



ΑΠΟΨΗ

Για έναν επανασχεδιασμό του Δημοσίου

Του ΝΙΚΟΥ ΒΕΤΤΑ

Για ένα δυστύχημα τόσο τραγικό όσο στα Τέμπη, προηγήθηκε συσώρευση αστοχιών και ανεπάρκειας. Σε βάθος δεκαετιών από όσους είχαν την ευθύνη σχεδιασμού του συστήματος, πιο πρόσφατα από όσους εφάρμοζαν και επέβλεπαν διαδικασίες και τελικά από το προσωπικό στο πεδίο. Η βαριά απώλεια συνοδεύεται από την υπενθύμιση πως τα προβλήματα στη χώρα έχουν βάθος. Το ζήτημα έχει και μια προφανή οικονομική διάσταση – πώς κατανέμουμε πόρους και τι κίνητρα συμπεριφορών δημιουργούμε ώστε να προάγεται η ευημερία, ακόμη και στο πιο σημαντικό επίπεδο, αυτό της προστασίας και ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής.

Μετά το δυστύχημα, αυτονόητα απαιτείται άμεση ανταπόκριση σε επιχειρησιακό επίπεδο για να λειτουργήσει με ασφάλεια τουλάχιστον

Μια αρχή μεταφορών με βάρος και ευρύτερη δικαιοδοσία θα συνέβαλε στον ορθολογισμό και στην αναβάθμιση των υπηρεσιών περισσότερο από μια ασθενή αρχή σιδηροδρόμων.

τουλάχιστον τμήμα του συστήματος. Η αντιμετώπιση στη συνέχεια όμως είναι εξίσου σημαντική. Θα μπορούσε κανείς να σκεφτεί πως το πρόβλημα προκλήθηκε από ανεπαρκή χρηματοδότηση ή ότι είναι πρόσφατο – όμως, η ανάπτυξη, συντήρηση και λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν προβληματική τουλάχιστον για τέσσερις δεκαετίες, με ακραία υψηλό κόστος σε δημόσιο χρήμα, του Έλληνα και Ευρωπαϊκού φορολογουμένου,

και κακή ποιότητα υπηρεσιών. Θα μπορούσε επίσης κανείς να αποδώσει το δυστύχημα στην πρόσφατη ιδιωτικοποίηση του μεταφορικού έργου – αυτή μπορεί να μην έγινε με τον καλύτερο τρόπο, όμως το δικτυο και η εποπτεία είναι δημόσια. Η πρόοδος που υπήρξε σε πλευρές της λειτουργίας των τρένων είναι προφανώς ανεπαρκής και για ουσιαστική βελτίωση απαιτούνται πιο καθαρές αλλαγές.

Αλλιώς, προβλήματα υπάρχουν και σε άλλους κρίσιμους τομείς, ακόμη και στο στενότερο πεδίο της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής. Αραγε είμαστε βέβαιοι ότι η οδική κυκλοφορία, από την έκδοση διπλωμάτων έως την αστυνόμευση και συντήρηση δρόμων, ελαχιστοποιεί τον αριθμό των θυμάτων καθημερινά; Η διασφαλίχεται πως στα νοσοκομεία μας εφαρμόζονται πάντα αυστηρές διαδικασίες για μεγαλύτερη πιθανότητα ανάρρωσης των ασθενών;

Οι συγκρίσεις με άλλες ευρωπαϊκές χώρες δεν είναι ευνοϊκές. Ήδη κατά την προηγούμενη δεκαετή κρίση ήρθε στην επιφάνεια η ανάγκη αλλαγής διαδικασιών σε πολλά επίπεδα, ενσωματώνοντας νέες τεχνολογίες, ώστε να υπάρχουν καλύτερες υπηρεσίες. Αλλού αυτό προχώρησε ικανοποιητικά, αλλού όχι. Το συνολικό ζήτημα επανασχεδιασμού του δημόσιου τομέα και του πώς συντονίζει επενδύσεις και αγορές παραμένει το μεγάλο στοιχείο στη χώρα.

Η πιο εύκολη αντίδραση μιας κυβέρνησης στο τραγικό δυστύχημα θα ήταν να υποσχεθεί πως θα αφιερώσει όσους πόρους χρειάζονται για να λειτουργεί στην εντέλεια το υφιστάμενο σύστημα. Μια πραγματική λύση, όμως, προϋποθέτει αλλαγή κινήτρων και διαδικασιών για στελέχη και εργαζομένους στη δημόσια πλευρά, όπως και για επιχειρήσεις που αναλαμβάνουν έργα. Η βαριά επίπτωση που έμμεσα έχει

η λειτουργία του γραφειοκρατικού κράτους, σε συνδυασμό με την αδυναμία αργή επίλυση νομικών διαφορών, έρχεται στην επιφάνεια με τον δραματικό τρόπο της απώλειας της ζωής συνανθρώπων μας.

Ειδικότερες δύσκολες τομείς είναι επίσης αναγκαίες. Στρατηγική σημαίνει επιλογές, ειδικά όταν οι χρηματοδοτικοί και ανθρωπίνι πόροι είναι περιορισμένοι. Ο σχεδιασμός για τα τρένα θα ήταν κατασκευή όσο και στη λειτουργία, αν είχε συνδυαστεί με αυτόν για άλλα δίκτυα. Σήμερα είναι σημαντικό να υπάρξει συγκέντρωση πόρων στον κεντρικό άξονα του δικτύου, στη μετακίνηση εμπορευμάτων σε σύνδεση με τα λιμάνια και στο προαστιακό έργο. Πολλές άλλες συνδέσεις έχουν δημόσιο κόστος πολλές φορές μεγαλύτερο από όφελος. Χωρίς στόχευση των πόρων, δεν θα υπάρξουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας.

Παράλληλα, είναι κρίσιμη η ενδυνάμωση του Δημοσίου πέρα από την εκάστοτε κυβέρνηση. Οι ρυθμιστικές αρχές παίζουν διεθνώς κρίσιμο ρόλο και μπορεί να συνεισφέρουν με συνέχεια του σχεδιασμού, τεχνονομία και ανεξάρτητη εποπτεία. Προς τούτο, όμως, χρειάζεται ενδυνάμωσή τους με πόρους, ξεκάθαρες αρμοδιότητες και αυστηρή λογοδοσία. Μια αρχή μεταφορών με βάρος και ευρύτερη δικαιοδοσία θα συνέβαλλε στον ορθολογισμό και στην αναβάθμιση των υπηρεσιών περισσότερο από μια ασθενή αρχή σιδηροδρόμων. Ανάλογα ισχύουν σε άλλους τομείς της επικαρτότητας όπου το έργο ανεξάρτητων αρχών είναι κρίσιμο, όπως στην ενέργεια και στον ανταγωνισμό. Η ουσιαστική ενίσχυσή τους είναι προϋπόθεση ανάπτυξης.

Ο κ. Νίκος Βέττας είναι γενικός διευθυντής ΙΟΒΕ και καθηγητής Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών.