



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Αικατερίνη Σπυριδάκη – Βουλευτής Ν. Λασιθίου

ΑΝΑΦΟΡΑ

Αθήνα, 16 Ιουλίου 2026

Προς:

**Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα
την Υπουργό Τουρισμού, κα Όλγα Κεφαλογιάννη**

**Θέμα: «Οι εκτεταμένες καθυστερήσεις στα ελληνικά αεροδρόμια και οι επιπτώσεις
στην τουριστική εικόνα της χώρας»**

Κυρία Υπουργέ,

Κύριε Υπουργέ,

Σας καταθέτω ως Αναφορά δημοσίευμα του Τύπου, σύμφωνα με το οποίο οι καθυστερήσεις στις αεροπορικές πτήσεις και η ταλαιπωρία των επιβατών στα ελληνικά αεροδρόμια τείνουν να αποτελέσουν πλέον μόνιμο χαρακτηριστικό κάθε θερινής περιόδου, αναδεικνύοντας σοβαρά ζητήματα επάρκειας προσωπικού, χωρητικότητας, συντονισμού και επιχειρησιακής ετοιμότητας του συστήματος αερομεταφορών της χώρας.

Σύμφωνα με το δημοσίευμα, η Ελλάδα καταγράφει νέα ιστορικά υψηλά στην αεροπορική κίνηση, με περισσότερους από 83,5 εκατομμύρια επιβάτες το 2025, ενώ και το πρώτο εξάμηνο του 2026 η επιβατική κίνηση εμφανίζεται αυξημένη κατά περίπου 5%. Παράλληλα, την πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου η χώρα βρέθηκε στην 7η θέση της Ευρώπης με περίπου 2.700 πτήσεις ημερησίως, ενώ ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών ξεπέρασε τις 1.000 αφίξεις και αναχωρήσεις ημερησίως.

Ωστόσο, η εντυπωσιακή αυτή αύξηση της τουριστικής και αεροπορικής δραστηριότητας συνοδεύεται από αυξανόμενες δυσλειτουργίες. Το δημοσίευμα επισημαίνει ότι οι καθυστερήσεις στις πτήσεις έχουν εξελιχθεί σε επαναλαμβανόμενο πρόβλημα των τελευταίων ετών, με σημαντικές επιπτώσεις τόσο για τους επιβάτες όσο και για τη διεθνή εικόνα της χώρας ως τουριστικού προορισμού.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στα στοιχεία του Eurocontrol, σύμφωνα με τα οποία η Ελλάδα συγκαταλέγεται στις χώρες που παρουσιάζουν τις μεγαλύτερες επιβαρύνσεις σε καθυστερήσεις λόγω περιορισμών χωρητικότητας και ελλείψεων προσωπικού στις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας. Μάλιστα, οι καθυστερήσεις στον ελληνικό εναέριο χώρο εμφανίζονται αυξημένες κατά 70% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ η χώρα κατατάσσεται μεταξύ εκείνων που συμβάλλουν σημαντικά στις συνολικές καθυστερήσεις του ευρωπαϊκού δικτύου.

Το δημοσίευμα αναδεικνύει επίσης ότι, πέραν της αυξημένης τουριστικής κίνησης, η γεωπολιτική κρίση στη Μέση Ανατολή έχει οδηγήσει σε ανακατανομή των διεθνών εναέριων διαδρομών, με αποτέλεσμα το ελληνικό σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας να διαχειρίζεται πλέον έως και 5.000 πτήσεις ημερησίως, με προβλέψεις για ακόμη μεγαλύτερο φόρτο κατά την κορύφωση της θερινής περιόδου.

Παράλληλα, επισημαίνεται ότι η υπερσυγκέντρωση πτήσεων στις ώρες αιχμής δημιουργεί διαδοχικές καθυστερήσεις («φαινόμενο ντόμινο»), ενώ οι ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας υπογραμμίζουν ότι, παρά τις πρόσφατες προσλήψεις, απαιτείται σημαντικός χρόνος για την εκπαίδευση και την πλήρη επιχειρησιακή αξιοποίηση του νέου προσωπικού.

