής που στις μελέτες που εκπόνησε για ΤΑΙΠΕΔ έκρινε ότι οι σήραγγες είναι ασφαλείς με τους υφιστάμενους εξοπλισμούς, λίγο πριν την έναρξη της παραχώρησης και σε διάστημα λίγων ημερών εκπόνησε νέες μελέτες για λογαριασμό του παραχωρησιούχου (άραγε δεν υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων;), στις οποίες έκρινε ατεκμηρίωτα ότι όλες ανεξαιρέτως οι σήραγγες δεν είναι ασφαλείς και απαιτείται η προσωρινή λειτουργία τους σε μία λωρίδα με παράλληλα μέτρα λειτουργίας (ρυθμίσεις κυκλοφορίας, άπειρα συνεργεία «πυρόσβεσης» κλπ). Σε επόμενο χρόνο ο ίδιος μελετητής εκπονεί νέες a la carte μελέτες για τον παραχωρησιούχο, στις οποίες έξαφνα προκύπτει ότι όλες οι σήραγγες για να πιστοποιηθούν απαιτούν εκτεταμένες ανακατασκευές, αντικατάσταση όλων των

υφιστάμενων εξοπλισμών καθώς και πληθώρα νέων εξοπλισμών και μέτρων. Φυσικά, κύριο κριτήριο για την επιλογή από τις μελέτες εκτεταμένων προσωρινών μέτρων λειτουργίας καθώς και μαξιμαλιστικών ανακατασκευών, εξοπλισμών και μέτρων αποτελεί το γεγονός ότι όλα αυτά θα τα αποζημιώσει το Δημόσιο. Το κρίσιμο στοιχείο στο επόμενο διάστημα είναι αν το Δημόσιο (δηλ. το Υπουργείο και η Αρχή Σηράγγων) θα επιτελέσει έστω και τώρα τον απαιτούμενο ελεγκτικό ρόλο για διασφάλιση του δημόσιου συμφέροντος ή θα αποδεχτεί αβασάνιστα τις απαιτήσεις του παραχωρησιούχου να ανακατασκευάσει, ανακαινίσει και εκσυγχρονίσει όλες τις σήραγγες κόστους πολλών εκατοντάδων εκατομμυρίων Ευρώ με χρήματα του Δημοσίου. Δηλαδή, **αν θα αποδεχτεί το Δημόσιο να δωρίσει στον παραχωρησιούχο έναν εξ' ολοκλήρου κύκλο βαριάς συντήρησης σηράγγων και εξοπλισμών, εργασίες που στην αρχική σύμβαση παραχώρησης ξεκάθαρα αποτελούσαν υποχρέωση του παραχωρησιούχου**

Αυτές οι ρυθμίσεις επιβλήθηκαν μετά την ψήφιση της κύρωσης της σύμβασης παραχώρησης και με εντολή που έδωσε το Υπουργείο σε συνεννόηση με τον παραχωρησιούχο προς τη Διοίκηση της ΕΟΑΕ λίγες μέρες πριν την έναρξη της παραχώρησης. Με την έναρξη της σύμβασης παραχώρησης ο παραχωρησιούχος επέκτεινε επ' αόριστον τις κυκλοφοριακές ρυθμίσεις.

Εδώ προκύπτουν τρία βασικά ζητήματα:

- 1) Ποιος αποφάσισε και γιατί να αναθέσει στον παραχωρησιούχο την εξαρχής επαναδειοδότηση των σηράγγων που έχουν άδεια κατά «Ε»; Γιατί το υπουργείο δεν έλαβε υπόψη του ότι είχαν ολοκληρωθεί οι εργασίες που είχε υποδείξει ο μελετητής του ΤΑΙΠΕΔ;
- 2) Ποιος έχει την ευθύνη για τα μέτρα αυτά μέχρι την αδειοδότηση των σηράγγων;
- 3) Ποιο είναι το κόστος και ποιος το επωμίζεται;

Για το πρώτο ζήτημα μας λύθηκε η απορία με την υπογραφή της τροπολογίας της σύμβασης που αναδεικνύει την συμφωνία μεταξύ παραχωρησιούχου και Υπουργείου και ανατρέπει ουσιαστικά την ήδη δυσμενή σύμβαση παραχώρησης χωρίς καμία τεκμηρίωση.

