

## Στους φίλους-συνεργάτες που απέκτησα στον ΗΛΠΑΠ

Σε προσωπικό τόνο «αντί απολογισμού του έργου»

*Αφιερωμένο στο νεοδιορισμένο Διοικητικό Συμβούλιο του Ο.ΣΥ και ιδιαίτέρως στους συνεργάτες στην προσπάθειά μας, την περίοδο 2010 μέχρι σήμερα, ευχόμενος ολόψυχα κουράγιο και καλή επιτυχία στο δύσκολο έργο τους.*

Αρχή του Ιουλίου αμέσως μετά την δημοσίευση της ΚΥΑ, περί συγκροτήσεως της ΟΣΥ ΑΕ (ΦΕΚ. Αρ.φ. 1454 17-6-2011), σφραγίζεται ένας κύκλος μιας προσπάθειας στην ΗΛΠΑΠ ΑΕ σε πρωτόγνωρες για την οικονομία της χώρας συνθήκες.

Όταν, τον Απρίλιο του 2010, μόλις πριν δεκατέσσερις μήνες, αναλαμβάναμε την ευθύνη του τελευταίου όπως αποδείχθηκε Διοικητικού Συμβουλίου της ΗΛΠΑΠ ΑΕ, είχα αισθήματα ανάμεικτα. Παρά τους αξιόλογους ανθρώπους που είχαν κατά καιρούς αναμειχθεί στα των διοικήσεων του Οργανισμού, το σύστημα οργάνωσης και παραγωγής του, παρουσίαζε αναλογικά τα προβλήματα που χαρακτήριζαν τις ΔΕΚΟ Αστικών Συγκοινωνιών στο λεκανοπέδιο Αττικής για πολλά χρόνια, αλλά υπήρχαν και πρόσθετα προβλήματα που προσδιόριζαν «ενδοεπιχειρησιακές» ιδιοτυπίες. Οι εσωτερικές εντάσεις κυριαρχούσαν, οι εργαζόμενοι διακατέχοντο από ανασφάλεια, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών, ως σύνολο, δημιουργούσε ερωτήματα και τα προβλήματα έμοιαζαν αξεπέραστα.

Την πρώτη ωστόσο μέρα στον Κόκκινο Μύλο, κι ύστερα από μια εξαντλητική, μέχρι και μετά τα μεσάνυχτα, αναζήτηση των δεδομένων από το Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα (ΟΠΣ), συνειδητοποιήσαμε τον αγώνα που έπρεπε να κάνουμε, με όσους εκ των εργαζομένων είχαν συνείδηση του προβλήματος, για την ύπαρξη των τρόλεϊ ως Δημόσιο Μέσο Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ), με ανταγωνιστικό κόστος και υψηλή ποιότητα σε σχέση με τα άλλα ΜΜΜ.

Το γεγονός αυτό δημιούργησε προσδοκίες για την συμβολή και την υποστήριξη αυτής της προσπάθειας από εμπλεκόμενους φορείς και άτομα. Πολλοί εργαζόμενοι, συνεργάτες και λοιποί συμμετέχοντες στο δημόσιο διάλογο, εξέφρασαν την υποστήριξή τους στην προσπάθεια για τον καλό σκοπό...

Μάθαμε όμως, γρήγορα, ότι άλλο το φαίνεσθαι και άλλο το πράττειν. Τα γλυκά λόγια και τα παιχνίδια ευγενείας με την σκληρή πραγματικότητα, οι ξαφνικές εντάσεις διεκδικήσεων, από κάποιους εκ των ως επί το πλείστον εκπροσώπους των υποαπασχολούμενων και όχι τόσο των κανονικά εργαζομένων για την αλήθεια, και η άκριτη υποστήριξη, δημόσια ή σιωπηρή, όλων των αιτιάσεών τους, από το σύνολο σχεδόν των συνδικαλιστικών παρατάξεων, χωρίς ποτέ να ζητηθεί από αυτούς τους εργαζόμενους, το προφανές- την συνέπεια στις υποχρεώσεις τους, επαγγελματικές και επιστημονικές-, προοιωνίζαν την δυσκολία του παντρέματος της αποτελεσματικότητας, με τα συνταγματικά και δημοκρατικά δικαιώματα εργαζομένων, αλλά και χρηστών του συστήματος δημόσιων αστικών μεταφορών. Πραγματικότητες που χρησιμεύουν και ως άλλοθι-αλλά και ως αντικείμενο εκμετάλλευσης από πολιτικάντηδες κάθε λογής, που πνίγουν το πραγματικό μέλλον των Δημόσιων αυτών Εταιρειών στη δική τους ασημαντότητα.

Στο σύνολο των εργαζομένων όμως αντανακλάται η πραγματικότητα της δυναμικής των κοινωνικών αξιών. Σε πολλούς από αυτούς στηρίζεται το σύστημα για να μη καταρρεύσει, αλλά δυστυχώς και για να διαβιούν λάθρα κάποιοι λίγοι, αλλά μετρήσιμοι, μερικώς αργόμισθοι που δυστυχώς υπήρχαν και ενδεχομένως να συνεχίσουν... Οι ίδιοι οι εργαζόμενοι με τις παραπάνω διαφορές αποτέλεσαν δύναμη και έμπνευση για την προσπάθειά μας.

Η διπλή Ελλάδα. Η Ελλάδα της δημιουργίας και αυτή της δομικής ακινησίας. Η Ελλάδα της δημιουργικής εργασίας και αυτή του παρασιτισμού. Γιατί νησιδες δημιουργίας μιας άλλης Ελλάδας, υπάρχουν στα τρόλεϊ, και προκαλούν συχνά τον θαυμασμό για το πείσμα ή τα επιτεύγματά τους: Ομάδες-Παρέες εργαζομένων και άτομα, σε όλες τις Διευθύνσεις και τομείς εργασίας, κουλτούρα με μεγάλη ή και μικρή ιστορία που προέρχεται από τον τρόπο λειτουργίας στην περίοδο που η ιδιοκτησία ήταν σε Άγγλους, αιχμές ανθρώπων με καλλιέργεια και ικανότητες, κάποιοι με οικογενειακή παράδοση και δεσμούς χρόνων με τον Οργανισμό, που μοχθούν με πάθος για την δουλειά τους και με φιλότιμο για την Εταιρεία.

Σε εργαζόμενους κάθε κατηγορίας και θέσης ευθύνης, που γνώρισα είτε σε συνεργασίες είτε σε κάποιες από τις συναντήσεις της Τετάρτης ή άλλες, ανακάλυψα το πάθος για συνεισφορά και πραγματική αγάπη για το Δημόσιο χαρακτήρα των ΑΣ. Με αυτούς βρεθήκαμε δίπλα δίπλα στη σκέψη και τη δράση. Χωρίς τα φώτα της δημοσιότητας να στρεβλώνουν την προσπάθειά μας.

Είχαμε λοιπόν στιγμές μεγάλης ικανοποίησης αλλά και πίκρας, αγωνίας αλλά και σταθερής προσήλωσης σε κάποιους στόχους. Ζήσαμε την περίοδο της έντονης αμφισβήτησης της βιωσιμότητας των τρόλεϊ, ταυτιστήκαμε με τη λαχτάρα να πείσουμε για τη σημασία της οδικής ηλεκτροκίνησης και προσπαθήσαμε να κοινωνήσουμε όσο γίνεται με τις προσδοκίες και τον οραματισμό τους. Γνωρίσαμε ανθρώπους αξιόλογους, μερικούς που έχουν δημόσιο λόγο και άλλους που συμβάλλουν σιωπηλά.

Παρηγοριά για τις δύσκολες στιγμές αλλά και απειλή, διάψευση μαζί και προσδοκία, υπαινιγμοί για την ιστορία αλλά και τους ανθρώπινους της χαρακτήρες, με συσσώρευση συμπαθειών και αντιθέσεων από το παρελθόν τους.

Κι ενώ οι διάφορες «σχολές σκέψεις» εργαζομένων φαίνονται να ζουν μεταξύ τους σε έναν ακήρυκτο πόλεμο, με έναν περιέργο τρόπο υπάρχουν επίσης σαν «ενιαίο και συμπαγές» σύνολο. Τελευταία αρνητική εικόνα, στην κατηγορία των οδηγών εργαζομένων, η συνολική τους αρνητική στάση να ανταποκριθούν στην υποχρέωσή τους για κάλυψη του προσωπικού ασφαλείας, στην τελευταία διήμερη απεργία τους. Μια αυτοκαταστροφική συμπεριφορά, που αναδεικνύει αδυναμία κατανόησης των πραγματικών καταστάσεων, για να υποστηριχθούν πράγματι τα δικαιώματα και το μέλλον εργασίας των εργαζομένων. Μου θύμισαν «ξεπεσμένους παρακμιακούς νεόπλουτους», που αδυνατώντας να συνειδητοποιήσουν το πρόβλημα έσπαγα τα βάζα και τα πιάτα τους χτυπώντας το κεφάλι τους στο τοίχο για αντίδραση...

