

الإدارة العاجزة

(١)

خراب شرجه يطول

ليس أقسى على المصري من الكوارث التي تقع عليه كالصاعقة، من الإدارة الهزيلة والهزلية لتلك الأزمات على يدي حكوماته الرشيدة.

والشاهد أن الكوارث تحلّ تبعاً بمصر، التي يكادُ شعبها لا يفيق من واحدة حتى يصحو على أخرى لا تقل فداحةً عما سبقها. ومن كارثة إلى كارثة، لم يعد للمصري وقتٌ لأي شيءٍ آخر. ولأن المواطن بدأ يعتاد على الكوارث فقد أخذ يتوقع الأسوأ دائماً ويهيئ نفسه لها، لدرجة أنه يعتبر اليوم الذي يمر من دون كوارث يوماً مشهوداً.

وهكذا بات على المصري أن يعيش باستمرار في انتظار كارثةٍ جديدة، تؤدي مواقف المسؤولين منها إلى وضع أكثر مأساوية يرش مزيداً من الملح على الجراح. فالجهات المسؤولة في مصر لا تقر عادةً بخطئها ولا تتم محاسبة المسؤولين في تلك الجهات، بل سرعان ما تتهرب من المسؤولية وتلقي باللوم على الضحايا أو المجهول، أو تدفع بعدم الاختصاص، مثلما فعلت هيئة السلامة البحرية تعليقاً على تساؤلات بشأن التقصير في إنقاذ غرقى العبارة "السلام ٩٨" إنه التكتيت والتبكيك في أبشع صورهما

ففي الوقت الذي يحتاج فيه المواطن أن يشعر بالأمان وأن يرى ضوءاً في الأفق، فإن الإدارة العاجزة هنا وهناك لا تمنحه سوى القلق وتملاً الدنيا ظلاماً أمامه، والظلام حين يطفى يعم الجميع بلا استثناء.

الأمثلة كثيرة على سوء الإدارة، ومن أحدثها رد فعل محافظ القليوبية المستشار عدلي حسين في أعقاب الكشف عن إعدام الخنازير في القليوبية

بواسطة مواد كيميائية حارقة وباستخدام الجير الحي. إذ جرى تجميع الخنازير من منطقة الزرائب في الخصوص ونقلها إلى المدفن الصحي في أبي زعبل، حيث أقيمت في حفرة كبيرة لتصب عليها مادة من مخلفات مصانع "الشبة" تُسمى "الكيك"، وسط صرخات الخنازير إثر احتراقها بالمادة الكاوية، إذ تغطى بمادة الجير الحي قبل أن تردم.

هذا الإعدام الجماعي للخنازير وصفه علماء الدين بأنه لا يتفق وتعاليم الإسلام، كما وجه إليه عددٌ من الأطباء البيطريين انتقادات حادة، إذ قال نقيب الأطباء البيطريين د. مصطفى عبد العزيز، "إن أسلوب الإعدام بالإلقاء في حفرة مكسوة بالجير الحي يفتقد الأسلوب العلمي، وهو نوع من وأد الحيوان، وهذه الأساليب غير الرحيمة فهي قتل الحيوانات تسيء إلى سمعة مصر في الخارج، وتثير الرأي العام".

غير أن المستشار عدلي حسين كان له رأي آخر.

وبدلاً من أن يقر بالخطأ الذي وقع، أو يقدم استقالته من منصبه كما يفعل أي مسؤول يحترم منصبه، فقد أطلق النار على الجميع.

وجه المحافظ الهام انتقادات حادة إلى علماء الدين، الذين أدانوا إعدام الخنازير بهذه الطريقة، وقال: "إذا كانوا قالوا ذلك فما رأي فضيلتهم في قطع اليد والرجم وقطع الرأس بالسيف كما يحدث في السعودية، وما رأيهم في أشياء أخرى كثيرة تقرها الشريعة الإسلامية"، وتابع موجهاً حديثه لعلماء الدين: "ولا إنتوا درستوا شريعة أخرى"⁽¹⁾. والأدهى من ذلك أنه انتقد الصحيفة المذكورة بسبب كشفها طرق إعدام الخنازير في محافظته وقال في بيان تلاه أمام المجلس الشعبي المحلي للمحافظة: إنه مستعد أن يتحمل من جيبه الخاص تكلفة العلاج النفسي لمن أصابهم الاكتئاب بسبب إعدام الخنازير، مشيراً إلى أن علاجهم سيكون في الخانكة، ويعني بذلك مستشفى الخانكة للأمراض النفسية والعقلية.

لم نسمع في السلطة صوتاً عاقلاً رشيداً يطالب المستشار بتقديم استقالته أو يأمره بالصمت، وهو أضعف الإيمان.

(1) جريدة "المصري اليوم"، القاهرة، ٢٠ مايو ٢٠٠٩.

آلة توقفت تروسها، لتصبح غير قادرة على الدوران.

هذه هي حالُ أجهزة الدولة ومؤسساتها المختلفة.

ولعل ما نحياه الآن هو تجسيدٌ لحالة هائلةٍ من التخبط. وعلى سبيل المثال، بعد أن صرح رئيس مجلس الشعب د. فتحي سرور بأن حريق مجلس الشورى في ١٩ أغسطس ٢٠٠٨ لا يعني ضياع ملفاته نظراً لحفظها على ميكروفيلم، عاد بعد أيام قليلة ليعدل عن تصريحه قائلاً إن الوثائق لم تحترق أصلاً!

وكيف خرج هذا التصريح من د. سرور قبل أن تتم إجراءات المعاينة الجنائية الكاملة، ويتضح أن كثيراً من الوثائق التاريخية والنيابية المهمة قد التهمها الحريق! تصريحٌ كهذا جاء لغياب الشفافية في التعامل مع المجتمع؛ لأن البعض يتصور أن النقد شماعة تقفل من هيبة الكرسي.

مجلس الشورى بكل قيمته التاريخية والنيابية والأثرية (المبنى مسجل ضمن الآثار الإسلامية بقرار رئيس الوزراء رقم ٩١٠ لسنة ١٩٨٧ وخاضع لقانون حماية الآثار وتتم عليه أعمال الصيانة والترميم)، كيف يتحول إلى رماد من دون استخدام وسائل إطفاء تليق بدولة محترمة؟ كيف نستخدم خراطيم مياه بهذا الأسلوب البدائي وبهذا الغباء، وكأنه حريق بمبنى سكني عادي، كيف يكون المبنى غير مؤمن؟

الأغرب أن يظهر مسؤول حكومي ويقول إنه من الممكن أن "عقب سيجارة" سقط من يد أحد الموظفين في المجلس هو ما أدى إلى اندلاع الحريق. كيف والتدخين ممنوع داخل المبنى؟

في ٦ سبتمبر ٢٠٠٨ وقعت كارثة انهيار صخرة المقطم على سكان الدويقة العشوائية، وانهارت صخور يصل وزنها إلى أربعة آلاف طن، لتؤدي إلى مقتل العشرات وإصابة وتشريد المئات.

بدا المسؤولون في حالة صدمة وأصيبت الأجهزة المعنية بالشلل، على الرغم من أن حادث الدويقة لم يكن الأول في سلسلة انهيارات بعض صخور المقطم على بعض سكان المنطقة، فقد سبق وأنذر الجبل بفضبه هؤلاء عندما سقطت صخوره فوق عزبة الزيايين عام ١٩٩٣.

وزير الداخلية حبيب العادلي أخفق بدوره في معالجة آثار كارثة الدويقة،

وتعامل رجاله بصلف وعجرفة وعنف مع الأهالي المنكوبين. لقد فشل جهاز الدفاع المدني في إنقاذ الأحياء تحت الأنقاض، وعجز عن انتشارال جثث الضحايا. ولم يكن أمام الدولة سوى اللجوء إلى الجيش ومعدات شركة المقاولين العرب، الأمر الذي أبرز فشل الذريع للأجهزة المدنية في القيام بدورها. محافظ القاهرة د. عبد العظيم وزير قال: القدر سبقنا بخطوة^(١)!

وبالحرف الواحد قال محافظ القاهرة مبرراً الكارثة: للأسف أيام وزير الإسكان السابق الدكتور محمد سليمان، كان يتم تجنب واستبعاد المحافظة عن تسليم هذه المساكن، بسبب الخلاف بينه وبين المحافظ السابق الدكتور عبد الرحيم شحاتة، حتى عندما جثت محافظاً للقاهرة كنت أجلس مثل بقية الضيوف، ولكن وزير الإسكان الحالي أبلغني قبل أسبوع من الكارثة أنه سيتم تسليم الشقق الجاهزة حالياً لتقوم المحافظة بتوزيعها وقال إنه سيسلمني أربعة آلاف شقة خلال الشهور القليلة المقبلة^(٢).

كلام المحافظ يجعلنا نظن أن الضحايا كانوا في عجلة من أمرهم، ولو أنهم صبروا قليلاً ولم يندفعوا إلى الموت، لكانوا الآن آمنين في شقق جديدة. من جهته، أعلن نائب محافظ القاهرة للمنطقة الشرقية د. مختار الحملوي على صفحات مجلة "روزاليوسف" أن الأهالي وقعوا أمام النيابة عن تحملهم مسؤولية الإقامة في هذه المباني، وأن المحافظة حاولت أن تمنعهم بالخروج، لكنهم أصروا، وقال إن خمسة من ضحايا الكارثة من بين الموقعين. هكذا ببساطة صارت المحافظة بريئة من دم الضحايا.

أما القناتان الرئيسيتان في التلفزيون المصري الأولى والثانية، فقد استقبلتا حادث انهيار صخور المقطم على سكان منطقة الدويقة، بطريقة غريبة تقترب من التجاهل والتهميش، فلم تقطع القناتان إرسالهما لإذاعة الخبر أو رصد الكارثة، واكتفتا بنشره علي شريط الأخبار، وهو ما أرجعه بعض العاملين في التلفزيون إلى حجز الإعلانات، والخسائر المادية التي يمكن أن تلحق بالقناتين في حال قطع البرامج والمسلسلات لإذاعة مثل هذا الخبر.

(١) جينة الأهرام، القاهرة، ١٤ سبتمبر ٢٠٠٨.

(٢) المرجع السابق.

من جانبها أكدت سوزان حسن، رئيسة التليفزيون آنذاك، أن تغطية التليفزيون للحادث كانت جيدة، وقالت: القناتان الأولى والثانية ليستا قنوات أخبار، والخدمة الإخبارية يتم تقديمها في قناة النيل للأخبار وبرنامج البيت بيتك وشريط الأخبار، وأضافت: "مش لازم نقطع الإرسال ونكدرع الناس لمجرد تقديم خدمة إخبارية، وكمان ما كنش فيه جديد على مدار اليوم يستدعي قطع الإرسال، ومش معنى إن فيه حادثة في مكان يبقى البلد كله يعيش في الواقعة من خلال القناتين الأولى والثانية، لأن شكل الإعلام اتغير وأصبح لكل قناة اختصاصها، وهذا الجزء من اختصاص قناة النيل للأخبار"⁽¹⁾.

فتأملوا!

ترى، كيف سيكون رد فعلك إن كنت من أهالي المنطقة المنكوية، وسمعت أحداً يقول إن افتقاد غالبية سكان الدويقة ثقافة استخدام الحمامات، يعد أهم أسباب هذا الانهيار الصخري!

هذه النتيجة استخلصها مصدر مسؤول بوزارة الإسكان، قال إن السلوكيات الخاطئة وسوء التعامل مع دورات المياه بين الكثير من مواطني المنطقة المنكوية، تسبب في (تلف مواسير الصرف الصحي)، ما أثر سلباً على الهضبة⁽²⁾.

وإذا كانت منطقة الدويقة عشوائية، فإن حركة المجتمع أصبحت كلها عشوائية وقابلة للانهيار في أي لحظة.

هنا، تبدو مصر في انتظار "غودو" الذي لن يأتي أبداً.

لقد كشف حادث المقطم عن تبلد أجهزة الدولة، وأكد ذلك اختطاف ١١ سائحاً و ٨ من المصريين على الحدود المصرية السودانية الليبية في ١٩ سبتمبر ٢٠٠٨.

فالأجهزة في الحاليتين لم تبذل جهداً حقيقياً لتدارك الحادثين، بالرغم من أنهما مسا الأمان الشخصي للمواطن وأثرا بشكل كبير على الاقتصاد القومي.

الطامة الكبرى لم تكن عدم القدرة فقط على التعامل مع الحادثين، بل إن الدولة عجزت حتى عن استيعاب نتائجهما. ففي حالة اختطاف السائحين، قالت

(1) جريدة "المصري اليوم"، القاهرة، ٨ سبتمبر ٢٠٠٨.

(2) جريدة "المصري اليوم"، القاهرة، ٢ أكتوبر ٢٠٠٨.

السلطات إنها ترفض التفاوض مع إرهابيين، ثم عادت لتبشر الناس بأن الجناة مجرمون من المرتزقة وليسوا إرهابيين، وكان هذا يغير من واقع الكارثة شيئاً.

وزير الخارجية أحمد أبو الغيط وبعد ثلاثة أيام من واقعة الخطف، وقف في مؤتمر صحفي في الولايات المتحدة مع وزيرة الخارجية الأمريكية كوندوليزا رايس، وقال رداً على أسئلة الصحفيين عن أزمة الرهائن، إن السياح بخيروان الأزمة انتهت بسلام.

لكن هذا كان فضيحة بكل المقاييس!

وبعد عشرة أيام من الاحتجاز، نفى الرهائن صحة النهاية السعيدة التي أعلنها وزير الدفاع المصري المشير محمد حسن طنطاوي ودخل بها على الرئيس حسني مبارك على الهواء مباشرة وهو يفتح مشروعات في محافظة كفر الشيخ.. وسط تصفيق الحاضرين.

لقد دار الحوار التالي بين المشير طنطاوي والرئيس مبارك

طنطاوي: الرهائن وصلوا يا فندم.

مبارك: ومسكتوا اللي خطفوهم؟!

طنطاوي: المختطفين نصهم ماتوا ونصهم في الطريق!

ونحن نصدق أن الوزير استند إلى معلومات محددة لما جرى، غير أن الرهائن قدموا رواية أخرى، قائلين إنهم لم يشهدوا أي إطلاق نار، وإن الخاطفين قرروا الاحتفاظ بثلاث سيارات رياضية الدفع تملكها الشركة السياحية التي كانت تُقلهم، قبل أن يسمحوا للرهائن بالرحيل بالسيارة المتبقية ويعيدوا لهم جهازاً لتحديد موقعهم بالأقمار الاصطناعية.

والشاهد أن الأجهزة والبيئات والمؤسسات الرسمية لا يعينها أن تملك آلية لإدارة الأزمات أو حلها، إذ تسيطر على كل مسؤول غريزة البقاء في موقعه فقط، حتى لا يطاح به، وتتملك كل صاحب سلطة أو نقوذ عقيدة التحايل والتبرير بهدف تجاوز الأزمة أملاً في أن تهدأ النفوس وينسى المنكوبون وتسقط الأحداث من الذاكرة الجماعية. لا أحد يعنيه أن يحل همماً عاماً. كل مسؤول مهتم بما يعنيه فقط، وهو ما يجعل الجميع عاجزين عن حل أي أزمة تلحق بالبلد.

وفي ظل انشغال كل بهمه الشخصي علينا أن نتوقع المزيد من الكوارث، المزيد من العبّارات التي تفرق، المزيد من القطارات التي تحترق، المزيد من المباني التي تنهار، المزيد من الأموال التي تُهْرَب، والمزيد من المباني الأثرية التي تحترق.

والأخطر من ذلك أن الفشل في إدارة الأزمات والكوارث، والتصريف بطريقة تنطوي على الاستخفاف أو التقليل من شأن ما جرى، يصيب المواطنين بالإحباط ويزيد من الاحتقان نتيجة الشعور بالظلم الاجتماعي، الأمر الذي قد يفتح الباب أمام التنفيس عن الغضب بالعنف أو الاحتجاج غير المسؤول، لتكبر كرة الثلج من دون داع يُذكر.

إن انكفاء أجهزة الدولة وعجزها عن إدارة الأزمات، دفع إلى الاستعانة بالقوات المسلحة لحل أزمة طوابير الخبز التي تفاقمت في شهري مارس وأبريل ٢٠٠٨ حتى سقط فيها ضحايا بلا ثمن. وهي ليست الأزمة الوحيدة التي تدخل المسكر لحلها، هالقائمة طويلة، لعل أطرفها تدخل الجيش لحل مشكلة السحابة السوداء، حيث تم تشكيل العديد من اللجان والاجتماعات لحلها، ولم تشهد الأزمة انفراجة إلا بعد أن أنشأ الجيش مصنعين لتدوير قش الأرز بمحافظة الدقهلية.

بلاءً تكرر كثيراً في العقود الأخيرة، يصب الزيت على النار.

وهذا خرابٌ شرجه يطول!

الإدارة العاجزة

(٢)

استراتيجية محمد هنيدي!

الشلل الذي أصاب أطراف الأجهزة والمؤسسات وأثر في وظائفها الحيوية، يعود في القسم الأكبر منه إلى تحالف سري بين الإهمال والفساد.

والفساد والإهمال من أبناء العمومة.. وبينهما صلة رحم.

في ٢ فبراير ٢٠٠٦، غرقت العبارة "السلام ٩٨" في البحر الأحمر الذي ابتلعت مياهه ١٠٢٢ إنساناً، معظمهم من المصريين العاملين في السعودية وباقي دول الخليج، ممن كانوا عائدين إلى عائلاتهم بعد أشهر أو سنوات من الغربة.

المفارقة أن هذه العبارة الغارقة تحديداً سبق لها التعرض لثلاث حوادث من قبل، كان آخرها في ١٧ أكتوبر ٢٠٠٥ بعد اصطدامها بسفينة تجارية قبرصية، عندما كانت تُقل معتمرين عائدين من جدة وعلى متنها ١٤٤٦ راكباً.

محكمة القضاء الإداري في القاهرة أعادت الكارثة إلى الواجهة حين أصدرت في ٢١ أبريل ٢٠١٠ أحكاماً بمعاقبة ٥٨ من موظفي الحكومة، الذين اتهموا بالتقصير والإهمال في عملهم، حين سمحوا بتشغيل السفينة رغم افتقادها لشروط السلامة المقررة مما أدى إلى غرقها. ولا تتركب على المحكمة التي أنزلت مجموعة من العقوبات التأديبية بأولئك الموظفين، تراوحت بين الفصل إلى التقاعد والإيقاف المؤقت. غير أن هذا الحكم جدد اللفظ بشأن الكارثة، التي ما كان يمكن أن يخطر على بال أحد أن تحول إلى "جنحة" تُعرض على محكمة الفردقة، وتكون التهمة الموجهة إلى ملاك السفينة وقبطانها هي الإهمال في التبليغ عن غرقها. ثم يقدم موظفو الموانئ ورجال السلامة البحرية إلى محكمة تأديبية بتهمة التقصير، فيما صدر حكم في هذه الجنحة بعد ثلاث سنوات، لم

يدخل حيز التنفيذ لهرب مالك السفينة ممدوح إسماعيل الذي كان عضواً في مجلس الشورى لحظة وقوع هذه الجريمة الكارثية.

والحديث يطول عن إهمال مصير تقرير لجنة تقصي الحقائق التي شكلها مجلس الشعب برئاسة حمدي الطحان. وهو التقرير الذي تعرض للتسويق في إعداده، ثم دفن فور عرضه على المجلس، وتم تجاهل النتائج التي توصل إليها، وفي مقدمتها ثبوت التقصير في عملية البحث والإنقاذ، الأمر الذي أدى إلى زيادة أعداد الفرقي، ولم يُحاسب عليه أحد.

