



ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Κοινοβουλευτική Ομάδα

Αθήνα, 21 Ιανουαρίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ

ΠΡΟΣ :

Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Την Υπουργό Τουρισμού, κα Όλγα Κεφαλογιάννη

ΘΕΜΑ: « Κατάρρευση αξιοπιστίας του FIR Αθηνών, σοβαρά ελλείμματα ασφάλειας και λειτουργικότητας των αερομεταφορών, διεθνής έκθεση της χώρας και άμεσος κίνδυνος για τον τουρισμό »

Κυρία Υπουργέ,

Κύριε Υπουργέ,

Τα γεγονότα που εκτυλίχθηκαν τις τελευταίες ημέρες στον ελληνικό εναέριο χώρο και ειδικότερα στο FIR Αθηνών δεν αποτελούν ούτε συγκυριακό τεχνικό επεισόδιο ούτε «ατυχές περιστατικό» περιορισμένης σημασίας. Αντιθέτως, συνιστούν την κορύφωση μιας παρατεταμένης και πλήρως τεκμηριωμένης κρίσης, η οποία αφορά την ασφάλεια των αερομεταφορών, τη λειτουργικότητα των κρίσιμων υποδομών της χώρας, τη διεθνή αξιοπιστία της Ελλάδας και, τελικά, τον ίδιο τον πυρήνα του τουριστικού της μοντέλου. Μιας κρίσης για την οποία υπήρξαν έγκαιρες προειδοποιήσεις, κοινοβουλευτικές παρεμβάσεις, δημόσιες καταγγελίες και σαφείς ενδείξεις επιδείνωσης, τις οποίες η Κυβέρνηση επέλεξε συστηματικά να υποβαθμίσει ή να αγνοήσει.

Στις 3 Ιουνίου 2025 καταθέσαμε την υπ' αριθμ. πρωτ. 5856/03.06.2025 Ερώτηση προς τα Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού, με αντικείμενο τις σοβαρές και συστηματικές καθυστερήσεις πτήσεων στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών και τις πολλαπλές επιπτώσεις τους στην τουριστική εικόνα της χώρας, στην εμπειρία των ταξιδιωτών και στη λειτουργία της τουριστικής

οικονομίας. Στην Ερώτηση αυτή αναδείξαμε, με τεκμηριωμένα στοιχεία διεθνών οργανισμών και ιδίως του Eurocontrol, ότι οι καθυστερήσεις τύπου ATFM, οι οποίες συνδέονται άμεσα με τη διαχείριση του εναέριου χώρου και τη στελέχωση των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, έχουν λάβει συστημικό χαρακτήρα, με την Αθήνα να καταγράφεται μεταξύ των ευρωπαϊκών αεροδρομίων με τις χειρότερες επιδόσεις. Επισημάναμε ότι κατά την τουριστική περίοδο του 2024 άνω του 42% των αφίξεων παρουσίασε καθυστέρηση άνω των 15 λεπτών, ενώ τον Ιούλιο μία στις δύο πτήσεις έφτανε καθυστερημένη, γεγονός που συνιστά σοβαρή υποβάθμιση της αξιοπιστίας του βασικού αεροπορικού κόμβου της χώρας. Παράλληλα, τεκμηριώσαμε το άμεσο οικονομικό κόστος των καθυστερήσεων, επισημαίνοντας ότι μόνο σε μία ημέρα αιχμής, στις 17 Απριλίου 2025, οι καθυστερήσεις αφίξεων στο αεροδρόμιο της Αθήνας αντιστοιχούσαν σε απώλειες άνω του 1,1 εκατ. ευρώ για τις αεροπορικές εταιρείες, χωρίς να υπολογίζονται οι επιπτώσεις στους επιβάτες και στις τουριστικές επιχειρήσεις. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη χρόνια υποστελέχωση και γήρανση του προσωπικού ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, στις προειδοποιήσεις της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας για περαιτέρω επιδείνωση της κατάστασης το καλοκαίρι του 2025, καθώς και στην ανάγκη ύπαρξης ενιαίου και διατομεακού στρατηγικού σχεδιασμού μεταξύ Υπουργείων Υποδομών και Τουρισμού. Τόνισαμε ότι οι καθυστερήσεις πτήσεων δεν αποτελούν απλώς τεχνικό ή λειτουργικό ζήτημα, αλλά πλήττουν τον πρώτο και τον τελευταίο κρίκο της ταξιδιωτικής εμπειρίας, υπονομεύοντας τη διεθνή φήμη, την ανταγωνιστικότητα και την αξιοπιστία του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.

Η απάντηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας στην υπ' αριθμ. 5856/03.06.2025 Ερώτηση, παρότι εκτενής, επιβεβαιώνει στην ουσία ότι οι καθυστερήσεις πτήσεων στα ελληνικά αεροδρόμια – και ιδίως στο Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών – αντιμετωπίζονται κυρίως με μέτρα διαχείρισης της πίεσης και όχι με δομικές λύσεις. Η επίκληση προσλήψεων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, οι οποίες ολοκληρώνονται επιχειρησιακά το 2026, και η συστηματική χρήση υπερεργασίας του υφιστάμενου προσωπικού, συνιστούν έμμεση παραδοχή ότι για τουλάχιστον δύο ακόμη κρίσιμες τουριστικές περιόδους το σύστημα θα συνεχίσει να λειτουργεί στα όρια της αντοχής του. Η διαχείριση αυτή δεν αποτελεί στρατηγικό σχεδιασμό, αλλά προσωρινή μετακύλιση του προβλήματος στο ανθρώπινο δυναμικό, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για τη βιωσιμότητα και την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας.

Ιδιαίτερη κριτική προκαλεί η στάση της ΥΠΑ ως προς τα συγκριτικά στοιχεία καθυστερήσεων. Αντί να απαντήσει επί της ουσίας στο ερώτημα της σύγκρισης της Αθήνας με άλλα μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια, η απάντηση επικαλείται τη γεωγραφική ιδιαιτερότητα της χώρας, την ύπαρξη πολλών μικρών περιφερειακών αεροδρομίων και την έντονη εποχικότητα, προκειμένου να αποφύγει μια αντικειμενική ευρωπαϊκή αποτίμηση. Ωστόσο, η Ερώτηση αφορούσε πρωτίστως τον ρόλο της Αθήνας ως μητροπολιτικού κόμβου και κύριας πύλης εισόδου της χώρας, όπου τα στοιχεία του Eurocontrol

καταδεικνύουν διαχρονικά υψηλές καθυστερήσεις τύπου ATFM. Η αποφυγή σαφούς σύγκρισης δεν αναιρεί το πρόβλημα, αλλά αντιθέτως ενισχύει την αίσθηση απουσίας διαφάνειας και ουσιαστικής αξιολόγησης.

Παράλληλα, η ΥΠΑ μετακυλίζει σημαντικό μέρος της ευθύνης για τις καθυστερήσεις σε τρίτους παράγοντες, όπως οι αεροπορικές εταιρείες, ο Eurocontrol και η γενικότερη αύξηση της ζήτησης, χωρίς να προβαίνει σε ουσιαστική αυτοκριτική για τη χρόνια υποστελέχωση, την καθυστέρηση στην αναβάθμιση υποδομών και την απουσία έγκαιρου εθνικού σχεδιασμού. Ακόμη και εκεί όπου αναγνωρίζεται ότι σε κομβικά αεροδρόμια, όπως το Ηράκλειο, δεν υπάρχει δυνατότητα περαιτέρω αύξησης χωρητικότητας λόγω υποδομών, η απάντηση περιορίζεται στη μελλοντική λύση του νέου αεροδρομίου Καστελίου, χωρίς να παρουσιάζεται κανένα μεταβατικό σχέδιο για τις επόμενες τουριστικές περιόδους, αφήνοντας ουσιαστικά ακάλυπτο έναν από τους σημαντικότερους τουριστικούς προορισμούς της χώρας.

