

## **Αυτό είναι το νέο φωτοβολταϊκό πάρκο, 16 MW, του αεροδρομίου της Αθήνας (videos)**

2023/04/06 08:49 στην κατηγορία VIDEOS

Το νέο φωτοβολταϊκό πάρκο, 16 μεγαβάτ, αυτοπαραγωγής και ιδιοκατανάλωσης εγκαινιάστηκε χθες στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Πρόκειται για την μεγαλύτερη **μονάδα αυτοπαραγωγής στην Ελλάδα, η οποία, ήδη από σήμερα, παράγει το 45% περίπου της ετήσιας κατανάλωσης της εταιρείας του αεροδρομίου.**

Η παραγωγή της εγκατάστασης, ύψους 27.500 μεγαβαττρών ετησίως, αντιστοιχεί περίπου στην κατανάλωση 6.650 νοικοκυριών.

Έως το 2046, από τη λειτουργία της νέας εγκατάστασης των 16 μεγαβάτ, αποσοβούνται 71.500 τόνοι διοξειδίου του άνθρακα, ποσότητα που ισοδυναμεί με ένα δάσος αντίστοιχο της έκτασης του αεροδρομίου (16.000 στρέμματα).

Το έργο εντάσσεται στη δυναμική στρατηγική βιώσιμης ανάπτυξης και περιβαλλοντικής υπευθυνότητας του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών και, ειδικότερα, στον στόχο "Route 2025", **μια συνολική επένδυση της τάξης των 100 εκατ. ευρώ περίπου, που ανακοίνωσε η εταιρεία το 2019.**

Συνδυαστικά με το πρώτο φωτοβολταϊκό των 8 MW που λειτουργεί από το 2011 (το οποίο συμβατικά παράγει για το δημόσιο δίκτυο) και το καινούργιο των 16 MW αυτοπαραγωγής, **παράγονται τα 2/3 των απαιτούμενων αναγκών του ΔΑΑ σε ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές εντός του αεροδρομίου.**

Το γεγονός αυτό καθιστά το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών πρωτοπόρο – ίσως και μοναδικό- ανάμεσα στα αεροδρόμια στην Ευρώπη και διεθνώς.

Με την ολοκλήρωση της επόμενης φάσης το 2025, η οποία εκτιμάται σε 45 μεγαβάτ φωτοβολταϊκών επιπλέον, θα εξασφαλιστεί **η παραγωγή του 100% των αναγκών του ΔΑΑ σε ηλεκτρική ενέργεια** για κάθε έτος μέχρι το 2046, μεγιστοποιώντας την ιδιοκατανάλωση με χρήση μονάδων αποθήκευσης μπαταριών. Ο ΔΑΑ έχει ήδη υποβάλει τις σχετικές αιτήσεις, τόσο στη ΡΑΕ όσο και σε λοιπές αρμόδιες υπηρεσίες.

- **60% μείωση του αποτυπώματος CO<sub>2</sub> του ΔΑΑ από το 2005**

Συνολικά από το 2005 έως το 2021, ο ΔΑΑ έχει επιτύχει μείωση του αποτυπώματός του πάνω από το 60%, παρά τη σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης, μέσω μιας σειρά παρεμβάσεων στις λειτουργίες και υποδομές του αεροδρομίου από 67.001 CO<sub>2</sub> σε 27.641 τόνους CO<sub>2</sub>.

- **Το μοναδικό αεροδρόμιο στην Ελλάδα με Ουδέτερο Ισοζύγιο Άνθρακα από το 2016**

Ο ΔΑΑ είναι το μοναδικό αεροδρόμιο στην Ελλάδα με Ουδέτερο Ισοζύγιο Άνθρακα και έχει λάβει τη σχετική πιστοποίηση του προγράμματος Airport Carbon Accreditation του Διεθνούς Συμβουλίου Αεροδρομίων της Ευρώπης (ACI-Europe) από το 2016.

- **Ο στόχος “Route 2025”**

Το 2019, ο ΔΑΑ δεσμεύτηκε για την επίτευξη μηδενικού αποτυπώματος άνθρακα (NetZero Carbon) χωρίς αντισταθμιστικά μέχρι το 2025 -δηλαδή πολύ πριν από το στόχο του 2050 που ανακοίνωσαν τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια.

Η ιδιαίτερα φιλόδοξη πρωτοβουλία **“Route 2025”** του αεροδρομίου της Αθήνας έχει ως στόχο την αυτοπαραγωγή καθαρής ενέργειας εντός του αεροδρομίου μέσω φωτοβολταϊκών για ιδιοκατανάλωση, για την κάλυψη του 100% των αναγκών του σε ηλεκτρική ενέργεια, η οποία αντιστοιχεί στο περίπου 90% του αποτυπώματος άνθρακα της εταιρείας.

## **Η ομιλία του Δ.Σ. του ΔΑΑ, Γιάννη Παράσχη**

Σας καλωσορίζω και εγώ με την σειρά μου εκ μέρους της Εταιρείας του Αεροδρομίου στην σημερινή μας εκδήλωση για τα εγκαίνια του νέου μας Φ/Β πάρκου.

Η βιώσιμη λειτουργία και ανάπτυξη και ειδικά η περιβαλλοντική υπευθυνότητα αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της επιχειρηματικής και επιχειρησιακής στρατηγικής του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

Η Διεύθυνση Περιβάλλοντος ήταν μια από τις πρώτες που στελεχώθηκαν στην νεοσύστατη τότε παραχωρησιούχο εταιρεία, τον ΔΑΑ το 1996, με αρμοδιότητα την περιβαλλοντική παρακολούθηση και ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων από την κατασκευή του νέου αεροδρομίου.

Από το άνοιγμα του αεροδρομίου πριν από 22 χρόνια λειτουργούμε στη βάση ενός



0, υπό  
ου

H

συνεχής μέριμνα, αναφορά και διαχείριση σύμφωνα με τις βέλτιστες διεθνείς πρακτικές (και πέραν των προβλέψεων του νομοθέτη) για παράγοντες όπως ο θόρυβος, η ποιότητα του αέρα, η ποιότητα του νερού η βιοπικιοιότητα στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου αποτελούν κεντρικές μας προτεραιότητες.

Ήδη όμως από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας μας, διαφάνηκε ότι η μεγάλη πρόκληση για τη μελλοντική ανάπτυξη των αεροδρομίων και των αερομεταφορών γενικότερα – ειδικά στην Ευρώπη – πέραν από τους τοπικούς περιβαλλοντικούς παράγοντες που καλούμαστε να διαχειριστούμε, θα ήταν η αντιμετώπιση των επιπτώσεων του κλάδου στο ζήτημα της κλιματικής αλλαγής.

Μπροστά στην πρόκληση αυτή το αεροδρόμιο της Αθήνας ανέλαβε ηγετικό ρόλο στην γενικότερη διαμόρφωση της πολιτικής και των δράσεων των ευρωπαϊκών αεροδρομίων αλλά και ειδικότερα στην δημιουργία του Προγράμματος Διαπίστευσης των Εκπομπών Άνθρακα Αεροδρομίων (Airport Carbon Accreditation γνωστό και ως ACA) του ACI Europe.

Το πρόγραμμα αυτό που ξεκίνησε ως μία ευρωπαϊκή πρωτοβουλία αυτορρύθμισης του κλάδου το 2009 και στο οποίο συμμετέχουν περισσότερα από 400 αεροδρόμια από

όλο τον κόσμο δεν έχει τυχαία ως λογότυπό του τον Πύργο του αεροδρομίου της Αθήνας.

Σήμερα ο κλάδος των αερομεταφορών παγκοσμίως ευθύνεται για το 2% με 3% των αέριων ρύπων, το οποίο επιμερίζεται κατά 95% σε ρύπους αεροσκαφών και 5% σε ρύπους αεροδρομίων. Μπορεί ίσως τα ποσοστά αυτά να ακούγονται μικρά, αλλά στο αεροδρόμιο της Αθήνας πιστεύουμε ότι το πρόβλημα της κλιματικής αλλαγής δεν μπορεί να αντιμετωπιστεί αν ο κάθε κρίκος της παραγωγικής αλυσίδας δεν αναλάβει ευθύνη και δράση για το μερίδιο που του αναλογεί.

Ξεκινώντας το 2009 ως ένα από τα πρώτα αεροδρόμια που πιστοποιήθηκαν στο πρόγραμμα ACA για την καταγραφή του αποτυπώματος άνθρακα (Carbon Footprint Mapping), δεσμευτήκαμε με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και ποσοτικούς στόχους για ένα πρόγραμμα δράσεων με στόχο τη μείωση των εκπομπών άνθρακα από τη λειτουργία μας.

Ως αποτέλεσμα έχουμε επιτύχει μείωση του αποτυπώματός άνθρακα σε ποσοστό πάνω από το 60% την περίοδο 2005-2022 (δηλ. από 67.000 τόνους σε 27.641 τόνους CO<sub>2</sub>), παρά τη σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης. Για τη μείωση αυτή χρειάστηκαν μια σειρά σημαντικών επενδύσεων στις υποδομές και πολλαπλές παρεμβάσεις στη λειτουργία του αεροδρομίου.

Το 2016 η Εταιρεία Αεροδρομίου πιστοποιήθηκε για πρώτη φορά από ανεξάρτητο οργανισμό πιστοποίησης για Ουδέτερο Ισοζύγιο Άνθρακα (Carbon Neutrality), για το οποίο επαναξιολογούμαστε σε ετήσια βάση έκτοτε.

Για τον σκοπό αυτό εξασφαλίζουμε κάθε χρόνο Εγγυήσεις Προέλευσης Καθαρής Ηλεκτρικής Ενέργειας (clean certificates of origin) και αγοράζουμε Αντισταθμιστικά Άνθρακα (carbon offsets) για το χαμηλό υπόλοιπο ποσοστό ρύπων που μας αναλογούν άμεσα (scope 1) ή έμμεσα (scope 2) μετά τις μειώσεις που ανέφερα πριν λίγο.

Στον χρόνο που μεσολάβησε μεταξύ 2009 και 2019 κατέστη σαφές στη διεθνή κοινότητα ότι για να αντιμετωπιστεί το οξυνόμενο πρόβλημα των ανθρωπογενών ρύπων το Ουδέτερο Ισοζύγιο Άνθρακα δεν επαρκεί και ο στόχος πρέπει να είναι ο μηδενισμός των ρύπων (Net Zero Carbon).

Έτσι μια μεγάλη ομάδα Ευρωπαϊκών αεροδρομίων συνυπογράψαμε τον Ιούνιο του 2019 μια διακήρυξη-δέσμευση για Net Zero Carbon μέχρι το 2050, η οποία αποτελεί πλέον δέσμευση για όλο τον κλάδο των αερομεταφορών μετά την τελευταία Γενική Συνέλευση του Παγκόσμιου Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) τον Οκτώβριο του 2022.

Βέβαια, μακροχρόνιες δεσμεύσεις χωρίς συγκεκριμένο πρόγραμμα και ενδιάμεσα απτά αποτελέσματα μπορούν εύκολα να γίνουν αντικείμενο κριτικής ως μια μορφή

greenwashing.