وفي تقرير بعد الكارثة لإحدى الشركات المتخصصة في أعمال الرقابة وتشغيل السفن ذكرت أن السفينة المنكوبة والتي شيدت قبل قرابة ٣٦ عاماً هي في خريف عمرها وإن معايير السلامة المطبقة في الاتحاد الأوروبي لا تنطبق عليها، ما جعلها ممنوعة من الملاحة في البحار الأوروبية. واستمراراً لسياسات عدم المبالاة، فإنه تبين في أعقاب الكارثة أن هناك أكثر من ١٠٠ سفينة مصرية تعمل على الخطوط الملاحية المصرية لا تستوفي اشتراطات السلامة ولا توجد رقابة أو تفتيش فني دقيق عليها من أجهزة الدولة.

هنا نفتح قوسين لنشير إلى أن الصورة لم تتغير بعد أربع سنوات من وقوع تلك الكارثة!

فقد كشفت مستندات رسمية بوزارة النقل في فبراير من عام ٢٠١٠، أن ثلث العبارات العاملة في مجال نقل الركاب، على الخطوط الملاحية بين مصر والسعودية والأردن، والبالغ عددها ١٨ عبارة، أصبحت غير صالحة للعمل، بعدما تجاوزت العمر الذي حددته وزارة النقل للعمل وهو ٢٠ عاماً، منوهة بأن هذه العبارات تعمل بالمخالفة للتعليمات المصرية والدولية.

وأوضحت المستندات أن اللواء مختار عمار، رئيس قطاع النقل البحري، المشرف على هيئة السلامة البحرية، وقيادياً بارزاً بديوان وزارة النقل، أخفيا الخطابات الرسمية التي أقرتها اللجنة العليا للنقل بالمشاركة مع المنظمة البحرية الدولية عقب كارثة العبارة "السلام ٩٨"، والتي وردت فيها الضوابط المشغلة للعبارات وأعمارها، بحيث يكون عمر العبارة ٣٥ عاماً في نهاية ٢٠٠٧، وينخفض إلى ٢٣ عاماً في نهاية ٢٠٠٨، و٣٢ عاماً في نهاية ٢٠٠٩، و٢٠ عاماً في

نهاية ٢٠١٠، وذلك بهدف تحديث أسطول النقل البحري المصري، والحفاظ على حياة الركاب^(١).

وإذا كان الخبراء يشددون على أن السفينة التي يمر على تشييدها ٢٥ عاماً يجب أن تحال على التقاعد، فإن الأسئلة تتراكم أمام أعيننا حول سبب استمرار "السلام ٩٨" في الخدمة مع أن عمرها وقت غرقها كان يبلغ ٢٥ عاماً، خلافاً أنه أضيفت إليها ثلاثة طوابق مخالفة لمعايير السلامة. من الواضح أن نقوذ مالك العبارة الفارقة ممدوح إسماعيل عضو مجلس الشورى ورئيس شركة السلام للنقل البحري، كان وراء استمرارها في نقل الركاب المصريين غير القادرين على تحمل كلفة النقل جواً وأغلبهم من عمال المقاولات الفقراء.

الصمت الذي ران على الدولة ومؤسساتها، بما في ذلك مجلس الشورى الذي ينتمي إليه مالك العبارة كان نوعاً من الفساد البليغ.

وبعد مرور أربعين يوماً على غرق العبارة، وبعد هروب مالكها إلى خارج البلاد، قرر مجلس الشورى برئاسة صفوت الشريف، رفع الحصانة عن ممدوح إسماعيل.. وقال المجلس وقتها إن قراره جاء: "حتى يتسنى للنيابة العامة سؤاله والتحقيق معه في مسؤوليته عن الحادث".

بعدها بخمسة أيام كاملة، تقرر أخيراً منع ممدوح إسماعيل من السفر وإدراج اسمه على قوائم ترقب الوصول.

غير أن إسماعيل خرج.. ولم يعد!

ومن وجوه الإدارة العاجزة قبح التبرير، فاختلاق الأعداء يزيد من اختلال الموازين.

فقد كشف زلزال ١٢ أكتوبر عام ١٩٩٢ - الذي أودى بحياة ٥٤١ شخصاً إلى جانب إصابة ٦٥٢٢ آخرين - حجم الفساد الذي ينخر في جسم الإدارات الهندسية بالأحياء والمحليات. لقد أدى الزلزال المذكور إلى انهيار ٣٩٨ منزلاً بعضها حديث التأسيس مثل عمارة الموت في مصر الجديدة، في حين أصبح ٨ آلاف منزل غير صالحة للسكن في كل من القاهرة والجيزة والقلوبية والفيوم.

(١) خير راغب، مستندات رسمية: ثلث عبارات نقل الركاب في البحر الأحمر غير صالحة للعمل.. وتختلف تعليمات المنظمة البحرية الدولية، جريدة "المصري اليوم"، القاهرة، ١٧ فبراير ٢٠١٠.

غير أن محافظ القاهرة محمد عمر عبد الآخر خرج غاضباً ومدافعاً عن الإدارات الهندسية بأن رواتب العاملين فيها ضعيفة ولا تتناسب مع المهمة التي يؤدونها والمسؤولية التي تقع على عاتقهم. وكان أن تمت زيادة رواتب هؤلاء المهندسين زيادة ضخمة بدعوى أن ذلك سوف يفلق أبواب الفساد، غير أن الواقع يقول إن ذلك زادها اتساعاً، فالذمم الخرية ظلت صاحبة اليد العليا في عدم من تلك الإدارات.

ومكافأة الفساد لم تكن يوماً سوى إطعام ديناصور لا يعرف معنى الشبع! بل إن كارثة زلزال ١٩٩٢ تطوي على ما هو أخطر: غياب الشفافية وإخفاء الحقائق، حتى عن رئيس الدولة نفسه.

ففي حديث صحفي، قال الرئيس حسني مبارك الذي كان قد بدأ للتو زيارة للصين، قبل أن يقطع الزيارة عائداً إلى مصر: "وعدتُ إلى مقر إقامتي، مرهقاً، ومتعباً للغاية، وقبل أن أستسلم للنوم تلقيت مكالمة تليفونية من صديق مقيم في الخارج وأبلغني بالزلزال الذي حدث في مصر، اتصلت بالدكتور عاطف صدقي في الفور، فأكد لي الخبر وتحدث عن سقوط عمارة، بالإضافة إلى بعض التشققات في العديد من المنازل ووصف الزلزال بأنه هوي الحقيقة"^(١).

ولنا هنا ملاحظتان، فقد علم مبارك بالزلزال من صديق مقيم في الخارج وليس من رئيس حكومته أو الأجهزة المعنية، الأمر الذي يشير إلى خلل وتقصير واضحين في إبلاغ الحقائق لرئيس الدولة نفسه. والأمر الثاني هو تقليل رئيس الحكومة من حجم الخسائر في الأرواح والأضرار المادية. فما جرى في زلزال أكتوبر ١٩٩٢ وأودى بحياة مئات الأشخاص وقدرت خسائره بنحو ١,٥ مليار جنيه، لا يمكن تلخيصه في سقوط مبنى وحدوث تشققات في عدد من المنازل.

في الحديث الصحفي نفسه يقول مبارك: "وتعددت الاتصالات التليفونية مع القاهرة حتى الساعة الرابعة صباحاً. وقتها اتخذت قراراً بضرورة قطع الرحلة والعودة بأسرع وقت إلى القاهرة. وعندما أبلغت رئيس الوزراء بقراري هذا حاول أن يطمئني أن الزلزال توقف والمعلومات الأولية لديه تفيد سقوط عمارة واحدة، وبالتالي فإنه ينصحني بالبقاء في بكين وعدم قطع الرحلة، ورفضت الاقتراح

(١) جريدة "الأخبار"، القاهرة، ٢٠ أكتوبر ١٩٩٢.

على الفور.

ثم يضيف مبارك قائلاً إنه فور عودته إلى مصر: "عقدت اجتماعاً لمجلس الوزراء لاتباع معهم آخر المعلومات، وآخر التطورات ونتأكد من سلامة الإجراءات التي اتخذت لمواجهة الكارثة. كانت المعلومات الجديدة تختلف عن تلك التي بلغتني من قبل، وتم اتخاذ المزيد من القرارات والعديد من الإجراءات التي تتناسب مع الحدث والذي لم نواجهه من قبل".

نضع أكثر من خط تحت عبارة "كانت المعلومات الجديدة تختلف عن تلك التي بلغتني من قبل.." ونصمت تاركين الباقي لذكاء القارئ.

وعندما تدفقت المعونات والمساعدات العربية والدولية على مصر في أعقاب الزلزال، ظهرت بعض تلك السلع والمواد الغذائية في الأسواق، مع أن بعضها كان مكتوباً عليه عبارة "هدية لشعب مصر". واختفت البطاطين التي جاءت إلى مصر على شكل هبات، لتظهر ذات ليلة في حفل موسيقي رعته وزارة الثقافة تحت سفع الهرم، إذ تم توزيعها على كبار الحضور ومعظمهم من الأجانب بعد أن اشتد عليهم البرد!

وتحتفظ الذاكرة بفحوى مقالة للكاتب الصحفي مصطفى أمين في عموده الصحفي "فكرة" في جريدة "الأخبار" بعد أيام من وقوع زلزال ١٩٩٢، إذ حكى بأسلوب ساخر ينكأ الجراح، كيف أن حاكم دولة تبرع بمساعدات مالية بقيمة عشرة آلاف دولار لكل متضرر من كارثة وقعت في بلد مجاور، فاستدعى رئيس الوزراء في ذلك البلد الوزير المختص وقال له إن حاكم الدولة الشقيقة تبرع لكل متضرر بمبلغ ثمانية آلاف دولار، ويدوره أبلغ الوزير المذكور كبير مساعديه أن حاكم الدولة الشقيقة تبرع لكل متضرر بمبلغ خمسة آلاف دولار.. وهكذا استمرت كرة الفساد تتدحرج، إلى أن ذهب موظف حكومي إلى منزل أحد المتضررين من الكارثة ليزف إليه البشري: "الحاكم الفلاني يهديك السلام!"