Επιπλέον, στο δημοσίευμα καταγράφονται σοβαρές δυσλειτουργίες κατά την εφαρμογή του νέου Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Εισόδου – Εξόδου (Entry/Exit System – EES), οι οποίες προκαλούν πολύωρες ουρές και σημαντικές καθυστερήσεις στους συνοριακούς ελέγχους των αεροδρομίων, ιδιαίτερα για επισκέπτες από τρίτες χώρες. Εκπρόσωποι της ευρωπαϊκής αεροπορικής αγοράς, καθώς και η Fraport Greece, προειδοποιούν ότι χωρίς άμεσες παρεμβάσεις το πρόβλημα ενδέχεται να ενταθεί κατά την κορύφωση της τουριστικής περιόδου.

Παρακαλούμε τους κ.κ. Υπουργούς να εξετάσουν τα ζητήματα που αναδεικνύονται στο συνημμένο δημοσίευμα και να ενημερώσουν τη Βουλή για τις ενέργειες στις οποίες προτίθενται να προβούν, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι ελλείψεις προσωπικού, οι περιορισμοί χωρητικότητας και οι επιχειρησιακές δυσλειτουργίες που προκαλούν τις επαναλαμβανόμενες καθυστερήσεις στις αεροπορικές μεταφορές, διασφαλίζοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες για τους πολίτες και τους επισκέπτες της χώρας.

Επισυνάπτεται το σχετικό δημοσίευμα.

Η Αναφέρουσα Βουλευτής

Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη

Ταλαιπωρία στα αεροδρόμια: Οι 2.700 πτήσεις την ημέρα και οι αιτίες για τις καθυστερήσεις

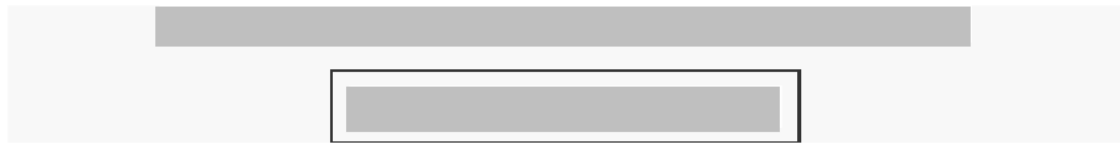
Η εκρηκτική άνοδος της κίνησης, η υπερσυγκέντρωση αφίξεων - αναχωρήσεων στις ώρες αιχμής και το αυστηρό σύστημα ελέγχων εισόδου - εξόδου της Ευρωπαϊκής Ένωσης φέρνουν στην επιφάνεια τις ελλείψεις προσωπικού, τα προβλήματα χωρητικότητας και τις τεχνικές αδυναμίες

Απαγορεύεται από το δίκαιο της Πνευμ. Ιδιοκτησίας η καθ'οιονδήποτε τρόπο παράνομη χρήση/ιδιοποίηση του παρόντος, με βαρύτατες αστικές και ποινικές κυρώσεις για τον παραβάτη



- Η Ελλάδα καταγράφει ιστορικά υψηλά επιβατικής κίνησης στα αεροδρόμια, με την κίνηση του πρώτου εξαμήνου να παρουσιάζει αύξηση 5% παρά τις γεωπολιτικές προκλήσεις στη Μέση Ανατολή.
- Η ανακατανομή των εναέριων διαδρομών λόγω της κρίσης στη Μέση Ανατολή έχει αυξήσει σημαντικά τον ημερήσιο φόρτο στο ελληνικό σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- Το Eurocontrol αποδίδει μέρος των καθυστερήσεων στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο σε περιορισμούς χωρητικότητας και ελλείψεις προσωπικού, με την Ελλάδα να καταγράφει αυξημένες επιβαρύνσεις σε σχέση με πέρυσι.
- Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας επισημαίνει ότι τα στοιχεία του Eurocontrol αφορούν τη διαχείριση ροής και δεν πρέπει να ταυτίζονται με τη συνολική εμπειρία του επιβάτη στα αεροδρόμια.