Υιοθετώντας τη στρατηγική θέση ότι η καινοτομία, η πρωτοπορία και η συνέπεια σε θέματα περιβαλλοντικής βιωσιμότητας θα αποτελέσουν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα τόσο για τις επιχειρήσεις, όσο και για τους προορισμούς που εμπλέκονται στην ταξιδιωτική αλυσίδα, προχωρήσαμε τον Δεκέμβριο 2019 (δηλαδή μόνο 6 μήνες μετά) στην δέσμευση για επίτευξη μηδενικού αποτυπώματος άνθρακα (Net Zero Carbon) χωρίς αντισταθμιστικά μέχρι το 2025, 25 χρόνια νωρίτερα από το στόχο του κλάδου για το 2050.

Αυτή η ιδιαίτερα φιλόδοξη, αλλά όπως τα πράγματα πλέον δείχνουν ρεαλιστική, πρωτοβουλία έχει το όνομα ROUTE 2025. Ο τίτλος «ROUTE» θέλει ακριβώς να αναδείξει ότι δεν πρόκειται για μια γενική και αόριστη δέσμευση, αλλά έναν οδικό χάρτη με χρονοδιάγραμμα και συγκεκριμένο τελικό προορισμό μέσα από απτά ενδιάμεσα βήματα.

Στο πλαίσιο του προγράμματος αυτού η Εταιρεία Αεροδρομίου έχει ως στόχο την αυτοπαραγωγή καθαρής ενέργειας εντός του αεροδρομίου μέσω φωτοβολταϊκών για ιδιοκατανάλωση, για την κάλυψη του 100% των αναγκών μας σε ηλεκτρική ενέργεια, η οποία αντιστοιχεί σε περίπου 90% του αποτυπώματος άνθρακα της εταιρείας. Για το υπόλοιπο 10% των άμεσων (Scope 1) ρύπων προβλέπεται η σταδιακή αντικατάσταση υποδομών, εξοπλισμού και λειτουργιών με καινοτόμες τεχνολογίες και λύσεις.

Οι εκτιμήσεις μας την εποχή εκείνη ήταν ότι, εκτός από το θετικό περιβαλλοντικό αποτύπωμα, η συνολική επένδυση της τάξης των 100 εκ ΕΥΡΩ θα έχει και θετικό οικονομικό αποτύπωμα (positive business case) χωρίς φυσικά να είμαστε θέση το 2019 να διαβλέψουμε την εξέλιξη των τιμών ενέργειας ως συνέπεια της πρόσφατης κρίσης. Προφανώς από τη σημερινή σκοπιά τα οικονομικά δεδομένα μοιάζουν ακόμα καλύτερα.

Παρά τις εξαιρετικά κρίσιμες συνθήκες που αντιμετώπισε ο κλάδος κατά τα τελευταία τρία χρόνια λόγω της Πανδημίας, η Εταιρεία Αεροδρομίου παρέμεινε προσηλωμένη στην υλοποίηση του προγράμματος ROUTE 2025.

Συγκεκριμένα, αναμένοντας τη διαμόρφωση του πλαισίου για την αυτοπαραγωγή και την αποθήκευση (το οποίο ολοκληρώθηκε μόλις πρόσφατα), αποφασίσαμε την τμηματική υλοποίηση του προγράμματος σε φάσεις, ώστε να μην χαθεί χρόνος για το στόχο του 2025 αλλά και να διατηρήσουμε ευελιξία αναμένοντας την ανάκαμψη του αεροπορικού κλάδου αφενός, αλλά και την τεχνολογική και ρυθμιστική ωρίμανση στον χώρο των ΑΠΕ αφετέρου.

Είμαστε λοιπόν σήμερα στην ευχάριστη θέση να εγκαινιάζουμε το φωτοβολταϊκό

πάρκο των 16 MW αυτοπαραγωγής, το οποίο αδειοδοτήθηκε από την ΡΑΕ τον Μάιο του 2021 και το οποίο ολοκληρώθηκε κατασκευαστικά και λειτουργεί από την 1η Μαρτίου του 2023. Το πάρκο αυτό που μελετήθηκε και υλοποιήθηκε μέσα στην κρίση της πανδημίας αποτελεί την πρώτη έμπρακτη απόδειξη της προσήλωσης της Εταιρείας Αεροδρομίου στην απόφαση αυτή που λάβαμε τον Δεκέμβριο του 2019.

Ήδη από σήμερα με τα 16 MW, το 45% περίπου της ετήσιας κατανάλωσης της Εταιρείας Αεροδρομίου θα παράγεται εντός των εγκαταστάσεών μας για ιδιοκατανάλωση από καθαρές πηγές. Πρόκειται για μια ετήσια παραγωγή 27.500 μεγαβαττωρών – όσο περίπου η κατανάλωση 6.650 νοικοκυριών. Ενώ, μέχρι τη λήξη της παραχώρησης το 2046, από τη λειτουργία των 16 MW αποτρέπεται η έκλυση 71.500 τόνων διοξειδίου του άνθρακα, που ισοδυναμεί με ένα δάσος με έκταση όση αυτή των 16.000 στρεμμάτων του αεροδρομίου.

Συνδυαστικά με το πρώτο φωτοβολταϊκό των 8 MW που λειτουργεί από το 2011 (το οποίο βέβαια συμβατικά παράγει για το δημόσιο δίκτυο) και το καινούργιο των 16 MW αυτοπαραγωγής παράγουμε τα 2/3 των απαιτούμενων αναγκών μας σε ηλεκτρική ενέργεια από ανανεώσιμες πηγές εντός του αεροδρομίου. Το γεγονός αυτό μας καθιστά πρωτοπόρους – ίσως μοναδικούς – στην Ευρώπη και διεθνώς.

Με την ολοκλήρωση της επόμενης φάσης μέχρι το 2025, που αφορά σε 45 επιπλέον MW φωτοβολταϊκών με χρήση μπαταριών αποθήκευσης, για την οποία έχουμε ήδη υποβάλει τις σχετικές αιτήσεις τόσο στη ΡΑΕ, όσο και σε λοιπές Υπηρεσίες, θα εξασφαλιστεί η αυτοπαραγωγή του 100% των αναγκών της Εταιρείας Αεροδρομίου σε ηλεκτρική ενέργεια για κάθε έτος μέχρι το 2046.

Στην Εταιρεία Αεροδρομίου έχουμε ως αρχή ότι η Βιωσιμότητα και ειδικά η Περιβαλλοντική Υπευθυνότητα είναι και θα είναι όλο και περισσότερο προϋποθέσεις για αυτό που αποκαλούμε Κοινωνική Άδεια για Λειτουργία και Ανάπτυξη των αεροδρομίων (Social license to operate and grow).

Η επένδυση αυτή και το πρόγραμμα ROUTE 2025 αποτελούν έμπρακτες αποδείξεις της προσήλωσής μας στην αρχή αυτή αλλά και στην δέσμευσή μας, ως πυλώνα του τουριστικού προϊόντος της πόλης μας, για τη συμβολή μας στην ανάδειξη της Αθήνας όχι μόνο ως κορυφαίου τουριστικού προορισμού, αλλά και ως κορυφαίου βιώσιμου προορισμού για τους κατοίκους και τους επισκέπτες της πόλης μας.

Επιτρέψτε μου κλείνοντας να ευχαριστήσω όλους όσους με την δουλειά και τη στήριξή τους στο ROUTE 2025 βοήθησαν να φθάσουμε σήμερα εδώ.

Ειδικότερα τους υπουργούς ενέργειας Κωστή Χατζηδάκη και Κώστα Σκρέκα αλλά και ιδιαίτερα την κυρία Σδούκου που ήταν μαζί μας από την πρώτη στιγμή και μεσυνέπεια όποτε την χρειαστήκαμε στην πορεία του προγράμματος.

Ευχαριστούμε την ΡΑΕ και τις δικές μας ρυθμιστικές αρχές, ΑΠΑ και ΥΠΑ, για τη συνεργασία για την αδειοδότηση της πρώτης φάσης και προσδοκούμε ότι γρήγορα θα έχουμε και την έγκριση για την επόμενη φάση, την οποία έχουμε ήδη καταθέσει.

Την εταιρεία ΑΚΤΩΡ για την επαγγελματική συνεργασία και τη συνεπή και έγκαιρη ολοκλήρωση του έργου.

Και φυσικά, την Τεχνική μας Διεύθυνση, το νεοσύστατο Τμήμα Ενέργειας της εταιρείας και όλους τους άλλους συνεργάτες και στελέχη της εταιρείας μας που εργάστηκαν στο έργο αλλά και στο ROUTE 2025 τα τελευταία χρόνια. Και τέλος όλους τους εσωτερικούς και εξωτερικούς συνεργάτες που εργάστηκαν για να υλοποιηθεί η σημερινή εκδήλωση.

Σας ευχαριστώ πολύ για την προσοχή σας.

## **Η ομιλία του προέδρου του ΔΑΑ, Ριχάρδου Λαμπίρη**

Θα ήθελα να σας καλωσορίσω σε αυτήν την πολύ σημαντική για εμάς εκδήλωση, η οποία έχει σημασία για πολλούς λόγους.

Πρώτα από όλα όμως, λίγα λόγια για την αιφόρο ανάπτυξη στη χώρα μας.

Η ιστορία της αιφόρου ανάπτυξης στην Ελλάδα ξεκινά το 1982 όπου εγκαταστάθηκε στην Κύθνο το πρώτο αιολικό πάρκο στην Ευρώπη και το πρώτο υβριδικό Wind-PV-Diesel στον κόσμο.

Δυστυχώς δεν μπόρεσα να βρω ποιο ήταν το πρώτο φωτοβολταϊκό.

Αυτό που μπορώ να σας πω όμως με βεβαιότητα είναι ότι το αεροδρόμιό μας ήταν εξαρχής στους πρωτοπόρους της καινοτομίας και της αιφορίας.

Δεν είναι τυχαίο ότι η πιστοποίηση στο πλαίσιο του προγράμματος “Airport Carbon Accreditation” της ένωσης αεροδρομίων Ευρωπης, του ACI EUROPE δηλαδή, χρησιμοποιεί στη **λογοτύπησή** του, τον δικό μας Πύργο Ελέγχου καθώς η εταιρεία μας συνέβαλε καθοριστικά ήδη από το 2007 στην δημιουργία αυτού του προγράμματος.

Επόμενοι σημαντικοί σταθμοί για το αεροδρόμιό μας ήταν το 2011 με το πρώτο μας

φωτοβολταϊκό πάρκο των 8MW και το 2016 όταν ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών πιστοποιήθηκε ως carbon neutral αεροδρόμιο – ένα από τα λίγα τότε αεροδρόμια στην Ευρώπη που είχαν την πιστοποίηση αυτή και βέβαια το μόνο στην Ελλάδα έως και σήμερα.

Έχουμε όμως και πολύ φιλόδοξα σχέδια για το μέλλον καθώς, όπως ήδη ανακοινώσαμε απο τον Δεκέμβριο 2019, θέλουμε να γίνουμε zero carbon, δηλαδή χωρίς αντισταθμίσματα μέχρι και το 2025, πολύ πιο πριν από το 2050 που έχει βάλει ως στόχο γενικότερα ο κλάδος.

Το παρόν πάρκο αποτελεί λοιπόν ένα πολύ σημαντικό βήμα για την εκπλήρωση του στόχου μας για το 2025.

Η μοναδική αυτή πορεία, που εν πολλοίς έδειξε το δρόμο και ενέπνευσε πολλά άλλα αεροδρόμια να μας ακολουθήσουν προς την κατεύθυνση αυτή οφείλεται στον CEO μας κ. Γιάννη Παράσχη που είχε το όραμα και την αποφασιστικότητα να μας βάλει στις ράγες της αειφορίας από πολύ νωρίς. Γιάννη σε ευχαριστούμε από καρδιάς όπως και εσένα Γιώργο (Ελευθεράκο) και όλους τους άλλους συναδέλφους που βοήθησαν στην υλοποίηση αυτής της πορείας.

Οφείλω όμως εδώ να πω και μερικά πράγματα για τον κλάδο γενικότερα – όπως πιθανώς θα γνωρίζετε το ανθρακικό αποτύπωμα του κλάδου μας αντιστοιχεί σε περίπου 3% του συνόλου παγκόσμιος και τα αεροδρόμια σε 5% του 3% ήτοι 0,15%.

Δυστυχώς όμως, σε αντίθεση με την αυτοκινητοβιομηχανία παραδείγματος χάρη, δεν έχουμε μια παγιωμένη λύση όπως τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα.

Για εμάς, η μακροχρόνια λύση είναι το υδρογόνο, **αλλά μην το περιμένετε πριν το 2035 στη καλύτερα των περιπτώσεων.** Και ναι, θα έρθουν τα ηλεκτρικά αεροπλάνα και τα e-vtols, αλλά δεν θα είναι ικανά να καλύψουν μεγάλες αποστάσεις.

Η λύση που έχει επιλεγεί για το άμεσο μέλλον είναι τα βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα και με χαροποιεί ιδιαιτέρως ότι η Aegean έχει κιόλας ξεκινήσει πτήσεις χρησιμοποιώντας τέτοια καύσιμα από την Αθήνα και την Θεσσαλονίκη.

Το πρόγραμμα EU Fit for 55 όπου πρέπει να έχουμε μειώσει κατά 55% τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα μέχρι και το 2030, και να είμαστε carbon neutral μέχρι και το 2050, αναμένεται να στοιχίσει στον κλάδο μας τουλάχιστον Euro 577 δις.

Euro 172 δις για εμπορία δικαιωμάτων εκπομπής ρύπων (EU ETS / Corsia)

Euro 99 δις για φορολογία και



Euro 305 δις για μετατροπή σε βιώσιμα αεροπορικά καύσιμα

Το κόστος είναι δυσβάσταχτο για έναν κλάδο που προσφέρει 17.8 τρις δολάρια στην παγκόσμια οικονομία η θα ήταν η 17 μεγαλύτερη χώρα παγκοσμίως.

Είναι ενδεικτικό το ότι η διαθέσιμη ποσότητα βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων το 2022 στην ευρωπαϊκή ένωση αντιστοιχούσε σε μόλις 0,1% της συνολικής ζήτησης.

Χωρίς τη συνεργασία λοιπόν και την βοήθεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του κράτους με μια σημαντική πολιτική κινήτρων, με μαθηματική ακρίβεια θα δούμε:

- μείωση των επενδύσεων στον κλάδο από τον ιδιωτικό τομέα
- μείωση της ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας
- αύξηση των ναύλων με παράλληλη μείωση της επιβατικής κίνησης

⇒ αποτέλεσμα μείωση του ΑΕΠ

Δεν θέλω να σκεφτώ καν τις επιπτώσεις στην τουριστική μας βιομηχανία και την ανάπτυξη της χώρας μας.

Ας κρατήσουμε λοιπόν το ότι για μια ακόμα φορά μας δίνεται η μοναδική ευκαιρία, όπως το 1982 και το 2007, να πρωταγωνιστήσουμε ως χώρα αναπτύσσοντας την παραγωγή βιώσιμων αεροπορικών καυσίμων, δημιουργώντας έτσι νέες θέσεις εργασίας και αναπτύσσοντας ταυτόχρονα το ΑΕΠ.

Ο κύβος, κυρίες και κύριοι ερρίφθη.