والحديث عن فضائح توزيع شقق الزلزال على غير مستحقيها، قد يحتاج مجلدات.

الإهمال الذي يتراكم حتى يصبح عصياً على الحل، يزيد من الوضع سوءاً.

وفي دراسة أعدها الباحث محمد عياد سليمان، نقرأ أن مزلقانات السكة الحديد تأتي في مقدمة أسباب ارتفاع معدلات حوادث القطارات بنسبة ٤٠٪ حتى

إنه يطلق على معظمها مزلقانات الموت.. ويبلغ عددها نحو ١٢٦٤ مزلقان سكة حديد. وتبين الإحصاءات أن سوء حالة معظم تلك المزلقانات السبب الرئيسي وراء ارتفاع معدل حوادث القطارات. وتكشف نتائج تحليل الحوادث على خطوط السكة الحديد في الفترة من يناير ٢٠٠١ إلى الأول من مايو ٢٠٠٦ عن وقوع ٥٩ حادثة بمعدل ١٠.٧ حادثة سنوياً راح ضحيتها أكثر من ٦ آلاف شخص^(١).

وإذا كانت معظم حوادث القطارات سببها المزلقانات، فلنا أن نعلم أن وزير النقل علاء فهمي فاجأ كثيرين حين تحدث عن البطء في تنفيذ مشروعات التطوير بكل حسم ومنها مشروع تطوير المزلقانات الذي لم ينجز إلا ٤ مزلقانات فقط طوال ثلاث سنوات^(٢). وزير النقل أكد أنه اكتشف خلال الفترة القصيرة التي تولى فيها مسؤولية الوزارة أن إجراءات صيانة القطارات بالسكة الحديد شكلية فقط، مشيراً إلى أن مستوى تحديث القطارات كان سيئاً، بل إن القطارات التي تم تحديثها مستواها سيء، مؤكداً أنه غير راضٍ بالمرة عن أسلوب الخدمة الذي يقدم حالياً بالسكة الحديد^(٣).

هذا الوزير أقر خلال لقاء في الصالون الثقافي في دار الأوبرا بأنه تم إنفاق أكثر من ٩٥٪ من المبالغ المخصصة لوزارة النقل في الخطة الخمسية حتى الآن، والتي تبلغ ٢٦ مليار جنيه، بينها ٨ مليارات جنيه للسكة الحديد، لكنه يعاود العزف على نغمة مكررة فيقول "رغم ذلك نحتاج إلى ٤ أضعاف هذا المبلغ وهو ما لا يمكن توفيره بسهولة".

المشكلة معروفة، غير أن الإهمال يغمض عينه عنها ويتذرع بنقص التمويل، وخسائر خدمات النقل، في حين كانت هذه الخدمات والمرافق تحقق أرباحاً قبل أن ينهشها الفساد ويعشش فيها الإهمال الحكومي المعروف.

وفي مساء يوم السبت الموافق ٢٤ أكتوبر ٢٠٠٩، تسببت جاموسة شاردة في

-
- (1) محمد عياد سليمان، إدارة أخطار النقل في هيئة سكك حديد مصر، جامعة بني سويف.
 - (2) وكالة أنباء الشرق الأوسط، وزير النقل: خدمة القطارات تعاني خلافاً في الصيانة والتظافة ولا أشعر بالرضا عنها، جريدة "الشرق"، القاهرة، ١٢ أبريل ٢٠١٠.
 - (3) رضا حبيشي، بالصور.. وزير النقل الجديد يخرج عن صمته ويهاجم سياسات السابق ويرحب باستقالة مستشاريه.. ويؤكد أن إجراءات صيانة القطارات كانت شكلية، جريدة "اليوم السابع"، القاهرة، ١٢ أبريل ٢٠١٠.

وقوع حادث تصادم بين قطاري العياط عند قرية جززا التابعة لمحافظة ٦ أكتوبر. البداية جاءت حين اصطدم سائق القطار ١٥٢ المتجه إلى أسيوط بجاموسة عابرة على الطريق، ما أدى إلى إيقاف القطار. أخطر سائق القطار الإدارة المركزية للتحكم المركزي بتوقفه بعد الاصطدام مباشرة، وكانت المسافة بين القطار المتجه إلى أسيوط والقطار الثاني رقم ١٨٨ حوالي ٢٠ دقيقة، وهي مدة كافية لتجنب وقوع كارثة، لكن التقصير والإهمال كانا الأعلى صوتاً. تجاهل سائق القطار رقم ١٨٨ إشارة "السيمافور" الموجودة على الطريق والتي كانت باللون الأحمر على بعد ٥ كيلومترات من موقع الحادث، متجاوزاً السرعة المحددة له، وانتهى الأمر باصطدامه بالقطار ١٥٢ الذي أمامه.

الغريب أنه من المفترض أن يتوقف القطار أوتوماتيكياً عند ظهور الإشارة الحمراء، غير أن جهاز التحكم الآلي بالقطار ATC - الذي يوقف القطار - كان معطلاً أو مغلقاً بطريق الخطأ بواسطة السائق.

وفي ظل حال الارتباك المعتادة، عجزنا حتى عن إحصاء قتلتانا!

فقد تضاربت الأنباء بين جهات رسمية أعلنت أن الحادث أودى بحياة ١٨ شخصاً، في حين قالت مصادر أخرى إن الرقم يتجاوز ذلك بكثير.

ولكي تكتمل دائرة الإهمال، فقد أوضحت تحقيقات نيابة جنوب الجيزة أن عامل البرج، المكلف بمراقبة حركة القطارات في العياط، سيد عدلي طحاوي، ترك مكان عمله في السادسة وعشر دقائق، أي أنه "زوغ" قبل الموعد المحدد لانتهاء فترة عمله بـ ٥٠ دقيقة، وترك البرج خالياً قبل حضور العامل المناوب. المفارقة أنه استقل القطار الأمامي رقم ١٥٢ ليلقى حتفه قبل العودة إلى بلده في بني سويف، حيث عثر على جثته ضمن المتوفين بمشرحة زينهم.

تعالت الأصوات التي لا تحدد مكمّن التقصير ولا ترسم نهج التعامل مع تلك الكوارث المتكررة، واكتفى كثيرون بالحديث عن تعويضات لذوي الضحايا ووعود بمحاسبة المقصرين.

وبينما عبرت الحكومة عن صدمتها وأسفها، وقدمت تعازيها لأسر الضحايا، نفى د. مجدي راضي، المتحدث باسم مجلس الوزراء، أن يكون المهندس محمد لطفى منصور، وزير النقل، قدم استقالته بسبب الحادث، مؤكداً عدم وجود

اتجاه لاستقالة وزير النقل، أو إقالته. وقال راضي إن الحادث لا يعني فشل برنامج تطوير وتحديث مرفق "السكك الحديدية"^(١).

الخسائر المبدئية لهيئة السكة الحديد من جراء الحادث تراوحت بين ما يقرب من مليون جنيه إيرادات تذاكر، وأكثر من ٥٠ مليون جنيه نتيجة تحطم ٢ عربات وتهشم الجرار المتسبب في الحادث، في الوقت الذي أُلغى فيه نحو ٨ آلاف مسافر حجوزاتهم على القطارات، من محطتي مصر والجيزة كان مقرراً سفرهم على متن ١٤ رحلة، كانت متجهة لمحافظة الصعيد، فور علمهم بالحادث. وفي المقابل، ظل نحو ٧ آلاف راكب محتجزين على متن ١٤ قطاراً على خط أسوان - القاهرة لمدة زادت على ١٢ ساعة كاملة عقب وقوع الحادث.

وكالمعتاد، أثارت الطريقة التي اتبعتها التلفزيون المصري في تغطية الحادث، انتقادات للقائمين على التلفزيون، بالتعميم على الأرقام الحقيقية للقتلى والمصابين، بسبب الاعتبارات الخاصة التي تحكمه، وبيث الأنباء في ضوءها، فيما تبث وسائل الإعلام الخاصة الحقائق دون حسابات.

عبد اللطيف المناوي، رئيس قطاع الأخبار في التلفزيون، رد على هذه الاتهامات بقوله: "تفطيتنا للحادث كانت في إطارها الطبيعي، وقد تعاملنا معه باعتباره حادثاً كبيراً، لكنه ليس كارثة قومية". ويرر المناوي نجاح وسائل الإعلام الخاصة في تغطية الحادث بشكل أسرع وأفضل من التلفزيون الرسمي، بقرب موقع الحادث من مدينة ٦ أكتوبر، حيث توجد استوديوهات القنوات الخاصة، ونظراً لتوقيت حدوثه، لافتاً إلى أنه إذا وقع في ساعات متأخرة من الليل، أو على طريق صحراوي بعيد عن القاهرة لما حظي بهذه التغطية وفي هذه الحالة سيرفقه المشاهدون عن طريق نشرات أخبار التلفزيون المصري"^(٢).

لكن الضحايا لا يختارون ساعة وقوع الكوارث، حتى يكونوا محظوظين بتغطية تلفزيونية أفضل من قنوات ماسبيرو الرسمية.

وفي صباح ٢١ أغسطس ٢٠٠٦ اصطدم القطار رقم ٨٠٨ القادم من المنصورة إلى القاهرة بالقطار رقم ٢٤٤ الذي كان يتقدمه على الخط نفسه في اتجاه

(١) جريدة "المصري اليوم"، القاهرة، ٢٦ أكتوبر ٢٠٠٩.

(٢) جريدة "المصري اليوم"، القاهرة، ٢٦ أكتوبر ٢٠٠٩.

القاهرة قبل محطة قلوب، وأسفر الحادث عن مقتل ٥٦ شخصاً وإصابة ١٤٣ من الركاب، إضافة إلى خسائر مادية وأضرار في القطارين قدرت بحوالي ١,٥ مليون جنيه.