Αυτό ήρθαν να επιβεβαιώσουν οι δηλώσεις στελέχους του Παραχωρησιούχου σε πάνελ εκδήλωσης μαζί με την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου ([δήλωση](#)). Η βαριά συντήρηση από υποχρέωση του αναδόχου και επενδύσεις 1,8 δις € στην αρχική σύμβαση, κατέληξε επίσημα στα 500 εκ. € και τα υπόλοιπα τα χρεώνεται το δημόσιο ως νέα υποχρέωση του με βάση την τροποποίηση της σύμβασης.

Το δεύτερο ζήτημα έχει μεγάλη σημασία γιατί τα μέτρα που λαμβάνονται όχι μόνο είναι υψηλού κόστους, , **αλλά μερικά είναι και καταφανώς επικίνδυνα** για την χρήση της οδού. Είναι προφανές από τεχνικής άποψης, ότι η μείωση της χωρητικότητας της οδού μέσα στις σήραγγες και ειδικά η διαχείριση συμβάντων (π.χ. αλλαγή λωρίδας εντός αυτής με αυτή την σήμανση) αυξάνουν την επικινδυνότητα και το πλήθος των συμβάντων της οδού.

Επίσης, η χρήση ομάδων πυρασφάλειας εν είδει «ιδιωτικής πυροσβεστικής» για διαχείριση συμβάντων φωτιάς σε οδική σήραγγα, αναδεικνύει ότι τα κίνητρα είναι αποκλειστικά οικονομικού οφέλους για τον ιδιώτη και όχι ουσιαστικά. Τονίζουμε ότι ευχή όλων είναι να μη χρειαστεί οι εργαζόμενοι αυτοί να επέμβουν σε πραγματικό περιστατικό, διότι γνωρίζουμε πολύ καλά ότι ένα συμβάν με φωτιά στην σήραγγα, προκειμένου να αντιμετωπιστεί με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα, χρειάζεται προσωπικό με κατάλληλο εξοπλισμό και μεγάλη εμπειρία στη διαχείριση τέτοιων συμβάντων. Είναι αδιανόητες οι προδιαγραφές του γνωστού μελετητή που αναφέρει έναν εξοπλισμό που αντιστοιχεί σε ομάδες δασοπυρόσβεσης ως κατάλληλο για ένα συμβάν σε σήραγγες.

Να σημειώσουμε επίσης ότι ο παραχωρησιούχος έχει εξασφαλίσει την ασυλία του. Όποιο συμβάν και αν προκύψει, πόσο δε μάλλον τώρα που εφαρμόζει αυτά τα επικίνδυνα μέτρα που

επιβάλλει με τον τρόπο του στο Υπουργείο, δεν θα φέρει καμία ευθύνη για τυχόν δυσμενή ατυχήματα στην οδό, από τη στιγμή που οι νομικοί του σύμβουλοι έβαλαν στην τροποποίηση της σύμβασης στο Άρθρο 7^ο Παρ.3. το κάτωθι:

3. Από την Ημερομηνία Έναρξης Παραχώρησης έως την αδειοδότηση κάθε σήραγγας του Παραρτήματος 3 του Προσαρτήματος 3 της Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών και την πιστοποίηση αυτής σε Κατηγορία Ε και υπό τις προϋποθέσεις: (1) τήρησης από τον Παραχωρησιούχο των Προσωρινών Μέτρων Ασφαλείας Σηράγγων και (2) ολοκλήρωσης των εργασιών της περ. (iv) του άρθρου 4.3.2.Α της Σύμβασης Παραχώρησης Υπηρεσιών για κάθε σήραγγα εντός της αντίστοιχης προθεσμίας που ορίζεται στο Χρονοδιάγραμμα Εφαρμογής Εργασιών Σηράγγων κατά Κατηγορία Ε', εκτός αν οι ανωτέρω προϋποθέσεις υπό (1) και (2) δεν πληρούνται χωρίς υπαιτιότητα του Παραχωρησιούχου:

(α) ο Παραχωρησιούχος, οι Βασικοί Υπεργολάβοι και οι Υπεργολάβοι αυτών, τα στελέχη και οι εργαζόμενοι αυτών, καθώς και ο Αρμόδιος Ασφαλείας δεν βαρύνονται με οιαδήποτε ευθύνη, συμβατική, αστική, διοικητική, ποινική ή άλλη, που σχετίζεται αιτιωδώς με τη μη αδειοδότηση/πιστοποίηση των σηράγγων κατά Κατηγορία Ε ή/και τη μη συμμόρφωση των σηράγγων με τις απαιτήσεις αδειοδότησης κατά Κατηγορία Ε, την οποία εξακολουθεί να φέρουν το Δημόσιο ή/και η Εγνατία Οδός Α.Ε.,

Ως εργαζόμενοι στην «Εγνατία Οδό Α.Ε.» καταγγείλαμε από την πρώτη στιγμή την ανωτέρω μεθόδευση του παραχωρησιούχου και προβήκαμε [σε εξώδικο προς το Υπουργείο](#) όταν αυτό αποφάσισε να μας αποσυνδέσει από το πάγιο της Εγνατίας Οδού, αλλά να αφήσει και μερίδιο ευθύνης σε εμάς με την τελευταία αναφορά στον όρο της κύρωσης στην Βουλή.

Φυσικά, όλα τα παραπάνω με το αζημίωτο για τον παραχωρησιούχο, καθώς το κόστος των προαναφερόμενων μέτρων, που εκτιμήθηκε σε 1^η φάση 180 εκ. € αφαιρέθηκε από το τίμημα, ενώ οι πληροφορίες μας λένε ότι θα ξεπεράσει τα 340 εκ. €, μόνο για τα προσωρινά μέτρα και την αδειοδότηση.

Το πρόβλημα εδώ δεν είναι οι διεκδικήσεις του εργολάβου που ως ιδιώτης αποζητά το κέρδος, αλλά η **στάση** της ηγεσίας του Υπουργείου που όχι μόνο δεν περιορίζει τον αδηφάγο εργολάβο, αλλά αντίθετα όπου σταθεί και όπου βρεθεί στηρίζει τις διεκδικήσεις του λέγοντας τις εξής ανακρίβειες:

- 1) Ότι όλες οι σήραγγες της Εγνατία Οδού είναι μη αδειοδοτημένες κατά Ε, που όπως προαναφέραμε δεν ισχύει. Από τις 35 σήραγγες άνω των 500 μ οι 17 σήραγγες είναι αδειοδοτημένες κατά «Ε» και 2 είναι κατά «Α» (διέλευση επικινδύνων φορτίων). Για τις υπόλοιπες σήραγγες **οι απαιτούμενες εργασίες για την πιστοποίηση ήταν ολοκληρωμένες κατά 90%** πριν το Υπουργείο αποφασίσει την τροποποίηση της σύμβασης αναθέτοντας εν λευκώ την πιστοποίηση στον παραχωρησιούχο έναντι αδράς αποζημίωσης.
- 2) Ότι έχει λήξει η αδειοδότηση αυτών γιατί έχουν παρέλθει 6 χρόνια χωρίς επιθεωρήσεις από την ΔΑΣ (Διοικητική Αρχή Σηράγγων), ενώ πουθενά στην νομοθεσία δεν αναφέρεται ότι αίρεται η άδεια λειτουργίας αν δεν κάνει επιθεώρηση η ΔΑΣ. Να επισημανθεί, ότι το οξύμωρο της «ζέσης» για ασφάλεια στην υποτιθέμενη «άρση» της αδειοδότησης έχει επιβληθεί μόνο για την Εγνατία Οδό και όχι για όλες τις υπόλοιπες παλιές σήραγγες της Ελλάδας που ανήκουν στους υπόλοιπους ιδιωτικούς/παραχωρημένους δρόμους.
- 3) Για την επιτελεσματικότητα (δηλ. την ορθή λειτουργία) του εξοπλισμού των σηράγγων, το υπουργείο ανέθεσε την εκπόνηση έκθεσης στην εταιρεία - σύμβουλο που ανέλαβε για λογαριασμό του τη σύνταξη του πρωτοκόλλου της παραχώρησης με συνολική αμοιβή 3,8εκ

