

Μάριος Τσάκας: Από Σεπτέμβριο του 2020 σε κατασκευή τα δίκτυα φυσικού αερίου της ΔΕΔΑ στις 3 πρώτες Περιφέρειες

Τον σχεδιασμό της [ΔΕΔΑ](#) για την ανάπτυξη των δικτύων διανομής φυσικού αερίου στις 7 Περιφέρειες της χώρας όπου δραστηριοποιείται, ανέπτυξε ο νέος Δ/νων Σύμβουλος της εταιρείας, Μάριος Τσάκας, σε μία πολύ ενδιαφέρουσα συνέντευξη που παραχώρησε στο yrodomes.com.

Ο κος Τσάκας μίλησε για την πρόοδο των διαγωνιστικών διαδικασιών που θα φέρουν το φυσικό αέριο σε 18 πόλεις της Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης, της Κεντρικής Μακεδονίας και της Στερεάς Ελλάδας καθώς και για τις προετοιμασίες της επόμενης φάσης ανάπτυξης των δικτύων σε Δυτ. Μακεδονία, Δυτ. Ελλάδα, Ήπειρο και Πελοπόννησο.

Αναφέρθηκε επίσης στην εξέλιξη του πιλοτικού προγράμματος που αξιοποιεί το υφιστάμενο δίκτυο στα κέντρα των πόλεων, τις καινοτομίες που προωθεί η εταιρεία σε επίπεδο «έξυπνων» τεχνολογιών τηλεμετρίας καθώς και στις προοπτικές που δημιουργούν τα μεγάλα project αγωγών φυσικού αερίου.

Τέλος εξήγησε γιατί το παρόν μοντέλο μετασχηματισμού της ΔΕΠΑ με τη δημιουργία μίας εταιρείας holding για τις υποδομές είναι μία εύστοχη επιλογή, ειδικά στο πλαίσιο της ιδιωτικοποίησης.

Αναλυτικά ολόκληρη συνέντευξη:

Κε Τσάκα, που βρισκόμαστε όσον αφορά τους διαγωνισμούς για τα δίκτυα στις τρεις πρώτες Περιφέρειες;

Είναι αλήθεια ότι υπήρξαν κάποιες καθυστερήσεις σε βάρος του

αρχικού προγραμματισμού. Ξεκινήσαμε όμως το πρώτο κομμάτι που αφορά την προμήθεια υλικών, δηλαδή τους «έξυπνους» μετρητές. Ολοκληρώσαμε την Α' Φάση της διαγωνιστικής διαδικασίας και ανοίξαμε τις τεχνικές προσφορές. Επόμενο βήμα είναι το άνοιγμα των οικονομικών προσφορών και η κατακύρωση του πρώτου μέρους. Άρα το έργο επίσημα έχει ξεκινήσει.

Σε ό,τι αφορά το τεχνικό μέρος που είναι ίσως και το πιο βαρύ, στις τρεις Περιφέρειες εκτιμούμε ότι τον Ιανουάριο θα βγουν στον αέρα. Έχουμε προχωρήσει αρκετά σε επίπεδο διαπραγματεύσεων. Ελάχιστα κομμάτια πλέον είναι υπό τελική διευκρίνιση.

Ο δικός μας χρονοπρογραμματισμός είναι μέχρι τις αρχές Δεκεμβρίου να έχουμε την έγκριση από το μέτοχο πάνω στο business plan και το πρόγραμμα ανάπτυξης μας, να τα καταθέσουμε εν συνεχεία στη ΡΑΕ και μετά να γίνει αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου που απαιτείται από την συμφωνία με την ΕΤΕπ και τις Διαχειριστικές Αρχές και να βγάλουμε τα έργα στον αέρα μέσα στον Ιανουάριο. Είναι ένα ρεαλιστικό σενάριο. Υπολογίζουμε το καλοκαίρι να έχουμε υπογράψει σύμβαση και τον Σεπτέμβριο να σκάβουμε στις πόλεις, για τις 3 πρώτες Περιφέρειες.

