

Προς

ΑΔΜΗΕ

Δυρραχίου 89 και Κηφισού,

104 43 Αθήνα

Υπόψη: κ. Προέδρου, Δρος Αθανάσιου Κορωνίδα

κ. Διευθύνοντος Συμβούλου, Δρος Ιωάννη Καμπούρη

Κοινοποίηση

ΡΑΕ

Πειραιώς 132,

118 54 Αθήνα

Υπόψη: κ. Προέδρου, Δρος Νικολάου Μπουλαξή

ΘΕΜΑ: Δημόσια διαβούλευση: Δεκαετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του ΕΣΜΗΕ περιόδου 2018-2027 - Προκαταρκτικό Σχέδιο

ΑΡ. ΠΡΩΤ.: 426

Αθήνα, 16/03/2017

Αξιότιμοι Κύριοι,

Το σχέδιο του Δεκαετούς Προγράμματος Ανάπτυξης (ΔΠΑ) του ΕΣΜΗΕ για την περίοδο 2018-2027, το οποίο έθεσε ο Διαχειριστής σε δημόσια διαβούλευση, περιλαμβάνει μία σειρά από σημεία, τα οποία μας δημιουργούν εύλογα ερωτηματικά και ιδιαίτερη ανησυχία. Συγκεκριμένα:

1. Προκαλεί ερωτηματικά η επιλογή του Διαχειριστή να χρησιμοποιεί τις βασικές εκτιμήσεις διεθνών οργανισμών, όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση και το ΔΝΤ, όχι για το σενάριο Μέσης Ανάπτυξης – όπως θα ήταν αναμενόμενο – αλλά για το σενάριο Υψηλής Ανάπτυξης του ΑΕΠ. Αδυνατούμε να αντιληφθούμε κατά συνέπεια με ποιο σκεπτικό ο Διαχειριστής δεν υιοθετεί τα σενάρια που η ίδια η ελληνική κυβέρνηση χρησιμοποιεί και με βάση τα οποία χαράζει την εθνική πολιτική και κινείται στη διαπραγμάτευση με τους Θεσμούς.
2. Περαιτέρω, το δεύτερο σημείο το οποίο είναι ακατανόητο εντοπίζεται στο γεγονός ότι ενώ το παρόν ΔΠΑ εμφανίζει τη διασύνδεση Πελοπόννησος-Κρήτη σε λειτουργία ήδη από το 2020, η ζήτηση της Κρήτης που θα καλύπτεται μέσα από αυτή τη διασύνδεση δεν φαίνεται να έχει καμία απολύτως επίπτωση στη συνολική ζήτηση του Διασυνδεδεμένου Συστήματος για την περίοδο 2020-2025.

3. Επιπλέον, και πάλι σε σχέση με τη διασύνδεση της Κρήτης, το παρόν ΔΠΑ αγνοεί εμφανώς το εγκεκριμένο και αυτή τη στιγμή ισχύον ΔΠΑ 2017-2026, όπως διαμορφώθηκε μετά την περσινή δημόσια διαβούλευση και τις οδηγίες της ΡΑΕ προς το Διαχειριστή. Πιο συγκεκριμένα, ενώ έχει αποφασισθεί η επίσπευση της λειτουργίας και της βασικής διασύνδεσης Αττική-Κρήτη, με τη λειτουργία του πρώτου πόλου ισχύος 350 MW της διασύνδεσης το 2022 και τη λειτουργία του δεύτερου πόλου το 2024, το παρόν ΔΠΑ ανεξήγητα επιστρέφει στην αρχική μορφή του περσινού σχεδίου ΔΠΑ, σαν να αγνοεί δηλαδή τις θέσεις που διατυπώθηκαν στη διαβούλευση, αλλά και τις οδηγίες της Ρυθμιστικής Αρχής, υπό την αίρεση των οποίων αυτό εγκρίθηκε.

Η διασύνδεση της Κρήτης με το ηπειρωτικό Σύστημα ενέχει πρώτα από όλα το ζήτημα της ασφάλειας εφοδιασμού. Όπως αναλυτικά επισημαίνει και το παρόν σχέδιο ΔΠΑ στην ενότητα 3.8, η θέση σε ισχύ της ευρωπαϊκής περιβαλλοντικής νομοθεσίας θα οδηγήσει από το 2020 σε σημαντικότερο περιορισμό της δυνατότητας των υφιστάμενων πετρελαϊκών μονάδων να ηλεκτροδοτούν τα ΜΔΝ και ειδικά την Κρήτη. Κάθε λοιπόν καθυστέρηση στην υλοποίηση της βασικής διασύνδεσης της Κρήτης πέρα από την ακύρωση των μεγάλων περιβαλλοντικών και οικονομικών ωφελημάτων θα έχει μεγάλες επιπτώσεις και στο ζήτημα της ασφάλειας εφοδιασμού.

Ανακύπτει εύλογα λοιπόν το ερώτημα γιατί ο Διαχειριστής επιλέγει στο φετινό σχέδιο την ταυτόχρονη λειτουργία των δύο πόλων της γραμμής συνεχούς ρεύματος κι όχι τη σταδιακή ένταξη τους, κάτι που θα δώσει ήδη από το 2022 την εγγυημένη δυνατότητα για ενίσχυση της τροφοδοσίας της Κρήτης με 350 MW από το ηπειρωτικό Σύστημα. Η σταδιακή λειτουργία άλλωστε υποθαλάσσιων γραμμών μεταφοράς δεν αποτελεί κάποια πρωτοτυπία αφού και η υποθαλάσσια διασύνδεση Σαρδηνία-ηπειρωτική Ιταλία - συνεχούς ρεύματος και δύο πόλων ισχύος 500 MW έκαστος- τέθηκε σε σταδιακή λειτουργία.

4. Εστιάζοντας και πάλι στο ζήτημα της ασφάλειας ενεργειακού εφοδιασμού, είναι απολύτως απαραίτητο να δοθούν συγκεκριμένα στοιχεία που να τεκμηριώνουν ότι η διασύνδεση Πελοπόννησος-Κρήτη επαρκεί - μαζί με τους υπάρχοντες πετρελαϊκούς σταθμούς που θα βρίσκονται σε περιορισμένη λειτουργία – για να καλύψει την περίοδο 2020-2025 και την αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης στην Κρήτη. Η ανάγκη για τεκμηρίωση γίνεται ακόμη πιο επιτακτική, καθώς στο φετινό ΔΠΑ 2018-2027 δεν περιλαμβάνεται εκτίμηση για την ενεργό ισχύ που η διασύνδεση αυτή θα μπορεί πράγματι να μεταφέρει, πόσα δηλαδή MW θα μπορεί πραγματικά να συνεισφέρει η διασύνδεση στην ηλεκτροδότηση της Κρήτης. Στο εγκεκριμένο ΔΠΑ 2017-2026, στην υποενότητα 3.3.21.1, υπάρχει η εκτίμηση του Διαχειριστή ότι αυτή η διασύνδεση θα έχει ικανότητα μεταφοράς περίπου 2x140 MW, συνολικά δηλαδή 280 MW. Αντίστοιχη εκτίμηση απουσιάζει ωστόσο από το φετινό σχέδιο ΔΠΑ και αυτό καθιστά φυσικά πολύ δυσκολότερο το έργο των αρμόδιων για την ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού αρχών.

5. Στο εγκεκριμένο ΔΠΑ 2017-2026 (βλ. σελ. 8/334 του ΦΕΚ Β 2534/2016) η ΡΑΕ είχε ζητήσει από το Διαχειριστή στην έκθεση προόδου για τη διασύνδεση της Κρήτης να περιλαμβάνει και τα αποτελέσματα ενεργειών και διερευνήσεων σχετικά με τη δυνατότητα συνεργιών με τη διασύνδεση Ισραήλ-Κύπρος-Κρήτη-Αττική, έργο γνωστό ως Euroasia Interconnector το οποίο κι έχει ενταχθεί στη λίστα Project of Common Interest (PCI) της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το έργο αυτό μάλιστα έλαβε πρόσφατα (Φεβ. 2017) για δεύτερη φορά οικονομική ενίσχυση –για τελικές μελέτες αυτή τη φορά- από την ΕΕ στο πλαίσιο του Connecting Europe Facility. Θεωρούμε ότι στο σχέδιο ΔΠΑ που θα υποβάλει ο Διαχειριστής στη ΡΑΕ μετά την τρέχουσα δημόσια διαβούλευση θα πρέπει να περιλαμβάνεται και ενότητα που να αποτυπώνει τις δυνατότητες συνεργιών ανάμεσα στους φορείς των δύο έργων με τελικό στόχο την ταχύτερη και αποδοτικότερη διασύνδεση της Κρήτης με το ελληνικό Διασυνδεδεμένο Σύστημα.
6. Επιπρόσθετα, πρέπει να επισημάνουμε ότι η συνεχής αλλαγή του χρονοδιαγράμματος για τη λειτουργία της βασικής διασύνδεσης της Κρήτης εμποδίζει τη διοργάνωση σχετικού ανοικτού διαγωνισμού, σύμφωνα και με τις προβλέψεις της Οδηγίας 2009/72/ΕΚ. Η ασάφεια ως προς το χρονοδιάγραμμα επηρεάζει επίσης αρνητικά και την ανάπτυξη οποιωνδήποτε ιδιωτικών επενδυτικών σχεδίων για παραγωγικό δυναμικό στην Κρήτη καθώς συνεπάγεται ασάφεια και ως προς την εφαρμογή της απόφασης 2014/536/ΕΕ.
7. Τέλος, ανησυχία προκαλεί και το γεγονός ότι το παρόν σχέδιο ΔΠΑ 2018-2027 αναφέρει αόριστα ότι κάποια στιγμή το 2018 θα γίνει η προμήθεια του απαραίτητου συστήματος για τη λειτουργία της Αγοράς Εξισορρόπησης που προβλέπει η εφαρμογή του μοντέλου-στόχου (target model) της ΕΕ. Ωστόσο, η δέσμευση της ελληνικής κυβέρνησης είναι ότι ήδη από το τέλος του 2017 θα είναι όλα έτοιμα για τη λειτουργία των τεσσάρων νέων αγορών, μεταξύ των οποίων και η Αγορά Εξισορρόπησης. Θεωρούμε λοιπόν ότι στο σημείο αυτό πρέπει να αναμορφωθεί το σχέδιο ΔΠΑ και να καταβληθεί κάθε προσπάθεια από την πλευρά του Διαχειριστή, ώστε όχι απλώς να γίνει εγκαίρως η προμήθεια, αλλά να διασφαλιστεί η λειτουργία της αγοράς εξισορρόπησης το αργότερο εντός του α' εξαμήνου του 2018.

Με εκτίμηση

Αναστάσιος Καλλιτσάντης

Πρόεδρος