Εξίσου προβληματική είναι η απάντηση του Υπουργείου Τουρισμού, η οποία αποφεύγει πλήρως να τοποθετηθεί επί της ουσίας των καθυστερήσεων και των επιπτώσεών τους. Αντί να απαντήσει στα ερωτήματα για τη διαχείριση των αλυσιδωτών επιπτώσεων στον τουρισμό και για τα μέτρα προστασίας της τουριστικής εικόνας της χώρας, το Υπουργείο περιορίζεται στην παράθεση θετικών δεικτών επιβατικής κίνησης, βραβεύσεων του αεροδρομίου και γενικών αναφορών σε στρατηγικές βιώσιμης ανάπτυξης. Η αύξηση της κίνησης και οι διακρίσεις, όσο σημαντικές και αν είναι, δεν απαντούν στο κρίσιμο πολιτικό ερώτημα πώς αντιμετωπίζεται η εμπειρία του ταξιδιώτη όταν αυτή υπονομεύεται συστηματικά από καθυστερήσεις, αναμονές και αβεβαιότητα στις αερομεταφορές.

Στη συνέχεια προβήκαμε με την κατάθεση της υπ' αριθμ. πρωτ. 5857/03.06.2025 Ερώτησης προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με αντικείμενο τα διαχρονικά και σοβαρά ζητήματα ασφάλειας της εναέριας κυκλοφορίας στη χώρα, όπως αυτά είχαν αναδειχθεί μέσα από επανειλημμένα δελτία Τύπου της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας τα προηγούμενα έτη. Στην Ερώτηση αυτή θέσαμε με σαφήνεια ζητήματα που άπτονται της ίδιας της ασφάλειας πτήσεων, επισημαίνοντας, μεταξύ άλλων, την απενεργοποίηση του συστήματος Short Term Conflict Alert (STCA) στην Προσέγγιση Αθηνών, την παλαιότητα και την επιχειρησιακή ανεπάρκεια κρίσιμου εξοπλισμού επιτήρησης και επικοινωνιών, καθώς και το γεγονός ότι η αποτροπή ενός ενδεχόμενου αεροπορικού ατυχήματος εναπόκειται αποκλειστικά στην επιχειρησιακή ικανότητα του εκάστοτε ελεγκτή, χωρίς την πλήρη υποστήριξη σύγχρονων αυτοματοποιημένων συστημάτων, όπως συμβαίνει σε άλλα κράτη-μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παράλληλα, αναδείξαμε το χρόνιο πρόβλημα της υποστελέχωσης, τον υψηλό μέσο όρο ηλικίας του προσωπικού, τη χρονοβόρα διαδικασία εκπαίδευσης νέων ελεγκτών και

το γεγονός ότι τα εξαγγελθέντα έργα εκσυγχρονισμού αεροναυτιλίας αφορούν κυρίως την επόμενη πενταετία, δημιουργώντας εύλογα ερωτήματα για το πώς διασφαλίζεται σήμερα η ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας σε έναν από τους πιο επιβαρυσμένους εναέριους χώρους της Ευρώπης.

Σε συνέχεια της ανωτέρω Ερώτησης, οι απαντήσεις που δόθηκαν από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας και την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, αντί να διασκεδάσουν τις ανησυχίες, επιβεβαίωσαν με τον πλέον επίσημο τρόπο τη σοβαρότητα και τη χρονιότητα των προβλημάτων που είχαμε θέσει. Ειδικότερα, η ίδια η ΥΠΑ παραδέχεται ότι το σύστημα Short Term Conflict Alert, το βασικό αυτοματοποιημένο εργαλείο έγκαιρης προειδοποίησης για επικείμενη παραβίαση ελαχίστων διαχωρισμού και αποφυγή συγκρούσεων, είναι τεχνικά διαθέσιμο από το 1999, πλην όμως δεν χρησιμοποιείται επιχειρησιακά στην Προσέγγιση Αθηνών επί περισσότερα από είκοσι πέντε έτη, λόγω παραγωγής ψευδών συναγερμών. Η παραδοχή αυτή είναι εξαιρετικά σοβαρή, καθώς αποκαλύπτει ότι σε έναν από τους πιο πυκνούς και απαιτητικούς εναέριους χώρους της Ευρώπης, η ασφάλεια των πτήσεων στηρίζεται σχεδόν αποκλειστικά στην ανθρώπινη εμπειρία και εγρήγορση των ελεγκτών, χωρίς τη συστηματική υποστήριξη ενός κρίσιμου εργαλείου που θεωρείται αυτονόητο σε άλλα ευρωπαϊκά συστήματα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Ακόμη πιο ανησυχητικό είναι το γεγονός ότι, παρά τη μακρόχρονη αυτή απενεργοποίηση, η ΥΠΑ περιορίζεται σε διατυπώσεις περί διερεύνησης λύσεων και μερικής αντιμετώπισης πτυχών του προβλήματος στο πλαίσιο μελλοντικών έργων αναβάθμισης, χωρίς να προσδιορίζει συγκεκριμένο και δεσμευτικό χρονοδιάγραμμα πλήρους επιχειρησιακής ενεργοποίησης του συστήματος. Η επίκληση μελλοντικών τεχνικών λύσεων, χωρίς σαφές μεταβατικό πλαίσιο, γεννά εύλογα ερωτήματα για το πώς διασφαλίζεται σήμερα το μέγιστο επίπεδο ασφάλειας, ιδίως σε περιόδους αυξημένης εναέριας κυκλοφορίας και έντονης εποχικότητας.

Παράλληλα, από την απάντηση της ΥΠΑ προκύπτει ότι ο εκσυγχρονισμός των συστημάτων αεροναυτιλίας εντάσσεται σε πολυετές πρόγραμμα με ορίζοντα ολοκλήρωσης που εκτείνεται προς το τέλος της δεκαετίας. Η ίδια η Υπηρεσία αναγνωρίζει ότι οι ουσιαστικές αναβαθμίσεις θα υλοποιηθούν σταδιακά, ενώ στο παρόν στάδιο η λειτουργία του συστήματος στηρίζεται στη διατήρηση και παράταση ζωής υφιστάμενου εξοπλισμού. Η πραγματικότητα αυτή ενισχύει την εικόνα ενός κρίσιμου τομέα δημόσιας ασφάλειας που λειτουργεί με τεχνολογικές λύσεις προηγούμενων δεκαετιών, σε μια περίοδο κατά την οποία η εναέρια κυκλοφορία αυξάνεται διαρκώς και η χώρα προβάλλεται διεθνώς ως κορυφαίος τουριστικός προορισμός.

Αντίστοιχα προβληματική είναι και η εικόνα που προκύπτει ως προς τη στελέχωση. Η ΥΠΑ επιβεβαιώνει ότι οι προσλήψεις νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας βρίσκονται σε εξέλιξη, πλην

όμως η ολοκλήρωση της αρχικής τους εκπαίδευσης τοποθετείται χρονικά στον Μάρτιο του 2026. Συνεπώς, για τουλάχιστον δύο ακόμη θερινές περιόδους, το σύστημα θα συνεχίσει να λειτουργεί με το ίδιο, ήδη επιβαρυνόμενο προσωπικό, γεγονός που καθιστά σαφές ότι η εύρυθμη λειτουργία της εναέριας κυκλοφορίας στηρίζεται, για ακόμη μία φορά, στην υπερεργασία και στην αντοχή των ελεγκτών και όχι σε επαρκή και έγκαιρο σχεδιασμό ανθρώπινου δυναμικού.

Από την πλευρά της, η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, στην απάντησή της, υιοθετεί μια στενά κανονιστική προσέγγιση του εποπτικού της ρόλου, δηλώνοντας ότι, παρά το γεγονός ότι το σύστημα STCA δεν χρησιμοποιείται επιχειρησιακά στην Προσέγγιση Αθηνών, δεν προκύπτει εύρημα μη συμμόρφωσης. Η θέση αυτή δημιουργεί σοβαρά ερωτήματα για την ουσία της εποπτείας, καθώς οδηγεί στο παράδοξο ένα κρίσιμο εργαλείο ασφάλειας να παραμένει ανενεργό επί δεκαετίες, χωρίς αυτό να ενεργοποιεί ουσιαστικές διορθωτικές παρεμβάσεις ή απαιτήσεις συμμόρφωσης. Παράλληλα, η ΑΠΑ μεταθέτει ρητά κάθε ευθύνη για τις προμήθειες, την ανανέωση εξοπλισμού και τη στελέχωση στον Πάροχο Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, διαμορφώνοντας ένα θεσμικό κενό λογοδοσίας, όπου κανένας φορέας δεν αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη για την ουσιαστική αναβάθμιση της ασφάλειας.