Και «...να προσέχεις την αλληλο-υπονόμευση και τον πόλεμο μεταξύ τους, γιατί αυτό που θα μετρήσει είναι το αποτέλεσμα...» μου είχε πει ο κος Ρέππας στην πρώτη μας συνάντηση (κοινοποίησης μου της επιλογής για τα ΗΛΠΑΠ),

προκαλώντας μου εύλογη απορία. Τώρα, ύστερα από δεκατέσσερις μήνες σκληρής προσπάθειας, η ίδια απορία συνοδεύει την αναχώρησή μου από τον ΚΜ.

### **Αξιζε ή όχι;**

Μόνο που, καθώς οδηγώ κατά μήκος της Δεκελείας προς το κέντρο της Αθήνας, το εναέριο δίκτυο παραμένει, εκσυγχρονισμένο μεν αλλά, στις ίδιες γραμμές, ενώ πολλά άλλα έχουν αλλάξει. Τα τρόλεϊ δεν είναι πλέον υπό αμφισβήτηση, τώρα μάλιστα που έχει σε εξέλιξη δύο αναπτυξιακά προγράμματα του ΕΣΠΑ, μετά τις επιτυχημένες προσπάθειες μιας ομάδας συγκινητικά ευσυνειδητών νέων στελεχών, που με την συμπαράσταση των προϊσταμένων τους, άνοιξαν καινούριοι ορίζοντες. Την ίδια στιγμή και ενώ ο οργανισμός έχει εξαιρετικά επιτεύγματα, όπως καταγράφονται στις απολογιστικές αναφορές που είναι αναρτημένες στην ιστοσελίδα του Οργανισμού, επιλέγεται να συγχωνευτεί με ένα Οργανισμό δύσκολο, λόγω μεγέθους ούτως ή άλλως, στη διοίκησή του και με πολλά διαχειριστικά προβλήματα, την ΕΘΕΛ ΑΕ...

Η Ελλάδα, όπως το συνηθίζει, αλλού κάνει άλματα, κι αλλού υπονομεύει τα ίδια της τα επιτεύγματα.

Στη ζωή μου, τέλος, έχουν προστεθεί δεκατέσσερις μήνες, που είναι δύσκολο να συνοψιστούν. Ακόμα όμως πιο δύσκολο είναι να ιδωθούν ως παρελθόν...

\*Ποια είναι άραγε τα κίνητρα, που μας ωθούν, κατά καιρούς, σε καταστάσεις που δεν συμβιβάζονται πολύ με τη λογική της ζωής μας ή την ανάγκη μας για ηρεμία και περισυλλογή; Ο υποφαινόμενος έχει ήδη αναλώσει εικοσιπέντε χρόνια στην έρευνα και στη συγγραφή δημοσιεύσεων και βιβλίων σε διεθνή επιστημονικά περιοδικά και σε Ελληνικούς και Διεθνείς οίκους. Είχε και κάποια χρόνια εμπειρίας σε Διοικήσεις Δημόσιων Οργανισμών. Στον ΗΛΠΑΠ ΑΕ, όμως, τα πράγματα ήταν ακόμα πιο δύσκολα ενώ, μήτε τα οικονομικά κίνητρα υπήρχαν(!) μήτε τη δόξα θέλησε – δεν παρέστη επί δεκατέσσερις μήνες σε καμιά τελετή, δεξίωση, δημόσια εκδήλωση ή άλλο συναφές, σε οποιοδήποτε Δημόσιο ή άλλο φορέα - χωρίς να διακρίνεται από αγοραφοβία, κάθε άλλο. Αισθάνθηκε κάποια υποχρέωση στις αξίες του, στην ιδεολογία του και τις πολιτικές του απόψεις να αγγίζει τα νήματα της ψυχής του. Η κριτική απ' τα «έξω» ήταν κάτι που το γνώριζε. Η ευκολία να πετροβολάς είναι σπορ τελικά εύκολο. Η συμμετοχή για να συμβάλλεις από τα μέσα σε ένα χώρο κατεξοχήν ΤΑΞΙΚΟ ήταν η πρόκληση. Η μεσαία και άνω τάξη είχε την άνεση να θεραπεύει την... ανασφάλειά της στη μεταφορά μέσα στην πόλη με το ΙΧ. Το σύστημα στους Οργανισμούς των ΔΕΚΟ χαρακτηρίζεται για το ανεξέλεγκτο των παραγωγών- εργαζομένων, από τις βασικότερες αιτίες που η χώρα βρίσκεται στην παρούσα κατάσταση. Είναι αλήθεια ότι ο ΗΛΠΑΠ ΑΕ αποτελεί, με πραγματικά αριθμητικά δεδομένα, στο επίπεδο αυτό τον πλέον ορθολογικά λειτουργούντα Οργανισμό σε σχέση με τους λοιπούς των ΑΣ.

