

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 7560
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 823
Ημερομ. Κατάθεσης: 6/8/2026



ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ

ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ

Κοινοβουλευτική Ομάδα

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΚΕ

Αθήνα, 06 Αυγούστου 2026

Προς:

Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Την Υπουργό Τουρισμού, κα Όλγα Κεφαλογιάννη

Θέμα: «Οι καθυστερήσεις στις αερομεταφορές εξελίσσονται σε διαρθρωτικό πρόβλημα του ελληνικού τουρισμού – Η πραγματικότητα διαψεύδει τις απαντήσεις της Κυβέρνησης»

Κυρία Υπουργέ,

Κύριε Υπουργέ,

Ο ελληνικός τουρισμός καταγράφει τα τελευταία χρόνια διαδοχικά ρεκόρ αφίξεων και αεροπορικής κίνησης. Η εξέλιξη αυτή αποτελεί αναμφίβολα μια σημαντική ευκαιρία για την ελληνική οικονομία. Ωστόσο, η επιτυχία ενός τουριστικού προορισμού δεν μετριέται αποκλειστικά από τον αριθμό των επισκεπτών που φθάνουν στη χώρα, αλλά και από την ποιότητα των υποδομών που τους υποδέχονται, την αξιοπιστία των μεταφορών, την ασφάλεια του εναέριου χώρου και τη συνολική ταξιδιωτική εμπειρία που προσφέρει η χώρα από την πρώτη έως την τελευταία στιγμή της παραμονής τους.

Η πρώτη και η τελευταία εικόνα που αποκομίζει ένας επισκέπτης είναι συνήθως το αεροδρόμιο. Είναι η στιγμή κατά την οποία διαμορφώνεται σε μεγάλο βαθμό η αντίληψή του για το επίπεδο οργάνωσης, λειτουργίας και αξιοπιστίας μιας χώρας. Για τον λόγο αυτό, οι αερομεταφορές δεν αποτελούν ένα στενά τεχνικό ή υπηρεσιακό

αντικείμενο, αλλά κρίσιμο πυλώνα της εθνικής τουριστικής πολιτικής, της διεθνούς ανταγωνιστικότητας και της εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό.

Δυστυχώς, τα τελευταία χρόνια διαμορφώνεται μια εντελώς διαφορετική πραγματικότητα. Οι καθυστερήσεις στις πτήσεις δεν αποτελούν πλέον ένα έκτακτο ή συγκυριακό φαινόμενο, αλλά τείνουν να εξελιχθούν σε μόνιμο χαρακτηριστικό της λειτουργίας του ελληνικού εναέριου χώρου κατά τους θερινούς μήνες. Η αυξανόμενη αεροπορική κίνηση δεν συνοδεύτηκε από την αντίστοιχη ενίσχυση των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, των υποδομών και του ανθρώπινου δυναμικού, με αποτέλεσμα η χώρα να εμφανίζει ολοένα και μεγαλύτερες δυσκολίες στην εξυπηρέτηση του αυξημένου όγκου πτήσεων.

Το ζήτημα αυτό δεν προέκυψε αιφνιδιαστικά. Αντιθέτως, έχει αποτελέσει αντικείμενο διαδοχικών κοινοβουλευτικών παρεμβάσεων μας, μέσα από τις οποίες επισημάναμε εγκαίρως ότι η συνεχής αύξηση των καθυστερήσεων, η χρόνια υποστελέχωση των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, η παλαιότητα κρίσιμων υποδομών και η απουσία ενός ολοκληρωμένου διατομεακού σχεδιασμού μεταξύ των Υπουργείων Υποδομών και Τουρισμού δημιουργούν σοβαρούς κινδύνους όχι μόνο για τη λειτουργία των αερομεταφορών αλλά και για την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.

Στο πλαίσιο αυτό, 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 επιπτώσεις τους στην τουριστική εικόνα της χώρας, στην εμπειρία των ταξιδιωτών και στη λειτουργία της τουριστικής οικονομίας.

Στην Ερώτηση αυτή δεν περιοριστήκαμε σε γενικές διαπιστώσεις. Παραθέσαμε συγκεκριμένα στοιχεία του Eurocontrol, σύμφωνα με τα οποία οι καθυστερήσεις τύπου ATFM, που σχετίζονται άμεσα με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, είχαν ήδη λάβει διαστάσεις συστημικού προβλήματος. Επισημάναμε ότι το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών συγκαταλεγόταν μεταξύ των ευρωπαϊκών αεροδρομίων με τις χειρότερες επιδόσεις στις καθυστερήσεις, ότι κατά την τουριστική περίοδο του 2024 περισσότερο από το 42% των αφίξεων παρουσίαζε καθυστέρηση άνω των δεκαπέντε λεπτών, ενώ κατά τους μήνες αιχμής σχεδόν μία στις δύο πτήσεις έφθανε καθυστερημένη. Παράλληλα, αναδείξαμε το σημαντικό οικονομικό κόστος που προκαλούν οι

καθυστερήσεις στις αεροπορικές εταιρείες, στους επιβάτες και στις τουριστικές επιχειρήσεις, επισημαίνοντας ότι μόνο κατά την 17η Απριλίου 2025 το κόστος των καθυστερήσεων στο αεροδρόμιο της Αθήνας ξεπέρασε το 1,1 εκατ. ευρώ.

Επιπλέον, τονίσαμε ότι η συνεχής αύξηση της τουριστικής ζήτησης δεν συνοδεύεται από αντίστοιχη ενίσχυση των υπηρεσιών ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, ότι οι ελλείψεις προσωπικού και η υψηλή μέση ηλικία των ελεγκτών δημιουργούν πρόσθετες πιέσεις στο σύστημα, ενώ ήδη από τότε οι ίδιοι οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας προειδοποιούσαν δημόσια για περαιτέρω επιδείνωση της κατάστασης κατά τις επόμενες τουριστικές περιόδους. Για τον λόγο αυτό ζητήσαμε από την Κυβέρνηση να παρουσιάσει έναν ολοκληρωμένο στρατηγικό σχεδιασμό, όχι μόνο για τη διαχείριση των καθυστερήσεων, αλλά και για την προστασία της διεθνούς αξιοπιστίας της χώρας και της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού τουρισμού.

Η απάντηση που δόθηκε από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στην ανωτέρω Ερώτηση επιχείρησε να δημιουργήσει την εικόνα ότι το πρόβλημα των καθυστερήσεων βρίσκεται υπό έλεγχο και ότι έχουν ήδη δρομολογηθεί οι απαραίτητες παρεμβάσεις για τη σταδιακή αποκλιμάκωσή του. Ειδικότερα, η ΥΠΑ επικαλέστηκε την πρόσληψη νέων Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, την υπερεργασία του υφιστάμενου προσωπικού κατά τις περιόδους αιχμής, τη συνεργασία με το EUROCONTROL και τις αεροπορικές εταιρείες, καθώς και την εφαρμογή ειδικών μέτρων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, υποστηρίζοντας ότι η χωρητικότητα του συστήματος είχε ήδη αυξηθεί κατά 20%-35% και ότι οι καθυστερήσεις στο «Ελευθέριος Βενιζέλος» είχαν μειωθεί σημαντικά σε σχέση με τους προηγούμενους μήνες. Παράλληλα, απέδωσε σημαντικό μέρος των καθυστερήσεων σε εξωγενείς παράγοντες, όπως η εποχικότητα, η αυξημένη ζήτηση, οι περιορισμοί που επιβάλλονται από άλλους ευρωπαϊκούς παρόχους υπηρεσιών αεροναυτιλίας και οι αποκλίσεις των αεροπορικών εταιρειών από τις χρονοθυρίδες τους.

Το Υπουργείο Τουρισμού, από την πλευρά του, απέφυγε να απαντήσει στην ουσία των ερωτημάτων που του τέθηκαν. Αντί να παρουσιάσει συγκεκριμένο σχέδιο αντιμετώπισης των συνεπειών που προκαλούν οι συστηματικές καθυστερήσεις στην ταξιδιωτική εμπειρία και στη διεθνή εικόνα της χώρας, περιορίστηκε στην παράθεση στοιχείων για την αύξηση των αεροπορικών αφίξεων, στις διεθνείς διακρίσεις του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και σε γενικές αναφορές περί συνεργασίας με τα

συναρμώδια Υπουργεία, χωρίς να παρουσιάσει ούτε μία συγκεκριμένη πολιτική πρωτοβουλία για την αντιμετώπιση ενός προβλήματος που πλήττει ευθέως το ελληνικό τουριστικό προϊόν.

Ωστόσο, οι εξελίξεις που ακολούθησαν όχι μόνο δεν επιβεβαίωσαν την αισιόδοξη εικόνα που παρουσίαζε η Κυβέρνηση, αλλά αντιθέτως την διέψευσαν πλήρως.

Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία του EUROCONTROL, αλλά και τις δημόσιες τοποθετήσεις όλων των εμπλεκόμενων φορέων, οι καθυστερήσεις στον ελληνικό εναέριο χώρο όχι μόνο δεν αποκλιμακώνονται, αλλά παρουσιάζουν νέα επιδείνωση.

Σύμφωνα με 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. Η αυξημένη αυτή ζήτηση, αντί να συνοδευτεί από αντίστοιχη ενίσχυση των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, των υποδομών και του ανθρώπινου δυναμικού, ανέδειξε ακόμη περισσότερο τις διαρθρωτικές αδυναμίες του συστήματος.

Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι τα ίδια στοιχεία του EUROCONTROL καταγράφουν αύξηση των καθυστερήσεων στον ελληνικό εναέριο χώρο κατά περίπου 70% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, ενώ η Ελλάδα συγκαταλέγεται πλέον, μαζί με τη Γαλλία και την Ισπανία, στις ευρωπαϊκές χώρες που επιβαρύνουν περισσότερο το ευρωπαϊκό δίκτυο από καθυστερήσεις που σχετίζονται με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Η εξέλιξη αυτή διαψεύδει ευθέως την εικόνα σταδιακής βελτίωσης που παρουσίαζε η ΥΠΑ στις απαντήσεις της προς τη Βουλή και αποδεικνύει ότι οι παρεμβάσεις που επικαλέστηκε δεν επαρκούν για να αντιμετωπίσουν το μέγεθος του προβλήματος.

Εξίσου αποκαλυπτικό είναι ότι πλέον οι ίδιες οι καθυστερήσεις χαρακτηρίζονται από όλους τους εμπλεκόμενους φορείς ως διαρθρωτικό πρόβλημα και όχι ως συγκυριακό φαινόμενο. Η έντονη εποχικότητα, την οποία η ΥΠΑ επικαλούνταν ως βασική αιτία των προβλημάτων, δεν μπορεί πλέον να χρησιμοποιείται ως επαρκής εξήγηση, όταν το ίδιο φαινόμενο επαναλαμβάνεται με αυξανόμενη ένταση κάθε θερινή περίοδο. Όταν

ένα πρόβλημα εμφανίζεται με σταθερότητα χρόνο με τον χρόνο, παύει να αποτελεί έκτακτη συνθήκη και μετατρέπεται σε μόνιμη αδυναμία του συστήματος.

Παράλληλα, ιδιαίτερη βαρύτητα αποκτούν οι δημόσιες τοποθετήσεις της Fraport Greece, η οποία διαχειρίζεται τα δεκατέσσερα μεγαλύτερα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας. Η ίδια η διοίκηση της εταιρείας επισημαίνει ότι απαιτούνται ουσιαστικές αλλαγές στον τρόπο λειτουργίας του συστήματος εναέριας κυκλοφορίας, καθώς η σημερινή του μορφή δυσκολεύεται να ανταποκριθεί στη συνεχή αύξηση της επιβατικής κίνησης. Η διαπίστωση αυτή έχει ιδιαίτερη σημασία, διότι πλέον δεν προέρχεται ούτε από την αντιπολίτευση ούτε από τις συνδικαλιστικές οργανώσεις των ελεγκτών, αλλά από έναν από τους βασικότερους διαχειριστές αεροδρομίων της χώρας, ο οποίος βιώνει καθημερινά τις συνέπειες των καθυστερήσεων στην επιχειρησιακή λειτουργία των αεροδρομίων.

Ακόμη πιο ανησυχητικό είναι ότι η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (IATA) κατατάσσει πλέον την Ελλάδα μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών με το υψηλότερο ποσοστό καθυστερήσεων που συνδέονται με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Πρόκειται για μία διαπίστωση που αποκτά ιδιαίτερη πολιτική βαρύτητα, καθώς προέρχεται από τον κορυφαίο διεθνή οργανισμό που εκπροσωπεί τις αεροπορικές εταιρείες παγκοσμίως και επιβεβαιώνει ότι το πρόβλημα δεν περιορίζεται στην εσωτερική δημόσια συζήτηση, αλλά έχει ήδη καταγραφεί και αξιολογηθεί διεθνώς.

Η εικόνα αυτή αποκτά ακόμη μεγαλύτερη σημασία αν ληφθεί υπόψη ότι οι συστηματικές καθυστερήσεις δεν επηρεάζουν μόνο την επιχειρησιακή λειτουργία των αεροδρομίων. Επηρεάζουν άμεσα την εμπειρία εκατομμυρίων επισκεπτών, διαταράσσουν τις ανταποκρίσεις, επιβαρύνουν τα οργανωμένα ταξιδιωτικά πακέτα, αυξάνουν το λειτουργικό κόστος των αεροπορικών εταιρειών, προκαλούν αλυσιδωτές ανατροπές στον προγραμματισμό των τουριστικών επιχειρήσεων και υπονομεύουν τη διεθνή αξιοπιστία της Ελλάδας ως ασφαλούς, σύγχρονου και ανταγωνιστικού τουριστικού προορισμού. Είναι χαρακτηριστικό ότι το ίδιο το δημοσίευμα επισημαίνει πως, ανεξάρτητα από τους τεχνικούς δείκτες και τους ορισμούς των καθυστερήσεων, αυτό που τελικά βιώνει ο επιβάτης είναι πολύωρες αναμονές, καθυστερημένες αναχωρήσεις, απώλεια ανταποκρίσεων και μια συνολική εμπειρία που απέχει σημαντικά από την εικόνα ποιότητας που η χώρα επιδιώκει να προβάλει.

Η εικόνα αυτή αποκτά ακόμη μεγαλύτερη βαρύτητα εάν συνεκτιμηθούν οι δημόσιες προειδοποιήσεις της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας Ελλάδας, οι οποίες εδώ και αρκετούς μήνες περιγράφουν με ιδιαίτερη σαφήνεια ότι η σημερινή λειτουργία του ελληνικού συστήματος εναέριας κυκλοφορίας στηρίζεται σε οριακές συνθήκες. Οι ίδιοι οι Ελεγκτές, οι οποίοι καθημερινά διαχειρίζονται έναν από τους πλέον επιβαρυσμένους εναέριους χώρους της Ευρώπης, είχαν προειδοποιήσει ότι η συνεχής αύξηση της κίνησης, σε συνδυασμό με την παλαιότητα κρίσιμων υποδομών, τις αυξημένες επιχειρησιακές απαιτήσεις και, κυρίως, την πολυετή καθυστέρηση στην ανανέωση και τον εκσυγχρονισμό του εξοπλισμού, καθιστούν πλέον αδύνατη τη διατήρηση της υφιστάμενης επιχειρησιακής λειτουργίας χωρίς την καταφυγή σε εκτεταμένη υπερεργασία.

Στον πυρήνα, μάλιστα, αυτής της αδυναμίας βρίσκεται η απαρχαιωμένη τεχνολογική υποδομή της αεροναυτιλίας. Σύμφωνα με όσα επισημαίνουν οι ίδιοι οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας, κρίσιμα συστήματα επιτήρησης και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας εξακολουθούν να βασίζονται σε τεχνολογία που εγκαταστάθηκε ήδη από το 1999, παρά το γεγονός ότι ο συνήθης κύκλος ζωής αντίστοιχων συστημάτων υπολογίζεται σε 10 έως 15 έτη και έκτοτε έχουν πραγματοποιηθεί μόνο περιορισμένες αναβαθμίσεις. Πρόκειται επομένως για μια τεχνολογική υστέρηση που δεν αποτελεί απλώς ζήτημα εκσυγχρονισμού, αλλά επηρεάζει άμεσα την επιχειρησιακή δυνατότητα του συστήματος να διαχειριστεί με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα τον διαρκώς αυξανόμενο αριθμό πτήσεων. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι Ελεγκτές έχουν επανειλημμένα ζητήσει ακόμη και την αξιοποίηση της τεχνικής υποστήριξης και τεχνογνωσίας του EUROCONTROL για τον σχεδιασμό των αναγκαίων συστημάτων, χωρίς μέχρι σήμερα να έχει αντιμετωπιστεί οριστικά το πρόβλημα.

Η σύνδεση, άλλωστε, μεταξύ του ανεπαρκούς εξοπλισμού και των καθυστερήσεων είναι πλέον απολύτως συγκεκριμένη. Οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας έχουν καταστήσει σαφές ότι, με τις υφιστάμενες τεχνολογικές δυνατότητες, δεν μπορούν να συνεχίσουν να διαχειρίζονται αριθμό πτήσεων πέραν της πραγματικής επιχειρησιακής χωρητικότητας του συστήματος. Για τον λόγο αυτό έχουν περιορίσει τη διαχείριση στο αεροδρόμιο της Αθήνας στις 28 αφίξεις ανά ώρα, έναντι έως και 36 αφίξεων ανά ώρα που εξυπηρετούνταν κατά τη θερινή περίοδο υπό συνθήκες αυξημένης επιχειρησιακής πίεσης. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι το πρόβλημα δεν είναι η αύξηση της αεροπορικής κίνησης αυτή καθαυτή, αλλά η αδυναμία της Πολιτείας να εξασφαλίσει

εγκαίρως τα σύγχρονα μέσα που απαιτούνται για τη διαχείρισή της. Με σύγχρονο και επαρκή εξοπλισμό, το σύστημα θα μπορούσε να διαθέτει μεγαλύτερη επιχειρησιακή ικανότητα και να εξυπηρετεί αυξημένο αριθμό πτήσεων χωρίς η αύξηση της ζήτησης να μεταφράζεται αυτομάτως σε μεγαλύτερες καθυστερήσεις. Αντί, λοιπόν, η Κυβέρνηση να επικαλείται την αυξημένη τουριστική και αεροπορική κίνηση ως αιτία του προβλήματος, οφείλει να απαντήσει γιατί μια απολύτως προβλέψιμη αύξηση της ζήτησης δεν συνοδεύτηκε εγκαίρως από την αναγκαία τεχνολογική αναβάθμιση του συστήματος αεροναυτιλίας.

Μάλιστα, ήδη από τον Δεκέμβριο είχαν καταστήσει σαφές ότι, υπό τις υφιστάμενες συνθήκες, δεν προτίθενται να συνεχίσουν να καλύπτουν με υπερεργασία τις διαχρονικές αδυναμίες του συστήματος, προειδοποιώντας ευθέως ότι η επόμενη θερινή περίοδος θα συνοδευθεί από σημαντική αύξηση των καθυστερήσεων στις πτήσεις. Η προειδοποίηση αυτή δεν στηριζόταν σε θεωρητικές εκτιμήσεις, αλλά στην καθημερινή επιχειρησιακή εμπειρία των ίδιων των ανθρώπων που διαχειρίζονται την εναέρια κυκλοφορία της χώρας.

Οι εξελίξεις που ακολούθησαν επιβεβαιώνουν πλήρως τις ανησυχίες αυτές. Τα πρόσφατα στοιχεία του EUROCONTROL, οι διαπιστώσεις της IATA και οι δημόσιες τοποθετήσεις της Fraport Greece συγκλίνουν πλέον στο ίδιο συμπέρασμα: το ελληνικό σύστημα εναέριας κυκλοφορίας δυσκολεύεται να ανταποκριθεί στον αυξανόμενο όγκο πτήσεων, οι καθυστερήσεις εμφανίζουν εκ νέου ανοδική τάση και η επιχειρησιακή πίεση αυξάνεται συνεχώς. Επομένως, δεν πρόκειται πλέον για διαφορετικές προσεγγίσεις μεταξύ της πολιτικής ηγεσίας και των εργαζομένων, αλλά για μια αντικειμενική πραγματικότητα που αποτυπώνεται τόσο στους ευρωπαϊκούς δείκτες όσο και στην καθημερινή λειτουργία των αεροδρομίων.

Ιδιαίτερα ανησυχητικό είναι ότι, ενώ η Κυβέρνηση στις απαντήσεις της απέδιδε μεγάλο μέρος των καθυστερήσεων στην αυξημένη ζήτηση, στην εποχικότητα ή σε περιορισμούς που επιβάλλονται από το ευρωπαϊκό δίκτυο, σήμερα προκύπτει ότι ακόμη και οι φορείς που συμμετέχουν καθημερινά στη λειτουργία των αερομεταφορών αναγνωρίζουν πως το πρόβλημα έχει πλέον δομικά χαρακτηριστικά. Η αυξημένη επιβατική κίνηση δεν αποτελεί απρόβλεπτο γεγονός· αντιθέτως, είναι το αναμενόμενο αποτέλεσμα της διαρκούς ανάπτυξης του ελληνικού τουρισμού. Συνεπώς, η προσαρμογή των υποδομών, η επαρκής στελέχωση και η ενίσχυση της επιχειρησιακής

ικανότητας του συστήματος θα έπρεπε να είχαν προηγηθεί της αύξησης αυτής και όχι να επιχειρείται η κάλυψη των ελλείψεων εκ των υστέρων.

Το γεγονός ότι η Ελλάδα εξυπηρετεί πλέον περίπου 2.700 πτήσεις ημερησίως, ενώ το Διεθνές Αεροδρόμιο Αθηνών συγκαταλέγεται πλέον στους δέκα μεγαλύτερους αεροπορικούς κόμβους της Ευρώπης, θα έπρεπε να αποτελεί ένδειξη επιτυχίας και αναπτυξιακής δυναμικής. Αντ' αυτού, κινδυνεύει να μετατραπεί σε παράγοντα αποσταθεροποίησης της ίδιας της ταξιδιωτικής εμπειρίας, όταν το σύστημα αδυνατεί να ανταποκριθεί στις ανάγκες που το ίδιο το κράτος δημιούργησε μέσω της τουριστικής ανάπτυξης. Δεν μπορεί η Πολιτεία να πανηγυρίζει για νέα ρεκόρ αφίξεων, όταν οι βασικές δημόσιες υποδομές που καλούνται να εξυπηρετήσουν αυτές τις αφίξεις λειτουργούν στα όρια των δυνατοτήτων τους.

Το πρόβλημα, συνεπώς, δεν είναι μόνο επιχειρησιακό. Είναι βαθύτατα αναπτυξιακό και τουριστικό. Κάθε πολύωρη καθυστέρηση, κάθε χαμένη ανταπόκριση, κάθε αναμονή μέσα σε αεροσκάφος ή σε αίθουσα αναχωρήσεων, κάθε ανατροπή προγράμματος για έναν οργανωμένο επισκέπτη δεν αποτελεί απλώς μια ταλαιπωρία. Αποτελεί στοιχείο της συνολικής εμπειρίας που αποκομίζει ο ταξιδιώτης από τη χώρα μας. Επηρεάζει την αξιοπιστία των τουριστικών πακέτων, αυξάνει το κόστος για αεροπορικές εταιρείες και τουριστικές επιχειρήσεις, επιβαρύνει τις σχέσεις με διεθνείς tour operators και διαμορφώνει μια εικόνα που δύσκολα συμβιβάζεται με τον στόχο της Ελλάδας να εδραιωθεί ως ποιοτικός, ασφαλής και υψηλής προστιθέμενης αξίας τουριστικός προορισμός.

Το πλέον ανησυχητικό, όμως, είναι ότι η πραγματικότητα αυτή δεν προέκυψε αιφνιδιαστικά. Η Κυβέρνηση είχε ενημερωθεί εγκαίρως μέσα από τις κοινοβουλευτικές μας παρεμβάσεις, τις δημόσιες προειδοποιήσεις των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, τις επισημάνσεις των ευρωπαϊκών οργανισμών και τις τοποθετήσεις των ιδίων των φορέων της αγοράς. Παρ' όλα αυτά, αντί να παρουσιάσει έναν ολοκληρωμένο και διαφανή σχεδιασμό για την ενίσχυση της ανθεκτικότητας του συστήματος, επέλεξε να διαβεβαιώνει ότι οι υφιστάμενες παρεμβάσεις επαρκούν και ότι οι δείκτες εμφανίζουν βελτίωση. Σήμερα, όμως, η ίδια η εξέλιξη των γεγονότων και τα πλέον πρόσφατα διεθνή στοιχεία αποδεικνύουν ότι οι καθησυχαστικές αυτές διαβεβαιώσεις δεν επιβεβαιώθηκαν.

Υπό το βάρος όλων των ανωτέρω, γεννάται εύλογα το ερώτημα εάν η χώρα διαθέτει πράγματι έναν ολοκληρωμένο και ρεαλιστικό σχεδιασμό για τη διαχείριση της συνεχώς αυξανόμενης αεροπορικής κίνησης ή εάν εξακολουθεί να αντιμετωπίζει ένα διαρθρωτικό πρόβλημα με αποσπασματικές λύσεις, μεταθέτοντας διαρκώς τις ουσιαστικές παρεμβάσεις στο μέλλον.

Κατόπιν τούτων ερωτάσθε κκ. Υπουργοί,

- 1. Πώς εξηγεί το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών το γεγονός ότι, παρά τις διαβεβαιώσεις που παρείχε στην υπ' αριθμ. 5856/03.06.2025 απάντησή του περί σημαντικής βελτίωσης των δεικτών, αύξησης της χωρητικότητας και αποτελεσματικότητας των μέτρων που είχαν ληφθεί, τα πλέον πρόσφατα στοιχεία του EUROCONTROL καταγράφουν νέα σημαντική αύξηση των καθυστερήσεων στον ελληνικό εναέριο χώρο και εξακολουθούν να κατατάσσουν την Ελλάδα μεταξύ των πλέον επιβαρυσμένων ευρωπαϊκών χωρών;*
- 2. Επιβεβαιώνει η Κυβέρνηση τα στοιχεία σύμφωνα με τα οποία οι καθυστερήσεις που σχετίζονται με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στον ελληνικό εναέριο χώρο παρουσιάζουν σημαντική αύξηση σε σχέση με το προηγούμενο έτος; Ποια είναι τα επίσημα στοιχεία της ΥΠΑ για την εξέλιξη των καθυστερήσεων τύπου ATFM ανά μήνα και ανά αεροδρόμιο κατά τα έτη 2024, 2025 και μέχρι σήμερα για το 2026;*
- 3. Ποιο είναι το επικαιροποιημένο επιχειρησιακό σχέδιο της Κυβέρνησης για την αντιμετώπιση των αυξημένων καθυστερήσεων κατά τις επόμενες τουριστικές περιόδους, δεδομένου ότι οι προσλήψεις νέων Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας και ο εκσυγχρονισμός των συστημάτων αεροναυτιλίας εξελίσσονται με ορίζοντα ολοκλήρωσης τα επόμενα χρόνια;*
- 4. Ποιες άμεσες παρεμβάσεις προτίθεται να υλοποιήσει το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών για την ενίσχυση της επιχειρησιακής ικανότητας του FIR Αθηνών και των υπηρεσιών εναέριας κυκλοφορίας, ώστε η διαχείριση της αυξημένης αεροπορικής κίνησης να μη συνεχίσει να στηρίζεται στην υπερεργασία και στις υπεράνθρωπες προσπάθειες του υφιστάμενου προσωπικού;*
- 5. Ποιο είναι το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα για την ανανέωση και πλήρη επιχειρησιακή λειτουργία των κρίσιμων συστημάτων αεροναυτιλίας; Επιβεβαιώνει*

το Υπουργείο ότι ο απαρχαιωμένος εξοπλισμός περιορίζει σήμερα τη χωρητικότητα του συστήματος και συμβάλλει στις καθυστερήσεις των πτήσεων;

6. Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η προμήθεια του νέου συστήματος ραντάρ (DPS) και πώς αιτιολογείται η αύξηση του προϋπολογισμού του από 76 εκατ. ευρώ το 2024 σε 160 εκατ. ευρώ σήμερα; Έχουν οριστικοποιηθεί οι τεχνικές προδιαγραφές του και έχει ζητηθεί η τεχνική συνδρομή του EUROCONTROL, όπως έχουν προτείνει οι Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας;
7. Έχει εκπονηθεί από τα συναρμόδια Υπουργεία μελέτη ή αξιολόγηση σχετικά με τις οικονομικές επιπτώσεις που προκαλούν οι συστηματικές καθυστερήσεις στις αερομεταφορές στον ελληνικό τουρισμό, στις αεροπορικές εταιρείες, στους tour operators, στις τουριστικές επιχειρήσεις και στη συνολική εμπειρία των επισκεπτών; Εάν ναι, ποια είναι τα βασικά συμπεράσματά της;
8. Ποια συγκεκριμένα μέτρα έχει λάβει ή προτίθεται να λάβει το Υπουργείο Τουρισμού για την προστασία της διεθνούς εικόνας και της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος απέναντι σε ένα φαινόμενο που τείνει να εξελιχθεί σε μόνιμο χαρακτηριστικό των αερομεταφορών της χώρας; Υφίσταται σήμερα θεσμοθετημένος μηχανισμός συντονισμού μεταξύ των Υπουργείων Τουρισμού και Υποδομών και Μεταφορών για την παρακολούθηση και την αντιμετώπιση των επιπτώσεων των καθυστερήσεων στον τουρισμό;
9. Πώς αξιολογεί η Κυβέρνηση τις δημόσιες επισημάνσεις της Fraport Greece, της IATA, του EUROCONTROL και της Ένωσης Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας, σύμφωνα με τις οποίες οι καθυστερήσεις συνδέονται πλέον με διαρθρωτικές αδυναμίες του συστήματος και όχι με συγκυριακούς παράγοντες; Συμμερίζεται αυτή την εκτίμηση ή εξακολουθεί να θεωρεί ότι πρόκειται κυρίως για αποτέλεσμα εξωγενών παραγόντων;
10. Προτίθεται η Κυβέρνηση να καταθέσει στη Βουλή ένα ολοκληρωμένο, επικαιροποιημένο εθνικό σχέδιο για την ενίσχυση της χωρητικότητας, της ανθεκτικότητας και της αξιοπιστίας του ελληνικού συστήματος αεροναυτιλίας, με συγκεκριμένα έργα, χρηματοδότηση, δεσμευτικά χρονοδιαγράμματα και δείκτες απόδοσης, ώστε η συνεχής αύξηση της αεροπορικής και τουριστικής κίνησης να μη συνοδεύεται από αντίστοιχη αύξηση των καθυστερήσεων και υποβάθμιση της ταξιδιωτικής εμπειρίας;

Παρακαλείσθε όπως καταθέσετε στη Βουλή:

1. *Τα επίσημα στοιχεία της ΥΠΑ και του EUROCONTROL για τις καθυστερήσεις τύπου ATFM ανά μήνα και ανά αεροδρόμιο για τα έτη 2024, 2025 και 2026.*
2. *Το επικαιροποιημένο επιχειρησιακό σχέδιο της ΥΠΑ για τη διαχείριση της αυξημένης αεροπορικής κίνησης κατά τις θερινές περιόδους.*
3. *Οι μελέτες, αξιολογήσεις ή εκθέσεις που διαθέτουν τα Υπουργεία σχετικά με τις επιπτώσεις των καθυστερήσεων στην ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουρισμού.*
4. *Η αλληλογραφία ή οι εισηγήσεις που έχουν ανταλλάξει μεταξύ ΥΠΑ, Υπουργείου Υποδομών, Υπουργείου Τουρισμού, EUROCONTROL και Fraport Greece σχετικά με τις καθυστερήσεις και τη διαχείριση της χωρητικότητας του ελληνικού εναέριου χώρου κατά τα έτη 2025 και 2026.*

Οι Ερωτώντες Βουλευτές

Αικατερίνη (Κατερίνα) Σπυριδάκη

Αναστάσιος (Τάσος) Νικολαΐδης