



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 02 Μαρτίου 2026

Προς: 1. τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα
2. την Υπουργό Τουρισμού, κα Όλγα Κεφαλογιάννη

Θέμα: «Αεροπορική συνδεσιμότητα τιμολογιακή πολιτική και στρατηγικός σχεδιασμός για το Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης “Μακεδονία”»

Κύριοι Υπουργοί,

Η ανάκαμψη του ελληνικού τουρισμού μετά την πανδημία του κορονοϊού παρουσιάζει έντονη γεωγραφική ανισορροπία. Σύμφωνα με δημοσιευμένα στοιχεία του Ινστιτούτου του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ), ενώ οι περιφέρειες της Αττικής, του Νοτίου Αιγαίου και της Κρήτης καταγράφουν ισχυρές επιδόσεις, η Κεντρική Μακεδονία και συνολικά η Βόρεια Ελλάδα εμφανίζουν απώλεια μεριδίου σε επισκέψεις, διανυκτερεύσεις και -κυρίως- τουριστικές εισπράξεις σε σχέση με το 2019, με την Θεσσαλονίκη να σημειώνει τουριστική βουτιά¹.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία της περιόδου 2019-2024 του ΙΝΣΕΤΕ, το μερίδιο της Κεντρικής Μακεδονίας στις τουριστικές δαπάνες φέρεται να υποχώρησε σημαντικά, από 13% σε 7%, ενώ καταγράφηκε και αισθητή μείωση στο μερίδιο διανυκτερεύσεων και επισκέψεων. Η εξέλιξη αυτή καταδεικνύει ότι η τουριστική ανάπτυξη δεν κατανέμεται ισόρροπα, με αποτέλεσμα η Βόρεια Ελλάδα να χάνει έδαφος στον εθνικό τουριστικό χάρτη.

Κρίσιμος παράγοντας για την τουριστική και οικονομική δυναμική μιας περιφέρειας αποτελεί και η αεροπορική της συνδεσιμότητα. Οι απευθείας πτήσεις:

- μειώνουν το συνολικό κόστος και τον χρόνο πρόσβασης σε έναν προορισμό, αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητά του,

¹ <https://www.voria.gr/article/toyristiki-boytia-gia-ti-thessaloniki-kai-oli-ti-b-ellada-meta-tin-pandimia>

- δημιουργούν «νέα» ζήτηση, προσελκύοντας ταξιδιώτες που δεν θα επέλεγαν προορισμό με ενδιάμεσες στάσεις,
- συμβάλλουν στην προσέλκυση επισκεπτών υψηλότερης κατά κεφαλήν δαπάνης, ιδίως από αγορές μακρινών αποστάσεων,
- επιμηκύνουν την τουριστική περίοδο μέσω τακτικών, ετήσιων συνδέσεων,
- ενισχύουν τον συνεδριακό, εκθεσιακό, γαστρονομικό, θρησκευτικό και πολιτιστικό τουρισμό,
- λειτουργούν ως καταλύτης για επενδύσεις, επιχειρηματική δραστηριότητα και δημιουργία θέσεων εργασίας.

Παράλληλα, η ενίσχυση της διεθνούς αεροπορικής παρουσίας της Θεσσαλονίκης θα μπορούσε να συνδυαστεί με την επιθυμητή αναβάθμιση του γεωοικονομικού της ρόλου ως πύλης προς τα Βαλκάνια και τη Νοτιοανατολική Ευρώπη, αλλά και με τη στήριξη της εξωστρέφειας της τοπικής οικονομίας.

Την ίδια στιγμή όμως, το Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» χάνει έδαφος, παρά τις δυνατότητές του. Παρότι καταγράφεται κάποια αύξηση στην επιβατική κίνηση, η Θεσσαλονίκη παραμένει αισθητά πίσω σε σύγκριση με άλλα μεγάλα αεροδρόμια της χώρας. Το Αεροδρόμιο Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» εξυπηρετεί 34 εκατομμύρια επιβάτες, το Αεροδρόμιο Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» εξυπηρετεί 10 εκατομμύρια, ενώ το Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» μόλις 8 εκατομμύρια επιβάτες.

