

Προς τον
Κύριο Χρίστο Δήμα
Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Κοιν.: Κύριο Κωστή Χατζηδάκη, Αντιπρόεδρο της Κυβέρνησης

Αθήνα, 10 Οκτωβρίου 2025

ΘΕΜΑ: Σχόλια ΣΕΤΕ στο πλαίσιο της δημόσιας διαβούλευσης του σχεδίου νόμου [«Σύσταση νομικού προσώπου δημοσίου δικαίου \(Ν.Π.Δ.Δ.\) με την επωνυμία Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας \(Υ.Π.Α.\) και άλλες διατάξεις αρμοδιότητας του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών»](#)

Αξιότιμε κύριε Υπουργέ,

Η ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού -ιδιαίτερα από το 2013 έως και σήμερα (με εξαίρεση την περίοδο της πανδημίας)- υπήρξε εξαιρετικά σημαντική, συμβάλλοντας αποφασιστικά στη θετική πορεία της ελληνικής οικονομίας, την απασχόληση, αλλά και τα δημόσια έσοδα. Η ανάπτυξη αυτή έχει υποστηριχθεί από πολύ σημαντικές ιδιωτικές επενδύσεις, που έχουν αναβαθμίσει το προσφερόμενο προϊόν και τις υπηρεσίες. Σύμφωνα μάλιστα με μελέτη του ΙΝΣΕΤΕ (2025), οι τουριστικές επενδύσεις ακολουθούν σταθερά ανοδική πορεία. Το 2024 καταγράφονται 5,1 δισ. Ευρώ σε επενδύσεις, εκ των οποίων τα 2,4 δισ. προέρχονται από εγχώρια προστιθέμενη αξία. Παράλληλα, πάνω από 5 δισ. Ευρώ έχουν επενδυθεί σε τουριστικές υποδομές σε παραδοσιακούς διεθνείς τουριστικούς προορισμούς, όπως η Αθήνα, η Κρήτη, η Κέρκυρα, η Ρόδος, η Μύκονος και η Σαντορίνη, αλλά και πιο νέους όπως η Πάρος, η Νάξος, η Μύλος και η Πελοπόννησος. Ιδιαίτερης σημασίας για τον ελληνικό τουρισμό παραμένουν οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις καταλυμάτων και εστίασης που αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του τουριστικού οικοσυστήματος, ενισχύοντας την τοπική οικονομία και την περιφερειακή συνοχή.

Είναι γεγονός, επίσης, ότι σε κρίσιμες περιόδους, όπως ιδιαίτερα τα χρόνια κατά τη διάρκεια και μετά την πανδημία, έχουν γίνει στρατηγικές επιλογές από την Κυβέρνηση, οι οποίες συνέβαλαν σημαντικά στην ενίσχυση της εικόνας και της ανταγωνιστικότητας της χώρας στον διεθνή τουριστικό χάρτη.

Ειδικότερα σε ζητήματα κρίσιμων για το τουρισμό υποδομών, δεδομένου ότι τα δύο τρίτα περίπου των επισκεπτών της χώρας μας ταξιδεύουν αεροπορικά, οι παραχωρήσεις των αεροδρομίων από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών υπήρξαν καθοριστικής σημασίας. Τα αεροδρόμια αυτά έχουν εξελιχθεί σε επιχειρηματικές οντότητες με διεθνή αναγνώριση, ενώ αποφέρουν σημαντικά άμεσα και έμμεσα έσοδα στο ελληνικό δημόσιο. Το βασικότερο όμως θετικό στοιχείο είναι ότι με τις επενδύσεις τους συντέλεσαν και συντελούν στη αναβάθμιση της δυναμικότητας, των υπηρεσιών και της εικόνας της χώρας σε σχέση με το πρόσφατο παρελθόν.

Αντίθετα, στο επίπεδο της λειτουργίας του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας / αεροναυτιλίας παρατηρείται σημαντική υστέρηση στην εξέλιξη των δυνατοτήτων σε σχέση με τις ανάγκες, αλλά και τα έσοδα που δημιουργεί η ανάπτυξη. Με την αύξηση της αεροπορικής κίνησης, ιδιαίτερα στην μετά την πανδημία περίοδο, παρατηρείται σταδιακή, αλλά κλιμακούμενη, υποχώρηση της ποιότητας των υπηρεσιών αεροναυτιλίας που

απολαμβάνουν οι επισκέπτες και οι πολίτες της χώρας. Οι καθυστερήσεις πτήσεων αμαυρώνουν τη συνολική εικόνα, με αρνητικές συνέπειες για την ανταγωνιστικότητα του τουριστικού μας προϊόντος, αλλά και των αεροπορικών εταιρειών που δραστηριοποιούνται και επενδύουν στην Ελλάδα.

Πρόσφατα μάλιστα, τα παραπάνω προβλήματα επισημάνθηκαν και από τον CEO της Ryanair, της μεγαλύτερης αεροπορικής εταιρείας χαμηλού κόστους στην Ευρώπη, ο οποίος άσκησε ιδιαίτερα αρνητική κριτική στις υπηρεσίες που προσφέρει η χώρα μας στον τομέα της αεροναυτιλίας και του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Αναγνωρίζουμε βέβαια, ότι κατά τους τελευταίους 12 μήνες, έχουν ενταθεί οι προσπάθειες για προσλήψεις νέων ελεγκτών εναέριας κυκλοφορίας, αλλά και προώθησης των επενδύσεων σε νέο εξοπλισμό. Δυστυχώς όμως, επειδή όλες οι διαδικασίες πρόσληψης, εκπαίδευσης προσωπικού, αλλά και οι διαγωνιστικές διαδικασίες για την απόκτηση εξοπλισμού είναι ιδιαίτερα χρονοβόρες, απέχουμε σημαντικά από το ζητούμενο αποτέλεσμα ως προς τη βελτίωση και αναβάθμιση των υπηρεσιών.

Πέραν όμως των κυρίων ζητημάτων, της αεροναυτιλίας και του ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, παρατηρείται υστέρηση και στις απαραίτητες λειτουργικές παρεμβάσεις. Πρόκειται κυρίως για απλά αλλά ουσιαστικά ζητήματα, όπως η συντήρηση και ο τακτικός καθαρισμός στα μη παραχωρημένα αεροδρόμια, με χαρακτηριστικό παράδειγμα το εξαιρετικά σημαντικό αεροδρόμιο του Ηρακλείου, το δεύτερο μεγαλύτερο της χώρας, αλλά και τα 22 μικρότερα αεροδρόμια.

Με δεδομένο ότι το σύστημα αερομεταφορών είναι πλήρως αυτοχρηματοδοτούμενο και ότι οι χρήστες του — αεροπορικές εταιρείες και επιβάτες— καταβάλλουν σημαντικά ποσά σε αυστηρά ανταποδοτικά τέλη, είναι δύσκολο να δικαιολογηθεί η διάρκεια και η ένταση των προβλημάτων που παρατηρούνται. Μάλιστα, σε μεγάλο βαθμό, σημαντικά ποσά από τα ανταποδοτικά τέλη —κυρίως της αεροναυτιλίας, με αυστηρά καθορισμένα από την ΕΕ χρήση και κατεύθυνση— παραμένουν αναξιοποίητα, καθώς δεν πραγματοποιούνται οι αναγκαίες επενδύσεις και οργανωτικές παρεμβάσεις, οι οποίες θα οδηγούσαν σε βελτίωση της κατάστασης.

Στο πλαίσιο αυτό, το υπό διαβούλευση σχέδιο νόμου για την αναδιάρθρωση της ΥΠΑ, αφορά σε μεταρρυθμίσεις που θα έπρεπε να έχουν υλοποιηθεί ήδη από τη σύσταση της Αρχής Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ) με τον ν. 4757/2020, καθώς και στην προβλεπόμενη τότε, αλλά μη υλοποιηθείσα, μετατροπή της ΥΠΑ σε ΝΠΔΔ.

Από το 2021, αρμοδιότητες τις οποίες είχε κατά το παρελθόν η ΥΠΑ, όπως η ρυθμιστική λειτουργία, ο έλεγχος των φορέων, οι αδειοδοτήσεις, οι διακρατικές συμφωνίες, η συμμετοχή στους διεθνείς οργανισμούς, έχουν μεταφερθεί στην ΑΠΑ ακολουθώντας τις διατάξεις των ευρωπαϊκών κανονισμών περί διαχωρισμού της Ρυθμιστικής Αρχής από τον Πάροχο Υπηρεσιών.

Με δεδομένο, λοιπόν, ότι η ΥΠΑ αποτελεί πλέον αποκλειστικά Πάροχο Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας, Ελέγχου Εναέριας Κυκλοφορίας και λειτουργίας αεροδρομίων:

Α. Είναι θετική η έννοια της δημιουργίας ΝΠΔΔ, διότι μπορεί να δώσει αποτελεσματικότερη περιχαράκωση κονδυλίων και λελογισμένη ευελιξία και ταχύτητα στην διοίκηση σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό από ότι στην παρούσα κατάσταση. Φυσικά, προαπαιτούμενο για την επιτυχία είναι η ΝΠΔΔ να έχει την κατάλληλη

οργάνωση, στελέχωση και αντικείμενο με βάση τις κύριες λειτουργικές ανάγκες, χωρίς βάρη του παρελθόντος που δεν έχουν σχέση με τις ανάγκες του σήμερα και του αύριο.

Β. Τα παραχωρηθέντα αεροδρόμια του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και της Fraport Greece (14 μεγάλα περιφερειακά αεροδρόμια), αλλά και ο διάδοχος του Διεθνούς Αερολιμένα Ηρακλείου, στο Καστέλλι, εξυπηρετούν το 95% της αεροπορικής κίνησης στη χώρα. Μετά και την πρόσφατη παραχώρηση του αεροδρομίου της Καλαμάτας, η Κυβέρνηση δια του Υπερταμείου διερευνά τη δυνατότητα αποκρατικοποίησης της λειτουργίας των 22 μικρών περιφερειακών αεροδρομίων. Δεδομένης της πραγματικότητας αυτής, το μέγεθος, η δομή και οργάνωση του υπό σύσταση ΝΠΔΔ θα πρέπει κατά την άποψή μας να ανταποκρίνεται στις μελλοντικές του αρμοδιότητες, οι οποίες ελαχιστοποιούνται αναφορικά με τη λειτουργία αεροδρομίων.

Γ. Κύριο αντικείμενο παροχής υπηρεσιών του νέου ΝΠΔΔ θα είναι μελλοντικά η Αεροναυτιλία / ο Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας. Η νέα δομή και οργάνωση του φορέα θα πρέπει να εστιάσει στο αντικείμενο αυτό, το οποίο είναι κρίσιμο και για την ασφάλεια, αλλά και για την ποιότητα των υπηρεσιών που θα λαμβάνουν, τόσο τα 39 αεροδρόμια, όσο και οι περισσότερες από 150 αεροπορικές εταιρείες και τελικά οι επιβάτες από τη λειτουργία του.

Με αυτό το δεδομένο, είναι κρίσιμη η διασφάλιση ενός ξεκάθολου οργανισμού, τόσο ως προς την οργάνωση και τη στελέχωση, όσο και ως προς τον σκοπό χρηματοδότησής του από τα τέλη αεροναυτιλίας. Ο οργανισμός αυτός αναμένεται πλέον να δημιουργηθεί και να λειτουργήσει στις αρχές του 2026, και όχι το 2020 όπως είχε αρχικά προβλεφθεί. Δεν πρέπει να υπάρξει σύγχυση και επιβάρυνση του ΝΠΔΔ από άλλες δραστηριότητες προσωπικό και δαπάνες που δεν σχετίζονται με το κύριο αντικείμενο παροχής υπηρεσιών και τα ανταποδοτικά τέλη που εισπράττονται για τον σκοπό αυτό. Είναι κρίσιμο να διασφαλιστεί η απόλυτη συμβατότητα με τους κανονισμούς της ΕΕ που είναι σαφείς, αλλά και η πιο ξεκάθαρη αποτελεσματική δομή για την αεροναυτιλία/τον έλεγχο εναέριας κυκλοφορίας χωρίς περαιτέρω επιβαρύνσεις, μη επιτρεπτού κόστους ή πολυπλοκότητας.

