



Αυτιά ερμητικά κλειστά

Του ΔΗΜΗΤΡΗ Α. ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΥ

Το δυστύχημα των Τεμπών ανέδειξε με δραματικό τρόπο πολλά προβλήματα του ΟΣΕ. Τέτοια είναι ορισμένα τυπικά προβλήματα των σύγχρονων, σύνθετων οργανισμών («γραφειοκρατιών») σε όλο τον κόσμο. Αλλά προβλήματα οφείλονται σε μακροχρόνιες τάσεις και πολιτικές επιλογές. Τυπικό πρόβλημα, όχι μόνο ελληνικό, είναι οι δυσλειτουργίες επικοινωνίας και αλληλοτροφοδότησης ανάμεσα σε διάφορα ιεραρχικά επίπεδα μιας γραφειοκρατίας. Στην Ελλάδα και σε χώρες με συγκρίσιμη ιστορική τροχιά, μακροχρόνια τάση είναι, μεταξύ άλλων, η στελέχωση του κράτους με πελατειακά κριτήρια, σε βάρος άλλων, περισσότερο αξιολογημένων. Ενώ πολιτική επιλογή, στις ΗΠΑ και σε άλλες ανεπτυγμένες χώρες, όπως και στην Ελλάδα, είναι η υποβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών σε σύγκριση με τις οδικές και τις αεροπορικές. Τέτοιες τάσεις και επιλογές δεν οδηγούν όμως σε θανατηφόρα ατυχήματα, των οποίων οι αιτίες είναι γενωστικό αντικείμενο άλλων ειδικών.

Οι αναλυτές των δημόσιων πολιτικών, μια ειδικότητα της πολιτικής επιστήμης, εστιάζοντας στο δυστύχημα των Τεμπών θα εξέταζαν προβλήματα σχεδιασμού και εφαρμογής της πολιτικής για τους σιδηροδρόμους. Θα έπρεπε αρχικά να ξεπεράσουν τον πειρασμό της σκέψης ότι η κατάσταση στον ΟΣΕ δεν επιδέχεται επιστημονική ανάλυση. Μοιάζει με κατάσταση ταλαιπωρημένου συνοικιακού συνεργείου με προσωπικό, πόρους και δεξιότητες αντίστοιχου επιπέδου. Ενδεικτικά, στο σταθμαρχείο της Λάρισας, όπως δήλωσε ο προφυλακισμένος σταθμαρχός στους αστυνομικούς την επομένη του δυστυχήματος, στον πίνακα κυκλοφορίας των τρένων, «κάποια κλειδιά δεν γυρνούσαν με την πρώτη αλλά με τη δεύτερη προσπάθεια ή με την τρίτη». Και στον σχετικό κατάλογο οι βάρδιες των σταθμαρχών διορθώνονταν με μπλάνκο.



Στον τρόπο λειτουργίας του σταθμαρχείου Λάρισας αποτυπώνεται η λειτουργία της χώρας.

Τα τελευταία 20 χρόνια, πόσοι από τους διαδοχικούς πολιτικούς προϊσταμένους του υπουργείου Μεταφορών έχουν χρησιμοποιήσει τα τρένα του ΟΣΕ και τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ;

Πλανάται το ερώτημα ποιο από τους αρμόδιους διοικητικούς και πολιτικούς προϊσταμένους του ΟΣΕ είχαν ακούσει για όλα αυτά ή αν είχαν τα αυτιά τους ερμητικά κλειστά. Και τούτο διότι η εφαρμογή μιας δημόσιας πολιτικής απαιτεί συστηματική και διαρκή πληροφόρηση. Αυτή διαβιβάζεται εκ μέρους εκείνων που κάνουν μια παροχή ή προσφέρουν μια υπηρεσία (π.χ., σιδηροδρομική μεταφορά) προς τους προϊσταμένους τους. Δηλαδή, προς το αρμόδιο επιτελείο, όπως είναι τα γραφεία υπουργών, υφυπουργών, προέδρων και γενικών διευθυντών που βρίσκονται στην κορυφή των σύγχρονων γραφειοκρατιών.

Όπως διαπιστώθηκε με τραγικό τρόπο, στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών δεν φαίνεται να υπήρχαν τέτοια κανάλια ανατροφοδότησης ή ήταν κλειστά. Ένα παράδειγμα προέκυψε από ρεπορτάζ της ΕΡΤ (12-3-2023): σταθμαρχός που είχε διαπιστώσει ότι ήταν σβηστά τα φωτισήματα στους Νέους Πόρους και οι μηχανοδηγοί διαμαρτύρονταν για αυτό, έστειλε στους προϊσταμένους του στον ΟΣΕ δύο τηλεγραφήματα, το υπ' αριθμόν 26 στις 31-10-2022 και το υπ' αριθμόν 90 στις 16-11-2022.

Προειδοποιήσεις είχαν στείλει και τα συνδικάτα. Στις 24-2-2023, μόλις τέσσερις ημέρες πριν από το δυστύχημα των Τεμπών, σε ανακοίνωσή της η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ) κατήγγειλε την κυοφορούμενη σύμπραξη δημόσιου και ιδιωτικού τομέα (ΣΔΙΤ) για τη συντήρηση της υποδομής του ΟΣΕ στη Βόρεια Ελλάδα. Παράγραφοι της ανακοίνωσης περιλάμβαναν την αναμενόμενη, κυρίως για λόγους ιδίου συμφέροντος των δημοσίων υπαλλήλων του ΟΣΕ, καταδίκη της ιδιωτικοποίησης της πρώην ΤΡΑΙΝΟΣΕ από την προηγούμενη κυβέρνηση και της παραπάνω ΣΔΙΤ από την τωρινή. Οι τελικές παράγραφοι του κειμένου της ΠΟΣ, ωστόσο, έκαναν λόγο για την «υφιστάμενη κακή κατάσταση» των γραμμών και για την «ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών».

Τα συνδικάτα του δημόσιου τομέα μπορεί να υπηρετούν διάφορες πολιτικές «ατζέντες», τις οποίες οι προϊστάμενοι των δημοσίων φορέων, ανάλογα με τη δική τους πολιτική προέλευση, μπορεί να αξιολογούν αναλόγως. Ωστόσο, ταυτόχρονα τα συνδικάτα είναι μια αναντικατάστατη πηγή πληροφόρησης, εν προκειμένω επισήμανσης κινδύνων. Στις 24-2-2023 οι παραλήπτες αυτής της επισήμανσης, που είχε γίνει και στο παρελθόν από τα συνδικάτα του ΟΣΕ με απεργίες τους, μάλλον θα την εξέλαβαν ως μια τελετούρ-

γκή επωδό των συνηθισμένων συνδικαλιστικών διακηρύξεων. Αποδείχθηκε στις 28-2-2023 με οδυνηρό τρόπο ότι δεν ήταν έτσι. Ακόμη και αν τα συνδικάτα είχαν συνηθίσει να εκπέμπουν ένα λόγο κινδυνολογικό, οι αρμόδιοι δέκτες του λόγου αυτού θα έπρεπε να τον λάβουν κατά γράμμα.

Ένας ακόμη τρόπος για να αποκτήσουν ακριβή πληροφόρηση οι διοικητικοί και πολιτικοί προϊστάμενοι είναι να κατεβαίνουν οι ίδιοι, κυριολεκτικά, από τα υψηλά δώματα του φορέα όπου εργάζονται, στα πιο χαμηλά ιεραρχικά επίπεδα. Στη γραμμική παραγωγή, στις εισόδους των δημοσίων κτιρίων, στους συρμούς και στα λεωφορεία. Ο πρώην υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Κώστας Αχ. Καραμανλής, είχε δηλώσει ότι χρησιμοποίησε το μετρό της Αθήνας 1-2 φορές τον μήνα («Η Καθημερινή», 5-2-2023). Αυτό όμως είναι το πιο καλά οργανωμένο μέσο δημοσίων μεταφορών. Τα υπόλοιπα είναι από ανοργάνωτα έως επικίνδυνα. Τα τελευταία 20 χρόνια, πόσοι από τους διαδοχικούς πολιτικούς προϊσταμένους του ίδιου υπουργείου έχουν χρησιμοποιήσει τα τρένα του ΟΣΕ και τα λεωφορεία του ΟΑΣΑ (όπου θα έβλεπαν, π.χ., τους οδηγούς να μιλούν, κάθε μέρα, όλες τις ώρες, σχεδόν διαρκώς στο κινητό τους, ενώ οδηγούν);

Δημοσιογράφοι και απλοί πολίτες έχουν επισημάνει τέτοια φαινόμενα. Εντέλει, σε κρίσιμους τομείς δημόσιας πολιτικής, τα συνδικάτα και οι μεμονωμένοι πολίτες, ακόμη και όταν κάνουν λάθος ή αντιστέκονται σε επωφελείς για όλους μεταρρυθμίσεις, πρέπει να ακούγονται συχνά και πολύ προσεκτικά. Πριν από τα δυστυχήματα, όχι έπειτα από αυτά.

Ο κ. Δημήτρης Α. Σωτηρόπουλος είναι καθηγητής Πολιτικής Επιστήμης στο Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Δημόσιας Διοίκησης του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών και κύριος ερευνητής του **ELIAMEP**.