



ΔΗΜΟΣΙΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ ΑΕΡΙΟΥ ΑΕ

Προς

ΔΕΣΦΑ Α.Ε.

Μεσογείων 357-359

15231 Χαλάνδρι

Αθήνα, 2 Σεπτεμβρίου 2019

Αρ. Πρωτ.: 071105

e-mail: development@desfa.gr

Θέμα: Δημόσια Διαβούλευση ΔΕΣΦΑ για το Σχέδιο Προγράμματος Ανάπτυξης ΕΣΦΑ 2020-2029

Στο πλαίσιο της διαβούλευσης επί του Σχεδίου του Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης ΕΣΦΑ 2020-2029 («Σχέδιο»), η εταιρεία μας ΔΕΠΑ Α.Ε. επισημαίνει τα ακόλουθα:

α. Καθ' όσον αφορά στα υπ. αρ. **2.1.1.3** και **2.1.1.4** έργα του Σχεδίου (**Σύνδεση με το Σταθμό CNG της ΔΕΠΑ στην Κομοτηνή και στην Τρίπολη**, αντίστοιχα), θα πρέπει να επισπευσθεί η έναρξη λειτουργίας αυτών, ώστε να επιτευχθεί –και μέσω αυτών– η ταχεία διείσδυση του φυσικού αερίου που επιζητείται από το Εθνικό Σχέδιο για την Ενέργεια και το Κλίμα σε περιοχές και χρήσεις μακριά από το δίκτυο φυσικού αερίου.

β. Καθ' όσον αφορά στο υπ' αρ. **2.1.2.1** έργο (**Σταθμός Συμπίεσης για την τροφοδοσία του αγωγού TAP στη Ν. Μεσημβρία**), εφιστούμε ιδιαίτερος την προσοχή στην κρισιμότητα επίσπευσης του έργου παράλληλα με την ολοκλήρωση του αγωγού TAP, λαμβάνοντας υπόψη ότι έχουν ήδη συναφθεί σχετικές εμπορικές συμφωνίες και τυχόν καθυστέρηση ενδέχεται να έχει αρνητικές συνέπειες επ' αυτών.

γ. Ως προς το υπ. αρ. **2.1.2.3** έργο του Σχεδίου (**Τεχνικό κέντρο εκπαίδευσης στη Ν. Μεσημβρία**), θεωρούμε ότι δεν θα πρέπει να ενταχθεί στις Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς, καθώς αυτές είναι ρυθμιζόμενες ενώ το έργο αφορά σε εκπαιδευτική, και άρα ανταγωνιστική, δραστηριότητα, ιδιαίτερος αν ληφθεί υπόψη και η αναφερόμενη περιφερειακή του διάσταση. Άλλωστε, οι τρέχουσες εκπαιδευτικές υπηρεσίες του Διαχειριστή («Σεμινάρια» και «Πιστοποίηση Συγκολλητών») περιλαμβάνονται –ορθώς– στις Μη Ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες (Λοιπές), και μάλιστα, η τελευταία εξ αυτών, προφανώς καθ' υπόδειξη του ACER ότι η υπηρεσία πιστοποίησης συγκολλητών (εκπαιδευτική δραστηριότητα) δεν θα έπρεπε να εντάσσεται στις ρυθμιζόμενες

Υπηρεσίες Μη Μεταφοράς και να επιβαρύνει τα τιμολόγια μεταφοράς, καθώς δύναται να είναι ανταγωνιστική¹.

δ. Ως προς το υπ. αρ. **2.1.2.4** έργο (**Νέα προβλήματα Small Scale LNG στον Τερματικό σταθμό Ρεθυθούσας**), επισημαίνεται η ανάγκη τήρησης των χρονοδιαγραμμάτων έναρξης λειτουργίας και ένταξης στο Σύστημα τουλάχιστον της πρώτης φάσης του έργου καθώς είναι κρίσιμη για την τροφοδοσία πλοίων με καύσιμο ΥΦΑ, που αποτελεί μία από τις διαφαινόμενες βασικές επιλογές της ναυτιλίας για την προσαρμογή τους στην από τον Νοέμβριο 2016 απόφαση του IMO για την υιοθέτηση σε παγκόσμια κλίμακα του ορίου 0,5% στην περιεκτικότητα των ναυτιλιακών καυσίμων σε θείο από 01.01.2020, σε συνδυασμό με την εφαρμογή της απόφασης του Κυβερνητικού Συμβουλίου Οικονομικής Πολιτικής - Έγκριση Οδικού Χάρτη Αγοράς ΦΑ (ΦΕΚ Β 59/18.01.2018) για τη δημιουργία υποδομών μικρής κλίμακας ΥΦΑ στα λιμάνια του Πειραιά και της Πάτρας στο τέλος του 2022 για την προώθηση της χρήσης του ΥΦΑ στη ναυτιλία (βλ. πίνακα σχετικού ΦΕΚ, υπ' αρ. 2.8.6.1). Λαμβάνοντας υπόψη ότι η εταιρεία μας έχει προγραμματίσει την κατασκευή ενός σκάφους ανεφοδιασμού πλοίων με καύσιμο ΥΦΑ, το οποίο αναμένεται να τεθεί σε λειτουργία κατά το β' εξάμηνο του 2022, η τήρηση των προθεσμιών είναι κρίσιμη για την εν λόγω σημαντική επένδυση. Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, θα πρέπει επίσης να επισπευσθεί η έναρξη λειτουργίας του πιλοτικού σταθμού φόρτωσης βυτιοφόρων (έργο υπ. αρ. 2.2.1.11) για να καταστεί δυνατός ο εφοδιασμός πλοίων με καύσιμο ΥΦΑ όπου απαιτούνται μικρές ποσότητες (γνωρίζουμε ότι έχουν ήδη προγραμματιστεί επενδύσεις σε πλοία με καύσιμο ΥΦΑ στο λιμάνι του Πειραιά) αλλά και για να αναπτυχθεί η χρήση του φυσικού αερίου σε περιοχές και από καταναλωτές που είναι απομακρυσμένοι από δίκτυα.

ε. Αναφορικά με το υπ. αρ. **2.1.2.5** έργο του Σχεδίου (**Εικονικός Αγωγός στον Αθρινόλακκο Κρήτης**), αντιλαμβανόμαστε μεν τη γενική ανάγκη υλοποίησης έργων ασφάλειας εφοδιασμού του νησιού με ηλεκτρική ενέργεια, πλην όμως διαφωνούμε με την ένταξη ενός «εικονικού αγωγού» στις ρυθμιζόμενες Υπηρεσίες Μεταφοράς, οι οποίες σαφώς αφορούν μόνο την διοχέτευση (από είσοδο έως έξοδο) φυσικού αερίου στο ΕΣΜΦΑ το οποίο ρητώς ορίζεται στο νόμο και δεν περιλαμβάνει «εικονικούς αγωγούς» (βλ. άρθ. 2 παρ. 2 (ιβ), (κγ) και (κδ) και αρ. 67 παρ. 1 του ν. 4001/2011 σε συνδυασμό με το άρθ. 2.2 περ. λ' της 4^{ης} Αναθεώρησης του Κανονισμού Τιμολόγησης ΕΣΦΑ, απόφαση ΡΑΕ υπ' αρ. 539/2019) ούτε μετά την έξοδο από το ΕΣΜΦΑ εμπορικές (ανταγωνιστικές) ή άλλες δραστηριότητες.

¹ Βλ. στην αναφορά του ACER προς ΡΑΕ για το σχέδιο της 4^{ης} Αναθεώρησης του Κανονισμού Τιμολόγησης ΕΣΦΑ, στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του για αξιολόγηση συμβατότητας με τις απαιτήσεις του Tariff NC.

Η μέχρι τώρα κατανόησή μας για την περίπτωση του Αθρινόλακκου είναι για την αποκλειστική χρήση του λιμένα, προβλητών και εκεί χερσαίου χώρου για την δημιουργία πλωτού σταθμού έλευσης, αποθήκευσης και αεριοποίησης ΥΦΑ για την εξυπηρέτηση αποκλειστικά των αναγκών ηλεκτροπαραγωγής, υποκαθιστώντας ή συμπληρώνοντας τον εκεί πετρελαϊκό σταθμό της ΔΕΗ. Αυτά δεδομένων των γεωλογικών και κλιματικών συνθηκών του σημείου. Εάν έτσι έχουν τα πράγματα, τότε οι νέες αυτές εγκαταστάσεις διαχείρισης ΥΦΑ οφείλουν να αποτελέσουν αμέσως ή εμμέσως θέμα, φροντίδα και περιουσία της ΔΕΗ, ως αποκλειστικού χρήστη τους, σε κάθε περίπτωση, δε, όχι περιουσία του ΔΕΣΦΑ. Η περίπτωση προσιδιάζει με αντίστοιχες εγκαταστάσεις – σαφώς μικρότερης κλίμακας- μεμονωμένων βιομηχανικών και εμπορικών καταναλωτών καυσίμων και βιομηχανικών αερίων στη χώρα, οι οποίες (θα) αποτελούν θέμα, φροντίδα και περιουσία είτε των καταναλωτών είτε των προμηθευτών τους. Εάν, ωστόσο, αντίθετα με τα παραπάνω, έχουν εκπονηθεί μελέτες σκοπιμότητας, που θεμελιώνουν την αναγκαιότητα και βιωσιμότητα σοβαρών επεκτάσεων στις λιμενικές και χερσαίες εγκαταστάσεις του Αθρινόλακκου, με το συνοδεύον αναγκαίο οδικό δίκτυο, προκειμένου ο Αθρινόλακκος να αναδειχθεί σε μικρή Ρεβυθούσα για τις ανάγκες φυσικού αερίου της Κρήτης, θεωρούμε απαραίτητο η ΡΑΕ να θέσει το θέμα σε δημόσια διαβούλευση.

Ανεξαρτήτως, σε καμία περίπτωση, δεν θα πρέπει το όποιο έργο του ΔΕΣΦΑ να συμπεριλαμβάνει, το πλοίο μεταφοράς ΥΦΑ, καθώς τούτο αποτελεί εμπορική (ανταγωνιστική) δραστηριότητα, η οποία αναπτύσσεται, κατά παγκόσμια πρακτική, από τρίτους, των Προμηθευτών συμπεριλαμβανομένων.

Στην περίπτωση που το έργο του ΔΕΣΦΑ αφορά σε ευρύτερη τροφοδοσία της Κρήτης με ΥΦΑ και όχι μόνο σε ηλεκτροπαραγωγή, η χρήση των σχετικών εγκαταστάσεων αποθήκευσης και αεριοποίησης ΥΦΑ (του Διαχειριστή ή τρίτου) θα πρέπει να είναι ισότιμα προσβάσιμη απ' όλους με σκοπό την ενίσχυση του ανταγωνισμού προς όφελος των καταναλωτών, προβλεπόμενου, μάλιστα, ενός ειδικού τιμολογίου χρήσης βάσει του σχετικού κόστους της υποδομής και της περαιτέρω δυνατής ανάπτυξης δικτύων διανομής CNG/LNG στην ευρύτερη περιοχή (ενδεχομένως σε όλο το νησί).

Τα αυτά ως άνω σχόλια ισχύουν και για τα υπ. αρ. **2.1.2.6** και **2.1.2.7** έργα του Σχεδίου, που αφορούν τους **«εικονικούς αγωγούς» Δωδεκανήσων και νησιών Βορείου Αιγαίου**, για τα οποία, επιπλέον, επισημαίνεται ότι ούτε αναφέρονται στα έργα ανάπτυξης της ισχύουσας Μελέτης Ανάπτυξης 2020-2029, ούτε αναλύονται (στο Σχέδιο) τα στάδια και το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης τους ως και οι τρόποι



χρηματοδότησης και ανάκτησης των σχετικών επενδύσεων, όπως ρητά απαιτεί η διάταξη του άρθ. 92 παρ. 4 εδ Α' του Κώδικα Διαχείρισης ΕΣΦΑ. Κατά συνέπεια, ο βαθμός ωριμότητάς τους απαιτεί να μην συμπεριληφθούν στο προκείμενο, υπό διαβούλευση, Πρόγραμμα Ανάπτυξης, χωρίς τούτο να σημαίνει ότι δεν είναι απαραίτητο να επισπευσθούν.

Με εκτίμηση,

Μαρία Σχοινά
Υπεύθυνη Εφαρμογής των Ρυθμιστικών Κανόνων