Έτσι είχα πάρει την απόφαση. Πίστεψα ότι σε μικρό χρονικό διάστημα θα ανατρέπαμε βασικά στοιχεία αυτού του συστήματος. *Ο χρόνος όμως και ιδιαιτέρως στις ΔΕΚΟ τέτοιες εποχές όπως αυτές που ζούμε, έχει τους δικούς του ρυθμούς. Τόσο που μια νέα θεωρία σχετικότητας ίσως απαιτείται. Κι ενώ αυτό στη καθημερινότητα είναι συχνά συναρπαστικό, στις δημόσιες*

**δραστηριότητες έχει και τις επικίνδυνες πλευρές του, αφού συχνά υποκαθιστά την πράξη με σχήματα και ατέρμονες συζητήσεις.**

Αποτύχαμε να πείσουμε για την αστοχία της επιλογής συγχώνευσης με την ΕΘΕΛ, σε αντιπαράθεση με την πρότασή μας για συγχώνευση με την ΤΡΑΜ...

Δουλέψαμε σκληρά για να ωριμάσουμε λύσεις. Το γνωρίζουν όσοι πράγματι ενδιαφέρθηκαν να μάθουν. Το γνωρίζουν όσοι χωρίς άμεσο όφελος βοήθησαν, και για αυτό τους ευγνωμονούμε. Το γνωρίζουν όσοι διάβασαν τις τακτικές εκθέσεις μας και κατανόησαν τις προσπάθειες όλων, εντός και εκτός ΗΛΠΑΠ, αναγνωρίζοντας την ανάγκη πλήρους και στοιχειοθετημένης ενημέρωσης και όχι αφορμή για ανέξοδους εντυπωσιασμούς.

Ήρθαμε με μάλλον προδιαγεγραμμένο «το τέλος χρόνου» για τα τρόλεϊ, εφόσον δεν υπήρχε πρόβλεψη για το παραμικρό πρόγραμμα επένδυσης. Σήμερα ήδη τρέχουν δυο προγράμματα του ΕΣΠΑ, με επιτυχία του Οργανισμού στη διεκδίκηση πόρων, όπου μέσα σε διάστημα λίγων μηνών σχεδιάσαμε, ωριμάσαμε, εντάξαμε και ήδη έχει ξεκινήσει η υλοποίηση επενδυτικών προγραμμάτων ύψους € 7 εκατ.. Την ίδια στιγμή, ετοιμάζεται τρίτο, που ακόμη βρίσκεται στο στάδιο ωρίμανσης και αφορά στην αγορά διπλοαρθρωτών τρόλεϊ για συγκεκριμένη γραμμή με προδιαγραφές ευρωπαϊκού επιπέδου. Υπάρχει ολοκληρωμένο επιχειρησιακό σχέδιο, λειτούργησε με σχέδιο το Τμήμα κατάρτισης και εκπαίδευσης των εργαζομένων με σημαντικές δράσεις, ιδιαίτως η εκπαίδευση για το ΟΠΣ, με ικανοποιητικά αποτελέσματα και υπάρχει προετοιμασία για την ολοκληρωμένη εφαρμογή του σε όλα τα επίπεδα. Υπάρχουν στοιχεία πλέον και δεδομένα, για να ληφθούν αποφάσεις με ορθολογικά κριτήρια.

Η περίοδος που έχουμε διατρέξει από τις αρχές του τρέχοντος έτους ήταν πλούσια σε γεγονότα και ιστορικές εξελίξεις για τον Οργανισμό. Μετά από μια 40χρονη πορεία ως ανεξάρτητος συγκοινωνιακός φορέας, ο ΗΛΠΑΠ βρίσκεται σε φάση μετασχηματισμού. Με την ψήφιση του Νόμου 3920/11 για την Εξυγίανση και Αναδιάρθρωση των Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας, ενεργοποιήθηκαν οι διαδικασίες για την δημιουργία ενός νέου διοικητικού – επιχειρησιακού – οικονομικού σχήματος, της ΟΣΥ ΑΕ, που θα περιλαμβάνει την ΕΘΕΛ (Θερμικά Λεωφορεία) και τον ΗΛΠΑΠ (Ηλεκτροκίνητα Λεωφορεία). Η ΟΣΥ αναλαμβάνει αμέσως όλα τα παραγωγικά μέσα, δίκτυο και προσωπικό των δύο οργανισμών και θα είναι υπεύθυνη για την εκτέλεση του αντίστοιχου συγκοινωνιακού έργου. Σε αυτό το δυναμικό περιβάλλον, η Διοίκηση και το προσωπικό εργάστηκαν μεθοδικά για την προετοιμασία της ομαλής μετάβασης και απρόσκοπτης λειτουργίας του δικτύου αστικών μεταφορών των Τρόλεϊ στο ενιαίο συγκοινωνιακό φορέα.

Το στοιχείο που κυριάρχησε στον επιχειρησιακό τομέα ήταν η κορύφωση των κινητοποιήσεων των εργαζομένων (απεργίες & στάσεις εργασίας) τους μήνες Ιανουάριο και Φεβρουάριο λόγω των διεργασιών κατάθεσης και ψήφισης του Νόμου 3920/11. Η συγκυρία αυτή είχε σαφή αντανάκλαση στην υστέρηση των επιδόσεων μας στο τομέα του συγκοινωνιακού έργου, οι οποίες όμως πιστεύουμε ότι στο υπολειπόμενο διάστημα του 2011 θα ανακάμψουν αισθητά καθώς επανέρχονται οι κανονικοί ρυθμοί λειτουργίας.

Στον τομέα της οικονομικής διαχείρισης συνεχίστηκε η προσπάθεια για τον περιορισμό του λειτουργικού κόστους, η οποία απέφερε ένα ιδιαίτερα θετικό απολογισμό. Οι λειτουργικές δαπάνες καταγράφουν ήδη μείωση κατά € 8,2

εκ. ή ποσοστό 24% έναντι της αντίστοιχης περυσινής περιόδου και εκτιμούμε ότι η πορεία αυτή θα συνεχισθεί και τους επόμενους μήνες.

Αυτά καταφέραμε. Χρειαζόταν πολλά περισσότερα. Αυτά μπορέσαμε αυτούς τους δεκατέσσερις μήνες. Πάντοτε μέσα στα πλαίσια που μας επέτρεπε η δημοσιονομική πολιτική της Πολιτείας. Για την οποία ο λόγος μας ήταν αυτός που ο κάθε πολίτης μπορεί να διαθέτει και τίποτα περισσότερο...

Δημόσια, ελάχιστοι αναγνώρισαν τις προσπάθειές μας. Ιδιωτικά, ακούσαμε λόγια τιμητικά, κολακευτικά.

Στο χώρο των Αστικών Συγκοινωνιών πάντα θα υπάρχουν προβλήματα. Όσο αναπτύσσεται το βιοτικό επίπεδο της κοινωνίας μας τόσο θα αυξάνουν και οι απαιτήσεις των Πολιτών.

Αγαπητέ κύριε Πρόεδρε της ΟΣΥ ΑΕ σας εύχομαι «γερό στομάχι». Να θυμάστε: Χίλιες προσπάθειες με καλά αποτελέσματα να ολοκληρώσετε, μία κακή στιγμή του συστήματος, -φυσικό εκεί που εργάζονται και κινούνται χιλιάδες άνθρωποι να υπάρξει κάποια αστοχία-, είναι αρκετή για να δώσει την ευκαιρία να απαξιώσουν «φίλοι» και αντίπαλοι την προσπάθειά σας.

Καλή δύναμη, για τον καλό σκοπό. Παρά τις δυσκολίες αξίζει ο κόπος.

**Χλωμούδης Κώστας**  
**Καθηγητής Πανεπιστημίου Πειραιώς**