



ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

Αθήνα, 22 Αυγούστου 2025

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ :

τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

την Υπουργό Τουρισμού, κα Όλγα Κεφαλογιάννη

ΘΕΜΑ: « Τριετής εποπτεία της Κομισιόν για την ασφάλεια πτήσεων – Η Κυβέρνηση εκθέτει τη χώρα και τον τουρισμό σε κινδύνους »

Κυρία Υπουργέ,

Κύριε Υπουργέ,

Τα πρόσφατα περιστατικά που σημειώθηκαν στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» ανέδειξαν με τον πιο εμφατικό τρόπο τις διαχρονικές αδυναμίες των υπηρεσιών Αεροναυτιλίας της χώρας μας.

Συγκεκριμένα, την Τρίτη 19 Αυγούστου 2025 και ώρα 23:00 παρουσιάστηκε σοβαρή βλάβη στις εγκαταστάσεις της ΥΠΑ στον λόφο Μερέντα στο Μαρκόπουλο Αττικής, με αποτέλεσμα να τεθεί εκτός λειτουργίας το Τερματικό Radar Μερέντας και οι εφεδρικές συχνότητες της Προσέγγισης Αθηνών. Την επόμενη ημέρα, 20 Αυγούστου, στο απόγειο της τουριστικής περιόδου, προκλήθηκαν σοβαρές καθυστερήσεις σε τουλάχιστον 12 πτήσεις, επηρεάζοντας πάνω από 2.000 επιβάτες. Μεταξύ

των εταιρειών που διαμαρτυρήθηκαν ήταν η Ryanair, η οποία ζήτησε επείγουσα μεταρρύθμιση του Συστήματος Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας.

Σύμφωνα με τις καταγγελίες της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΝΗΜΑΕΚ), το πρόβλημα δεν περιορίστηκε στο ραντάρ, αλλά αφορούσε και τις επικοινωνίες, καθώς «χάθηκε το σύστημα που μεταφέρει τις πληροφορίες – φωνή και δεδομένα ραντάρ – από το Λόφο Μερέντα στα Σπάτα». Ενδεικτικό της απαρχαιωμένης κατάστασης είναι ότι το ραντάρ του Ελληνικού έχει χαλάσει εδώ και 2,5 χρόνια χωρίς να έχει επισκευαστεί ή αντικατασταθεί, με αποτέλεσμα η κάλυψη να γίνεται μόνο από Μερέντα και Καμάρα.

Επιπλέον, αποκαλύφθηκε ότι το σύστημα μεταφοράς πληροφοριών είναι παλαιό και ευάλωτο σε διακοπές ρεύματος και οπτικών ινών, όπως φάνηκε και στο πρόσφατο blackout. Παρά το γεγονός ότι είχε γίνει πρόταση να αγοραστούν ενδιάμεσα συστήματα μέσω του «Ελευθέριος Βενιζέλος» ώστε να καλυφθεί το κενό μέχρι την εγκατάσταση νέων, αυτή δεν προχώρησε.

Η Ελλάδα, ήδη από το 2011, όφειλε βάσει ευρωπαϊκών κανονισμών να έχει θέσει σε λειτουργία συστήματα που εγγυώνται την ασφάλεια της αεροναυτιλίας. Ωστόσο, η αδράνεια της Πολιτείας οδήγησε σε παραπομπή στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια και σε πρόστιμο, ενώ σήμερα η χώρα τελεί υπό τριετή εποπτεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με Σχέδιο Δράσης 346 σημείων, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις της ΕΕ. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μέσω του μηχανισμού αξιολόγησης και ελέγχου, έκρινε αναγκαίο να θέσει τη χώρα μας υπό ενισχυμένη παρακολούθηση, κάτι που αποτελεί ξεκάθαρη ένδειξη ότι διαπιστώνονται διαχρονικές και συστημικές αδυναμίες στη διαχείριση του εναέριου χώρου, στην επάρκεια των υποδομών και στη στελέχωση των υπηρεσιών. Η επιβολή εποπτείας, που πρακτικά σημαίνει αυξημένο έλεγχο και υποχρέωση συνεχούς συμμόρφωσης προς τις ευρωπαϊκές οδηγίες και τα πρότυπα ασφαλείας, πλήττει την αξιοπιστία της χώρας διεθνώς και ενέχει τον κίνδυνο κυρώσεων ή περιορισμών αν δεν υπάρξει άμεση πρόοδος. Την ίδια στιγμή, η τριετής εποπτεία μεταφράζεται σε μειωμένη εμπιστοσύνη των εταίρων και των επενδυτών, ενώ έχει και άμεσο αντίκτυπο στον τουρισμό, αφού οι αεροπορικές καθυστερήσεις και η εικόνα ελλιπούς ασφάλειας πλήττουν την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Πρόκειται, επομένως, για ένα καμπανάκι που καταδεικνύει όχι μόνο τη σοβαρότητα της κατάστασης αλλά και την ανάγκη άμεσης ανάληψης ευθυνών και αποτελεσματικών παρεμβάσεων από την Πολιτεία.