Οι απαντήσεις αυτές, εξεταζόμενες συνολικά, δεν διασκεδάζουν τις ανησυχίες που είχαμε θέσει με την κοινοβουλευτική μας παρέμβαση, αλλά αντιθέτως επιβεβαιώνουν ότι η χώρα λειτουργεί επί μακρόν με κρίσιμα συστήματα ασφάλειας είτε ανενεργά είτε υπολειτουργικά, με ανεπαρκή στελέχωση και με έναν σχεδιασμό που μεταθέτει τις ουσιαστικές λύσεις στο μέλλον. Υπό το πρίσμα αυτό, το μεταγενέστερο μπλακ άουτ επικοινωνιών στο FIR Αθηνών δεν μπορεί να θεωρηθεί απρόβλεπτο ή μεμονωμένο γεγονός, αλλά αποτέλεσμα συσσωρευμένων αδυναμιών που είχαν εγκαίρως επισημανθεί και δεν αντιμετωπίστηκαν με την απαιτούμενη σοβαρότητα.

Στο ίδιο πλαίσιο, στις 22 Αυγούστου 2025 καταθέσαμε τη δεύτερη κοινοβουλευτική μας παρέμβαση, με αρ. πρωτ. 8171/22.08.2025, προς τα Υπουργεία Υποδομών και Μεταφορών και Τουρισμού, με αντικείμενο την τριετή εποπτεία της χώρας από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για ζητήματα ασφάλειας πτήσεων και τους σοβαρούς κινδύνους που αυτή συνεπάγεται για τη διεθνή αξιοπιστία της Ελλάδας και τον τουρισμό. Στην Ερώτηση αυτή αναδείξαμε συγκεκριμένα περιστατικά που είχαν προηγηθεί στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, όπως τη σοβαρή βλάβη στις εγκαταστάσεις της ΥΠΑ στον λόφο Μερέντα τον Αύγουστο του 2025, η οποία οδήγησε σε απώλεια λειτουργίας του τερματικού ραντάρ και των εφεδρικών συχνοτήτων της Προσέγγισης Αθηνών, προκαλώντας καθυστερήσεις σε δεκάδες πτήσεις και επηρεάζοντας χιλιάδες επιβάτες, στο απόγειο της τουριστικής περιόδου. Παράλληλα, επισημάναμε τις καταγγελίες των αρμόδιων ενώσεων μηχανικών για την απαρχαιωμένη κατάσταση των συστημάτων μεταφοράς φωνής και δεδομένων, την πολυετή αδυναμία επισκευής ή

