



## ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ ΤΟΥ ΚΑΠΕ ΓΙΑ ΤΑ ΒΙΩΣΙΜΑ ΚΑΥΣΙΜΑ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (SAF)

Πικέρμι, 12 Νοεμβρίου 2024

Με ιδιαίτερη επιτυχία και με μεγάλη συμμετοχή διεθνών και Ελλήνων εμπειρογνομόνων ολοκληρώθηκαν οι εργασίες του συνεδρίου “Sustainable Aviation Fuels – Time for take-off”, που διοργάνωσε το ΚΑΠΕ στις 7&8 Νοεμβρίου 2024 στην Αθήνα.

Σε συνέχεια της πρώτης ημέρας εργασιών του συνεδρίου, όπου η πολιτική ηγεσία του ΥΠΕΝ και εκπρόσωποι της ελληνικής επιχειρηματικής κοινότητας που δραστηριοποιείται στο χώρο των SAF παρουσίασαν τις θέσεις τους, ακολούθησε η αναφορά και ανάλυση επιστημονικών στοιχείων και δεδομένων, ενώ ένα μεγάλο εύρος τεχνολογιών, που βρίσκονται σε διαφορετικά επίπεδα ωριμότητας και χρησιμοποιούν μια πληθώρα πρώτων υλών, παρουσιάστηκε από τους ερευνητικούς φορείς και εκπροσώπους της βιομηχανίας των SAF. Συγκεκριμένα:

- Το 2023 παράχθηκαν παγκοσμίως άνω των **500.000 τόνοι (600 εκατ. λίτρα) SAF**, που αντιπροσωπεύουν μόλις το 0,2% της παγκόσμιας κατανάλωσης αεροπορικών καυσίμων και **69 αεροδρόμια** εφοδιάζονται κανονικά με αυτά τα καύσιμα. Η Ευρώπη έχει ικανότητα παραγωγής **5.1 Mtoe/y HVO/HEFA και 1 MToe/y e-kerozene**.
- Έχουν ήδη προτυποποιηθεί **9 τεχνολογίες παραγωγής SAF** στην Ευρώπη, ενώ άλλες 11 είναι υπό διαδικασία προτυποποίησης.
- **Για τον σύντομο χρονικό ορίζοντα μέχρι το 2030**, τα αεροπορικά καύσιμα που πληρούν τις προϋποθέσεις της Ευρωπαϊκής Οδηγίας για τις Ανανεώσιμες Πηγές Ενέργειας (RED II και την επέκτασή της RED III) είναι τα υδρογονομένα φυτικά έλαια και λίπη (HVO/HEFA). Ωστόσο υπάρχει μειωμένη διαθεσιμότητα πρώτης ύλης (χρησιμοποιημένα έλαια, τηγανέλαια, φυτικά έλαια κ.λπ.) και αυξημένος ανταγωνισμός για την εξεύρεσή της.
- **Για τον χρονικό ορίζοντα έως το 2050** θα αναδειχθούν περισσότερες τεχνολογικές επιλογές, όπως η αεριοποίηση, η πυρόλυση, η υδροθερμική υγροποίηση (HTL), η παραγωγή αεροπορικών καυσίμων από αλκοόλες, κ.λπ. Τα σχετικά κόσθη παραγωγής των SAF είναι υψηλά, αλλά έχουν τη δυνατότητα να χρησιμοποιούν περισσότερους τύπους βιομάζας (π.χ. γεωργικά δασικά υπολείμματα, βιομηχανικά απόβλητα, αστικά απορρίμματα, κ.λπ.).
- Τα συνθετικά αεροπορικά καύσιμα (e-SAF) βρίσκονται ακόμα σε πρώιμο στάδιο τεχνολογικής ωριμότητας. Η παραγωγή συνθετικών καυσίμων αποτελεί την πλέον ακριβή τεχνολογία, με το υψηλό κόστος να καταγράφεται για την ηλεκτρόλυση και τη δέσμευση άνθρακα, καθώς επίσης και στη χρήση της ηλεκτρικής ενέργειας.
- Τα κριτήρια αειφορίας, και συγκεκριμένα το Παράρτημα ΙΧ της Οδηγίας RED II/III, το οποίο καθορίζει τις πρώτες ύλες που είναι επιτρεπτές για την παραγωγή μεταξύ



**ΚΑΠΕ  
CRES**

ΚΕΝΤΡΟ ΑΝΑΝΕΩΣΙΜΩΝ ΠΗΓΩΝ  
ΚΑΙ ΕΞΟΙΚΟΝΟΜΗΣΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ

άλλων και των βιοκαυσίμων αερομεταφορών, μπορεί να περιορίσουν την επέκταση (scaling-up) των τεχνολογιών και εκφράστηκε από πολλούς η άποψη ότι είναι πολύ περιοριστικά και θέτουν σε κίνδυνο την κάλυψη των στόχων πέραν του 2030.

Τέλος, τονίσθηκε πως από την ΕΕ είναι διαθέσιμη μια πληθώρα χρηματοδοτικών πακέτων και εργαλείων για την οικονομική υποστήριξη της τεχνολογικής ανάπτυξης των βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, σε όλα τα στάδια τεχνολογικής ωριμότητας.

### Platinum Sponsors



Official Air Carrier Sponsor

Gold sponsor

Silver Sponsor



### Communication Sponsors

