

Αθήνα, 14 Σεπτεμβρίου 2026

ΕΡΩΤΗΣΗ και ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών κ. Χρίστο Δήμα
Τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών κ. Κυριάκο Πιερρακάκη

Θέμα: Νέο αεροδρόμιο Καστελίου: Πώς αυξήθηκε κατά εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ το κόστος του έργου και ποια είναι η πραγματική οικονομική επιβάρυνση του Δημοσίου;

Η Σύμβαση Παραχώρησης για τη μελέτη, την κατασκευή, τη χρηματοδότηση, τη λειτουργία, τη συντήρηση και την εκμετάλλευση του Νέου Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου Κρήτης και των οδικών του συνδέσεων κυρώθηκε με τον ν. 4612/2019¹. Πρόκειται για ένα από τα μεγαλύτερα έργα υποδομής της χώρας, με πολυετή διάρκεια παραχώρησης και σημαντική συμμετοχή του Ελληνικού Δημοσίου.

Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα οικονομικά στοιχεία, ο προϋπολογισμός της αρχικής σύμβασης ανερχόταν σε 520 εκατ. ευρώ, στα οποία προστέθηκαν περίπου 105 εκατ. ευρώ για την επέκταση των χώρων του αερολιμένα², με αποτέλεσμα το αναθεωρημένο κατασκευαστικό κόστος να διαμορφωθεί στα 625 εκατ. ευρώ. Η επέκταση του αεροσταθμού και οι σχετικές συμπληρωματικές εργασίες συνδέθηκαν με τροποποίηση της Σύμβασης Παραχώρησης, η οποία κυρώθηκε με το άρθρο 88 του ν. 5007/2022³.

Η εφημερίδα Real News στο φύλλο της 13ης Σεπτεμβρίου 2026 αναφέρει ότι ο λογαριασμός για το νέο αεροδρόμιο αυξήθηκε κατά 73%, δηλαδή κατά περίπου 455 εκατ. ευρώ⁴. Ο υπολογισμός αυτός φαίνεται να προκύπτει από τη σύγκριση των 625 εκατ. ευρώ με κατασκευαστικό κόστος που προσεγγίζει πλέον τα 1,08 δισ. ευρώ. Πρόκειται για δημοσιογραφικό υπολογισμό που χρειάζεται επίσημη επιβεβαίωση και πλήρη ανάλυση από τα συναρμόδια Υπουργεία, ώστε να αποσαφηνιστεί ποια ποσά είναι πρόσθετο κατασκευαστικό αντικείμενο, ποια αποτελούν αποζημιώσεις, ποια έχουν ήδη πληρωθεί και ποια συνιστούν μελλοντικές ή ανώτατες δημοσιονομικές δεσμεύσεις.

Σύμφωνα με τεχνικά δημοσιεύματα που επικαλούνται απόφαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών⁵, τροποποιήθηκε η πράξη «Αποζημιώσεις που προκύπτουν από τη Σύμβαση» με κωδικό ΟΠΣ 5227109, η οποία είναι ενταγμένη στο Τομεακό Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών 2021–2025. Ο προϋπολογισμός της συγκεκριμένης πράξης, ο οποίος είχε αρχικά διαμορφωθεί σε περίπου 363,8 εκατ. ευρώ, φέρεται να αυξήθηκε στα 444,3 εκατ. ευρώ.