المثير للسخرية هو أن بعض المسؤولين الحكوميين أطلقوا في أعقاب الحادث تصريحات تتحدث عن خطط للاستعانة بخبرات أجنبية، وكان المشكلة في أداة المرافق هم جنسية المصريين وليست سياسات الفساد والإهمال والعربات المتهالكة والأبواب والشبائيك المنزوعة والمسروقة ووسائل الاتصال المتعدمة بين محطات القطارات.

وفي كارثة قطار الصعيد المنكوب التي وقعت في ٢٠ فبراير ٢٠٠٢، اكتشفنا كم كانت الحكومة طالِباً فاشلاً ومهملاً، مثلما عرفنا أن الحكومة تفتقد أبسط مقومات إدارة الكوارث، التي تعد الآن علماً قائماً بذاته، تُدرَسُ أصوله ومناهجه في معاهد وكليات إدارة الأعمال في أنحاء العالم.

فقد أديرت كارثة قطار الصعيد بأسلوبٍ أثار موجة من الغضب والاستياء على المستوى الشعبي، بدايةً من قرار رئيس هيئة السكة الحديد المهندس أحمد الشريف - الذي جرى لاحقاً عزله من منصبه - صرف مكافأة لسائق القطار قدرها ٢٠٠ جنيه. ولمساعدته ١٠٠ جنيه، بدعوى نجاحهما في إنقاذ الجرار الذي يبلغ ثمنه مليوني جنيه، وفصله العربات السليمة عن المحترقة، ولشجاعته في استكمال الرحلة حتى النهاية باقتدار!

مكافأة مربية لسائق القطار منصور يوسف القمص، الذي قال في التحقيقات إنه علم بالحريق من مساعده بعد أن تخطى قرية كفر عمار، فقام مع طاقم القطار بفصل العربات السبع المشتعلة، وأكمل المسير حتى بني سويف وأبلغ عن الحادث.

لم ينتظر رئيس هيئة السكة الحديد انتهاء التحقيقات حتى تتكشف الحقائق وتفرغ اللجنة الفنية من حسم الموقف، وسارع إلى إعلان هذه المكافأة المالية على سبيل التغطية وتبرئة ساحة الهيئة، فإذا كان السائق بريئاً فإن الهيئة والحال هذه بريئة، أما الجناة الحقيقيون فقد يكونون الضحايا!

نعم الضحايا، فقد سارع رئيس الوزراء المصري د. عاطف عبيد إلى الإعلان

من موقع الكارثة أن سبب احتراق عربات القطار السبع هو موقد غاز كان بحوزة أحد الركاب، في حين بدا النائب العام ماهر عبد الواحد في البرنامج التلفزيوني نفسه - "أخبار الناس" - أكثر تأنيًا في إطلاق الأحكام، مشيرًا إلى أن انفجار موقد الغاز يعني ببساطة صوت انفجار وآثارًا واضحة على سقف القطار، وهو ما لم يكن مثبتًا بالأدلة وشهادة الشهود حتى تلك اللحظة.

تقرير اللجنة الفنية للتحقيق في أسباب الكارثة - الذي تأخر إعلانه مرة تلو الأخرى من دون سبب واضح - بدأ هو الآخر في مأزقٍ شديد.

فلو أن التقرير أيد نظرية موقد الغاز ومسؤوليته عن الكارثة، لكان ذلك مدعاةً للتساؤل عن كيفية وقوع الحادث. ولو أنه ألقى باللوم على عيوب في التوصيلات الكهربائية، لأصبح من حق أسر الضحايا والمصابين المطالبة بتعويضات. ولو تحددت المسؤولية بشكلٍ أوضح في عدم وجود أجهزة إنذار أو وسائل إطفاء، وتزاحم شديد داخل عربات القطار وإغلاق النوافذ بقضبان حديدية وعدم وجود مقابض لفتح الأبواب المغلقة، لأصبحت التهمة جاهزة في حق هيئة السكة الحديد وأجهزة الأمن التي لم تقم بالدور المطلوب منها عبر رجالها في مثل هذه القطارات من أجل إنقاذ الركاب أو التقليل من عدد الضحايا والمصابين لحظة اشتعال النار في القطار.

على أي حال، فقد أعلن النائب العام بعد أكثر من شهر من وقوع الكارثة أن اللجنة المشكلة من أساتذة كلية الهندسة والمركز القومي للبحوث والأدلة الجنائية والدفاع المدني انتهت إلى أن سبب الحريق مصدرٌ حراري سريع ذو لهبٍ مكشوف في وجود مواد سريعة الاشتعال، وأنه قد يكون موقد كيروسين.

غير أنه من حقنا التوقف عند عبارة أوردها النائب العام في مؤتمر صحفي عقده في ٢٣ مارس ٢٠٠٢، إذ قال إنه لم يكن يوجد أي جهاز إطفاء في القطار. لا أمن إذًا.. ولا أمان!

وإذا كان حجم الخسائر المادية التاجمة عن الكارثة يقدر بمليون و٦٣١ ألف جنيه، فإننا نتساءل ببراءة: كم جهاز إطفاء ووسيلة تأمين للركاب كان بوسعنا شراؤه بهذا المبلغ الذي أهدره الجناة في حادثٍ بهذا الحجم وتلك المساوية.

على أننا لا بد أن نشير أيضًا إلى أن القطار كان يقل ٢٨١٨ راكبًا منهم ٧٦٩

راكبًا استقلوه من المحطة الرئيسية كما ركبه ٢٠٤٩ مخالفًا، والأکید أن هذا الاكتظاظ ساعد في زيادة حجم الكارثة.

وزير النقل د. إبراهيم الدميري سعى في أعقاب الكارثة إلى امتصاص الهجوم على وزارته والدفاع عن سياساته في أعقاب احتراق قطار الصعيد بركابه ومعظمهم من البسطاء الذين كانوا عائدين إلى قراهم ونجوعهم لقضاء إجازة عيد الأضحى مع أسرهم، قبل أن يقع الحادث المأساوي عند مدينة العياط بالجيزة. فقد جاء الدميري من كندا وهو عاهد العزم على عقد مؤتمر صحفي، غير أن وزير التنمية المحلية د. مصطفى عبد القادر كان حسب ما تردد في انتظاره على سلم الطائرة، ليطلب منه الخروج من المطار من باب جانبي، قبل أن يتم إلغاء المؤتمر الصحفي.

ولا يُعقل أن تكون الاستماتة في الدفاع والتبرير هي النموذج الأمثل لإدارة الكوارث.

وأثناء نظر محكمة الجنايات لقضية حادث قطار الصعيد ومحكمة ١١ موظفًا في هيئة السكة الحديد وجّهت لهم التیابة العامة وقتها تهم الإهمال والإخلال بواجبات وظائفهم ما أدى إلى زيادة حجم الكارثة، طلبت المحكمة سماع شهادة وزير النقل د. إبراهيم الدميري، فأدلى بشهادة مثيرة حول الحادث.

قال الدميري في شهادته إنه عرف بالكارثة وهو في كندا حيث تلقى اتصالاً هاتفياً من مدير مكتبه يوم ٢٠ فبراير ٢٠٠٢ أخبره فيه باحتراق القطار المتجه إلى الصعيد، وإنه عقب تلقيه هذا الاتصال من مدير مكتبه اتصل على الفور بمكتب رئيس الوزراء فأبلغه مدير المكتب بأن رئيس الوزراء موجود في موقع الحادث، وعندما سأل عن الحادث هاله عند الضحايا الذين ماتوا في هذا الحادث.

أضاف الوزير في شهادته والتي أدلى بها في ٢٦ يونيو ٢٠٠٢ أنه عقب ذلك قرر على الفور العودة إلى أرض الوطن ليقدم استقالته دون إبداء أية أسباب. وقال إنه تحدث مع رئيس الوزراء بعد أن عاد إلى مكتبه من موقع الحادث وأبلغه برغبته في تقديم استقالته، لكن رئيس الوزراء وفقاً لشهادة د. الدميري أكد له أنه لا ذنب له في وقوع الكارثة ويجب عليه عدم التفكير في هذا.

وفي حوارٍ صحفي، كرر د. الدميري الكلام نفسه، قائلاً: "وخلال

مشاركتي في مؤتمر لوزراء النقل والطيران العالمي في شيكاغو لدراسة المعايير والضوابط لزيادة أمان الطائرات فوجئت بوقوع حادث حريق قطار الصعيد فاتصلت بالدكتور عاطف عبید رئیس الوزراء لسؤاله عن عدد الضحايا، وعندما علمت بالرقم صدمت، فرد عليّ رئیس الوزراء: ما ذنبك فيما حدث؟^١.

لا أحد يعرف كيف يحق لرئيس الوزراء د. عاطف عبید تبرئة ساحة وزير النقل أو ساحته هو شخصياً، من دماء ٢٦١ شخصاً - حسب التقديرات الرسمية - راحوا ضحية هذه الجريمة مكتملة الأركان.

في شهادته أيضاً، أوضح الدميري أنه بعدما عاد إلى القاهرة اتجه إلى مجلس الوزراء وأودع استقالته وأن رئیس الوزراء شكره، وظل الوزير أسبوعاً لم يذق فيه طعم النوم لأنه أحس بأن ركاب القطار راحوا ضحايا.

وقال الدميري في شهادته: كان لابد أن أرحل لتهدئة الرأي العام.. استقالتي لا تعد هروياً ولكنها كانت من واقع إنساني. وفي نهاية كلامه، أكد الوزير أن المسؤول عن الحادث هو الذي أعطى القطار التصريح بالخروج دون توافر وسائل الأمان.

القضاء المصري أصدر حكماً شهيراً في هذه القضية، حيث برأت المحكمة جميع المتهمين الأحد عشر في هذه القضية. ولم تكلف المحكمة بذلك فحسب، بل ألقت بالمسؤولية على عاتق هيئة السكة الحديد وأسلوب إدارتها وشرطة النقل والمواصلات، وبرأت المتهمين الذين يعدون من صفار الموظفين بالهيئة، والذين كانوا ما بين رئیس قطار، ومُلاحظ، وعامل وريدي.

براءة، جعلت الناس يتساءلون: ولكن، أين الجاني؟ ولماذا لم ينل جزاء جريمته التي أودت بحياة هذا العدد الضخم من الركاب.