Περαιτέρω, πρέπει να αξιοποιηθούν άμεσα τα ήδη από έτη καταβεβλημένα τέλη αεροναυτιλίας που ξεπερνούν τα 350 εκατ. Ευρώ, αλλά και τα τρέχοντα τέλη αεροναυτιλίας της τάξης 220 εκατ. Ευρώ ετησίως, για να καλυφθούν άμεσα οι αναγκαίες επενδύσεις σε εξοπλισμό, υλικά και εφόδια που ήδη το Υπουργείο δρομολογεί καθώς και οι δαπάνες προσωπικού αεροναυτιλίας, δεδομένου ότι τα ανταποδοτικά τέλη εισπράττονται αποκλειστικά για τους σκοπούς αυτούς.

Δ. Για τα αεροδρόμια που είναι προς υποκατάσταση ή προς παραχώρηση, δηλαδή ο Διεθνής Αερολιμένας Ηρακλείου (μέχρι να λειτουργήσει ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας Ηρακλείου, στο Καστέλλι) και τα 22 μικρά, το κρίσιμο είναι στο ενδιάμεσο να υπάρχουν τα κονδύλια, αλλά και η βούληση από τη διοίκηση του Υπουργείου να τα χρησιμοποιήσει για να καλύψει τις άμεσες ανάγκες για συντήρηση, καθαρισμό, βασικές λειτουργικές ανάγκες, που και σε αυτές υπάρχει έντονη υστέρηση και ελλείψεις. Για τη χρηματοδότηση των αναγκών αυτών θα πρέπει να εξεταστούν πιθανά εναλλακτικά σενάρια μετά την μείωση του ΤΕΑΑ από 12 στα 3 Ευρώ.

Η επίστευση του παρόντος σχεδίου νόμου, με τις αναγκαίες προσαρμογές ώστε να αντανakλά το πνεύμα και των ανωτέρω σχολίων μας, σε συνδυασμό με τις θετικές κινήσεις των τελευταίων 12 μηνών (ενεργοποίηση αναγκών προσλήψεων, επιτάχυνση στελέχωσης, ενίσχυση προσπάθειών για επενδύσεις σε

εξοπλισμό/συστήματα ραντάρ, με ορίζοντα ολοκλήρωσης εντός του έτους) συνιστούν βήματα προς τη σωστή κατεύθυνση και είναι ιδιαιτέρως θετικά, τα οποία και στηρίζουμε.

Με την ευκαιρία, τονίζουμε την ανάγκη ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας Ηρακλείου (Καστέλλι) να αποπερατωθεί το ταχύτερο δυνατόν και να είναι πλήρως λειτουργικός έως το 2028 (όπως έχει ανακοινωθεί), ώστε να μην χαθεί επιπλέον κρίσιμος χρόνος για αυξημένη χωρητικότητα, αλλά και ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στην τόσο κρίσιμη για τον ελληνικό τουρισμό περιοχή της Κρήτης.

Με τις παραπάνω προτάσεις, αποφεύγοντας λεπτομερείς παρεμβάσεις επί των επί μέρους άρθρων του σχεδίου νόμου, παρακαλούμε να ορισθεί άμεσα συνάντηση, για περαιτέρω ανταλλαγή και διευκρίνιση απόψεων στα κρίσιμα αυτά ζητήματα, πριν κατατεθεί το σχέδιο νόμου στη Βουλή προς ψήφιση.

Με εκτίμηση,

Γιάννης Παράσχης
Πρόεδρος ΔΣ