



Αθήνα, 6.12.2024

Ερώτηση

προς τον Υπουργό Εθνικής Οικονομίας και Οικονομικών

Η ΝΔ αδιαφορεί για τους ιδιοκτήτες και εργαζόμενους στα φορτηγά μεταφοράς λιγνίτη των λιγνιτικών περιοχών και τους οδηγεί στην ανεργία

Πριν από την απολιγνιτοποίηση στα ορυχεία δραστηριοποιούνταν περί τα 2.100 φορτηγά αυτοκίνητα τα οποία μετέφεραν τον λιγνίτη από τα λιγνιτωρυχεία στους ΑΗΣ της ΠΕ Φλώρινας και της ΠΕ Κοζάνης. Μετά την εξαγγελία της απολιγνιτοποίησης από τον Πρωθυπουργό το 2019 και τα μπρος – πίσω της πολιτικής ηγεσίας για την ημερομηνία της απεξάρτησης της χώρας από τον λιγνίτη, ένας τομέας που επηρεάστηκε άμεσα ήταν οι μεταφορείς, τα φορτηγά που μετέφεραν τον λιγνίτη.

Υπενθυμίζουμε ότι αρχικά ως ημερομηνία απολιγνιτοποίησης ανακοινώθηκε το 2023, στη συνέχεια εξειδικεύτηκε ότι όλες οι λιγνιτικές μονάδες θα κλείσουν το 2023 και η μονάδα της Πτολεμαΐδας 5 θα κλείσει το 2028, μετά άλλαξαν οι ημερομηνίες και τέθηκε ως στόχος το 2025, ύστερα λόγω της ενεργειακής κρίσης η προθεσμία της απολιγνιτοποίησης πήρε παράταση προς το τέλος του 2028. Στο τελευταίο επενδυτικό πλάνο της ΔΕΗ που παρουσιάστηκε, το οριστικό κλείσιμο των λιγνιτικών μονάδων προβλέπεται να πραγματοποιηθεί το 2026.

Τα ανωτέρω προκάλεσαν έντονη ανασφάλεια και απόγνωση σε χιλιάδες εργαζόμενους που επηρεάζονται άμεσα ή έμμεσα από την απολιγνιτοποίηση. Σήμερα έχουν παραμείνει ελάχιστα φορτηγά που μεταφέρουν λιγνίτη, πολλοί ιδιοκτήτες είτε τα πούλησαν είτε τα έθεσαν σε αδράνεια είτε αναγκάστηκαν να αλλάξουν αντικείμενο και τόπο μεταφορών με οδυνηρές επιπτώσεις από την απότομη και βίαιη μεταβολή των συνθηκών. Οι εξαγγελίες της κυβέρνησης για αντιμετώπιση των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων από την βίαιη και χωρίς σχέδιο απολιγνιτοποίηση παρέμειναν κενό γράμμα.

Η σταδιακή μείωση του κύκλου εργασιών τους είχε ξεκινήσει νωρίτερα, αφού τα «Λιγνιτωρυχεία Αχλάδας», προκειμένου να μεγιστοποιήσουν τα κέρδη τους, αγόρασαν δικά τους φορτηγά και έκαναν τη μεταφορά προς όφελος της εταιρείας. Με τις τελευταίες εξελίξεις η δουλειά των τοπικών μεταφορέων μηδενίστηκε, αφού και ο Όμιλος Μυτιληναίου προτίμησε η μεταφορά λιγνίτη να γίνεται από μεταφορείς της Β. Μακεδονίας. Είναι πιο φτηνοί και επομένως ισχύει το δόγμα τα κέρδη πάνω από όλα, ακόμη και πάνω από τις ανθρώπινες ζωές.

Μετά την συμφωνία της εταιρίας «Λιγνιτωρυχεία Αχλάδας» και του Στρατηγικού επενδυτή που εισχώρησε στο σχήμα, του ομίλου Μυτιλιναίου καθώς και της εταιρίας ΜΕΤΕ ΑΕ, οι μεταφορείς λιγνίτη θεώρησαν ότι δημιουργείται μια νέα ευκαιρία απασχόλησης. Η συμφωνία αφορούσε εξαγωγές λιγνίτη από τα λιγνιτωρυχεία Αχλάδας και Προσήλιου αντίστοιχα για την κάλυψη των αναγκών του ΑΗΣ “Μπίτολα” και του ΑΗΣ “Oslomej” στη Βόρεια Μακεδονία, στα σύνορα με την Φλώρινα. Συγκεκριμένα το 2023 οι εξαγωγές της Ελλάδας προς τη Βόρεια Μακεδονία μόνο από το λιγνιτωρυχείο Αχλάδας έφτασαν τους 768.827 τόνους λιγνίτη.

Η ανικανότητα ή η αδιαφορία της κυβέρνησης είχε ως αποτέλεσμα οι κάτοικοι της Φλώρινας και της Κοζάνης να παρακολουθούν αμήχανα και με θυμό κομβόι φορτηγών της Βορείας Μακεδονίας να μεταφέρει τον λιγνίτη των ελληνικών λιγνιτωρυχείων προς τη Βόρεια Μακεδονία. Δηλαδή η περιβαλλοντική καταστροφή να παραμένει η ίδια αφού οι ΑΗΣ της Βορείας Μακεδονίας είναι

ακριβώς στα σύνορα με την Φλώρινα, αλλά οι μεταφορείς της περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας (Φλώρινας και Κοζάνης) να παραμένουν άνεργοι.

Με όρους της αγοράς χωρίς την κρατική παρέμβαση και πίεση προς μια λύση που να εξυπηρετεί και τις δυο πλευρές, το πετρέλαιο κίνησης είναι πολύ πιο φθινό στη Βόρεια Μακεδονία, όπως και η φορολογία των επιχειρήσεων μεταφορών είναι πολύ χαμηλότερη στη Βόρεια Μακεδονία συγκριτικά με την Ελλάδα. Σύμφωνα με τις ελληνικές εταιρίες που εξορύσσουν τον λιγνίτη «ο τρόπος μεταφοράς του λιγνίτη στο εξωτερικό είναι επιλογή των αγοραστών και επηρεάζεται κατά κύριο λόγο από το διαμορφούμενο μεταφορικό κόστος. Σημειώνεται ότι οι πελάτες εξωτερικού δραστηριοποιούνται σε διαφορετικά μακροοικονομικά περιβάλλοντα και επωφελούνται από χαμηλότερες τιμές πετρελαίου, χαμηλότερους μισθούς, χαμηλότερη φορολογία και χαμηλότερες λοιπές σχετικές επιβαρύνσεις που αφορούν στη χρήση του λιγνίτη». Επομένως οι οδηγοί μεταφοράς λιγνίτη της περιοχής παραμένουν αντιμέτωποι με τις δυσμενείς επιπτώσεις της απολιγνιτοποίησης την στιγμή που τα λιγνιτωρυχεία συνεχίζουν να λειτουργούν με τις ίδιες καταστρεπτικές συνέπειες για το περιβάλλον, την υγεία και τη ζωή των πολιτών της Φλώρινας και της Κοζάνης.

Η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Περιβάλλοντος ήταν ενήμερη για την άδικη μεταχείριση των μεταφορέων λιγνίτη και απλά είχε απαντήσει ότι αφορά τις εμπορικές σχέσεις μεταξύ ιδιωτικών εταιριών και δεν είναι εύκολο να παρεμβαίνει σε μια εταιρική απόφαση η πολιτεία. Διαπιστώθηκε όμως ότι μετά από έντονες κινητοποιήσεις των ιδιοκτητών φορτηγών στα Σέρβια Κοζάνης δικαιώθηκαν και κάπως το μεταφορικό έργο μοιράστηκε στη μέση μεταξύ φορτηγών της Ελλάδας και φορτηγών της Βόρειας Μακεδονίας. Αντίστοιχη λύση και ακόμα καλύτερη πρέπει να βρεθεί και για τους μεταφορείς της Φλώρινας και γενικότερα της Κοζάνης.

Είναι απαράδεκτο η ελληνική κυβέρνηση να δίνει παρατάσεις στην εξόρυξη λιγνίτη χωρίς να θέτει όρους και προϋποθέσεις. Θα έπρεπε για τις λιγνιτικές περιοχές να επιβάλει ρήτρα απασχόλησης, ώστε να ωφελούνται και πάντως να μην πλήττονται οι τοπικές επιχειρήσεις και οι εργαζόμενοι των περιοχών. Επομένως έπρεπε να υπάρχει ένα ελάχιστο αντιστάθμισμα των κοινωνικοοικονομικών επιπτώσεων της απολιγνιτοποίησης στον τομέα των έμμεσα πληττόμενων από την απολιγνιτοποίηση και ειδικότερα στους ιδιοκτήτες και εργαζόμενους σε ελληνικά φορτηγά μεταφοράς λιγνίτη. Μάλιστα η ανικανότητα της κυβέρνησης και η αδιαφορία της προς τους μεταφορείς των λιγνιτικών περιοχών οδήγησε και στην πρόσφατη τραγική απώλεια του Αντιδημάρχου του Δήμου Φλώρινας, του Λάζαρου Αντωνιάδη, ο οποίος αναγκάστηκε να αλλάξει αντικείμενο μεταφοράς, αφού δεν υπήρχε πλέον δυνατότητα της μεταφοράς λιγνίτη, όπου ήταν το αντικείμενο εργασίας του για πολλά χρόνια. Αυτό έμελλε να αποβεί μοιραίο στο τελευταίο του δρομολόγιο.

Λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, ερωτώνται οι αρμόδιοι Υπουργοί:

- 1) Έχουν περάσει πέντε χρόνια από την εξαγγελία της απολιγνιτοποίησης. Σε τι μέτρα έχετε προβεί, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι κοινωνικοοικονομικές επιπτώσεις της απολιγνιτοποίησης στον τομέα των έμμεσα πληττόμενων και ειδικότερα στους ιδιοκτήτες και εργαζόμενους σε ελληνικά φορτηγά μεταφοράς λιγνίτη;
- 2) Έχετε υπολογίσει πόσα φορτηγά – αυτοκίνητα και πόσοι ιδιοκτήτες και εργαζόμενοι στον τομέα των μεταφορών λιγνίτη έχασαν τη δουλειά τους από την εξαγγελία της απολιγνιτοποίησης μέχρι σήμερα;
- 3) Η λύση που βρέθηκε στη περίπτωση των φορτηγών μεταφοράς λιγνίτη στα Σέρβια Κοζάνης, γιατί δεν δίδεται και στην περίπτωση των φορτηγών που μεταφέρουν λιγνίτη από τα λιγνιτωρυχεία Αχλάδας στη Φλώρινα, βελτιωμένη ως προς την αναλογία μεταξύ φορτηγών της Ελλάδας και φορτηγών της Βορείας Μακεδονίας;

- 4) Έχετε υπολογίσει πόσοι τόνοι λιγνίτη μεταφέρονται από μεταφορείς των λιγνιτικών περιοχών και πόσοι από μεταφορείς της Βόρειας Μακεδονίας;
- 5) Σε τι ενέργειες θα προβείτε, για να αναγκάσετε τους ιδιώτες που εξορύσσουν τον λιγνίτη από τα λιγνιτωρυχεία της Φλώρινας να χρησιμοποιούν φορτηγά των λιγνιτικών περιοχών για την εξαγωγή του λιγνίτη προς τη Βόρεια Μακεδονία;

**Οι ερωτώντες Βουλευτές
Θεοπίστη (Πέτη) Πέρκα**

Αθανασία (Σία) Αναγνωστοπούλου
Χουσεΐν Ζεϊμπέκ
Μερόπη Τζούφη
Θεανώ Φωτίου