المستشار سعد عبد الواحد رئیس محكمة جنایات الجيزة التي برأت المتهمين الأحد عشر، انتقد رئیس الوزراء المصري د. عاطف عبید الذي قال إنه أخذ يصرح ويدلي بتصريحاته منذ وقوع الحادث عن السبب. وانتقد رئیس المحكمة أيضاً الإعلام المصري الذي قال إنه أصدر أحكاماً قبل أن يقول القضاء كلمته.

(1) مجلة الشباب، القاهرة، الوزير الذي أطاح به القطار، ١ يونيو ٢٠٠٤.

ووصف رئيس محكمة جنايات الجيزة تقرير اللجان الفنية "بالميوعة"، إذ لم يقطع وبنسبة عالية أي سببٍ من الأسباب الثلاثة التي ذكرها لوقوع الكارثة، وتضمن فقط الإشارة إلى أن موقد الكيروسين قد يكون السبب بنسبة ٧٥ ٪، وترك نسبة ٢٥ ٪ مفتوحة لأي سببٍ آخر للحادث^(١).

الرئيس حسني مبارك وجّه كلمة إلى الشعب المصري صباح يوم عيد الأضحى، عزى فيها أسر الضحايا في الحادث، وشدد فيها على ضرورة إجراء تحقيقات شاملة ومحاسبة المقصرين. مبارك قال في كلمته: "إننا لن نسمح بأي محاولة لإخفاء الحقيقة، أو التغطية على أي جانب مما حدث؛ لأن الخطب جلت والحادث خطير والفجعة فادحة". وأضاف مبارك قائلاً: "إن أرواح المواطنين أغلى علينا من أنفسنا وليس لدينا أهم من الحفاظ على أرواح المواطنين وسلامتهم في أية بقعة كانوا من أرض الكنانة، لذلك طلبنا من الجهات المختصة أن تجري تحقيقاً شاملاً بحيث تتحدد المسؤولية بكل وضوح، وتتم محاسبة كل من يثبت أنه مقصر في أداء واجبه، أو تراخي في توفير السلامة للمواطنين في حلهم وترحالهم".

غير أن المؤسف حقاً، أن الوضع في السكة الحديد وبقاها وسائل النقل والمواصلات المملوكة للدولة، بقي على ما هو عليه من سوء وتدهور.

الطريف أن عيد عيد القادر الذي تولى منصب رئيس هيئة السكة الحديد في أعقاب الكارثة، نفى أن يكون للإهمال أي دور في وقوع الكارثة، مؤكداً أن جميع عربات القطار تخضع للصيانة الدورية قبل مفادرتها المحطة.

الإعلام المرئي - ويتحدد أكثر، التلفزيون الرسمي - عالج الكارثة آنذاك بأسلوب غريب مريب، باستثناء برنامج "أخبار الناس" بجهت مميز من مقدمة البرنامج رولا خرسا - وهي بالمناسبة زوجة عبد اللطيف المناوي الذي أصبح مدير قطاع الأخبار في التلفزيون المصري - فقد انتقلت إلى موقع الحادث وتجوّلت في عربات القطار المنكوب التي تقوح منها رائحة الموت والجثث المتفحمة، وتحدثت إلى كبار الوزراء والمسؤولين عن تلك الكارثة.

أما أهل مبنى ماسبيرو، لا فضت أفواههم، فقد أداروا الأزمة على طريقة "همّام في أمستردام"

(1) جريدة "الشرق الأوسط"، لندن، ١ أكتوبر ٢٠٠٢.

فقد تم عرض الفيلم في سهرة اليوم الثاني لعيد الأضحى، الذي ضحى فيه تحالف الإهمال والفساد بالمشات من ركاب القطار المنكوب، ليتأكد لنا أن الحكومة قررت تبني استراتيجية الضحك والقضات التي يطلقها الكوميديان محمد هنيدي لإنقاذها من ورطتها، بعد أن كانت تستعين فيما مضى بالنجم الكوميدي عادل إمام ومسرحيته "شاهد ما شافش حاجة" كلما تعرضت لمأزق أو نزلت بنا كارثة.

ومن رحم المأساة تتدر المصريون على قرار تكليف وزير الكهرباء ثم الصناعة د. علي الصعيدي الإشراف على وزارة النقل، إذ سرت نكتة مريرة بأن اختيار "الصعيدي" للإشراف على الوزارة جاء لتهدئة غضب الصعايدة.

وفي حادث قطار الصعيد، أخطأت الحكومة مرة تلو الأخرى في إدارة الكارثة، تارةً بتحميل الركاب مسؤولية الحريق، وتارةً ثانيةً بالاكتفاء بنقل قيادات أمنية في شرطة السكة الحديد ضمن حركة تقليات محدودة في قيادات الشرطة؛ لأن ذلك لا يعني سوى نقل المقصرين إلى جهة أخرى يواصلون فيها ممارسة هوايتهم المفضلة: الإهمال.. حتى إذا كان ذلك على حساب البشر وأرواحهم.

الجميع رفضوا الاعتراف بغياب الأمن والأمان في قطارات هيئة السكة الحديد، وحملوا الركاب مسؤولية احتراقهم داخل قطار الصعيد المنكوب، وتساءوا أن هناك دراسات وبحوثاً تتحدث عن أهمية التخطيط لمواجهة الأزمات واحتواء الكوارث وإدارتها بأسلوب علمي سليم، علاوةً على التحرك لمنع وقوعها أصلاً. وربما يتجاهل بعض أصحاب الحل والعقد في بلادنا أهمية علاج الجذور قبل الظواهر، وإنشاء نظام كفاء للرصد والتحليل يتوقع مواطن الخطر والأزمات لمعالجتها مبكراً بأسلوب وقائي قبل وقوعها، مع وضع خطط وسيناريوهات مختلفة، وإنشاء غرف ووحدات لإدارة الأزمات.

إن الذين أداروا الكوارث التي هزت مصر في العقود الأخيرة أغفلوا هذا كله، فمارسوا حياتهم بشكلٍ طبيعي، ولم يعكس صفو يومهم شيء له صلة بتلك الكوارث، وعادوا في نهاية كل ليلةٍ إلى منازلهم وناموا في فراشهم الوثير وسط أهلهم وأحببتهم، من دون أن تزعجهم صور جث الضحايا ولا أنين المصابين ونحيب أهلهم ودعاء ذويهم على الظالمين والمتسببين في تلك الحوادث.

فلا نامت أعين الجبناء!

الإدارة العاجزة

(٣)

دعه يتكلم.. دعه يصيح!

لا تقرأ الحكومات في مصر ثلاثة: الصحف ووجوه الغلابة.. والتاريخ. وإذا قرأت فإنها تكتفي بالفضب أو تعتمد إلى التجاهل التام لما هو مقروء أو مكتوب؛ لأنها ببساطة تعتقد أن النقد عداوة والمحاسبة خصومة والنشر إعلان حرب ضدها، وسحابة سوداء تحاول التغطية على منجزاتها.

الشكوى القديمة من أزمة العلاقة بين الصحافة والحكومة بأن الأولى تريد أن "تكتب" في حين تريد الثانية أن "تكتتم"، زالت وانتهت، وحلت بدلاً منها شعارات أكثر حدة من طراز "إذا لم تكن معي فأنت ضدي"، و"الكلاب تعوي والقافلة تسير"، و"دعه يتكلم.. دعه يصيح"!

لا أحد يدري سبباً لهذا الضيق من جانب الحكومة بما تكتبه الصحافة، حتى إنه عندما أتاحت فرصة للهجوم على الصحافة في مصر وسط مساعٍ لدعم قانون متعسف يقيد حرياتنا ويهدد العاملين بها، وهو ما يعرف بالقانون ٩٣ لسنة ١٩٩٥، غرس كبار المسؤولين وعدد من النواب أسنانهم ونشبوا أظفارهم في جسد الصحافة، واتهموها بالتشهير والازدراء. وظل الأمر على هذا المنوال، إلى أن نجح الصحفيون بعد نحو عامين من الاحتجاجات في إلغاء هذا القانون الذي يقضي بحبس الصحفي الذي ينشر وثائق وكذلك الموظف الذي زوده بها.

وبالرغم من تعقيدات إدارية مقصودة تقف في وجه حصول الصحفيين على المعلومات من مصادرها الرسمية وهو ما يعيق عمل الصحافة ورسالتها من جانب ويقود إلى إيقاع بعض الصحفيين في فخ المعلومات الخاطئة من جانب آخر، بالرغم من هذه العقبات فإن الحقائق تؤكد أن الصحافة لعبت في كثير من

المناسبات دوراً مهماً في التنبه إلى الخطر الذي يهددنا والكوارث التي تنتظرنا والمصائب التي تتحين الفرصة لكي تصيبنا من حيث لا نحتسب.

ولو أن أحداً في موقع المسؤولية قرأ واستوعب تحذيرات الصحافة من تلك الكوارث والقنابل الموقوتة التي نتعايش معها يومياً، لكننا أبطلنا مفعول العديد من المصائب التي وقعت فوق رؤوسنا وحصدت أرواح الأبرياء واستنزفت الموارد ودمرت الممتلكات الخاصة والعامة.

ونعود إلى نموذج كارثة قطار الصعيد عام ٢٠٠٢، حين قضى الركاب حرقاً حتى تفحمت جثثهم من دون أن يجدوا من ينقذهم أو حتى يقلل من عدد الضحايا. إن سياسة "أذن من طين وأذن من عجين" تقف بقوة وراء كارثة قطار الصعيد، فقد تسبب الإهمال في مأساة مروعة أقامت العزاء في بيوت المصريين حتى في أيام عيدهم، بعد أن تزامنت الحادثة مع عيد الأضحى المبارك.

لقد كشفت الكارثة المستور، وفضحت الذين رفضوا الإنصات إلى صوت العقل، واعتبروا ما كتبه الصحافة تطاولاً وقلة أدب وكلاماً فارغاً، وما إلى ذلك من كلمات تعكس ضيق الأفق ونفاد الصبر من أي نقد يُوجه إلى الأداء الحكومي أو غياب الرقابة والإهمال والفساد.

إن إغماض العين عن الكوارث لا يعني أنها لن تقع، مثلما أن صم الأذن عن معرفة الخطأ ليس سوى خطيئة قد يدفع ثمنها ضحايا أبرياء لا ذنب لهم سوى أن حظهم العاثر أوقفهم تحت طائل أجهزة وهيئات ومؤسسات لا تعرف كيف تقرأ ولا تفهم أهمية التحرك لمعالجة الميوب وسد الثغرات وإصلاح الأخطاء ومعاينة المقصرين والمفسدين.

أمامنا الآن أمثلة كثيرة، لو أن الحكومة الرشيدة آنذاك - وهي حكومة د. عاطف عبيد - وأجهزتها وهيئاتها المختلفة اهتمت بها الاهتمام اللائق، لما وقعت كارثة قطار الصعيد. فقد وجهت الصحافة النقد البناء إلى هيئة السكة الحديد، وحاولت التحذير من الخطر الداهم الذي يمكن أن يقع في حال استمرار مظاهر الإهمال في هذا المرفق الحيوي الذي يخدم نحو مليون مواطن يومياً.. ولكن لا حياة لمن تتادي!

ففي مجلة "نصف الدنيا"^(١)، وقبل نحو ثلاثة أشهر من وقوع كارثة قطار الصعيد، نطالع ملفاً مصوراً بالغ الأهمية تحت عنوان "عذاب القطارات" يمتد على ٣٤ صفحة، أعده كل من ناهد الكاشف وطارق حماد وصوّره محمد السهيتي، يقول في مجمله من دون مداورة ولا موارد إن الكارثة في هيئة سلك حديد مصر (س.ح.م) آتية لا محالة.

في أحد تحقيقات الملف وتحت عنوان "في قطار الضواحي: العذاب رايع جاي" نقرأ المقدمة التالية:

"حال قطارات الدرجة الثالثة لا تسر عدواً ولا حبيباً.

له نجد أصدق من هذه الجملة للتعبير عن حال قطارات الضواحي وقطارات الدرجة الثالثة التي أصبح التسبب والإهمال شعارها. في رحلة استغرقت ٤ ساعات في قطار الضواحي على خط منوف الذي أنشئ منذ ٥٠ عاماً وإلى الآن لم يتم تجديده، قمنا برحلة داخل قطارات الدرجة الثالثة التي يستقلها السواد الأعظم من المواطنين الذين عجزوا عن تحمل نفقات القطارات المكيفة".

وهكذا نقترّب أكثر من رحلة عذاب على قطار تابع لهيئة السكة الحديد عبر تجربة السفر لمدة ٤ ساعات مع ناس تعرف معنى المعاناة اليومية في قطارات جردت من كل وسائل الراحة فمعظم المقاعد محطمة ونزعت عنها الكسوة الجلدية ولم يبق منها سوى هياكل مقاعد. كما أن التوافذ يعلوها الصداً وبقايا الزجاج المكسور وخشبها منزوع بالكامل، فيما تتناثر بقايا الأطعمة والقاذورات على الأرضيات المتآكلة لتصبح مرتعاً للنمل والصراصير".

الشكوى هنا ليست من الزحام وإنما من أبسط الحقوق والخدمات، حتى إن التحقيق المذكور يقول: "وأثناء انتقالنا من عربة إلى عربة صدمتنا رائحة دورات المياه المفتوحة ليس بفرض التهوية، لكن لأن تراكم الصداً على الأبواب استحال معه إغلاقها لذلك أصبحت مرتعاً للبعوض والذباب. ونتيجة لعدم وجود مياه فيها، لك أنّ تخيل بشاعة المنظر والرائحة. ووسط الضجيج والزحام يُلقى المسئولون والباعة الجائلون ببضاعتهم منتهية الصلاحية على الركاب بأصواتٍ تتمنى أن تصاب بالصمم حتى لا تسمعها، كذلك غياب رجال الشرطة بالعربات والمحطات

(1) مجلة "نصف الدنيا"، القاهرة، ٢٥ نوفمبر ٢٠٠١.

جعلها مرتعاً للصومس والبلطجية، كما تعددت حوادث سقوط الركاب من القطارات نتيجة لصعوبة غلق الأبواب.

ربما كانت هذه الأبواب المفتوحة على مصاريحها أفضل حالاً من الأبواب المغلقة بلا مقابض والنوافذ التي لا يتم فتحها، التي زادت من حجم الكارثة وفداحة الخسائر في الأرواح في حادث قطار الصعيد الشكوى دائمة ومزمنة عبر صفحات الملف من الغياب الأمني داخل العربات وانتشار البلطجية والمتسولين، والزحام الخائق وتهالك عربات القطار وعدم وجود شبايك أو دورات مياه. إنها ببساطة دورات مياه لا تصلح للاستخدام الآدمي.

ولأن شر البلية ما يضحك، يتعين علينا أن نتذكر أن الركاب لا يسقطون من أبواب ونوافذ القطارات فحسب، فقد حدث أن لقيت سيدة شابة مصرعها مع طفلها بعد أن دخلت به دورة مياه قطار، ولم تنتبه إلى وجود فتحة ضخمة مهملة في ذلك الموقع.. فكان ما كان! في حادث القطار المذكور تناثرت أشلاء الضحيتين على قضبان القطار على طول الطريق. ولم يكتشف أحد الحادث إلا عندما طال تأخر السيدة مع طفلها في دورة المياه، فأخذ الزوج يبحث عنهما ليكتشف سقوطهما من القطار منذ بضع محطات.

وحين اعترض المخبرون على تصوير فريق "نصف الدنيا" الصحفي للمحطة، وأصروا على إبلاغ رئيس المباحث، طال الانتظار لأن المحطة - منوف في التحقيق الصحفي - بها هاتف لا يعمل.. واضطر الفريق الصحفي إلى الجلوس مع المخبرين لمدة ساعة لحين إجراء المكالمة المنتظرة مع رئيس المباحث. ولنا هنا أن نشاءل مع محرري التحقيق: "إذا كنا ظللنا ساعة كاملة حتى نخبر رئيس المباحث بموضوع التصوير، فما بالنا إذا حدثت كارثة أو حادث من الممكن أن تزهد في أرواح الناس.. هل تكون وسيلتنا الوحيدة هي هذا التليفون المعطل أيضاً؟"

إن هذا التحذير الواضح كان أشبه بنبوءة تحققت، وليتها ما تحققت، فقد كان الثمن سقوط مئات الضحايا الأبرياء داخل عربات القطار المحترق. تعالوا الآن إلى ما ورد في الملف تحت عنوان "وفي قطار الصعيد.. البقاء للأقوى"، حيث يصدنا تعبير صحيح للأسف الشديد بأن هذه القطارات كوسيلة

مواصلات أقل ما توصف به أنها تمثل قمة الإهانة لكرامة الإنسان وآدميته. ليتنا نتذكر في هذا المقام أنه في أعقاب اجتماعه مع المهندس أحمد الشريف رئيس الهيئة القومية لسكك حديد مصر - الذي خرج من منصبه بعد وقوع كارثة قطار الصعيد - في إبريل ٢٠٠١، أعلن وزير النقل والمواصلات د. إبراهيم الدميري - الذي أطاحته الكارثة من موقعه - في تصريحات إعلامية أنه طلب من رئيس الهيئة إنهاء وتجديد عربات الدرجة الثالثة بالقطارات وتبلغ ١٢٥٠ عربة، بتكلفة استثمارية ١.٥ مليار جنيه، على أن يبدأ تشغيلها أول مايو ٢٠٠١.

انتهى شهر مايو وتعاقبت بعده الشهور، لكن شيئاً لم يتغير، وذهبت تكاليفات وتصريحات الدميري أدراج الرياح. ولنستكمل تصريحات الدميري المنشورة في صحف ١٢ إبريل ٢٠٠١، حيث أشار بعد حديثه عن تكاليفاته لرئيس الهيئة إلى أن: عدد القاطرات المطلوب تجديدها تجديداً شاملاً يبلغ ٤٥٥ قاطرة، وهذا العدد متراكم منذ عام ١٩٩٢. وتسعى الوزارة إلى تجديد هذه القاطرات بالإمكانات الذاتية، ومن المنتظر الانتهاء من تجديد ٤٠ قاطرة تجديداً شاملاً بورشات الهيئة في بولاق في إبريل ٢٠٠٢ بتكلفة شاملة للقطار تصل إلى ١.٣ مليون جنيه.

هل حدث هذا فعلاً؟ الشيء الوحيد الأكيد هو أن كارثة قطار الصعيد كشفت الأكلوية وفضحت لعبة بيع الأوهام للمواطنين.

ويبدو أن كل كارثة جديدة يفوق عليها المصريون تشبه المحاة، التي تمسح الأكاذيب والأحلام الوردية الزائفة التي يبيعها محترفو الوهم، عبر تصريحات لو تمت محاسبتهم عليها لكانوا الآن وراء القضبان، أقله بتهمة الغش والتزوير والتدليس.

إن د. الدميري لم يحقق شيئاً يذكر في مجال إصلاح المشكلات التي أشار إليها في كتابه الضخم "وزارة النقل: الوضع الراهن.. رؤية مستقبلية". لقد تحدث الوزير السابق عن عدم كفاءة نظام الإشارات، وقصور الإنجاز في ورشات الصيانة، ونقص الخبرات، وتضارب الاختصاصات. وتحت عنوان "استراتيجية النقل" يقر د. الدميري بأن ٥٪ فقط من البضائع في مصر يتم نقلها عن طريق السكة الحديد، وهي نسبة متواضعة للغاية، ولا تقارن بالنسبة الشائعة بين الدول وهي ٢٥٪. ويسجل الوزير السابق ملاحظة جوهريّة عندما يقول: "ومن

المنتظر أن يؤدي ذلك إلى زيادة إيرادات نقل البضائع بالهئية دون أي استثمارات بحوالي ٢٥٪.