Έχουν υπάρξει τροποποιήσεις εν σχέσει με τον αρχικό σχεδιασμό και ποια είναι η προθεσμία για την ολοκλήρωση των έργων;

Στόχος είναι ο επόμενος χειμώνας να μας βρει με έναρξη του δικτύου σε αρκετές πόλεις. Έχουμε αλλάξει λίγο τον αρχικό σχεδιασμό μας ο οποίος προέβλεπε τα πρώτα δύο χρόνια να σκάβουμε μόνο αγωγούς μέσης και χαμηλής πίεσης και μετά να αρχίσουμε να συνδέουμε κόσμο στο δίκτυο.

Λόγω της καθυστέρησης που προέκυψε, επανασχεδιάσαμε τις διαδικασίες και θα τρέξουν μαζί. Δηλαδή θα δημιουργείται ο αγωγός και παράλληλα οι κάθετες συνδέσεις των καταναλωτών.

Το τέλος των εργασιών είναι προκαθορισμένο. Είναι στη

χειρότερη περίπτωση ο 10ος του 2023, τότε που λήγει και τυπικά η προγραμματική περίοδος.

Από ό,τι λένε οι κοινοτικοί, στη νέα προγραμματική περίοδο, 2021-2027, δεν θα υπάρξουν δίκτυα αερίου, οπότε μετά το 2023 αλλάζει εντελώς το business plan της εταιρείας. Αφήνω έναν αστερίσκο για τις περιοχές που θα υποστούν μεγάλες αλλαγές, όπως η Δυτική Μακεδονία, με την απολιγνιτοποίηση.

Που βρισκόμαστε όσον αφορά τη δεύτερη φάση του έργου με τις υπόλοιπες τέσσερις Περιφέρειες;

Οι υπόλοιπες τέσσερις Περιφέρειες δεν βρίσκονται όλες στο ίδιο επίπεδο προετοιμασίας. Για παράδειγμα, στη Δυτ. Μακεδονία και τη Δυτ. Ελλάδα, έχουν προβλεφθεί κάποια έστω και μικρότερα ποσά στους προϋπολογισμούς τους. Στην Πελοπόννησο και την Ήπειρο όμως είναι πιο πίσω. Αν θέλουμε να προλάβουμε, πρέπει γρήγορα οι Διαχειριστικές να βγάλουν προσκλήσεις για την ένταξη των έργων, να υποβάλλουμε εμείς τεχνικά δελτία και να ενταχθούν τα έργα.

Η χρηματοδότηση -που είναι σημαντικό μέρος του έργου- με το χαμηλότοκο δάνειο της ΕΤΕπ, μπορεί να θεωρηθεί εξασφαλισμένη αν οι Διαχειριστικές «τρέξουν». Ο μέτοχός μας, η ΔΕΠΑ, και τη βούληση έχει καθώς είναι και στα δικά τους επενδυτικά ενδιαφέροντα να επεκτείνουμε εμείς το δίκτυό μας.

Το μόνο που χρειάζεται είναι επιτάχυνση των διαδικασιών από πλευράς Διαχειριστικών και καλύτερος συντονισμός με τον ΔΕΣΦΑ όπου απαιτούνται έξοδοι για να μπορούμε εμείς να συνδεθούμε.

Για παράδειγμα στο σχεδιασμό μας, η Δυτ. Ελλάδα και η Ήπειρος θα λειτουργούσαν με μεταφορές φορτίων LNG από τη Ρεβυθούσα. Εκεί η έξοδος και το truck loading που είναι στα σχέδια, θα πρέπει να συμπιεστεί χρονικά. Κατανοούμε ότι και ο ΔΕΣΦΑ -με τον οποίον επίσης υπάρχει καλή διάθεση συνεργασίας- έχει ένα δικό του πρόγραμμα ανάπτυξης. Να συμπιέσουμε λίγο και εμείς και ο ΔΕΣΦΑ τις κατασκευές για να μπορέσουν τα έργα μέσα στο δεδομένο χρονικό διάστημα να φτάσουν σε ένα καλό σημείο.

Δεν μιλάμε φυσικά για καθολική κάλυψη αλλά αν υπάρχουν οι αγωγοί μέσης και χαμηλής πίεσης, η ενσωμάτωση συνδέσεων θα είναι ένα πιο «ελαφρύ» project. Ακόμα και η επέκταση της χαμηλής πίεσης θα μπορούσε να χρηματοδοτηθεί από την εξέλιξη του έργου, έστω και αν δεν υπάρχουν κεφάλαια ΕΣΠΑ.

Κατά πόσο η απολιγνιτοποίηση επηρεάζει τον μεσοπρόθεσμο σχεδιασμό της ΔΕΔΑ;

Είναι προφανές ότι η απολιγνιτοποίηση επηρεάζει σε τεράστιο βαθμό τον ενεργειακό χάρτη των λιγνιτικών περιοχών. Η αλήθεια είναι ότι οι τοπικοί άρχοντες και η περιφέρεια δεν είχε το φυσικό αέριο σαν πρώτη προτεραιότητα, στη λογική ότι λειτουργούσαν ομαλά με τις συμπαραγωγές, με τις τηλεθερμάνσεις και έτσι δεν είχαν ασχοληθεί σοβαρά, πλην της Καστοριάς, Άργους Ορεστικού που προχώρησαν και θέλουν πολύ το αέριο να φτάσει στις πόλεις τους.

Η ενεργειακοί Δήμοι της Δυτ. Μακεδονίας (σ.σ. Αμυνταίου, Εορδαίας, Κοζάνης και Φλώρινας) πιέζουν πλέον και αυτοί με κάποιες τεχνικές δυσκολίες βέβαια καθώς από τον ΔΕΣΦΑ έχει προβλεφθεί μία έξοδος στη θέση «Ποριά» η οποία θα καλύψει την περιοχή της Καστοριάς, δεν είχε ενταχθεί όμως στο χρονοπρογραμματισμό του Διαχειριστή και δεύτερη έξοδος στη θέση «Περδίκια» η οποία θα κάλυπτε και τους παραπάνω Δήμους.

Τώρα Περιφέρεια, Κυβέρνηση και εμείς πιέζουμε ώστε να αλλάξει αυτός ο σχεδιασμός και να ενεργοποιηθεί αυτή η έξοδος. Μελετάμε παράλληλα τόσο το επιχειρηματικό όσο και το τεχνικό κομμάτι της επέκτασης ούτως ώστε όταν υπάρχει ένα πρόγραμμα, να πούμε κι εμείς ότι «βγαίνει» οικονομικά και ως επενδυτικό πλάνο.

Βέβαια, τις περιοχές αυτές τις προσεγγίζουμε με γνώμονα το κοινωνικό καλό καθώς θα αντιμετωπίσουν μία κατάσταση μεταβατική κατά την οποία θα πρέπει να υποστηριχθούν. Έχει πάντως διαμορφωθεί ένα πολύ ευνοϊκό κλίμα που δείχνει ότι υπάρχει διάθεση από όλες τις πλευρές να προχωρήσουν τα έργα της Δυτ. Μακεδονίας.

Πώς επηρεάζουν τα μεγάλα project των αγωγών φυσικού αερίου, όπως ο TAP αλλά και οι μελλοντικοί IGI Poseidon και EastMed, τα πλάνα της ΔΕΔΑ;

Μόνο θετικά βλέπουμε την επέκταση ή την δημιουργία νέων αγωγών καθώς σημαίνουν πιο γρήγορο και πιο φθηνό αέριο στις περιοχές από τις οποίες θα διέρχονται. Εμάς μας συμφέρει να συνδεόμαστε πάντα σε αγωγούς και να αποφεύγουμε λύσεις όπως οι μεταφορές LNG και η κάλυψη πόλεων με CNG. Είναι μεν χρήσιμα εργαλεία αλλά είναι για συγκεκριμένο διάστημα και για συγκεκριμένη δυναμική δικτύου.

Η Περιφέρεια παρουσιάζει επενδυτικό ενδιαφέρον για τη ΔΕΔΑ;

Η ΔΕΔΑ παρότι λειτουργεί ως μία εταιρεία που πρέπει να παράγει έσοδα, σε καμία περίπτωση δεν θα πρέπει να χάσει τον κοινωνικό της χαρακτήρα. Στη λογική αυτή και εμείς πιέζουμε να επεκταθούμε και εκεί που τα έργα δεν φαίνονται ιδιαίτερα άμεσης κερδοφορίας. Προσπαθούμε να λειτουργήσουμε ως μία αμιγώς εμπορική εταιρεία και μία εταιρεία που έχει σίγουρα και κοινωνικά χαρακτηριστικά.

Δεν μπορεί να είναι ίδιο το ενδιαφέρον σε όλες τις Περιφέρειες. Ενδιαφέρον υπάρχει παντού. Φυσικά υπάρχει και η παράμετρος του να «βγαίνει» και το έργο.

Από μεριάς μας, εφαρμόζοντας κατάλληλες οικονομίας κλίμακας ελπίζουμε τελικά να πάμε σε όποιον έχει ενδιαφέρον να συνδεθεί με το δίκτυο. Βέβαια στον σχεδιασμό μας υπεισέρχεται και το κομμάτι της επιχειρηματικότητας, να καλύψουμε δηλαδή επιχειρηματίες και βιομηχανίες για την παροχή φθηνής ενέργειας. Η περικοπή των ενεργειακών κοστών σημαίνει αυτομάτως ανάπτυξη για την κάθε περιοχή και νέες θέσεις εργασίας.

Πώς εξελίχθηκε το πιλοτικό πρόγραμμα;

Το πιλοτικό έτρεξε κατά την θερινή περίοδο και ολοκληρώθηκε τον Σεπτέμβριο. Υπήρξε ενδιαφέρον από τον κόσμο. Υπήρξε ίσως

μία υστέρηση στην ταχύτητα ενεργοποίησης των συνδέσεων αλλά στον βαθμό του πιλοτικού δεν προέκυψε κάποιο πρόβλημα.

Όταν υλοποιήσουμε βέβαια το μεγάλο μας πλάνο, εκεί το σύστημα θα πρέπει να λειτουργήσει με πιο γρήγορα αντανακλαστικά και πιο αυτοματοποιημένα. Στις 2 Δεκεμβρίου δημοπρατούμε άλλα τρία πιλοτικά προγράμματα στις τρεις Περιφέρειες ενώ θα ακολουθήσουν δύο ακόμη για οικιακές και βιομηχανικές χρήσεις.

Στόχος είναι μέχρι τα μεγάλα έργα να γίνονται αιτήσεις, ώστε να μη χαθεί χρόνος μέχρι τον επόμενο Σεπτέμβριο. Θεωρούμε ότι δεν θα έχουμε κενό διάστημα που να υπάρχει βούληση κόσμου να συνδεθεί και να μη μπορούμε να τους συνδέσουμε.

Πόσο σημαντική είναι η ενσωμάτωση των «έξυπνων» τεχνολογιών στα δίκτυα διανομής;

Είμαστε η μοναδική εταιρεία που σχεδόν συνολικά θα χρησιμοποιεί «έξυπνους» μετρητές τόσο σε οικιακούς όσο και σε βιομηχανικούς καταναλωτές. Η μετάβαση στα «έξυπνα» δίκτυα είναι απαραίτητη και σήμερα -εκτός από τεχνολογικά εύκολη- γίνεται ολοένα και πιο φθηνή. Για παράδειγμα, παλαιότερα τα τηλεπικοινωνιακά κόστη ήταν σοβαρά αλλά πλέον με αξιοποίηση τεχνολογιών όπως τα narrow band και το 5G, πηγαίνουμε σε λύσεις πολύ πιο οικονομικές.

Έχουμε μάλιστα ενταχθεί σε ένα πρόγραμμα της Γενικής Γραμματείας Νέας Τεχνολογίας, το «Ερευνώ-Καινοτομώ» με το οποίο θα δουλέψουμε ερευνητικά-πιλοτικά για να την ενσωμάτωση τεχνολογιών μετάδοσης πληροφοριών που δεν υπάρχουν αυτή τη στιγμή στην αγορά, με αξιοποίηση πρωτοκόλλων επικοινωνίας που δεν έχουν τηλεπικοινωνιακά κόστη.

Σε αδρές γραμμές, αυτά θα βασίζονται σε μικρές κεραιές χαμηλής ισχύος οι οποίες θα συνδέουν τοπικά τα δίκτυα για τη μεταφορά δεδομένων, χωρίς τη χρήση SIM στους μετρητές, παρά μόνο στις ίδιες τις κεραιές. Αν δούμε ότι είναι εφαρμόσιμες, θα καταφέρουμε να μειώσουμε περαιτέρω το κόστος της τηλεμετρίας. Παραμένουμε βέβαια ανοιχτοί και σε υβριδικά συστήματα.

Σε τι σταυροδρόμι βρίσκει τη ΔΕΔΑ ο μετασχηματισμός και η ιδιωτικοποίηση της ΔΕΠΑ, με την απόσχιση του κλάδου των Υποδομών;

Κάποιου άλλου τύπου δημιουργία μίας ΔΕΠΑ Υποδομών είχε προβλεφθεί και σε προηγούμενο νομοσχέδιο της προηγούμενης Κυβέρνησης. Χωρίς κριτική διάθεση, σε εκείνη την περίπτωση προβλέπονταν διαδικασίες οι οποίες ίσως ήταν μη υλοποιήσιμες, όπως η συνένωση της ΕΔΑ Αττικής με τη ΔΕΔΑ μέσα σε ένα πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Όσοι το ζούμε, κι εγώ τον τελευταίο ενάμιση μήνα που έχω αναλάβει καθήκοντα, καταλαβαίνουμε ότι δεν είναι εύκολο εγχείρημα η ενσωμάτωση δύο εταιρειών με τόσο διαφορετικά χαρακτηριστικά.

Η λογική που επιλέχθηκε με την δημιουργία -επί της ουσίας- μίας εταιρείας holding -της ΔΕΠΑ Υποδομών-, στην οποία θα συνεχίσουμε να είμαστε από κάτω και σε ένα βάθος χρόνου να συντονιζόμαστε ώστε να μπορέσουμε να συνενωθούμε κάποια στιγμή, νομίζω ότι είναι απολύτως λογική και ως εταιρικός μετασχηματισμός και στο πλαίσιο της αναμενόμενης ιδιωτικοποίησης.

Και αυτό γιατί νομίζω πως για τον δυνητικό [επενδυτή](#) θα είναι πιο εύκολη η αξιολόγηση των εταιρειών ως έχουν και είναι προτιμότερο ο ίδιος στο πλάνο του να προβλέψει πως φαντάζεται ότι πρέπει να λειτουργήσει αυτή η ενιαία ΔΕΠΑ Υποδομών. Θα υπάρχουν σίγουρα σοβαρές οικονομίες κλίμακας αν οι Υποδομές ενωθούν σε μία εταιρεία, θα μεταφερθούν τεχνογνωσίες, οπότε σίγουρα είναι στη σωστή κατεύθυνση και η μελλοντική συγχώνευση.

Προφανώς δίκτυα κατασκευάζουμε όλοι και σε αυτή τη βάση θα μπορούσε να προκύψει συνένωση των εταιρειών αλλά αυτό είναι ένα πλάνο που κατά τη γνώμη μου ορθώς η Κυβέρνηση επέλεξε να το υλοποιήσει ο επενδυτής.