Οι προβλεπόμενες αποζημιώσεις συνδέονται με την παράταση της περιόδου μελετών και κατασκευών, την αποζημίωση για απώλεια εσόδων λόγω της κατά 24 μήνες μετάθεσης της έναρξης λειτουργίας, την υστέρηση εσόδων από το Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων κατά

ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ	8288	952	14/9/2026	Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:	8288	952	14/9/2026	Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:	8288	952	14/9/2026	Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:
Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:	8288	952	14/9/2026	Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ:

¹ Νόμος 4612/2019 ΦΕΚ Α' 77/23-05-2019

² Αεροδρόμιο Καστελίου: Το 2027 οι πρώτες δοκιμαστικές πτήσεις – Έργα και προϋπολογισμός | Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

³ Άρθρο 88 – Ν. 5007/2022 | TaxHeaven

⁴ Realnews-1.pdf

⁵ Νέο Αεροδρόμιο Ηρακλείου στο Καστέλι: σε 444 εκατ. ευρώ αυξήθηκαν οι αποζημιώσεις - Αγγίζει το 1,2 δισ. ευρώ το συνολικό κόστος κατασκευής - Ypodomes.com

www.NIKH.gr | info@NIKH.gr | facebook.com/NIKH-GREECE | Twitter.com/NIKHGREECE

Αθήνα: Μεσογείων 2-4, TK 11527 τηλ: 210-7470222 Θεσσαλονίκη: Πλατεία Αριστοτέλους 5, TK 54623 τηλ: 2310232999

την περίοδο της πανδημίας και την κατασκευή σήραγγας στην οδική σύνδεση του αεροδρομίου με τον ΒΟΑΚ.

Σε απόφαση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών της 16ης Δεκεμβρίου 2025, με ΑΔΑ ΨΗ9Ο465ΧΘΞ-3ΓΥ⁶, εγκρίθηκε δέσμευση προϋπολογισμού ύψους 246.700.589,71 ευρώ. Στην ίδια απόφαση καταγράφεται ότι η εταιρεία είχε υποβάλει αίτημα αποζημίωσης ύψους 365.762.635 ευρώ, ενώ η αξιολόγηση του Ανεξάρτητου Μηχανικού, χωρίς να περιλαμβάνει την αιτούμενη αποζημίωση για απώλεια εσόδων, προσδιόριζε το αντίστοιχο ποσό σε 204.893.964 ευρώ.

Η ίδια διοικητική πράξη κατανέμει τη δέσμευση των 246.700.589,71 ευρώ σε 185.521.183 ευρώ για αποζημίωση που συνδέεται με την παράταση των προθεσμιών και τις συμπληρωματικές εργασίες, 39.737.290 ευρώ για απώλεια εσόδων λόγω της 24μηνιας μετάθεσης της έναρξης λειτουργίας και 21.442.116,71 ευρώ για την υστέρηση του αναλογούντος ποσού ΤΕΑΑ κατά τα έτη 2020 και 2021.

Για την κατασκευή της σήραγγας διπλού κλάδου στην οδική σύνδεση του αεροδρομίου με τον ΒΟΑΚ εγκρίθηκε επιπλέον δέσμευση προϋπολογισμού ύψους 69.110.262,96 ευρώ⁷. Η κατασκευή της σήραγγας αποδίδεται σε τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων και χαρακτηρίστηκε ως «Μεταβολή Νομοθεσίας», βάσει του άρθρου 35 της Σύμβασης Παραχώρησης, οδηγώντας στην υπογραφή σχετικής συμφωνίας μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της εταιρείας παραχώρησης στις 2 Μαρτίου 2026.

Παράλληλα, τον Αύγουστο του 2026 υπογράφηκε σύμβαση για τα συστήματα αεροναυτιλίας του νέου αεροδρομίου, συνολικού κόστους 105.219.189,40 ευρώ με ΦΠΑ⁸. Η προσθήκη του ποσού αυτού οδηγεί δημοσιογραφικούς υπολογισμούς σε συνολικό κόστος που προσεγγίζει τα 1,2 δισ. ευρώ, χωρίς να έχει δημοσιοποιηθεί ενιαίος επίσημος πίνακας που να αποτυπώνει ποια κονδύλια περιλαμβάνονται στον υπολογισμό και ποια χρηματοδοτούνται από το Δημόσιο, την εταιρεία παραχώρησης ή άλλες πηγές.

Η χορηγηθείσα παράταση μετέθεσε την έναρξη της περιόδου λειτουργίας από τις 6 Φεβρουαρίου 2025 στις 6 Φεβρουαρίου 2027. Ο σημερινός προγραμματισμός του Υπουργείου προβλέπει πλέον πλήρη λειτουργία του αεροδρομίου τον Νοέμβριο του 2028, γεγονός που δημιουργεί ερωτήματα για την περίοδο από τον Φεβρουάριο του 2027 έως τον Νοέμβριο του 2028⁹ και για το ενδεχόμενο υποβολής νέων οικονομικών απαιτήσεων λόγω περαιτέρω μετάθεσης της ημερομηνίας λειτουργίας.

Η διαφορά μεταξύ του αρχικού συμβατικού κόστους των 520 εκατ. ευρώ, του αναθεωρημένου προϋπολογισμού των 625 εκατ. ευρώ, των προβλεπόμενων αποζημιώσεων των 444,3 εκατ. ευρώ και του συνολικού ποσού που προσεγγίζει τα 1,2 δισ. ευρώ απαιτεί πλήρη οικονομική αποτύπωση. Χρειάζεται επίσης να διευκρινιστεί αν στα δημοσιοποιημένα ποσά συνυπολογίζονται περισσότερες από μία φορές οι ίδιες εργασίες, αποζημιώσεις ή χρηματοδοτικές δεσμεύσεις.

⁶ [Ανάρτηση Πράξεων στο Διαδίκτυο | Πρόγραμμα Δι@ύγεια - Προβολή Πράξης](#)

⁷ [Εκταμιεύονται 69,1 εκατ. ευρώ για τη σήραγγα σύνδεσης του νέου αεροδρομίου Ηρακλείου με τον ΒΟΑΚ - Metaforespress](#)

⁸ [Νέο Αεροδρόμιο Ηρακλείου στο Καστέλι. σε 444 εκατ. ευρώ κυζήθηκαν οι αποζημιώσεις - Αγγίζει το 1,2 δισ. ευρώ το συνολικό κόστος κατασκευής - Ypodomes.com](#)

⁹ https://www.businessdaily.gr/politiki/225463_ypografike-i-symbasi-gia-ta-systimata-aeronaytilias-sto-neo-aerodromio-irakleiou

Με βάση τα ανωτέρω, ερωτάσθε:

1. Ποιο είναι το συνολικό, επίσημα υπολογισμένο κόστος του έργου κατά την ημερομηνία απάντησης στην παρούσα Ερώτηση και ποια επιμέρους ποσά περιλαμβάνει;
2. Επιβεβαιώνουν τα συναρμόδια Υπουργεία τη δημοσιογραφικά καταγεγραμμένη αύξηση κατά 73%, δηλαδή κατά περίπου 455 εκατ. ευρώ; Ποια είναι η ακριβής ποσοστιαία και απόλυτη αύξηση, με βάση συγκρίσιμα οικονομικά μεγέθη και κοινή ημερομηνία αναφοράς;
3. Πώς προκύπτει το ποσό των 444,3 εκατ. ευρώ της πράξης με κωδικό ΟΠΣ 5227109; Ποιο ποσό αντιστοιχεί σε κάθε υποέργο, δικαιούχο, αιτία αποζημίωσης και συμβατική ή νομοθετική βάση;
4. Ποιο μέρος των 444,3 εκατ. ευρώ αποτελεί ανώτατο προϋπολογισμό, ποιο έχει αναγνωριστεί ως οριστική υποχρέωση, ποιο έχει δεσμευθεί, ποιο έχει πιστοποιηθεί, ποιο έχει καταβληθεί και ποιο παραμένει εκκρεμές;
5. Ποιες οικονομικές απαιτήσεις έχει υποβάλει συνολικά η εταιρεία παραχώρησης ή ο κατασκευαστής από την έναρξη του έργου έως σήμερα; Ποια ποσά έγιναν αποδεκτά, ποια απορρίφθηκαν και με ποιες τεχνικές, νομικές και χρηματοοικονομικές αξιολογήσεις;
6. Πώς αιτιολογείται η απόκλιση μεταξύ του αιτήματος αποζημίωσης των 365.762.635 ευρώ, της αξιολόγησης του Ανεξάρτητου Μηχανικού ύψους 204.893.964 ευρώ και των ποσών που τελικά εγκρίθηκαν ή εντάχθηκαν προς χρηματοδότηση;
7. Ποια γεγονότα καθυστέρησης αποδόθηκαν στο Ελληνικό Δημόσιο, ποια στην εταιρεία παραχώρησης, ποια στον κατασκευαστή και ποια χαρακτηρίστηκαν ως γεγονότα ανωτέρας βίας ή μεταβολής νομοθεσίας; Πώς κατανέμεται η οικονομική ευθύνη για κάθε γεγονός;
8. Ποιο είναι το συνολικό εγκεκριμένο κόστος της σήραγγας, ποια ποσά έχουν δεσμευθεί ή καταβληθεί και αν το κόστος της περιλαμβάνεται στο ποσό των 444,3 εκατ. ευρώ ή προστίθεται σε αυτό;
9. Περιλαμβάνεται η σύμβαση των 105.219.189,40 ευρώ για τα συστήματα αεροναυτιλίας στον συνολικό προϋπολογισμό του έργου; Από ποια πηγή χρηματοδοτείται και ποιο μέρος της επιβαρύνει το Ελληνικό Δημόσιο;
10. Έχει αποτιμηθεί ο κίνδυνος νέων αποζημιώσεων για το διάστημα από τις 6 Φεβρουαρίου 2027 έως τον Νοέμβριο του 2028; Έχουν υποβληθεί ή προαναγγελθεί νέες απαιτήσεις από την εταιρεία παραχώρησης ή τον κατασκευαστή;
11. Πώς έχουν επηρεάσει οι πρόσθετες χρηματοδοτήσεις και αποζημιώσεις το εγκεκριμένο χρηματοοικονομικό μοντέλο, την απόδοση των ιδίων κεφαλαίων, τον δανεισμό, τις εγγυήσεις, την κατανομή κινδύνων και τη συνολική οικονομική έκθεση του Δημοσίου;
12. Υπάρχουν σήμερα πρόσθετες εκκρεμείς αξιώσεις, απαιτήσεις ή διαπραγματεύσεις που μπορούν να αυξήσουν περαιτέρω το κόστος του έργου; Ποιο είναι το ανώτατο ποσό της δυνητικής πρόσθετης επιβάρυνσης;

Και αιτούμαστε την κατάθεση των παρακάτω εγγράφων:

1. Την αρχική Σύμβαση Παραχώρησης και το αρχικό χρηματοοικονομικό μοντέλο του έργου, μαζί με όλες τις μεταγενέστερες τροποποιήσεις, συμφωνίες, προσαρτήματα και παραρτήματα.
2. Τη Συμφωνία Εκτέλεσης Συμπληρωματικών Εργασιών που κυρώθηκε με το άρθρο 88 του ν. 5007/2022, μαζί με τις τεχνικές εκθέσεις, τις επιμετρήσεις και την αναλυτική κοστολόγηση των πρόσθετων εργασιών ύψους περίπου 105 εκατ. ευρώ.
3. Την από 31 Δεκεμβρίου 2024 Συμφωνία Αποζημίωσης με ΑΔΑΜ 25SYMV016157242 και τη Συμφωνία Αποζημίωσης για την υστέρηση του ΤΕΑΑ με ΑΔΑΜ 25SYMV016157243, στο σύνολό τους και με όλα τα παραρτήματα, ιδίως το Παράρτημα 5.
4. Την υπ' αριθ. 196667/28.11.2025 απόφαση ένταξης της πράξης με κωδικό ΟΠΣ 5227109, την υπ' αριθ. 4684/02.12.2025 απόφαση του Αναπληρωτή Υπουργού Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών και την απόφαση με ΑΔΑ ΨΗ9Ο465ΧΘΞ-3ΓΥ.
5. Την απόφαση πρώτης τροποποίησης της πράξης με κωδικό ΟΠΣ 5227109, με την οποία ο προϋπολογισμός φέρεται να αυξηθήκε στα 444,3 εκατ. ευρώ, μαζί με το εγκεκριμένο Τεχνικό Δελτίο με ID 532725 και κάθε συνοδευτικό οικονομικό πίνακα.
6. Την υπ' αριθ. 4717/25.07.2023 επιστολή της εταιρείας, με την οποία υποβλήθηκε αίτημα αποζημίωσης ύψους 365.762.635 ευρώ, μαζί με όλα τα παραρτήματα, τους πίνακες και τα φύλλα υπολογισμού.
7. Την υπ' αριθ. 2375/06.06.2024 Έκθεση Αξιολόγησης του Ανεξάρτητου Μηχανικού και την από 16.06.2024 έκθεση του νομικού και χρηματοοικονομικού συμβούλου της αρμόδιας υπηρεσίας.
8. Τις υπ' αριθ. 9016/18.09.2025 και 9247/16.10.2025 επιστολές της εταιρείας σχετικά με την αποζημίωση για απώλεια εσόδων, μαζί με τα οικονομικά στοιχεία και τα φύλλα υπολογισμού των ποσών των 121.489.424 ευρώ και 39.737.290 ευρώ.
9. Αναλυτικό πίνακα όλων των πρόσθετων δαπανών, αποζημιώσεων και χρηματοδοτήσεων του έργου, με αναφορά στο ποσό, τον δικαιούχο, τη νομική βάση, την αιτία, την ημερομηνία έγκρισης, την πηγή χρηματοδότησης και το στάδιο κάθε δαπάνης: προϋπολογισθείσα, εγκεκριμένη, δεσμευθείσα, πιστοποιηθείσα, καταβληθείσα ή εκκρεμής.
10. Τη Συμφωνία Μεταβολής Νομοθεσίας της 2ας Μαρτίου 2026 για την κατασκευή της σήραγγας, την τροποποίηση των περιβαλλοντικών όρων, την οριστική τεχνική μελέτη, την αναλυτική κοστολόγηση και όλες τις αποφάσεις δέσμευσης ή καταβολής των σχετικών ποσών.
11. Τη σύμβαση για τα συστήματα αεροναυτιλίας, συνολικού ύψους 105.219.189,40 ευρώ με ΦΠΑ, μαζί με την απόφαση ανάθεσης, τις τεχνικές και οικονομικές προσφορές, τις πηγές χρηματοδότησης και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσης.
12. Το αρχικό και το ισχύον χρηματοοικονομικό μοντέλο της Σύμβασης Παραχώρησης, μαζί με κάθε ενδιάμεση αναθεώρηση ή επικαιροποίησή του και αναλυτικό πίνακα σύγκρισης των μεταβολών.
13. Το ισχύον αναλυτικό χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης και έναρξης λειτουργίας του αεροδρομίου, μαζί με την τελευταία αξιολόγηση κινδύνου για νέες καθυστερήσεις, οικονομικές απαιτήσεις και αποζημιώσεις.

14. Κάθε σχετική γνωμοδότηση του Νομικού Συμβουλίου του Κράτους, του Γενικού Λογιστηρίου του Κράτους, του Ελεγκτικού Συνεδρίου, του Ανεξάρτητου Μηχανικού και των τεχνικών, νομικών ή χρηματοοικονομικών συμβούλων του Δημοσίου.

Η Βουλευτής

Ασπασία Ιωάννη Κουρουπάκη
ΒΟΥΛΕΥΤΗΣ Β1' ΒΟΡΕΙΟΥ ΤΟΜΕΑ ΑΘΗΝΩΝ