- Οι δυσλειτουργίες στην εφαρμογή του νέου Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Εισόδου-Εξόδου προκαλούν επιπλέον καθυστερήσεις και πολύωρες αναμονές στους συνοριακούς ελέγχους των αεροδρομίων.



Από τη μία πλευρά, τα συνεχή ρεκόρ της κίνησης στους ελληνικούς αιθέρες, αγγίζοντας τα ιστορικά υψηλά των 83,5 εκατομμυρίων επιβατών στα αεροδρόμια όλης της χώρας το 2025, συνεχίζοντας και φέτος ανοδικά, με την κίνηση μέσα στο α' εξάμηνο του έτους να κυμαίνεται στο +5%, παρά τη γεωπολιτική κρίση στη Μέση Ανατολή.

Από την άλλη πλευρά, η αυξανόμενη, όπως αποδεικνύεται χρόνο με τον χρόνο, δυσκολία διαχείρισης αυτής της επιτυχίας. Το αποτέλεσμα; Το φαινόμενο των καθυστερήσεων στις πτήσεις τείνει να γίνει καθεστώς κάθε θερινή σεζόν την τελευταία πενταετία, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ταλαιπωρία των επιβατών αλλά και την περίφημη εμπειρία του τουρίστα σε μια χώρα όπως η Ελλάδα, όπου ο τουρισμός συμβάλλει άμεσα στο ΑΕΠ σε ποσοστό 13%.

Η κρίση

Με το ίδιο μοτίβο καθυστερήσεων ξεκίνησε και φέτος η θερινή σεζόν σε μια χρονιά όπου, πέραν όλων των παραπάνω, υπάρχει και μία επιπλέον παράμετρος που προστίθεται: η μεγαλύτερη κίνηση που καλείται να διαχειριστεί, με επιπλέον ημερήσιο φόρτο, το ελληνικό σύστημα ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας ως αποτέλεσμα της κρίσης στη Μέση Ανατολή.

Αεροπορικές εταιρείες, με τελικό προορισμό αεροδρόμια εκτός Ελλάδας, έχουν αναπροσαρμόσει λόγω των γεωπολιτικών αναταράξεων τα δρομολόγιά τους προκειμένου να ακολουθούν τις πιο ασφαλείς εναέριες διαδρομές, με τον όγκο μάλιστα να αυξάνεται περαιτέρω στην αιχμή του καλοκαιριού.

Σύμφωνα με τα νούμερα που δίνει η αντιπρόεδρος της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ολγα Τόκη, ευρύτερα το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής Αθηνών και Μακεδονίας (ΚΕΠΑΘΜ) πέρυσι διαχειριζόταν μάξιμουμ 4.500 πτήσεις/ημέρα, ενώ το περασμένο Σαββατοκύριακο άγγιξε τις 5.000 πτήσεις/ημέρα, με πρόβλεψη για 5.500 πτήσεις/ημέρα όσο προχωρά η θερινή σεζόν.

Η ανακατανομή της εναέριας κυκλοφορίας λόγω της κρίσης της

Μέσης Ανατολής έχει αυξήσει τον όγκο όχι μόνο πάνω από την Ελλάδα, αλλά και από την Κύπρο, την Αλβανία, την Κροατία, τη Βόρεια Μακεδονία, το Μαυροβούνιο, τη Σερβία και τη Σλοβενία.

«Προσλήψεις έχουν γίνει, όμως απαιτείται χρόνος εκπαίδευσης», εξηγεί η κυρία Τόκη. Σημειώνεται ότι το 2025 διορίστηκαν 92 ελεγκτές εναέριας κυκλοφορίας, ενώ για τώρα δρομολογείται η ορκωμοσία 51 επιπλέον, από τους συνολικά 77 που προβλέπεται να προσληφθούν μέσα στο έτος.

