



Αθήνα, 24 Φεβρουαρίου 2026

## ΕΡΩΤΗΣΗ

**Προς: τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα**

**Θέμα: «Εκ νέου πρόβλημα λειτουργίας στο ραντάρ στο αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος»**

Την **Πέμπτη 19 Φεβρουαρίου 2026** τέθηκε εκ νέου εκτός λειτουργίας το τερματικό ραντάρ στο λόφο Μερέντα στο Μαρκόπουλο. Υπήρξε διακοπή στη μεταφορά δεδομένων από και προς αυτό, όπως ακριβώς είχε συμβεί στις **19 Αυγούστου 2025**, με την αστοχία ενός κρίσιμου ανταλλακτικού και την απώλεια της εικόνας του ραντάρ και των εφεδρικών συχνοτήτων της προσέγγισης. Για το θέμα σας είχα καταθέσει ερώτηση (αρ. πρωτ. 8942, 2/10/2025) που μέχρι σήμερα παραμένει αναπάντητη. Όπως παραμένει αναπάντητη και η ερώτησή μου (αρ. πρωτ. 2587, 26/1/2026) για το black out που καταγράφηκε στο FIR Αθηνών, με αποτέλεσμα να χαθεί η επικοινωνία μεταξύ του Κέντρου Ελέγχου Περιοχής Αθηνών – Μακεδονίας (ΚΕΠΑΘΜ) και των αεροσκαφών που πετούσαν στον ελληνικό εναέριο χώρο στις 4 Ιανουαρίου 2026. Και μολονότι τα περιστατικά επαναλαμβάνονται δεν υπάρχει ουσιαστική πρόβλεψη για λύση των υφιστάμενων δυσλειτουργιών.

Η Ένωση Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας τονίζει πως τα ίδια προβλήματα μπορεί να συμβούν ανά πάσα στιγμή. Αν και η Υ.Π.Α. τόνιζε πως δεν θα επαναληφθούν δυσλειτουργίες, το χθεσινό περιστατικό απέδειξε την έλλειψη σχεδιασμού, παρά την απομάκρυνση του προηγούμενου Διοικητή, που είχε συμβεί λίγες μέρες μετά την έκδοση πορίσματος για την 4η Ιανουαρίου.

Επειδή η κατάσταση είναι κρίσιμη και οι συνθήκες θα επιδεινωθούν με την αυξημένη κίνηση της τουριστικής περιόδου που σύντομα αρχίζει,

### Ερωτάσθε:

1. Ποια είναι τα ακριβή αίτια του νέου περιστατικού δυσλειτουργίας στο ραντάρ του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» στις 19.2.2026, ποια υπηρεσία/όργανο έχει αναλάβει τη διερεύνησή του και σε ποιο στάδιο βρίσκεται η σχετική διαδικασία;

2. Ποια συγκεκριμένα μέτρα είχαν ληφθεί μετά τα προηγούμενα περιστατικά δυσλειτουργίας και τις σχετικές διαβεβαιώσεις των αρμοδίων, και για ποιο λόγο τα μέτρα αυτά δεν απέτρεψαν την εκ νέου εμφάνιση του προβλήματος;

3. Σε ποιο ακριβώς στάδιο βρίσκεται η σύμβαση για τη μετεγκατάσταση της προσέγγισης (APP), καθώς και η διαδικασία καθορισμού των λεπτομερών λειτουργικών προδιαγραφών (D.F.S.), ποιοι είναι οι λόγοι της καθυστέρησης (τεχνικοί, διοικητικοί ή νομικοί) και ποιο είναι το επικαιροποιημένο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης;

4. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η σύμβαση για το νέο σύστημα ραντάρ (D.P.S.), ποιο είναι το ισχύον χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, ποια είναι η τρέχουσα εκτιμώμενη οικονομική επιβάρυνση λόγω των καθυστερήσεων και ποια μέτρα προτίθεται να λάβει το Υπουργείο για την επιτάχυνση της διαδικασίας;

5. Σε ποιες ενέργειες διοικητικού, πειθαρχικού και ελεγκτικού χαρακτήρα έχουν προβεί το Υπουργείο και οι αρμόδιες υπηρεσίες/φορείς για τα ανωτέρω περιστατικά και για τις καθυστερήσεις των σχετικών συμβάσεων, και αν έχουν διαβιβαστεί στοιχεία στις αρμόδιες εισαγγελικές αρχές, τότε και από ποιο όργανο;

6. Δεδομένης της αυξημένης κίνησης της επικείμενης τουριστικής περιόδου, παρακαλείται να ενημερώσει αν τα εφεδρικά και χειροκίνητα μέσα επικοινωνίας των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας με τα αεροσκάφη βρίσκονται σε πλήρη επιχειρησιακή ετοιμότητα, τότε διενεργήθηκε ο τελευταίος έλεγχος/δοκιμή λειτουργίας τους, και ποια υπηρεσία φέρει την ευθύνη πιστοποίησης και διαρκούς διαθεσιμότητάς τους.

7. Ποιος είναι ο αρμόδιος φορέας και ποιος ο τυχόν συντηρητής του συστήματος μεταφοράς δεδομένων στη θέση «Μερέντα», ποιο είναι το ισχύον καθεστώς συντήρησης και τα συμβατικά επίπεδα διαθεσιμότητας, ποια ακριβώς εφεδρικά πρωτόκολλα ενεργοποιήθηκαν κατά το περιστατικό της 19.2.2026 και πότε είχαν δοκιμαστεί τελευταία φορά, καθώς και αν διενεργήθηκε έλεγχος κυβερνοασφάλειας- ψηφιακής ιχνηλάτησης ώστε να αποκλειστεί τεκμηριωμένα το ενδεχόμενο κακόβουλης ενέργειας ή κυβερνοεπίθεσης;

Η Βουλευτής

Ασπασία Ιωάννη Κουρουπάκη  
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