Ταυτόχρονα, σοβαρό ζήτημα υπάρχει και με την εκπαίδευση των Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας στα νέα συστήματα που θα εγκατασταθούν σε 19 περιφερειακά αεροδρόμια. Όπως καταγγέλλει η ΕΝΗΜΑΕΚ, οι μηχανικοί καλούνται να προκαταβάλουν οι ίδιοι τα

έξοδα μετακίνησης, διαμονής και διατροφής (περίπου 7.500 ευρώ ανά άτομο) με αβέβαιο χρόνο επιστροφής των δαπανών, γεγονός που δημιουργεί συνθήκες διακριτικής μεταχείρισης και εμποδίζει την ισότιμη συμμετοχή στην αναγκαία εκπαίδευση.

Παρά το γεγονός ότι με την Ερώτηση με αρ. πρωτ. 5857/3-6-2025 καταθέσαμε συγκεκριμένα και τεκμηριωμένα στοιχεία για τα διαχρονικά ζητήματα ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας, μέχρι σήμερα το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών δεν έχει δώσει καμία απολύτως απάντηση. Η σιωπή αυτή είναι αδικαιολόγητη, τη στιγμή που οι καταγγελίες της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας αναδεικνύουν σοβαρούς κινδύνους για την ασφάλεια των πτήσεων, με ένα σύστημα που χαρακτηρίζεται από απαρχαιωμένο εξοπλισμό.

Η επιλογή του Υπουργείου να μην απαντήσει σε ερωτήματα που αφορούν άμεσα την ασφάλεια πτήσεων δεν μπορεί παρά να ερμηνευθεί ως έλλειψη διαφάνειας και πολιτικής βούλησης να αντιμετωπιστούν οι χρόνιες παθολογίες. Αντί να παρασχεθεί ένα σαφές σχέδιο δράσης για την ενίσχυση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, την επιτάχυνση των έργων εκσυγχρονισμού και την άμεση ενίσχυση του προσωπικού, το Υπουργείο αφήνει αναπάντητα κρίσιμα ερωτήματα, δημιουργώντας εύλογες ανησυχίες στην κοινή γνώμη.

Παράλληλα, στις 3 Ιουνίου 2025 καταθέσαμε την Ερώτηση με αρ. πρωτ. 5856/3-6-2025 προς τα Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών, και Τουρισμού, με αντικείμενο τις σοβαρές καθυστερήσεις πτήσεων στο αεροδρόμιο της Αθήνας και τις επιπτώσεις τους στην τουριστική εικόνα και στην οικονομία. Στις 12 Αυγούστου 2025 λάβαμε την επίσημη απάντηση του Υπουργείου Τουρισμού (Α.Π. 1649) στην οποία αναφέρεται πως ο κεντρικός άξονας της στρατηγικής του Υπουργείου είναι η ανάδειξη της Ελλάδας σε κορυφαίο και ασφαλή τουριστικό προορισμό όλο τον χρόνο, μέσα από πρακτικές βιώσιμης ανάπτυξης και γεωγραφικής-χρονικής διάχυσης των επισκεπτών. Ειδικά για τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, το Υπουργείο παραθέτει στοιχεία του 2024: αύξηση επιβατικής κίνησης κατά 13% σε σχέση με το 2023, δηλαδή +3,7 εκατομμύρια επιβάτες, αύξηση συνολικού αριθμού πτήσεων κατά 11%, διεθνούς κίνησης κατά 16% και εσωτερικής κατά 7%. Σύμφωνα με το ACI Europe, το “Ελ. Βενιζέλος” κατέγραψε τη μεγαλύτερη ανάπτυξη επιβατικής κίνησης μεταξύ των μεγάλων μητροπολιτικών αεροδρομίων της Ευρώπης, ενώ το 2025 βραβεύτηκε στην κατηγορία των 25-40 εκατ. επιβατών και έλαβε επαίνους για ψηφιακό μετασχηματισμό. Τέλος, επισημαίνεται ότι το Υπουργείο βρίσκεται σε συνεργασία με συναρμόδια Υπουργεία και φορείς για τον συντονισμό πολιτικών που επηρεάζουν τον τουρισμό, με στόχο τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και την προσέλκυση επενδύσεων.

Ωστόσο, η απάντηση του Υπουργείου αποφεύγει να απαντήσει στην ουσία της Ερώτησης. Δεν γίνεται καμία αναφορά στις καθυστερήσεις πτήσεων, στα αίτια που τις προκαλούν, όπως η υποστελέχωση των ελεγκτών και η συμφόρηση του εναέριου χώρου, ούτε σε συγκεκριμένα μέτρα για την αντιμετώπισή τους. Το Υπουργείο προβάλλει στοιχεία επιβατικής ανάπτυξης και διεθνείς βραβεύσεις, επιχειρώντας να δώσει μια επικοινωνιακή εικόνα επιτυχίας, η οποία όμως δεν αναιρεί την πραγματικότητα των συστηματικών καθυστερήσεων. Δεν παρατίθεται κανένα χρονοδιάγραμμα πρόσληψης και επιχειρησιακής ένταξης νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, ούτε αναφορά σε δράσεις που θα βελτιώσουν την αξιοπιστία του ΔΑΑ. Δεν δίνονται απαντήσεις για τα μέτρα προστασίας της τουριστικής εικόνας απέναντι στα φαινόμενα αεροπορικής αναξιοπιστίας, ενώ το Υπουργείο ουσιαστικά «πετάει το μπαλάκι» στο Υπουργείο Μεταφορών για το επιχειρησιακό σκέλος, περιοριζόμενο σε γενικόλογες δηλώσεις συνεργασίας.

Η απάντηση υποτιμά μάλιστα μια καθοριστική αντίφαση: ενώ η Αθήνα πράγματι εμφανίζει αύξηση επιβατικής κίνησης, παραμένει το αεροδρόμιο με τις χειρότερες επιδόσεις σε καθυστερήσεις ανάμεσα σε μεγάλα ευρωπαϊκά hubs, όπως καταγράφεται από Eurocontrol και διεθνείς δείκτες. Έτσι, παραμένουν αναπάντητα κρίσιμα ερωτήματα: πώς θα αντιμετωπιστούν άμεσα οι καθυστερήσεις στο “Ελ. Βενιζέλος” ενόψει της κορύφωσης της τουριστικής περιόδου· ποιο είναι το σαφές χρονοδιάγραμμα για τον εναρμονισμό των υπηρεσιών αεροναυτιλίας με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα (Προσωπικό - Υποδομές - Διαδικασίες). Υπάρχει ολοκληρωμένος στρατηγικός σχεδιασμός Υποδομών για τον περιορισμό των αλυσιδωτών επιπτώσεων στον τουρισμό; Πώς θα διασφαλιστεί ότι η τουριστική εικόνα της χώρας δεν θα πληγεί από φαινόμενα επαναλαμβανόμενων καθυστερήσεων· και τέλος, ποια συγκριτικά στοιχεία υπάρχουν για το 2025 και ποιες συγκεκριμένες βελτιώσεις έχουν καταγραφεί μέχρι σήμερα;

Όλα τα παραπάνω έχουν άμεσες συνέπειες όχι μόνο για την ασφάλεια πτήσεων και την αξιοπιστία της χώρας στο πεδίο της αεροναυτιλίας, αλλά και για την εικόνα της Ελλάδας ως κορυφαίου τουριστικού προορισμού. Η Κυβέρνηση, παρά τις αλλεπάλληλες συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και την τριετή εποπτεία στην οποία έχει τεθεί η χώρα, εξακολουθεί να αντιμετωπίζει την ασφάλεια πτήσεων με προχειρότητα και καθυστερήσεις. Το πρόσφατο περιστατικό στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» δεν αποτελεί μεμονωμένο γεγονός, αλλά αποκαλύπτει την αδυναμία των υπηρεσιών αεροναυτιλίας μας να ανταποκριθούν στις προκλήσεις του σήμερα. Σε μια χώρα που στηρίζει σε τόσο μεγάλο βαθμό την οικονομία της στον τουρισμό, οι εικόνες με καθυστερήσεις, ακυρώσεις και τεχνικά προβλήματα στο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της επικράτειας, πλήττουν καίρια τη διεθνή φήμη της Ελλάδας,

αποδυναμώνουν την εμπιστοσύνη των αεροπορικών εταιρειών και δημιουργούν κινδύνους για την ίδια την ασφάλεια επιβατών και πληρωμάτων.