Κλείσιμο

2.700 πτήσεις την ημέρα

Ενδεικτικά, με βάση τα στοιχεία από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Αεροναυτιλίας (Eurocontrol), ο Ιούλιος ξεκίνησε δυνατά, με αύξηση της κίνησης για τη χώρα μας αλλά και το μεγαλύτερο αεροδρόμιό της, τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» (ΔΑΑ).

Η Ελλάδα συγκαταλέγεται στη δεκάδα των χωρών με τη μεγαλύτερη κίνηση κατά την εβδομάδα 29 Ιουνίου με 5 Ιουλίου, με μέσο όρο 2.700 πτήσεις ημερησίως, αφίξεις και αναχωρήσεις, έχοντας καταγράψει αύξηση κατά 3% από τα ήδη αυξημένα νούμερα της αντίστοιχης περσινής περιόδου. Η Ελλάδα βρίσκεται στην 7η θέση της κατάταξης, με πρώτο το Ηνωμένο Βασίλειο με 6.482 αφίξεις και αναχωρήσεις ημερησίως (+2%) και δεύτερη την Ισπανία με 6.446 πτήσεις ημερησίως (+7%).

Για την ίδια εβδομάδα, στη δεκάδα των πιο πολυσύχναστων αεροδρομίων της Ευρώπης, στην τελευταία θέση βρίσκεται ο ΔΑΑ με μέσο όρο 1.007 αφίξεων και αναχωρήσεων την ημέρα, καταγράφοντας αύξηση 2% σε σχέση με το ρεκόρ του 2025. Την πρωτιά έχει η Κωνσταντινούπολη με 1.603 αφίξεις και αναχωρήσεις καθημερινά για την πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου.

Ενα ακόμη ενδεικτικό στοιχείο της αύξησης της κίνησης στη χώρα μας είναι και το γεγονός ότι για την ίδια περίοδο (πρώτη εβδομάδα του Ιουλίου) οι δύο εγχώριες αεροπορικές, Aegean και Sky Express βρέθηκαν στις 9 αεροπορικές (ενδεικτικά μαζί με τις Air Serbia, easyJet, Jet2, Pegasus, Ryanair, Turkish Airlines και Wizzair) που πραγματοποίησαν ρεκόρ ως προς τον ημερήσιο αριθμό πτήσεων.

Για το ίδιο διάστημα το Eurocontrol αποδίδει ποσοστό 45% των καθυστερήσεων στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο «σε περιορισμούς

χωρητικότητας και ελλείψεις προσωπικού στις υπηρεσίες ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας» σε τρεις χώρες, τη Γαλλία, την Ισπανία και την Ελλάδα, ενώ ως αιτίες μπορεί να αναφέρονται επίσης οι καιρικές συνθήκες, έκτακτα γεγονότα κ.ά.

Η Γαλλία (με 29% μερίδιο επί του συνόλου των καθυστερήσεων), η Ισπανία (με 19%) και Ελλάδα (με 13%) συνεχίζουν να καταγράφουν, σύμφωνα πάντα με το Eurocontrol, τις μεγαλύτερες επιβαρύνσεις επί του συνόλου για τη συγκεκριμένη περίοδο.

Ειδικά για την Ελλάδα αναφέρεται ότι οι καθυστερήσεις πάνω από τον ελληνικό εναέριο χώρο, με αύξηση 70% σε σχέση με πέρυσι, οφείλονται κυρίως σε περιορισμούς χωρητικότητας και προβλήματα στελέχωσης, ενώ πρόσθετη επιβάρυνση προκαλεί η αυξημένη και πιο σύνθετη ροή της εναέριας κυκλοφορίας λόγω της κρίσης στη Μέση Ανατολή.

Οι 10 χώρες στην Ευρώπη με τη μεγαλύτερη κίνηση στις αρχές Ιουλίου (εβδομάδα 29 Ιουνίου - 5 Ιουλίου)

Χώρα	Μέσος αριθμός πτήσεων (αναχωρήσεις - αφίξεις) ανά ημέρα	Μεταβολή έναντι 2025
1. Ηνωμένο Βασίλειο	6.482	+2%
2. Ισπανία	6.446	+7%
3. Γερμανία	5.321	-3%
4. Ιταλία	5.100	+5%
5. Γαλλία	5.011	+9%
6. Τουρκία	4.148	+1%
7. Ελλάδα	2.700	+3%
8. Πολωνία	1.725	+9%
9. Ολλανδία	1.697	-2%
10. Πορτογαλία	1.538	+3%

ΠΗΓΗ: Eurocontrol

Τα 10 αεροδρόμια με τη μεγαλύτερη κίνηση στην Ευρώπη (εβδομάδα 29 Ιουνίου - 5 Ιουλίου, μέσος ημερήσιος αριθμός πτήσεων)

Θέση / Αεροδρόμιο	Μέσος αριθμός πτήσεων (αναχωρήσεις - αφίξεις) ανά ημέρα	Μεταβολή έναντι 2025
1. Κωνσταντινούπολη	1.603	+1 %
2. Αμστερνταμ	1.398	-1 %
3. Παρίσι («Σαρλ ντε Γκολ»)	1.389	+4 %
4. Λονδίνο (Χιθροου)	1.323	-1 %
5. Φρανκφούρτη	1.318	-4 %
6. Μαδρίτη (Μπαράκας)	1.303	+7 %
7. Βαρκελώνη	1.165	+9 %
8. Ρώμη (Φιουμισίνο)	1.022	+4 %
9. Πάλμα ντε Μαγιόρκα	1.019	+4 %
10. Αθήνα	1.007	+2 %

ΠΗΓΗ: Eurocontrol

Τι λέει η ΥΠΑ

Κι εδώ έρχεται η αντίθετη άποψη της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ), η οποία σε απάντηση του θορύβου που προκλήθηκε τις προηγούμενες ημέρες επισημαίνει ότι οι δείκτες του Eurocontrol αφορούν κυρίως καθυστερήσεις διαχείρισης ροής εναέριας κυκλοφορίας σε επίπεδο ευρωπαϊκού δικτύου, είναι σημαντικοί μεν για την επιχειρησιακή παρακολούθηση του εναέριου χώρου, ωστόσο δεν πρέπει να ταυτίζονται με τη συνολική εμπειρία του επιβάτη στα αεροδρόμια, ούτε να ερμηνεύονται ως ο μέσος χρόνος καθυστέρησης που αντιμετωπίζει κάθε πτήση.

Η ΥΠΑ υποστηρίζει μάλιστα ότι για τον Ιούνιο η μέση καθυστέρηση στο ΚΕΠΑΘΜ διαμορφώθηκε σε 2,26 λεπτά ανά πτήση, έναντι 1,62 λεπτών το 2025. Αν εξαιρεθούν καιρικά και άλλα εξωτερικά αίτια, η μέση καθυστέρηση ανέρχεται σε 0,97 λεπτά ανά πτήση, έναντι 0,85 λεπτών τον περσινό Ιούνιο.

Ειδικά, στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών η μέση καθυστέρηση ανά πτήση «ένεκα της εναέριας κυκλοφορίας» τον Ιούνιο διαμορφώθηκε σε 4,43 λεπτά έναντι 6,50 λεπτών την αντίστοιχη περυσινή περίοδο, ενώ οι συνολικές καθυστερήσεις εμφανίζονται μειωμένες κατά 31,77%.

Αυτά καθαυτά τα νούμερα μπορεί να επιδέχονται πολλαπλών ερμηνειών και να είναι πιο τεχνικά, όπως υποστηρίζει ουσιαστικά η ΥΠΑ, κάνοντας λόγο για μείωση και στρογγυλεύοντας το πρόβλημα.

Ωστόσο, είτε πρόκειται για καθυστερήσεις στη διαδρομή, δηλαδή στον ελληνικό εναέριο χώρο γενικότερα και όχι στα ελληνικά αεροδρόμια (όπως υποστηρίζει η ΥΠΑ για τα στοιχεία από τις πολυσυζητημένες εκθέσεις του Eurocontrol), είτε για καθυστερήσεις μέσα στο αεροπλάνο, καθώς οι αεροπορικές επιβιβάζουν τους επιβάτες τους με αναμονή που μπορεί να φτάνει και στα 45 λεπτά ή και παραπάνω για διαδρομή μισής ώρας όπως συνέβη την περασμένη εβδομάδα στο δρομολόγιο Αθήνα - Θεσσαλονίκη ή ακόμη και για καθυστερήσεις μιας ή και πλέον ώρας στην πύλη πριν από την επιβίβαση αναμένοντας το αεροπλάνο να φτάσει, όπως συνέβη, σε πλείστες των περιπτώσεων τις προηγούμενες ημέρες, το αποτέλεσμα είναι ένα: η τालαιπωρία του επιβάτη, η οποία, πάλι με βάση τα επίσημα στοιχεία της Διεθνούς Ένωσης Αερομεταφορών (IATA) έχει γίνει πια πρόβλημα δεκαετίας στην Ελλάδα.

Με βάση τη μελέτη «Καθυστερήσεις στον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη: Επισκόπηση των οικονομικών επιπτώσεων» για τη δεκαετία 2015-2025, η Ελλάδα συγκαταλέγεται στην τετράδα των χωρών στην Ευρώπη με το μεγαλύτερο μερίδιο καθυστερήσεων που σχετίζονται με την εναέρια κυκλοφορία.

Επί συνόλου 7,3 εκατομμυρίων καθυστερημένων πτήσεων στη δεκαετία, η Γαλλία έρχεται πρώτη με μερίδιο 29%, η Γερμανία δεύτερη με 24%, η Ισπανία τρίτη με 10% και η Ελλάδα τέταρτη με 6%. Σύμφωνα με την IATA, το 2025 πάνω από το 1/3 (35,9%) του συνόλου των ετήσιων καθυστερήσεων στη διαχείριση της ροής εναέριας κυκλοφορίας καταγράφηκε κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, έναντι 31,6% το 2015, αποτυπώνοντας το ζήτημα της εποχικότητας που ταλανίζει τη χώρα μας.

Επαφές και συζητήσεις

Το ζήτημα των καθυστερήσεων τέθηκε σε μια πρώτη σύσκεψη με τη συμμετοχή των ΥΠΑ και ΑΠΑ (Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας), των ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, του ΔΑΑ και των δύο εγχώριων αεροπορικών Aegean και Sky Express την περασμένη Δευτέρα, αλλά και εν συνεχεία μέσα στην εβδομάδα όπου υπήρξαν συγκεκριμένες προτάσεις σε τεχνικά θέματα και ζητήματα καλύτερου συντονισμού.

Κρίσιμο σημείο είναι η τήρηση των συμφωνηθέντων, με βάση την πρόσφατη Κοινή Υπουργική Απόφαση (ΚΥΑ) που προβλέπει ότι η δυναμικότητα για το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας -δεδομένου ότι στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» παρατηρείται και ο μεγαλύτερος όγκος για το καλοκαίρι- είναι 35 αναχωρήσεις και 31 αφίξεις ανά ώρα στις ώρες αιχμής και 35 αναχωρήσεις και 28 αφίξεις ανά ώρα εκτός αιχμής, με 22 αναχωρήσεις και 22 αφίξεις τις νυχτερινές ώρες μεταξύ 00.01 και 05.59 τοπική.

Ωστόσο, αυτό που παρατηρείται στην πράξη, όπως υποστηρίζουν από την πλευρά τους οι ελεγκτές, είναι ότι τις ώρες αιχμής 8-9 π.μ. στοιβάζονται πολλές πτήσεις και υπάρχει φόρτος, με προγραμματισμό που μπορεί να αντιστοιχεί σε 39 ή 40 αναχωρήσεις ανά ώρα και καθυστερήσεις που μετακυλίνουν για αργότερα, δημιουργώντας το λεγόμενο «ντόμινο».

Ακόμη, αυτό που παρατηρήθηκε τις προηγούμενες ημέρες είναι ότι σε δρομολόγια στο ξεκίνημα της ημέρας, σε πολύ πρωινές ώρες, όπου είχαν προγραμματιστεί 24 αναχωρήσεις, από αυτές πραγματοποιήθηκε στην ώρα του το 50%, μεταφέροντας έτσι τις καθυστερήσεις για αργότερα και προσθέτοντας μεγαλύτερο όγκο δρομολογίων τις επόμενες ώρες.

Το ζήτημα των ελέγχων

Το κερασάκι στην τούρτα για τις ευρωπαϊκές αερομεταφορές έρχεται φέτος και λόγω των σημαντικών δυσλειτουργιών που καταγράφονται πανευρωπαϊκά στην εφαρμογή του νέου Ευρωπαϊκού Συστήματος Ελέγχου Εισόδου - Εξόδου (Entry/Exit System - EES) ειδικά για τους επισκέπτες τρίτων χωρών στην Ε.Ε.

Παρά το γεγονός ότι τα κράτη-μέλη κάνουν εκτεταμένη χρήση της προσωρινής ευελιξίας (με πρώτη την Ελλάδα για τους Βρετανούς), που επιτρέπει στις αρμόδιες συνοριακές αρχές να αναστείλουν τη συλλογή βιομετρικών δεδομένων έως τις αρχές Σεπτεμβρίου, ταξιδιώτες αναμένουν τον συνοριακό έλεγχο σε πολύωρες ουρές έξω από τα κτίρια των τερματικών σταθμών και σε ανοιχτούς χώρους στάθμευσης αεροσκαφών, ενώ υπάρχουν και αεροπορικές, όπως η μεγαλύτερη αεροπορική χαμηλού κόστους Ryanair, που δεν διστάζουν να φύγουν με μισοάδειο αεροσκάφος ώστε να τηρήσουν το πρόγραμμα, μολονότι επιβάτες τους έχουν ακινητοποιηθεί στις ουρές στα σημεία ελέγχου των διαβατηρίων.

Οι θεσμικοί του κλάδου IATA, Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων Ευρώπης (ACI Europe) και Αεροπορικές για την Ευρώπη (A4E) επισημαίνουν προς την Κομισιόν ότι το πρόβλημα θα μεγεθυνθεί την υψηλή θερινή περίοδο Ιουλίου - Αυγούστου, όπου τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια προβλέπεται να εξυπηρετήσουν περίπου 40 εκατομμύρια περισσότερους επιβάτες απ' ό,τι τους δύο προηγούμενους μήνες ζητώντας αναστολή και βελτίωση του συστήματος.

Ο κ. Αλεξάντερ Τσίνελ, διευθύνων σύμβουλος της Fraport Greece, που έχει υπό τη διαχείρισή της τα 14 περιφερειακά αεροδρόμια και σύντομα και αυτό της Καλαμάτας (15ο), σε συνέντευξή του στους «Financial Times» την περασμένη Πέμπτη ζητεί ουσιαστικές αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας του συστήματος, προειδοποιώντας ότι στη σημερινή του μορφή δεν μπορεί να ανταποκριθεί στις αυξημένες ανάγκες της τουριστικής περιόδου.

Σύμφωνα με τον ίδιο, η προσωρινή εξαίρεση των Βρετανών ταξιδιωτών από τους πλήρεις βιομετρικούς ελέγχους, η οποία ισχύει έως το τέλος του καλοκαιριού, έχει αποτρέψει την επιδείνωση της κατάστασης στα 14 περιφερειακά αεροδρόμια που διαχειρίζεται η Fraport Greece, μεταξύ των οποίων η Ρόδος, η Κέρκυρα, η Κως, η Μύκονος, η Σαντορίνη και τα Χανιά. Ωστόσο, προειδοποιεί ότι η λύση αυτή είναι προσωρινή και δεν αντιμετωπίζει το βασικό πρόβλημα.

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ: EUROKINISSI