ووعده الوزير في استراتيجيته - التي لم ينفذها - بتكليف شركات خاصة لتشغيل أعمال النقل بالسكة الحديد. لم يفكر د. الدميري ولا من جازوا إلى الوزارة بعده في أن السكة الحديد تصنف على مستوى البيزنس بأنها من مشروعات Cash Center مثل البنوك والطيران والاتصالات، ومثل هذه المشروعات يتم استثمار مواقعها ومساحاتها في الخارج لتضم كافتيريات ومقاهي ومعارض للفن وحتى الأزياء، ومطاعم وفروعاً للبنوك وشركات تأمين ودور سينما ومسارح ومكاتب للسفر والرحلات.

هكذا يتم استثمار المكان، بعكس محطات السكة الحديد في مصر التي استولت عليها عصابات منظمة وجماعات بلطجة وسيطر على ما تبقى منها باعة جائلون. دعونا لا ننسى أن محطات القطارات، وبالذات محطة مصر في ميدان رمسيس، كانت مسرحاً يرتع فيه مجرمون من عينة عصابة التوربيني، ليصعق الجميع بمعرفة جرائم قتل عشرات الأطفال واغتصابهم والتي ارتكبتها رمضان عبد الرحيم منصور وشهرته "التوربيني" ومؤمن وشهرته "بزازة" ومحمد السويسي وشهرته "حناطة" وأحمد سمير عبد المنعم وشهرته "بُه"!

لم يستثمر أحد موارد السكة الحديد وحصيلة بيع التذاكر والخدمات لتحويلها إلى مشروعات للاستثمار تعظم الربح وتضمن استمرار عمليات التطوير والصيانة. لم يهتم أحد بخطط ومشروعات كهربية السكة الحديد واستخدام الكهرباء بدلاً من الديزل، الأمر الذي يمكن أن يخفض كلفة الوقود إلى النصف تقريباً.

ببساطة، لم يهتم أحد، لأن لا أحد يهتم!

ولعل الملاحظة الأولى التي يبيدها تحقيق "نصف الدنيا" على قطار الركاب رقم (٨٠) المتجه إلى الصعيد تذكرنا على الفور بمأساة القطار المحترق: "فلاحظنا أن أبواب القطار جميعها سيئة، وتجمعها صفة واحدة، أنها غير آمنة على حياة الركاب، منها الذي لا يمكن إغلاقه ويظل مفتوحاً حتى نهاية رحلة القطار، وعدد آخر مفلق لا يمكن فتحه، وهذه يعتبرها الركاب الذين ضاقت

بهم المقاعد المشغولة وفواصل العريات المتكدسة مكسباً عظيماً، حيث يجلسون خلفها دون أن يزعجهم أحد. وهناك أبواب أخرى يمكن غلقها، لكن يجب الجلوس أو وضع الأمتعة خلفها حتى لا تفتح في أثناء سير القطار وتندفع من خلالها الرياح المحملة بالبرد القارس في الشتاء، والحر الزمهرير في الصيف، والأتربة في كل الفصول.

أما المصيبة الكبرى فهي تتلخص في عمود ورد في نهاية هذا الملف تحت عنوان "لعل المانع خير"، ليس أفضل من أن نقرأ ما فيه، إذ يقول: "عندما خصصت "نصف الدنيا" اثنين من محرريها مع مصورها الخاص لإعداد ملف شامل عن حركة القطارات وما يحدث فيها وبها على امتداد خطوطه، لم يكن ذلك إلا لأننا نفهم رسالة الصحافة حق الفهم ونعرف تماماً أن مهمتنا هي نقل الواقع بكل ما فيه، حتى ننير الطريق لمسؤولين من المفترض أنهم يفهمون رسالة الصحافة ويعرفون أن الصحفي باحث دوماً عن الحقيقة وأن حقه الدستوري في الحصول على المعلومات ثابت، وليس من حق أحد مهما كان منصبه أن يمنع عنه هذا الحق.. نكتب هذا الكلام لأن رئيس الهيئة القومية لسكك حديد مصر رفض أن يتحدث إلى "نصف الدنيا" ليعلق على ما نشره اليوم على صفحاتنا بدعوى أن الوزير لم يصرح له بالحديث للصحافة.

لم نفهم معنى العبارة الصدمة، فالمتحدث يشغل منصب وكيل وزارة، فهل يحظر على وكيل الوزارة أن يعلق على متابعات صحفية تدخل في صميم مسؤولياته إلا بتصريح من الوزير؟ وماذا لو كان الوزير غائباً كما هي الحال الآن؟ هل يقف الصحفيون في طوابير انتظاراً لعودة الوزير للحصول على تصريح يجيز لرئيس الهيئة الكلام، ثم هل يملك الوزير أن يحجب حق الصحفي في الحصول على المعلومة من مصادرها؟

نحن سوف ننشر ما لدينا من تحقيقات وصور تحتاج إلى جهود كثيرة لعلاجها من هيئة السكة الحديد، وسوف يسعدنا جداً أن تختفي هذه السلبات التي نرجو ألا تكون سبباً في امتناع رئيس الهيئة عن الحوار معنا، أو لعل المانع خير.

هل بعد هذا كله يمكن أن يستقرب أحدٌ عندما يعرف أن رئيس هيئة السكة الحديد المعني بالكلام هو نفسه المهندس أحمد الشريف، الذي وقعت

الكارثة في عهده، وأن وزير النقل الذي نتحدث عنه هو د. إبراهيم الدميري الذي أطلق تصريحات وردية كشفت كارثة قطار الصعيد عدم صحتها!

إن من حقنا أن نتساءل: لماذا ترفض الحكومة والأجهزة والهيئات المسؤولة في مواقع وقطاعات مختلفة قراءة الصحف والاستماع إلى تحذيرات وسائل الإعلام المرئية والمسموعة والمطبوعة على حذر سواء، إلى أن تقع الواقعة ويدفع الثمن ضحايا أبرياء، فتفتيق هذه الأجهزة من سباتها العميق ونومها الذي تغط فيه، وتطلق سيلاً من التصريحات والوعود البراقة بالإصلاح والمراجعة، قبل أن تعود ربما إلى عاداتها القديمة"؟

"حوار الطرشان" بين الإعلام والحكومة تكرر كثيراً في السنوات الأخيرة، وأصبح عادة مستديمة؛ لأن الحكومات في مصر ترى أن الصحافة تبالغ أو تكذب أو تعادي ما تحقق على يدها من منجزات تدعو إلى الفخر لا المساءلة.

فقد سبق للإعلام في مصر أن حذر من نذر الخطر وشبح الخطر في مواقف وأزمات سابقة، منها - على سبيل المثال لا الحصر - حال المساكن والمنازل المتداعية، إذ طالب البعض باتخاذ إجراءات مشددة لمراجعة أساسات المنازل خاصة المتصدعة منها، ودعت إلى تطبيق "كود مقاومة الزلازل" في جميع العمارات والمساكن الحديثة. وظلت هذه الأصوات صيحة في واد سحيق، إلى أن وقعت كارثة زلزال أكتوبر ١٩٩٢ التي هزت عدداً من محافظات مصر وأودت بحياة المئات. ونبّه الإعلام أيضاً إلى مخاطر إقامة المنازل عند مخزات المياه إلى أن وقعت كارثة قرية درنكة في عام ١٩٩٤ التي التهمتها كرة من لهب، فأحرقت سكانها النائمين بعد أن هبطت عليهم النيران المشتعلة من منطقة مرتفعة لتحصد أرواحهم البريئة.

وأطلقت الصحافة صيحات التحذير بشأن أزمات المياه والسيول، لكن الحكومة لم تبالِ بذلك حتى وقعت كارثة زاوية عبد القادر في الإسكندرية. إذ إنه بتاريخ ٤ ديسمبر ١٩٩١ ومع نسمات الفجر والأهالي يغطون في نوم عميق في زاوية عبد القادر، فوجئ السكان بالمياه تقتحم عليهم حجرات نومهم وبيوتهم بعد أن تسربت من خلال ٤ فتحات في بطن جسر ترعة غرب النوبارية إلى نحو ١٥٠ متراً تجاه الزاوية والمناطق المحيطة بها وتصدعت مساكن الضحايا وتركبهم

مشردين في العراق.

وحذرت الأقلام الصحفية من تدهور مستوى الإعلام وبالذات التلفزيون المصري حتى أصبحت فضائحه على الهواء مباشرة، واكتفت ماسبيرو بالتشدد بمسألة الريادة إياها.

ولولا الصحافة ما عرف الناس بفضيحة "لاطوغلي جيت"، إذ فجرت صحيفة "الوفد" عام ١٩٨٨ تلك الفضيحة التي تورطت فيها قيادات وزارة الداخلية في ذلك الوقت. ونشرت "الوفد" وثائق تكشف تورط وزير الداخلية في ذلك الوقت اللواء زكي بدر في التجسس على أحزاب المعارضة ونواب رئيس الوزراء والوزراء والمحافظين. وفي أعقاب الكشف عن وثائق تلك القضية في الصفحة الأولى، صدرت أوامر بتعديل أرقام ملفات تقارير التجسس على كبار المسؤولين، كما صدرت تعليمات مشددة بالرقابة على تداول الوثائق داخل مباحث أمن الدولة.

إن هناك أمثلة أخرى لا تعد ولا تحصى، حاولت فيها الصحافة أن تكون عين الحكومة، لكن الأخيرة لم ترَ في مثل هذا النقد سوى صورة للعداء، ونسيت أنه لا الحكومة "شمشون" ولا الصحافة "دليلة"، وأغفلت حقيقة ساطعة مفادها أن هذا النقد كان محاولة للمساهمة في رفع مستوى الخدمات والمرافق وإعادة الاعتبار للمواطن وتحسين المستوى المعيشي وتوفير سبل الحياة الكريمة للمصريين، ونعني بذلك جميع المصريين، وليس فئة القادرين كما يحدث الآن.

إنها رسالة الإعلام.. فهل تفهم الحكومة واجباتها؟!