Δεδομένων όλων των παραπάνω,

Ερωτάσθε κκ. Υπουργοί,

- 1. Πώς σκοπεύει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να αντιμετωπίσει τις σοβαρές ελλείψεις σε εξοπλισμό (ραντάρ, συστήματα επικοινωνίας), διαδικασίες και προσωπικό που έχουν αναδειχθεί, ώστε να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία και η ασφάλεια πτήσεων;*
- 2. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται το Σχέδιο Δράσης των 346 σημείων που εκπόνησε η Κομισιόν για τη χώρα μας και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα συμμόρφωσης;*
- 3. Για ποιο λόγο δεν έχει επισκευαστεί ή αντικατασταθεί το ραντάρ του Ελληνικού εδώ και 2,5 χρόνια;*
- 4. Γιατί δεν προχώρησε η προτεινόμενη λύση για την ενδιάμεση προμήθεια νέων συστημάτων μέσω του ΔΑΑ «Ελευθέριος Βενιζέλος»;*
- 5. Τι μέτρα θα λάβει η κυβέρνηση για να διασφαλίσει ότι οι μηχανικοί της ΥΠΑ δεν θα υποχρεώνονται να καλύπτουν από την τσέπη τους τα έξοδα εκπαίδευσης σε συστήματα που είναι απολύτως κρίσιμα για την ασφάλεια πτήσεων;*
- 6. Ποιες πρωτοβουλίες αναλαμβάνει το Υπουργείο Τουρισμού σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ώστε να περιοριστούν οι αρνητικές συνέπειες στον τουριστικό τομέα από τις καθυστερήσεις και τα τεχνικά προβλήματα στους διεθνείς Αερολιμένες της χώρας;*
- 7. Υπάρχει σχεδιασμός για την ουσιαστική αναβάθμιση των συστημάτων αεροναυτιλίας στα ελληνικά αεροδρόμια, με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και εγγυημένη χρηματοδότηση;*
- 8. Ποιες κυρώσεις ή συστάσεις έχει απευθύνει μέχρι σήμερα η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προς την Ελλάδα για τις ελλείψεις στην αεροναυτιλία και πώς σκοπεύει η Κυβέρνηση να συμμορφωθεί εντός των προθεσμιών της τριετούς εποπτείας;*
- 9. Σε ποιες άμεσες ενέργειες θα προβεί το Υπουργείο για να αποκαταστήσει την αξιοπιστία του ΔΑΑ «Ελευθέριος Βενιζέλος» στα μάτια διεθνών αεροπορικών εταιρειών, οι οποίες έχουν ήδη εκφράσει δημόσια διαμαρτυρίες;*
- 10. Υπάρχει πρόβλεψη για αποζημιώσεις ή διευκολύνσεις προς επιβάτες και τουριστικές επιχειρήσεις που επλήγησαν από τις πρόσφατες καθυστερήσεις και ακυρώσεις πτήσεων;*
- 11. Πώς θα διασφαλιστεί ότι τα φαινόμενα υποστελέχωσης σε ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας και ηλεκτρονικούς μηχανικούς δεν θα συνεχίσουν να αποτελούν τροχοπέδη στην ασφάλεια και την εύρυθμη λειτουργία του συστήματος;*

12. Προτίθεται η Κυβέρνηση να δημοσιοποιεί ανά τακτά διαστήματα στοιχεία για την πορεία εφαρμογής του Σχεδίου Δράσης των 346 σημείων, ώστε να υπάρχει διαφάνεια και ενημέρωση της Βουλής και της κοινής γνώμης;
13. Με ποιον τρόπο θα ενταχθούν οι αναγκαίες δαπάνες εκπαίδευσης του τεχνικού προσωπικού στον τακτικό προϋπολογισμό, ώστε να πάψει η πρακτική της προκαταβολής εξόδων από τους ίδιους τους εργαζόμενους;
14. Έχει γίνει εκτίμηση του αντίκτυπου που έχουν τα προβλήματα αεροναυτιλίας στην τουριστική εικόνα της χώρας και στα έσοδα από τον τουρισμό; Αν ναι, ποια είναι τα αποτελέσματα;
15. Πώς θα διασφαλιστεί ότι τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας, ιδίως τα τουριστικά, δεν θα αντιμετωπίσουν αντίστοιχα προβλήματα αξιοπιστίας και ασφάλειας στο μέλλον;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη

Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης