1. **Κύριε Διοικητά, το τελευταίο διάστημα είδαν το φως της δημοσιότητας κάποιες ανακοινώσεις που αφορούσαν στην υποστελέχωση της ΥΠΑ σε Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ) ή την παλαιότητα του εξοπλισμού αεροναυτιλίας, καθώς και κάποιες αναφορές σε τεχνικά ζητήματα. Θα ήθελα να δούμε αυτά τα θέματα ένα-προς-ένα, αν δεν έχετε αντίρρηση.**

Κύριε Ζώη, σας ευχαριστούμε για την ευκαιρία που μας δίνετε να αποτυπώσουμε όχι μόνο την πραγματικότητα, αλλά κυρίως τις ενέργειες, τα έργα και την πρόοδο που έχει επιτευχθεί για την επίλυση όλων των ζητημάτων, μιλώντας με όρους λύσεων. Εκ των πραγμάτων, δεν θα σταθούμε σε όσα δεν τελεσφόρησαν τα τελευταία 15 χρόνια, αλλά σε όσα πραγματοποιήσαμε μέσα στους τελευταίους 15 μήνες, από τότε που αναλάβαμε το δύσκολο έργο της ανάταξης και αναδιοργάνωσης της ΥΠΑ, σε συνεργασία με το Υπουργείο μας.

1. **Σχετικά με την υποστελέχωση σε Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ), ποιες είναι οι ενέργειες στις οποίες έχει προβεί η Υπηρεσία για την επίλυση αυτού του ζητήματος;**

Η πρώτη συνάντηση που πραγματοποιήσαμε, λίγες μόλις ημέρες μετά την ανάληψη των καθηκόντων μας πέρυσι, ήταν με τον Πρόεδρο του ΑΣΕΠ. Ως αποτέλεσμα αυτής της συνεργασίας, και μέσα σε χρόνο-ρεκόρ, υλοποιήσαμε μια διαχρονική επιδίωξη της ΥΠΑ, θεσπίζοντας, σε αγαστή συνεργασία με το ΑΣΕΠ, το Άρθρο 62 του νόμου 5149/2024. Με βάση τη διάταξη αυτή, για πρώτη φορά στην ιστορία της Υπηρεσίας υιοθετήσαμε την πλέον σύγχρονη διαγωνιστική διαδικασία για την επιλογή Ελεγκτών, το πρόγραμμα FEAST του EUROCONTROL. Το νέο αυτό μοντέλο εξασφαλίζει ταχύτητα, ποιότητα και αξιοπιστία στην επιλογή υποψηφίων με τις καταλληλότερες δεξιότητες, ενώ παράλληλα δημιουργεί μια σταθερή «δεξαμενή» επιτυχόντων, ώστε να υπάρχει συνεχής ροή νέων ΕΕΚ.

Ήδη, τον επόμενο μήνα ορκίζονται οι πρώτοι 97 Ελεγκτές αυτού του διαγωνισμού, ενώ στο πρώτο τρίμηνο του 2026 θα προσληφθούν ακόμη 72 Ελεγκτές από την ίδια δεξαμενή, δίνοντας οριστική λύση στο χρόνιο πρόβλημα της υποστελέχωσης. Επιπλέον, το 2027 θα συνεχίσουμε τις προσλήψεις, καλύπτοντας τις ανάγκες που θα προκύψουν από συνταξιοδοτήσεις.

1. **Τι γίνεται με τις άλλες κρίσιμες ειδικότητες όπως οι Ηλεκτρονικοί οι AFISΟ κλπ.;**

Βρίσκεται στο τελικό στάδιο υλοποίησης από το ΑΣΕΠ η πρόσληψη 43 νέων μηχανικών στον κλάδο Ηλεκτρονικών/ATSEP, ενώ παράλληλα έχει εγκριθεί η πρόσληψη ακόμη 43 Ηλεκτρονικών για το 2026. Ωστόσο, δεν σταματάμε εδώ. Προχωρούμε στην πρόσληψη 28 νέων υπαλλήλων Παροχής Πληροφοριών Πτήσης Αεροδρομίων (AFISΟ), οι οποίοι θα στελεχώσουν τα περιφερειακά αεροδρόμια που διαχειρίζεται η ΥΠΑ. Επίσης, στο πλαίσιο του ετήσιου προγραμματισμού προσλήψεων για το 2026, εγκρίθηκε η κάλυψη 29 επιπλέον θέσεων διαφόρων κλάδων και ειδικοτήτων. Συνολικά, αυτό μεταφράζεται σε 100 νέες προσλήψεις, πέραν των 72 ΕΕΚ. Παράλληλα, από το προηγούμενο έτος, η Υπηρεσία έχει υλοποιήσει σημαντικό αριθμό μετατάξεων από άλλους φορείς του Δημοσίου, ώστε να καλύψει άμεσα τις λειτουργικές της ανάγκες. Αξίζει να σημειωθεί ότι ο μέσος όρος ηλικίας του προσωπικού της ΥΠΑ είναι στα 57 έτη, γεγονός που καθιστά επιτακτική την ανανέωση και την ενίσχυση με νέο δυναμικό σε όλους τους κλάδους.

1. **Είναι γεγονός ότι πολλά θα έπρεπε να είχαν γίνει τα τελευταία 15 χρόνια για τα συστήματα αεροναυτιλίας, όπως απορρέει εμμέσως πλην σαφώς και από τον απολογισμό των δράσεων της ΥΠΑ που δημοσιεύθηκε τον Απρίλιο 2025. Ξεκινώντας από τα πιο βασικά, πού βρίσκεται σήμερα ο εκσυγχρονισμός του κεντρικού συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας (ΑΤΜ);**

Θίξατε αμέσως το πιο εμβληματικό project της Υπηρεσίας, οι ενέργειες για την προμήθεια του οποίου άρχισαν το 2017. Στις 20 Αυγούστου 2025, ύστερα από ένα χρόνο διαβουλεύσεων και ανταλλαγής εγγράφων με την κατασκευάστρια εταιρεία του υφιστάμενου συστήματος PALLAS 3G, υποβλήθηκε η τελική προσφορά για την πλήρη αναβάθμισή του. Το νέο σύστημα ΑΤΜ, το Topsky ATC One, βασίζεται στις προδιαγραφές του EUROCONTROL και ικανοποιεί πλήρως τις απατήσεις του CP1 του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού (SES 2+).

Στο διάστημα αυτό, προχωρήσαμε σε πλήρη επαναπροσδιορισμό της αρχιτεκτονικής του συστήματος ATM, υιοθετώντας τετραπλές δικλίδες εφεδρείας (quadruple fail redundancies) και καλύπτοντας κενά στις βασικές περιφερειακές δορυφορικές μονάδες με συστημικό καταμερισμό (partitions), που δεν είχε προβλεφθεί στο παρελθόν. Ταυτόχρονα θεσπίσαμε μια νέα στρατηγική συμβασιοποίησης που καλύπτει και την πρώτη περίοδο λειτουργίας (operational period subscription model), ώστε να αποτρέπονται καθυστερήσεις σε μελλοντικές αναβαθμίσεις του συστήματος. Παράλληλα, εφέτος τον Απρίλιο, κλιμάκιο 8 Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας (ΕΕΚ) και Ηλεκτρονικών (ATSEP) μετέβη στις εγκαταστάσεις της κατασκευάστριας εταιρείας, για εις βάθος εξοικείωση με τις δυνατότητες του συστήματος, αποκομίζοντας εξαιρετικά θετικές εντυπώσεις.

1. **Πότε θα τεθεί σε λειτουργία το νέο αυτό σύστημα διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας ΑΤΜ;**

Ακολουθώντας τις προβλεπόμενες δημοσιονομικές διαδικασίες, βάσει του ν.4412/16, υποβλήθηκε στην Ενιαία Αρχή Δημοσίων Συμβάσεων (ΕΑΔΗΣΥ) η αιτιολογημένη αίτηση για τη σχετική έγκριση. Αμέσως μετά την απόφαση της ΕΑΔΗΣΥ, ο φάκελος θα διαβιβαστεί στο Ελεγκτικό Συνέδριο (ΕΛ.ΣΥΝ.), και με την ολοκλήρωση της ελεγκτικής διαδικασίας, το έργο θα μπορεί να εκκινήσει άμεσα, βάσει Letter of Intent (LoI), έτσι όπως έχει ήδη συμφωνηθεί με την κατασκευάστρια εταιρεία, ώστε να μη χαθεί πολύτιμος χρόνος. Σύμφωνα με τον σχεδιασμό, ο εξοπλισμός θα εγκατασταθεί εντός του 2027, ενώ έως το τέλος του 2028 το νέο σύστημα θα είναι επιχειρησιακά διαθέσιμο.

1. **Σχετικά με το περιστατικό του ραντάρ της Μερέντας, του Διεθνούς Αεροδρομίου Αθηνών (ΔΑΑ), που αναφέρθηκε πρόσφατα σε κάποια ΜΜΕ, τι ακριβώς συνέβη και πώς επιλύθηκε.**

Καταρχάς, φέτος το ραντάρ της Μερέντας, ηλικίας 25 ετών, παρουσίασε έως τον Ιούλιο ποσοστά διαθεσιμότητας που άγγιξαν το 100%, κάτι που δεν είχε επιτευχθεί τα προηγούμενα χρόνια. Το ποσοστό αυτό δεν είναι τυχαίο, αλλά αποτέλεσμα της πιο αποτελεσματικής διαχείρισης της συντήρησης. Προκειμένου να επιταχύνουμε τις διαδικασίες προμήθειας ανταλλακτικών, για την άμεση αντιμετώπιση των τεχνικών ζητημάτων, ενεργοποιήσαμε πέρυσι το άρθρο 17 της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου των Σπάτων, ώστε ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) προμηθεύτηκε, για λογαριασμό και με επιβάρυνση της ΥΠΑ, τα αναγκαία ανταλλακτικά ραντάρ. Στις 19 Αυγούστου, αστόχησε το φερέσυχνο (DRML), το οποίο αποτελεί σύστημα ασύρματης μεταφοράς δεδομένων, ενώ σταμάτησε και η λειτουργία του πολυπλέκτη, λόγω επαναλαμβανόμενων μεταπτώσεων μεταξύ εναλλακτικών συστημάτων τροφοδοσίας. Αυτές οφείλονταν στις διαδοχικές διακοπές στο δίκτυο του ΔΕΔΔΗΕ εξαιτίας της πυρκαγιάς στην περιοχή της Κερατέας. Για τον ίδιο λόγο είχαν διακοπεί και τα κυκλώματα του ΟΤΕ. Κατά συνέπεια διακόπηκε για 16 ώρες η επικοινωνία μεταξύ αεροδρομίου και ραντάρ. Το πρόβλημα αντιμετωπίστηκε με παράκαμψη του DRML μέσω κυκλωμάτων ΟΤΕ, όταν αυτά πλέον επανήλθαν, αποκαθιστώντας τη μεταφορά δεδομένων, ενώ αργότερα αποκαταστάθηκαν και οι εφεδρικές συχνότητες.

1. **Ακούστηκε ότι το ίδιο σύστημα είχε πρόβλημα και πέρυσι, αληθεύει αυτό;**

Τα συστήματα αυτά αποτελούνται από συγκροτήματα υπομονάδων. Πέρυσι, αστόχησε μια διαφορετική μονάδα του συστήματος πολυπλεξίας. Τις τεχνικές λύσεις και τις εισηγήσεις για το πώς και πότε επισκευάζεται ή αντικαθίσταται συνολικά ένα σύστημα, τις παρέχουν αποκλειστικά οι τεχνικές διευθύνσεις και οι εξειδικευμένοι Ηλεκτρονικοί της ΥΠΑ. Είναι οι μηχανικοί και τεχνικοί που πολλές φορές υπερβαίνουν εαυτόν για να διατηρούν τα συστήματα επιχειρησιακά και ασφαλή σε όλη την Ελλάδα.

1. **Γιατί το συγκεκριμένο πρόβλημα, που από ότι καταλαβαίνω δεν ήταν στο ραντάρ αλλά σε υποσύστημα μεταφοράς δεδομένων, δημιούργησε καθυστερήσεις;**

Σύμφωνα με τις τυποποιημένες επιχειρησιακές διαδικασίες (SOP) της ΥΠΑ, αλλά και διεθνώς, από τη στιγμή που διακόπτεται η επικοινωνία με το ραντάρ – και συνεκτιμώντας τον όγκο της εναέριας κυκλοφορίας – αυξάνεται ο διαχωρισμός μεταξύ αεροσκαφών για λόγους ασφαλείας. Αναπόφευκτη συνέπεια είναι οι καθυστερήσεις. Για εμάς, όμως, η ασφάλεια παραμένει η απόλυτη και αδιαπραγμάτευτη προτεραιότητα.

Ενδεικτικά, αξίζει να αναφερθούν ανάλογα περιστατικά σε χώρες με πολύ πιο σύγχρονα συστήματα, π.χ. στις 29 Ιουνίου στο Μιλάνο, σφάλμα στο σύστημα μετάδοσης δεδομένων ραντάρ οδήγησε σε 320 ακυρώσεις πτήσεων σε πολλαπλά αεροδρόμια, ενώ στις 9 Ιουνίου στη Νάπολη, βλάβη ραντάρ προκάλεσε 45 ακυρώσεις και πολλές καθυστερήσεις. Στις 30 Ιουλίου στην Αγγλία, πρόβλημα στο σύστημα ελέγχου δημιούργησε εκτεταμένες καθυστερήσεις, και στις 18-19 Μαΐου στο Παρίσι, τεχνικό πρόβλημα είχε ως αποτέλεσμα 130 ακυρώσεις και μείωση της κίνησης κατά 40%. Στις 2 Ιουνίου στη Γενεύη, βλάβη στο σύστημα εικόνων ραντάρ της Skyguide οδήγησε σε μείωση της δυναμικότητας αφίξεων κατά 20%. Αναφέρω αυτά τα πρόσφατα παραδείγματα, διότι ακόμη και χώρες με σύγχρονα συστήματα αντιμετωπίζουν αντίστοιχα προβλήματα. Στον κόσμο της υψηλής και σύνθετης τεχνολογίας, απρόοπτα και τεχνικά ζητήματα θα υπάρχουν πάντα.

1. **Σχετικά με το σύστημα STCA της Προσέγγισης Αθηνών, τι ισχύει;**

Το σύστημα Short Term Conflict Alert (STCA), που ενημερώνει εγκαίρως τους Ελεγκτές για πιθανή παραβίαση των ορίων διαχωρισμού, αποτελεί λειτουργική παράμετρο του υφιστάμενου συστήματος ATM (PALLAS 3G) και είναι τεχνικά διαθέσιμο από το 1999. Όμως, βάσει των υφιστάμενων καθιερωμένων επιχειρησιακών διαδικασιών δεν αξιοποιείται στην Τερματική Περιοχή Αθηνών, λόγω ανακριβών προειδοποιήσεων (false alerts), σε αντίθεση με τα Κέντρα Ελέγχου Περιοχής Αθηνών & Μακεδονίας (ΚΕΠΑΘΜ). Επί του παρόντος, σε Κανονιστικό Επίπεδο, και στη βάση των Εφαρμοστέων Απαιτήσεων (Implementing Rules), καθώς και των εκτενών εποπτικών ελέγχων που έχουν διεξαχθεί από την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, υπάρχει συμμόρφωση με την ισχύουσα ευρωπαϊκή νομοθεσία. Το εγκατεστημένο κεντρικό σύστημα αεροναυτιλίας φέρει όλα τα απαραίτητα Πιστοποιητικά, πληρώντας τις προδιαγραφές του κατασκευαστή για τη συγκεκριμένη επιχειρησιακή χρήση. Εντούτοις, παρότι το σύστημα λειτουργεί κατ’ αυτόν τον τρόπο τα τελευταία 25 χρόνια, ξεκινήσαμε να εξετάζουμε εδώ και μήνες διαφορετική παραμετροποίηση του λογισμικού, σε συνεργασία με την κατασκευάστρια εταιρεία, στη βάση των δυνατοτήτων του υπάρχοντος συστήματος αλλά και σε συνάρτηση με την επικείμενη αναβάθμισή του. Εφόσον το αποτέλεσμα αξιολογηθεί ως τεχνικά λειτουργικό και επιχειρησιακά ασφαλές, η Υπηρεσία θα προβεί στις απαραίτητες ενέργειες για την επιχειρησιακή εκμετάλλευσή του και στην Προσέγγιση Αθηνών.

1. **Πότε προβλέπεται να αντικατασταθούν τα ραντάρ της πολιτικής αεροπορίας στη χώρα μας;**

Τα τρία ραντάρ του ΔΑΑ, όπως και ακόμη τέσσερα (4) συστήματα ραντάρ, εντάσσονται στο πακέτο αναβάθμισης του κεντρικού συστήματος διαχείρισης εναέριας κυκλοφορίας (ATM), καθώς ανήκουν στην ίδια κατασκευάστρια εταιρεία. Με τον τρόπο αυτό επιτυγχάνεται επιτάχυνση της εγκατάστασής τους, οικονομία κλίμακας και ενιαία τεχνική προσέγγιση. Εφόσον το έργο αναβάθμισης εκκινήσει μέχρι το τέλος του τρέχοντος έτους, το πρώτο από τα τρία βασικά ραντάρ που καλύπτουν την Τερματική Περιοχή Αθηνών θα μπορεί να εγκατασταθεί εντός του 2026. Παράλληλα, τις επόμενες ημέρες, η Υπηρεσία προκηρύσσει ανοιχτό διεθνή διαγωνισμό για την προμήθεια και εγκατάσταση επιπλέον οκτώ (8) νέων σύγχρονων συστημάτων επιτήρησης ραντάρ με δυνατότητα Enhanced Mode-S και επικαιροποιημένες προδιαγραφές, πλήρως εναρμονισμένες με το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο. Τα νέα συστήματα θα αντικαταστήσουν αντίστοιχες υποδομές παλαιάς τεχνολογίας, ενισχύοντας την αξιοπιστία και την αποδοτικότητα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η πρώτη διακήρυξη του 2021, η οποία τελικώς ματαιώθηκε από το Συμβούλιο της Επικρατείας, προέβλεπε επτά ραντάρ, ενώ στη νέα διακήρυξη προστέθηκε στρατηγικά ένα επιπλέον ραντάρ στην Ανδραβίδα. Η προσθήκη αυτή βελτιώνει την κάλυψη της ευρύτερης τερματικής περιοχής και ενισχύει τις παρεχόμενες υπηρεσίες, ιδίως προς τα περιφερειακά αεροδρόμια της Ζακύνθου και της Κεφαλονιάς διαχείρισης FRAPORT.

1. **Έγινε λόγος και για το «Σχέδιο Δράσης» που έχει εκπονηθεί για θέματα αεροναυτιλίας. Μπορείτε να μας πείτε τι ακριβώς είναι αυτό το σχέδιο και σε τι αποσκοπεί;**

Το σχέδιο αυτό καταρτίστηκε από την Υπηρεσία, με πρωτοβουλία του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, και αφορά στη μη έγκαιρη συμμόρφωση της Ελλάδας με το Κανονιστικό Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε τρεις συγκεκριμένους τομείς: (α) την εγκατάσταση ραντάρ με δυνατότητα Mode-S, (β) την ανάπτυξη υπηρεσιών Data Link Services (DLS), και (γ) την ολοκληρωμένη εφαρμογή διαδικασιών PBN. Αυτές είναι απαιτήσεις, των οποίων η ικανοποίηση έπρεπε να είχε ολοκληρωθεί ή δρομολογηθεί εδώ και αρκετά χρόνια. Το Σχέδιο περιλαμβάνει σαφή ορόσημα, και εκπονήθηκε σε συνεννόηση με τους αρμόδιους ευρωπαϊκούς φορείς (DG MOVE, EASA, EUROCONTROL). Στην ομάδα παρακολούθησης του Σχεδίου Δράσης συμμετέχουν κυρίως Ηλεκτρονικοί και Ελεγκτές, ενώ τελεί υπό τον συντονισμό του Υποδιοικητή Αεροναυτιλίας και του Γενικού Διευθυντή Αεροναυτιλίας.

Αξίζει να υπογραμμίσουμε ότι η εγκατάσταση του DLS ξεκίνησε ήδη φέτος και βρίσκεται σε εξέλιξη, ενώ η διαδικασία επιλογής αναδόχου για τις PBN διαδικασίες 31 αεροδρομίων βρίσκεται στην ΕΑΔΗΣΥ, κατόπιν προσφυγής υποψηφίου. Η δε προμήθεια των 8 ραντάρ δυνατότητας Enhanced Mode-S, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, είναι στο στάδιο της Διακήρυξης. Δηλαδή, η αποκατάσταση και των τριών θεμάτων μη έγκαιρης συμμόρφωσης έχει πλέον δρομολογηθεί.

1. **Όπως έχετε αναφέρει και στο παρελθόν, το σύνολο των έργων για τον εκσυγχρονισμό αεροναυτιλίας ανέρχεται σε περίπου €313 εκατομμύρια. Σε ποιο στάδιο βρίσκονται αυτή τη στιγμή τα έργα;**

Να σημειωθεί ότι το μέγεθος αυτής της επένδυσης για τον εκσυγχρονισμό των συστημάτων αεροναυτιλίας της χώρας μας είναι πρωτοφανές για την Υπηρεσία. Πέραν των έργων που προανέφερα, έχουμε ολοκληρώσει την εγκατάσταση των επτά (7) συστημάτων D-ATIS και του D-VOLMET, καιείναι σε εξέλιξη η εγκατάσταση των συστημάτων VCRS σε 19 περιφερειακά αεροδρόμια, η εγκατάσταση 29 ραδιοβοηθημάτων ανά την επικράτεια, η υπογραφή της σύμβασης για την εγκατάσταση 495 πομποδεκτών VHF VoIP, καθώς και η υποβολή σχεδίου τροποποιημένης σύμβασης στο Ελεγκτικό Συνέδριο για τα VCS/RCS των Κέντρων Ελέγχου Περιοχής Αθήνας-Μακεδονίας, προκειμένου για την άμεση εκτέλεσή της. Ταυτόχρονα, υποβλήθηκε στον ΔΑΑ, βάσει του άρθρου 17 της Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου των Σπάτων, η αίτηση ανάθεσης των μηχανολογικών εργασιών για την μετεγκατάσταση της Προσέγγισης Αθηνών από το Ελληνικό στον ΔΑΑ, έχοντας ήδη κατακυρώσει σε ανάδοχο την προμήθεια VCRS και των 14 νέων θέσεων για τις υπηρεσίες Προσέγγισης. Εν κατακλείδι, όλα τα έργα είναι «εν κινήσει».

1. **Περιλαμβάνεται το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλλι στο συνολικό αυτό κόστος των επενδύσεων; Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η διαδικασία προμήθειας των συστημάτων αεροναυτιλίας εκεί;**

Σωστά, στον συνολικό προϋπολογισμό των €313 εκατομμυρίων περιλαμβάνεται και το έργο του Καστελλίου. Ήδη από τον Ιούλιο 2022, η ΥΠΑ απέστειλε τις τεχνικές προδιαγραφές για τα συστήματα πλοήγησης και επιτήρησης, ενώ τον Νοέμβριο 2022 ακολούθησαν οι προδιαγραφές για τα συστήματα επικοινωνιών. Παράλληλα, κατά τον τελευταίο χρόνο, συζητήθηκαν και οριστικοποιήθηκαν οι νομικές πτυχές της Σύμβασης Εξοπλισμού Αεροναυτιλίας, οι οποίες, προκειμένου να υιοθετηθούν, απαιτούν τροποποίηση της αρχικής Σύμβασης Παραχώρησης και την κύρωσή της από τη Βουλή. Ωστόσο, ακόμη και εάν είχαν διευθετηθεί οι νομοτεχνικές λεπτομέρειες μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του ΔΑΗΚ, ήταν απαραίτητη η έγκριση του Κεντρικού Αρχαιολογικού Συμβουλίου (ΚΑΣ) για την εγκατάσταση του ραντάρ στον «λόφο 24» (λόφο Παπούρα), λόγω των σημαντικών αρχαιολογικών ευρημάτων που ήρθαν στο φως εκεί. Η έγκριση του ΚΑΣ δόθηκε τελικά την 1η Αυγούστου 2025, και πλέον έχουν οριστικοποιηθεί και οι προδιαγραφές των υποδομών για την «αποκατάσταση τοπίου και ανάδειξη του αρχαίου μνημείου», στον λόφο 24, οι οποίες αποτελούσαν προαπαιτούμενο για την προκήρυξη του διαγωνισμού της προμήθειας των συστημάτων αεροναυτιλίας, ενώ έχουν επικαιροποιηθεί και οι τεχνικές προδιαγραφές.

1. **Σχετικά με την αναδιοργάνωση της ΥΠΑ και τη μετεξέλιξή της σε Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου (ΝΠΔΔ), ποια είναι τα πλεονεκτήματα και πού βρίσκεται η διαδικασία;**

Σκοπός του νέου νόμου, του οποίου το πρώτο σχέδιο υποβλήθηκε από την ΥΠΑ τον Οκτώβριο του περασμένου έτους στο Υπουργείο μας, είναι:

* Η θεσμική αναμόρφωση της Υπηρεσίας εντός ενός βελτιωμένου πλαισίου ΝΠΔΔ και η διόρθωση, μεταξύ άλλων, νομικών στρεβλώσεων και παραλείψεων με ταυτόχρονη μείωση της υφιστάμενης πολυνομίας (9 υφιστάμενα νομοθετήματα σε ισχύ).
* Μια εξορθολογισμένη και ευέλικτη δομή μέσα από ένα λιτό οργανόγραμμα, που διασφαλίζει αποτελεσματικότερο επιχειρησιακό έλεγχο, καλύτερο συντονισμό και συστηματική παρακολούθηση.
* Η βέλτιστη αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού και αποδοτικότερη διαχείριση μέσω ορθολογικής κατανομής αρμοδιοτήτων και οργανικών θέσεων, με πλήρη ενσωμάτωση και αξιοποίηση και του προσωπικού των παραχωρημένων αερολιμένων της FRAPORT.
* Η τεχνολογική αναβάθμιση κρίσιμων λειτουργιών και ο ψηφιακός μετασχηματισμός.
* Η ενίσχυση της οικονομικής βιωσιμότητας και ανθεκτικότητας της Υπηρεσίας, με ταυτόχρονη εξασφάλιση μεγαλύτερης ευελιξίας και ταχύτητας στις διαδικασίες προμηθειών.

Το σχέδιο νόμου έχει ήδη εγκριθεί από το Υπουργικό Συμβούλιο και έχει υποβληθεί για σχολιασμό από όλα τα συναρμόδια υπουργεία. Αφού ολοκληρωθεί η δημόσια διαβούλευση τον Σεπτέμβριο, προβλέπεται να εισαχθεί προς ψήφιση στη Βουλή εντός του φθινοπώρου.

1. **Ομολογώ ότι το έργο που επιτελείτε και οι προκλήσεις που αντιμετωπίζετε είναι σημαίνουσες, και είναι σημαντικό να προβάλλεται.**

Εστιάζουμε στα έργα και όχι στα λόγια. Παραμένουμε στοχοπροσηλωμένοι και προχωράμε μπροστά μαζί με το Υπουργείο μας. Ο δρόμος είναι μακρύς, μέχρι να αποδώσουν πλήρως οι καρποί της προσπάθειας και να οδηγηθεί η Υπηρεσία σε μια κανονικότητα στα επόμενα τρία χρόνια. Γνωρίζουμε ότι ακόμη και τα μικρά βήματα απαιτούν πολύ συχνά δυσανάλογα μεγάλη προσπάθεια και ενέργεια. Μαγικές λύσεις και εύκολες συνταγές δεν υπάρχουν. Συνεχίζουμε όμως με αποφασιστικότητα, γιατί χρωστάμε στην ελληνική αεροπορική αγορά και σε όλους τους Έλληνες πολίτες μια σύγχρονη, ασφαλή Υπηρεσία, απαλλαγμένη από τις παθογένειες και τις στρεβλές νοοτροπίες του παρελθόντος.