Βασικός παράγοντας αυτής της υστέρησης είναι το υψηλό κόστος χρήσης. Οι υψηλές χρεώσεις, σε συνδυασμό με τις περιορισμένες αεροπορικές συνδέσεις απευθείας πτήσεων, και την έλλειψη υποδομών, λειτουργούν ανασταλτικά για την ανάπτυξή του. Οι χρεώσεις της παραχωρησιούχου εταιρείας θεωρούνται δυσανάλογες για το αεροδρόμιο, γεγονός που μειώνει την ανταγωνιστικότητα της πόλης ως προορισμού². Επιπλέον, η έλλειψη γέφυρας αποβίβασης στο αεροδρόμιο «Μακεδονία», οι υπερβολικές χρεώσεις στάθμευσης για τουριστικά λεωφορεία, που αυξάνουν το συνολικό κόστος των οργανωμένων μετακινήσεων, η έλλειψη σύνδεσης του αεροδρομίου με το μετρό, η μη συχνή σύνδεση του αεροδρομίου με τα λεωφορεία του ΟΑΣΘ, υποβαθμίζουν το αεροδρόμιο και την πόλη γενικότερα.

² <https://www.theopinion.gr/editorial/ftoches-epidoseis-gia-to-aerodromio-makedonia/>

Υπό το πρίσμα των ανωτέρω, η αποτύπωση της υφιστάμενης κατάστασης και του στρατηγικού σχεδιασμού για το Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» καθίσταται επιτακτική, προκειμένου να αξιολογηθεί εάν υφίσταται συνεκτικό σχέδιο ενίσχυσης της διεθνούς συνδεσιμότητας και ανταγωνιστικότητας της Θεσσαλονίκης και της Βόρειας Ελλάδας γενικότερα.

Με δεδομένα τα ανωτέρω, ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

1. Ποιος είναι σήμερα ο συνολικός αριθμός απευθείας πτήσεων εσωτερικού από το Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία», ποιοι είναι οι προορισμοί, ποια η συχνότητα εκτέλεσής τους και ποια η ετήσια ή εποχική διάρκειά τους;
2. Ποιος είναι ο συνολικός αριθμός απευθείας πτήσεων εξωτερικού, ανά χώρα και πόλη προορισμού, ποια η συχνότητά τους και ποια η κατανομή τους σε θερινή και χειμερινή περίοδο;
3. Υφίστανται απευθείας υπερατλαντικές συνδέσεις; Εάν όχι, έχει εκπονηθεί σχέδιο προσέλκυσης τέτοιων πτήσεων; Εάν ναι, ποιοι είναι οι προορισμοί, ποια η συχνότητά τους και ποια τα στοιχεία επιβατικής κίνησης και πληρότητας;
4. Ποια είναι η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης για τα έτη 2015–2025, διακριτά για:
 - εσωτερικό,
 - διεθνείς πτήσεις,
 - transit επιβάτες;
5. Υφίσταται συγκεκριμένο στρατηγικό σχέδιο για την αύξηση των απευθείας διεθνών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης, με στοχευμένες αγορές (π.χ. ΗΠΑ, Καναδάς, Μέση Ανατολή);
6. Γιατί δεν υπάρχουν ακόμα γέφυρες αποβίβασης στο Αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης «Μακεδονία»; Έχει δρομολογηθεί η τοποθέτησή τους και αν όχι, ποιοι είναι οι λόγοι;
7. Προτίθεστε να ζητήσετε αναθεώρηση της τιμολογιακής πολιτικής του αεροδρομίου (τέλη αεροδρομίου, στάθμευσης, λοιπές χρεώσεις), δεδομένου

ότι οι ισχύουσες χρεώσεις φέρονται να είναι δυσανάλογες με γειτονικά αεροδρόμια (π.χ. Σόφιας) και επηρεάζουν αρνητικά την προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιρειών και δρομολογίων;

8. Υπάρχει διυπουργικός συντονισμός μεταξύ Υποδομών, Τουρισμού και Οικονομικών για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του αεροδρομίου; Αν ναι ποια στοιχεία λαμβάνει υπόψη και ποια τα παραδοτέα του συντονισμού για το 2025;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Δρ. Μιχαήλ Χουρδάκης

Βουλευτής Α' Θεσσαλονίκης

Γιώτα Πούλου
Βουλευτής Βοιωτίας

Θεοδώρα Τζάκρη
Βουλευτής Πέλλας

Ραλλία Χρηστίδου
Βουλευτής Β3 Τομέα
Αττικής