αντικατάστασης κρίσιμων ραντάρ, καθώς και την εγκατάλειψη ενδιάμεσων λύσεων που θα μπορούσαν να καλύψουν τα κενά έως την εγκατάσταση νέων συστημάτων. Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στο γεγονός ότι η Ελλάδα, παρά τις ευρωπαϊκές της υποχρεώσεις ήδη από το 2011, έχει οδηγηθεί σε παραπομπή και πρόστιμα και τελεί σήμερα υπό ενισχυμένη, τριετή εποπτεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με Σχέδιο Δράσης εκατοντάδων σημείων, εξέλιξη που συνιστά σαφή ένδειξη συστημικών και διαχρονικών αδυναμιών στη διαχείριση του εναέριου χώρου, στην επάρκεια των υποδομών και στη στελέχωση των υπηρεσιών αεροναυτιλίας. Τονίσαμε ότι η εποπτεία αυτή δεν είναι τυπική διαδικασία, αλλά πλήττει ευθέως τη διεθνή εικόνα της χώρας, μειώνει την εμπιστοσύνη των εταίρων και των αεροπορικών εταιρειών και έχει άμεσο αντίκτυπο στον τουρισμό, καθώς η εικόνα καθυστερήσεων, τεχνικών βλαβών και ελλειπών ασφαλείας υπονομεύει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Με την Ερώτηση αυτή ζητήσαμε συγκεκριμένες απαντήσεις για το στάδιο υλοποίησης του Σχεδίου Δράσης της Κομισιόν, για τις ευθύνες που έχουν οδηγήσει τη χώρα σε καθεστώς εποπτείας, για τη χρηματοδότηση και το χρονοδιάγραμμα των αναγκαίων έργων, για τη στελέχωση και την εκπαίδευση του τεχνικού και επιχειρησιακού προσωπικού, καθώς και για τον ουσιαστικό συντονισμό των Υπουργείων Υποδομών και Τουρισμού, προκειμένου να αποτραπεί περαιτέρω υποβάθμιση της ασφαλείας πτήσεων και της τουριστικής εικόνας της χώρας. Η Ερώτηση αυτή, παρότι άγγιζε τον πυρήνα της δημόσιας ασφαλείας και της διεθνούς αξιοπιστίας της χώρας, δεν απαντήθηκε ποτέ. Η σιωπή αυτή δεν μπορεί να θεωρηθεί τυχαία ή αμελητέα, ιδίως υπό το φως των γεγονότων που ακολούθησαν, αλλά συνιστά σοβαρή θεσμική παράλειψη και έλλειμμα λογοδοσίας.

Παράλληλα με ανακοίνωσή του τον Δεκέμβριο οι ίδιοι οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας είχαν προειδοποιήσει δημόσια ότι η κατάσταση βαίνει επιδεινούμενη και ότι το επερχόμενο καλοκαίρι αναμένεται κατακόρυφη αύξηση των καθυστερήσεων στις πτήσεις. Στις παρεμβάσεις τους τόνισαν ότι τα συστήματα είναι απαρχαιωμένα, η υποδομή ευάλωτη, οι διαδικασίες ανεπαρκείς και ότι η μέχρι σήμερα «εξομάλυνση» της κατάστασης στηριζόταν σε υπερεργασία και αυτοθυσία του προσωπικού. Ξεκαθάρισαν μάλιστα ότι υπό αυτές τις συνθήκες δεν προτίθενται να συνεχίσουν να καλύπτουν δομικές ανεπάρκειες με υπερεργασία, προαναγγέλλοντας μια θερινή περίοδο με σοβαρά προβλήματα ροής. Η προειδοποίηση αυτή έρχεται σε ευθεία αντίθεση με το αφήγημα επιτυχίας που προβάλλεται από το Υπουργείο Τουρισμού και καταδεικνύει ότι η αύξηση αφίξεων δεν συνοδεύεται από αντίστοιχη ενίσχυση της ανθεκτικότητας των αερομεταφορών.

Στις 4 Ιανουαρίου 2026, η κατάσταση που επί μακρόν προαναγγελλόταν εκδηλώθηκε με τον πιο δραματικό τρόπο. Σημειώθηκε ολική απώλεια κρίσιμων συχνοτήτων επικοινωνίας στο Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας και στην Προσέγγιση Αθηνών, γεγονός που οδήγησε σε αναστολή απογειώσεων από όλα τα ελληνικά αεροδρόμια, σε πάγωμα της εισόδου πτήσεων στο FIR

Αθηνών και σε μαζικές αναδρομολογήσεις αεροσκαφών μέσω γειτονικών FIR. Δεκάδες πτήσεις ακυρώθηκαν, εκατοντάδες καθυστέρησαν, χιλιάδες επιβάτες εγκλωβίστηκαν σε αεροδρόμια εντός και εκτός Ελλάδας και η αεροπορική εικόνα της χώρας κατέρρευσε μέσα σε λίγες ώρες.

Σύμφωνα με την επίσημη ανακοίνωση των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, η κατάσταση ήταν εξαιρετικά επικίνδυνη και η διαχείρισή της έγινε με χειροκίνητα και εφεδρικά μέσα, υπό τεράστια επιχειρησιακή πίεση. Οι ίδιοι κατήγγειλαν ότι η ασφάλεια των πτήσεων διατηρήθηκε όχι χάρη στις υποδομές της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, αλλά χάρη στον επαγγελματισμό και την αυτοθυσία των ελεγκτών, οι οποίοι υπερέβαλαν εαυτούς για να αποφευχθούν τα χειρότερα. Τόνισαν ότι το συμβάν δεν ήταν μεμονωμένο ούτε αιφνίδιο, αλλά αποτέλεσμα χρόνιας αδράνειας, κακής διαχείρισης και λανθασμένων επιλογών, καθώς και της συστηματικής αγνόησης των προειδοποιήσεών τους για την παλαιότητα και την ευαλωτότητα του εξοπλισμού.

Το περιστατικό αυτό δεν περιορίστηκε στην εσωτερική ειδησεογραφία. Μέσα σε λίγες ώρες μεταδόθηκε από μεγάλα διεθνή μέσα ενημέρωσης, ευρωπαϊκά και βρετανικά ειδησεογραφικά δίκτυα και εξειδικευμένες ταξιδιωτικές πλατφόρμες. Η Ελλάδα παρουσιάστηκε διεθνώς ως χώρα με ουσιαστικά «κλειστό» ή απορρυθμισμένο εναέριο χώρο, με μαζικές ακυρώσεις και αναδρομολογήσεις πτήσεων, με εικόνα που προσιδιάζει σε εμπόλεμη no-fly zone και όχι σε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που φιλοδοξεί να αποτελεί ασφαλή και αξιόπιστο τουριστικό προορισμό. Η ζημιά στη διεθνή αξιοπιστία της χώρας είναι αντικειμενική, μετρήσιμη και δεν αποκαθίσταται με δηλώσεις καθησυχασμού.

Η ανακοίνωση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και οι δηλώσεις του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών κινήθηκαν στη γραμμή της υποβάθμισης της σοβαρότητας του περιστατικού, με έμφαση στην αποκατάσταση της λειτουργίας και στη διαβεβαίωση ότι η ασφάλεια δεν επηρεάστηκε. Παράλληλα, έγινε επίκληση ενός σχεδίου εκσυγχρονισμού με ορίζοντα το 2028. Ωστόσο, δεν δόθηκε σαφής, πλήρης και τεκμηριωμένη απάντηση για τα ακριβή αίτια του μπλακ άουτ, δεν αναλήφθηκε καμία ευθύνη για τη λειτουργία απαρχαιωμένων και ευάλωτων συστημάτων, ούτε παρουσιάστηκε κάποιο άμεσο μεταβατικό σχέδιο για την επόμενη και τις μεθεπόμενες τουριστικές περιόδους. Η αντίφαση μεταξύ των διαβεβαιώσεων της πολιτικής ηγεσίας και της δραματικής περιγραφής των συνθηκών από τους ίδιους τους ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας είναι προφανής και δεν μπορεί να αποσιωπηθεί.

Υπό το βάρος όλων των παραπάνω, η ευθύνη της Κυβέρνησης δεν είναι μόνο διαχειριστική, αλλά βαθύτατα πολιτική. Η ασφάλεια των πτήσεων, η αξιοπιστία του FIR Αθηνών και η διεθνής εικόνα της

χώρας δεν μπορούν να στηρίζονται στην αυτοθυσία του προσωπικού ούτε να αντιμετωπίζονται με επικοινωνιακές ανακοινώσεις. Απαιτούν σχέδιο, διαφάνεια, λογοδοσία και άμεσες παρεμβάσεις.

Δεδομένων των παραπάνω,

Ερωτάσθε κκ Υπουργοί,

- 1. Ποια είναι τα ακριβή και τεκμηριωμένα αίτια που οδήγησαν στο ολικό μπλακ άουτ κρίσιμων συχνοτήτων επικοινωνίας στο FIR Αθηνών στις 4 Ιανουαρίου 2026 και πότε προτίθεται η Κυβέρνηση να τα καταθέσει επισήμως και αναλυτικά στη Βουλή;*
- 2. Υπήρξε ή όχι πλήρης απώλεια επιχειρησιακής εφεδρείας στα συστήματα επικοινωνίας και επιτήρησης και, εάν ναι, πώς συμβιβάζεται αυτό με τις διαβεβαιώσεις περί «μη επηρεασμού της ασφάλειας των πτήσεων»;*
- 3. Ποια συγκεκριμένα συστήματα, υποδομές ή εγκαταστάσεις αποδείχθηκαν ανεπαρκή ή ευάλωτα κατά το συμβάν και ποια είναι η ηλικία, η κατάσταση συντήρησης και το ιστορικό βλαβών τους;*
- 4. Ποιος φέρει την πολιτική και διοικητική ευθύνη για τη λειτουργία απαρχαιωμένων συστημάτων εναέριας κυκλοφορίας και επικοινωνιών, τα οποία – όπως καταγγέλλεται – είχαν επανειλημμένα παρουσιάσει σοβαρά προβλήματα πριν το μπλακ άουτ;*
- 5. Για ποιον λόγο δεν είχε ενεργοποιηθεί εγκαίρως μεταβατικό σχέδιο επιχειρησιακής ασφάλειας, δεδομένων των επανειλημμένων προειδοποιήσεων των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας για την παλαιότητα και την ευαλωτότητα του εξοπλισμού;*
- 6. Προτίθεται το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να ζητήσει ανεξάρτητη διερεύνηση του συμβάντος με τη συμμετοχή της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας και του ΕΟΔΑΣΑΑΜ και να δημοσιοποιήσει τα πορίσματα;*
- 7. Ποιο είναι το άμεσο μεταβατικό σχέδιο (και όχι το μακροπρόθεσμο έως το 2028) για τη διασφάλιση της απρόσκοπτης και ασφαλούς λειτουργίας του FIR Αθηνών ενόψει της επόμενης και των μεθεπόμενων τουριστικών περιόδων;*
- 8. Πώς σκοπεύει η Κυβέρνηση να αντιμετωπίσει την προαναγγελθείσα άρνηση υπερεργασίας από τους Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας και ποιο είναι το επιχειρησιακό σχέδιο σε περίπτωση εκτεταμένων καθυστερήσεων το καλοκαίρι του 2026;*
- 9. Έχει αποτιμηθεί το οικονομικό κόστος του μπλακ άουτ (ακυρώσεις, καθυστερήσεις, αναδρομολογήσεις, αποζημιώσεις) για αεροπορικές εταιρείες, επιβάτες και τουριστικές επιχειρήσεις και, εάν ναι, ποια είναι τα σχετικά στοιχεία;*

10. Πώς αξιολογεί το Υπουργείο Τουρισμού τη διεθνή ζημιά στην εικόνα της χώρας, μετά την εκτεταμένη προβολή του περιστατικού από μεγάλα ευρωπαϊκά και διεθνή μέσα ενημέρωσης, και ποια συγκεκριμένα μέτρα αποκατάστασης της αξιοπιστίας έχουν ληφθεί;
11. Υπάρχει θεσμοθετημένος μηχανισμός συντονισμού μεταξύ Υπουργείων Υποδομών και Τουρισμού για τη διαχείριση κρίσεων στις αερομεταφορές που πλήττουν άμεσα τον τουρισμό και, εάν όχι, προτίθεται η Κυβέρνηση να τον δημιουργήσει;
12. Για ποιον λόγο η υπ' αριθμ. πρωτ. 8171/22.08.2025 Ερώτηση, που αφορούσε ευθέως την ασφάλεια πτήσεων και την ευρωπαϊκή εποπτεία της χώρας, δεν απαντήθηκε ποτέ, και πώς αιτιολογείται αυτή η θεσμική παράλειψη;
13. Πώς διασφαλίζεται ότι η Ελλάδα δεν θα συνεχίσει να εμφανίζεται διεθνώς ως αναξιόπιστος ή απορρυθμισμένος εναέριος κόμβος, ιδίως σε μια περίοδο που ο τουρισμός προβάλλεται ως βασικός πυλώνας της εθνικής οικονομίας;

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη

Νικολαΐδης Αναστάσιος