€. Εντελώς τυχαία διαπιστώθηκε ότι η εταιρεία - σύμβουλος του Υπουργείου έχει συστήσει θυγατρική εταιρεία η οποία υποστηρίζει απευθείας τον παραχωρησιούχο στην λειτουργία των συστημάτων των διοδίων του. Σε συσκέψεις πριν την έναρξη της παραχώρησης παραβρίσκονταν στελέχη της μητρικής εταιρείας που λειτουργούσαν για λογαριασμό του Υπουργείου και στελέχη της θυγατρικής εταιρείας που λειτουργούσαν για λογαριασμό του παραχωρησιούχου! Για το γεγονός προβήκαμε σε καταγγελία και τελικά η επίμαχη αξιολόγηση για την επιτελεσματικότητα των σηράγγων της εταιρείας – συμβούλου του Υπουργείου δεν εμφανίστηκε πουθενά (καταφανής σύγκρουση συμφερόντων για την οποία θεωρούμε ότι έπρεπε να παρέμβει η επιτροπή ανταγωνισμού στην οποία απευθύνθηκαν μέλη μας).

4. Διελεύσεις οχημάτων επικίνδυνων φορτίων

Σε διάφορες δηλώσεις εκ μέρους του Υπουργείου, επιδιώκεται η δημιουργία εντύπωσης ότι οι ρυθμίσεις κυκλοφορίας οφείλονται στο γεγονός ότι, οι σήραγγες δεν ήταν πιστοποιημένες για τη διέλευση Επικίνδυνων Φορτίων (βυτιοφόρα κλπ). Η πραγματικότητα είναι, ότι πλην κάποιων εξαιρέσεων τα επικίνδυνα φορτία ουδέποτε επιτρέπονταν στις μεγάλες σήραγγες της Εγνατίας Οδού, ενώ ήταν γνωστό εδώ και πολλά έτη ότι με επιλογή του ΤΑΙΠΕΔ στο πλαίσιο της σύμβασης παραχώρησης, εντάχθηκε η υποχρέωση του παραχωρησιούχου να εκτελέσει με δικές του δαπάνες τις απαιτούμενες εργασίες (φλογοπαγίδες) για να μπορούν να διέρχονται τα επικίνδυνα φορτία.

Το πρόβλημα με την τροφοδοσία καυσίμων από Θεσσαλονίκη προς Δυτική Μακεδονία και Ήπειρο, δημιουργείται από το γεγονός ότι κάποιες ορεινές εναλλακτικές διαδρομές (εθνικές και επαρχιακές οδοί) των σηράγγων της Εγνατίας Οδού έχουν εγκαταλειφθεί ή υποβαθμιστεί από τις Περιφέρειες, με αποτέλεσμα πρακτικά να μην υπάρχει άλλη διαθέσιμη διαδρομή πλην της Εγνατίας Οδού.

Σε κάθε περίπτωση, βάσει των όρων της σύμβασης παραχώρησης, **το ζήτημα των επικίνδυνων φορτίων πρέπει να αντιμετωπιστεί με δαπάνες και έργα του παραχωρησιούχου**, που πρέπει να ολοκληρωθούν έως το τέλος του 2028. Αμφιβάλουμε βέβαια αν τελικά οι δαπάνες θα είναι του παραχωρησιούχου ή θα εισπράξει και αυτά τα ποσά μέσω των αποζημιώσεων της τροποποιημένης σύμβασης.

Οι τρέχουσες ρυθμίσεις κυκλοφορίας και οι στενώσεις δεν έχουν ουδεμία σχέση με το συγκεκριμένο θέμα, αν και, τεχνηέντως, προσπαθούν να μας πείσουν για το αντίθετο.

5. Η Εγνατία Οδός σε άθλια κατάσταση;

Σε πρόσφατες δηλώσεις εκ μέρους στελεχών του Παραχωρησιούχου επιδιώκεται η δημιουργία κλίματος ότι παρέλαβαν την Εγνατία Οδό σε «άθλια κατάσταση».

Εδώ πρέπει να σημειώσουμε τα εξής:

- Μέχρι λίγο πριν την έναρξη της σύμβασης παραχώρησης, στελέχη του παραχωρησιούχου δήλωναν ότι όταν ξεκινήσει η σύμβαση θα προβούν στην απαιτούμενη ανάταξη, αναβάθμιση και εκσυγχρονισμό του οδικού άξονα.
- Η τεχνική εταιρεία που από 1-1-2026 είναι βασικός μέτοχος του παραχωρησιούχου, ήταν από το 2023 έως 31-12-2025 εργολάβος συντήρησης της Εγνατίας Οδού.

Με βάση τα παραπάνω, είναι τουλάχιστον οξύμωρο να εκφράζεται τώρα και μάλιστα μετά επιτάσεως ότι ο παραχωρησιούχος παρέλαβε την Εγνατία Οδό σε άθλια κατάσταση.

Βεβαίως, ο πραγματικός λόγος των δηλώσεων δεν είναι άλλος από τη δημιουργία κλίματος που να αιτιολογεί τα αιτήματα αποζημιώσεων εκατοντάδων εκατομμυρίων που έχει ήδη υποβάλει ή θα υποβάλει ο παραχωρησιούχος προς το Υπουργείο. Αναμένουμε με εξαιρετικό ενδιαφέρον την αντιμετώπιση από το Υπουργείο των αιτημάτων αποζημίωσης του παραχωρησιούχου, με βάση και τις προβλέψεις του άρθρου 6.1.3 της σύμβασης.

6. Τίμημα παραχώρησης

- a. Αρχικά, στις 26/8/2021 με τυμπανοκρουσίες είχε ανακοινώσει το ΤΑΙΠΕΔ ότι ο πλειοδότης θα καταβάλει τίμημα €1,496 δις, με σύνολο ετήσιων εσόδων πάνω από €850 εκ.
- b. Υπέγραψαν 29/3/2024 την σύμβαση με τον παραχωρησιούχο, όπου, αφενός αναφέρει ότι το τίμημα θα τροποποιηθεί με βάση τα επιτόκια (δεν αναφέρει ότι μεταβάλλεται πλέον και το 7.5% το ετήσιου εσόδου από τον τζίρο) και αφετέρου, ότι κατά τη διάρκεια της σύμβασης προβλέπεται να εκτελεστούν εργασίες βαριάς συντήρησης συνολικού κόστους € 1,8 δις. Οι εργασίες αυτές αφορούν κυρίως αντικαταστάσεις ασφαλικών και οδοστρωμάτων, βαριά συντήρηση τεχνικών έργων (γέφυρες, σήραγγες), αντικαταστάσεις οριζόντιας και κάθετης σήμανσης (πινακίδες, διαγράμμιση) και αντικατάσταση μεταλλικών στηθαίων ασφαλείας. ([Link 2](#))
- c. Τελικά, με την κύρωση 10/12/2025 για την ίδια σύμβαση προκύπτει τίμημα € 1,275 δις, εκ των οποίων αφαιρούνται:
 - i. τα €180 εκ. που **επιστρέφουν στον παραχωρησιούχο** για προσωρινά μέτρα και αδειοδοτήσεις των σηράγγων κατά Ε. Επιπροσθέτως, με την σκανδαλώδη τροπολογία στις 31/7/2026, εξασφάλισε από τα αποθεματικά της Εγνατίας Οδού Α.Ε. επιπλέον 240 εκ€ (τα υπόλοιπα που θα λάβει θα είναι εις βάρος του κρατικού προϋπολογισμού),
 - ii. τα €306 εκ. του ΦΠΑ που **επιστρέφει στον παραχωρησιούχο**,
 - iii. τα €30 εκ. αμοιβή του Ε.Ε.Σ.Υ.Π
 - iv. τα €60 εκ. που προβλέπει η σύμβαση να δοθούν στον παραχωρησιούχο για επισκευές γεφυρών από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Ουσιαστικά, **παραχωρήθηκε για 35 χρόνια ένα δημόσιο πάγιο αξίας πάνω από €7 δις για τίμημα κάτω από € 460 εκ.**, ενώ δεν έχει καθοριστεί ακόμη επίσημα το συνολικό κόστος, επιπλέον των €420 εκ για τα μέτρα και την αδειοδότηση των σηράγγων, **ούτε τα claims που έχει υποβάλει ή θα υποβάλει ο ανάδοχος** με τις Γνωστοποιήσεις Αθέτησης Δημοσίου (άρθρο 27, αρχικής σύμβασης) και με τις Γνωστοποιήσεις Απαιτήσεων (άρθρο 23.8).

Η τροπολογία της αρχικής σύμβασης παραχώρησης είχε και άλλα δώρα για τον παραχωρησιούχο, που προφανώς ανατρέπουν τα δεδομένα της προσφοράς του εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος. Η «Εγνατία Οδός Α.Ε.» είχε ξοδέψει πακτωλό χρημάτων για την προώθηση του e-pass της και έφτασε μέσα σε μία 5ετία να έχει πάνω από 350.000 συνδρομητές, οι οποίοι της επέφεραν και έσοδα μέσα από την παρακράτηση του συστήματος της διαλειτουργικότητας. Όλα αυτά με ένα άρθρο χαρίστηκαν στον ιδιώτη:

- παρόλο που θα μπορούσε να τις κρατήσει το δημόσιο και να έχει έσοδα
- ο οποίος κληρονομεί ένα τεράστιο πελατολόγιο
- ο οποίος γλυτώνει να πληρώσει το σύστημα, τις κάρτες και το κόστος προώθησής τους.

Εμείς, οι εργαζόμενοι στην «Εγνατία Οδός Α.Ε.», καταγγέλλουμε την ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών για :

- την ανύπαρκτη ανάγκη λήψης πολυδάπανων προσωρινών επικίνδυνων μέτρων που όχι μόνο δεν αυξάνουν την ασφάλεια της οδού, αλλά επιπρόσθετα την μειώνουν δραματικά.
- την επιβολή των έωλων μελετών του γνωστού μελετητή «a la carte» (που έχει πλέον και σύγκρουση συμφερόντων λόγω της εμπλοκής του με τις ίδιες μελέτες για το ΤΑΙΠΕΔ με 1.65 εκ. € αμοιβή) από τα θεσμικά όργανα του Υπουργείου.
- την υιοθέτηση από το υπουργείο ότι οι 19 αδειοδοτημένες σήραγγες χρήζουν εξ αρχής αδειοδότησης , χωρίς καμία θεσμική ή τεχνική τεκμηρίωση.
- την αποσιώπηση από το υπουργείο ότι οι εργασίες για αδειοδότηση των υπολοίπων 16 σηράγγων είχαν ολοκληρωθεί κατά 90% με δημόσιο χρήμα και εκτέλεση εργασιών από τον βασικό μέτοχο του παραχωρησιούχου.
- την μετακύλιση των υποχρεώσεων του παραχωρησιούχου για βαριά συντήρηση της οδού με πρόσχημα είτε την αδειοδότηση των σηράγγων είτε την καθυστέρηση της βαριάς συντήρησης στο δημόσιο.

Αυτή είναι η εικόνα της Εγνατίας Οδού μετά από επτά μήνες λειτουργίας στην μέγγενη της Ιδιωτικής Διαχείρισης και του κέρδους των λίγων.

Όσο η κερδοφορία των ιδιωτών γίνεται εις βάρος του δημοσίου συμφέροντος, το ερώτημα παραμένει αμείλικτο ...

Κέρδη μόνο για τους λίγους ή για όλους;