



Αθήνα, 02.09.2025

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: «Η κυβέρνηση της ΝΔ απαξιώνει τη λειτουργία της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας»

Την Τρίτη 19 Αυγούστου 2025, στην ‘καρδιά’ της τουριστικής περιόδου, ένα ακόμη συμβάν ‘έφερε στο φως’ τα φαινόμενα απαξίωσης των θεμάτων ασφαλείας που επικρατούν στα ελληνικά αεροδρόμια επί κυβέρνησης Νέας Δημοκρατίας.

Όπως αναφέρεται σε σχετική ανακοίνωση της Ένωσης Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΝΗΜΑΕΚ/ΥΠΑ), «στις 23:00 τοπική ώρα, παρουσιάστηκε σοβαρή βλάβη στις εγκαταστάσεις της ΥΠΑ στον λόφο Μερέντα στο Μαρκόπουλο Αττικής, με αποτέλεσμα να τεθεί εκτός λειτουργίας το Τερματικό Radar Μερέντας καθώς και οι εφεδρικές συχνότητες της Προσέγγισης Αθηνών. Τόσο το Radar όσο και οι συγκεκριμένες συχνότητες αποτελούν κρίσιμα συστήματα αεροναυτιλίας για τη διαχείριση των διαδικασιών προσέγγισης του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών ‘Ελευθέριος Βενιζέλος’. Η απώλειά τους οδήγησε στην επιβολή περιορισμών στην εναέρια κυκλοφορία, με συνέπεια να προκληθούν σημαντικές καθυστερήσεις σε πτήσεις από και προς το ‘Ελευθέριος Βενιζέλος’».

Όπως εξήγησε ο Πρόεδρος της ΕΝΗΜΑΕΚ, Κώστας Κανδεράκης, «χάθηκε το σύστημα που μεταφέρει τις πληροφορίες – τη φωνή και τα δεδομένα ραντάρ – από το λόφο Μερέντα στα Σπάτα». Χιλιάδες ήταν οι επιβάτες που επηρεάστηκαν από το εν λόγω συμβάν στο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας.

Τελικά το Radar δόθηκε σε επιχειρησιακή λειτουργία το μεσημέρι της επόμενης μέρας, χάρη στην εργώδη προσπάθεια των Ηλεκτρονικών Μηχανικών της ΥΠΑ, ενώ στη συνέχεια αποκαταστάθηκαν και τα προβλήματα στα συστήματα επικοινωνιών που είχαν επηρεαστεί.

Παρ’ όλα αυτά, γεγονός παραμένει ότι υπάρχουν σοβαρά προβλήματα και ελλείψεις σε κρίσιμα συστήματα της αεροναυτιλίας, τα οποία θέτουν και ζήτημα ασφαλείας των πτήσεων. Radar που βρίσκονται εδώ και καιρό εκτός λειτουργίας δεν έχουν αντικατασταθεί, radar που λειτουργούν, αλλά έχουν σοβαρά προβλήματα διαθεσιμότητας ανταλλακτικών, κάτι που ισχύει και για πολλούς πομπούς και δέκτες επικοινωνιών, απαρχαιωμένα συστήματα στις επικοινωνίες, τα οποία ‘μετρούν’ 25 και πλέον έτη, είναι ορισμένα μόνο από τα παραδείγματα, τα οποία συνθέτουν επαρκώς μια εικόνα απαξίωσης των αερομεταφορών στη χώρα μας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα το ραντάρ της Ρόδου, το οποίο είναι εκτός λειτουργίας εδώ και 4 χρόνια λόγω εμπρησμού και ακόμα δεν έχει αντικατασταθεί. Ή επίσης το ραντάρ στο Ελληνικό, του οποίου καταστράφηκε ο μηχανισμός περιστροφής και έκτοτε είναι εκτός λειτουργίας, χωρίς να υπάρχει δυνατότητα επισκευής. Για τα παραπάνω, όποιος γνωρίζει από δημόσιες συμβάσεις καταλαβαίνει ότι ακόμα και αύριο να υπογράφονταν οι σχετικές συμβάσεις, ο χρονικός ορίζοντας για να μπουν σε λειτουργία τα νέα ραντάρ είναι τουλάχιστον 3 χρόνια.

Και όλα αυτά συμβαίνουν, τη στιγμή που, βάσει των συμβατικών υποχρεώσεων της Ελλάδας, τα ραντάρ σε όλη τη χώρα έπρεπε να έχουν αλλαχθεί από το 2011. Μάλιστα, υπάρχει σχετική παραπομπή της Ελλάδας στα Ευρωπαϊκά Δικαστήρια, ενώ παράλληλα η χώρα έχει δεχθεί σειρά συστάσεων, επειδή δεν συμμορφώνεται με τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς για την αεροναυτιλία. Η πιο πρόσφατη σύσταση έγινε τον Δεκέμβριο του 2024, με τον κίνδυνο για σκληρότερα μέτρα να είναι ορατός.

Η κατάσταση γίνεται ακόμα χειρότερη, αν σκεφτεί κανείς την υποστελέχωση της ΥΠΑ, με τον αριθμό του προσωπικού να κινείται σε ιστορικά χαμηλά επίπεδα. Αλλά και το προσωπικό που υπηρετεί στην Υπηρεσία αντιμετωπίζει πλήθος προβλημάτων. Χαρακτηριστικό είναι ότι, όπως καταγγέλλουν οι ΗΜΑΕΚ, αντί η Διοίκηση της ΥΠΑ να στηρίζει έμπρακτα το έργο του προσωπικού, εφτασε στο σημείο να ζητά από τους εργαζομένους να προκαταβάλουν οι ίδιοι τις δαπάνες για την εκπαίδευσή τους, με άγνωστο το χρόνο εκκαθάρισης των δαπανών. Το κόστος της εκπαίδευσης είναι διόλου ευκαταφρόνητο – σε κάποιες περιπτώσεις υπολογίζεται ότι φτάνει μέχρι και 7.500 ευρώ. Συνεπώς, όποιος εργαζόμενος δεν μπορεί άμεσα να το διαθέσει, δεν θα μπορέσει και να εκπαιδευτεί σε κάτι απαραίτητο για την Υπηρεσία.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

1. Πότε προσδιορίζεται χρονικά η λειτουργία των νέων Radar αεροναυτιλίας;
2. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται ο διαγωνισμός για την πλήρωση 43 θέσεων του κλάδου Ηλεκτρονικών Μηχανικών Ασφάλειας Εναέριας Κυκλοφορίας, ο οποίος αναμένεται εδώ και 2 και πλέον έτη;
3. Ποιος είναι ο προγραμματισμός νέων προσλήψεων της ΥΠΑ για τα έτη 2026, 2027 και 2028, και ιδιαίτερα για τους κλάδους ΗΜΑΕΚ, ΕΕΚ και ΑFISO, ενόψει και της σωρείας συνταξιοδοτήσεων που αναμένονται τα επόμενα χρόνια;

Οι ερωτώντες Βουλευτές,
Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Ζειμπέκ Χουσεϊν
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Τζανακόπουλος Δημήτριος
Τζούφη Μερόπη
Τσακαλώτος Ευκλείδης
Φερχάτ Οζγκιούρ