

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ, ΜΕΣΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΥ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ, ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΚΑΙ ΜΕΣΑ»

ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ: ΚΟΙΝΩΝΙΑ ΤΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΣ, ΜΕΣΑ & ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Συγκριτικές Πλαισιώσεις του Δυστυχήματος των Τεμπών στον
Ελληνικό και Ξένο Τύπο

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Φωτεινή Τσαϊλάρη

Αθήνα, 2026

Τριμελής Επιτροπή

Αχιλλέας Καραδημητρίου, Επίκουρος Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπων)

Ιωάννα Βώβου, Αναπληρώτρια Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου

Μαριάννα Ψύλλα, Καθηγήτρια Παντείου Πανεπιστημίου



Copyright © Φωτεινή Τσαϊλάρη, 2026

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειον Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Περιεχόμενα

Πίνακες.....	5
Διαγράμματα	6
Γραφήματα (εικόνες)	7
Περίληψη	8
Abstract	10
Εισαγωγή.....	12
Θεωρητικό Μέρος.....	14
Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή στην έννοια της Πλαισίωσης.....	14
1.1 Θεωρητικές και ερμηνευτικές προσεγγίσεις της πλαισίωσης	14
1.2 Τα Πλαίσια των Μέσων & Τα Πλαίσια των Υποκειμένων	18
1.3 Η τυπολογία της πλαισίωσης κατά Scheufele (1999)	19
1.4 Τυπολογίες Πλαισίων & ερευνητικά παραδείγματα	20
1.4.1 Οι βασικές κατηγοριοποιήσεις των Πλαισίων.....	20
1.4.2 Τυπολογίες πλαισίωσης σε εμπειρικές μελέτες.	24
1.5 Το Framing στην ψηφιακή εποχή	27
1.6 Θεωρητική τοποθέτηση της παρούσας έρευνας.....	29
Κεφάλαιο 2: Το δυστύχημα των Τεμπών στη δημόσια σφαίρα	31
2.1 Το χρονικό της σύγκρουσης	31
2.2 Από το «ανθρώπινο λάθος» στη συστημική αποτυχία	32
2.3 Οι πρώτες πολιτικές και θεσμικές αντιδράσεις	32
2.4 Η ανάδυση του δυστυχήματος των Τεμπών στη δημόσια σφαίρα.....	33
2.4.1 Η αρχική δημοσιογραφική κάλυψη του δυστυχήματος.	33
2.4.2 Η ανάδειξη των ευθυνών και η πολιτική σύγκρουση.	34
2.4.3 Κοινωνικές αντιδράσεις, διαμαρτυρίες και διεθνής κάλυψη.	35
2.5 Ακαδημαϊκές και επιστημονικές προσεγγίσεις στο ζήτημα των Τεμπών	36
Ερευνητικό Μέρος	39
Κεφάλαιο 3 : Ερευνητικά Ερωτήματα & Μεθοδολογία	39
3.1 Ερευνητικά ερωτήματα	39
3.2 Μεθοδολογία Έρευνας.....	40
3.3 Πλεονεκτήματα & Μειονεκτήματα της ανάλυσης περιεχομένου.....	41
3.4 Ερευνητικά δεδομένα	42
3.5 Περιορισμοί της έρευνας	44

3.6 Σύστημα κωδικοποίησης & Μεταβλητές κωδικοποίησης	45
3.7 Δεύτερο επίπεδο ανάλυσης: Ποιοτική Ανάλυση Πλαισίων (Qualitative Frame Analysis).....	46
Κεφάλαιο 4 : Αποτελέσματα Έρευνας	48
4.1 Δημοσιεύματα.....	48
4.2 Περιπτωσιολογική & Θεματική Πλαισίωση	49
4.3 Πλαισίωση Semetko & Valkenburg	51
4.3.1 Γενικά Media Frames.....	51
4.3.2 Πλαισίωση & πολιτικός προσανατολισμός.	51
4.3.3 Πλαισίωση & απόδοση ευθυνών.	53
4.3.4 Απόδοση ευθύνης & πολιτικός προσανατολισμός.	54
4.4 Πλαισίωση & Χρονικές Περίοδοι	58
4.5 Τόνος αναφοράς & πολιτική κατεύθυνση μέσου	61
4.6 Πλαισίωση στα ξένα μέσα.....	63
4.7 Απόδοση ευθυνών στα ελληνικά και ξένα Μέσα	66
4.8 Ποιοτική Ανάλυση Πλαισίων - (Qualitative Frame Analysis – QFA).....	68
4.8.1 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα της Καθημερινής.....	69
4.8.2 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα των Νέων. ..	71
4.8.3 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα της Εφ. Συν. ..	73
4.8.4 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα της Αυγής. ..	76
4.8.5 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα του Πρώτου Θέματος.	78
4.8.6 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα ξένων μέσων.	80
Κεφάλαιο 5: Συζήτηση	84
Κεφάλαιο 6 : Συμπεράσματα	87
Παράρτημα	99

Πίνακες

Πίνακας 4.1 Συνολικός αριθμός δημοσιευμάτων	48
Πίνακας 4.2 Περιπτωσιολογική & Θεματική πλαισίωση ανά Μέσο	50
Πίνακας 4.3 Απόδοση πλαισίου Semetko & Valkenburg ανά Μέσο	51
Πίνακας 4.4 Συνολικά ποσοστά απόδοσης ευθυνών	54
Πίνακας 4.5 Απόδοση ευθύνης ανά Μέσο	58
Πίνακας 4.6 Απόδοση ευθύνης ανά χρονική περίοδο	59

Διαγράμματα

Διάγραμμα 4.1 Μορφή Πλαισίωσης.....	49
Διάγραμμα 4.2 Συνολικά πλαίσια Semetko & Valkenburg στα ελληνικά μέσα.....	51
Διάγραμμα 4.3 Συνολικός τόνος αναφοράς προς κυβέρνηση.....	61
Διάγραμμα 4.4 Τόνος αναφοράς προς κυβέρνηση ανά Μέσο.....	63
Διάγραμμα 4.5 Συνολικά πλαίσια Semetko & Valkenburg στα ξένα Μέσα.....	63
Διάγραμμα 4.6 Απόδοση ευθύνης στα ξένα Μέσα.....	65
Διάγραμμα 4.7 Απόδοση ευθύνης στα ελληνικά και ξένα Μέσα.....	67

Γραφήματα (εικόνες)

Εικόνα 4. 1 «Γόρδιοι δεσμοί διαχρονικής παθογένειας – Η Καθημερινή (5/3/23).....	70
Εικόνα 4. 2 «Τέμπη : Το χρονικό της ανείπωτης τραγωδίας– Η Καθημερινή (1/3/23).....	71
Εικόνα 4. 3 «Οι ευθύνες δεν είναι θέμα DNA» – Τα Νέα (3/3/23).....	72
Εικόνα 4. 4 «Τέμπη : Το χρονικό μίας προαναγγελθείσας τραγωδίας» – Τα Νέα (3/3/23).....	73
Εικόνα 4.5 «Όλοι φταίμε;» - Εφ. Συν (11/3/23).....	74
Εικόνα 4.6 «Όλη η ευθύνη είναι του Μητσοτάκη» - Εφ. Συν (21/3/23).....	75
Εικόνα 4.7 «Η ώρα των ευθυνών» - Εφ. Συν (5/3/23).....	77
Εικόνα 4.8 «Το τέλος Μητσοτάκη» - Εφ. Συν (9/3/23).....	78
Εικόνα 4.9 «Ο μοιραίος σταθμάρχης – Η αλυσίδα των λαθών που οδήγησε στη μεγαλύτερη σιδηροδρομική τραγωδία» - Πρώτο Θέμα (5/3/23).....	79
Εικόνα 4.10 «Furious grief’ and demands for answers as Greece train crash funerals begin» - The Guardian (5/3/23).....	81
Εικόνα 4.11 «Cum putea fi evitată tragedia feroviară din Grecia și ce trebuie să învețe românii din asta» - Pressone.ro (9/3/23).....	83

Περίληψη

Το σιδηροδρομικό δυστύχημα των Τεμπών, που σημειώθηκε στις 28 Φεβρουαρίου 2023, είχε έντονο κοινωνικό και πολιτικό αντίκτυπο στην ελληνική κοινωνία. Τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης ασχολήθηκαν εκτενώς με το γεγονός ήδη από την πρώτη ημέρα, προσεγγίζοντάς το όχι απλώς ως ένα μεμονωμένο ατύχημα, αλλά ως ένα σύνθετο κοινωνικό γεγονός, στο οποίο αποδόθηκαν ευρύτερες πολιτικές, θεσμικές και ηθικές διαστάσεις.

Στόχος της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι να αναδειχθεί ο τρόπος με τον οποίο ελληνικά και ξένα ειδησεογραφικά μέσα πλαισίωσαν το δυστύχημα, και πιο συγκεκριμένα να εντοπιστούν και να παρουσιαστούν τα δημοσιογραφικά πλαίσια που υιοθετήθηκαν, οι πτυχές που προβλήθηκαν, ο τόνος απέναντι στους κυβερνητικούς φορείς καθώς και η απόδοση ευθύνης σε ατομικό, κυβερνητικό, θεσμικό και συστημικό επίπεδο. Ακόμη, επιχειρείται μία συγκριτική ανάλυση ανάμεσα στον τρόπο κάλυψης των ξένων μέσων σε σχέση με τα ελληνικά μέσα.

Για τη διεξαγωγή της έρευνας αξιοποιήθηκε η μέθοδος της ποιοτικής ανάλυσης περιεχομένου. Για την ανάλυση μελετήθηκαν συνολικά 344 δημοσιεύματα, εκ των οποίων τα 257 είναι ελληνικά δημοσιεύματα αναρτημένα σε φιλοκυβερνητικές και αντιπολιτευτικές ιστοσελίδες (Καθημερινή, τα Νέα, Εφ. Συν, Αυγή, Πρώτο Θέμα), ενώ τα υπόλοιπα 87 είναι ξένα δημοσιεύματα από το Γαλλικό, Βρετανικό, Γερμανό-Αυστριακό και Ρουμάνικο διαδικτυακό Τύπο. Η περίοδος κάλυψης αφορά αποκλειστικά τον πρώτο μήνα μετά το δυστύχημα (28/2/23 -31/3/23), και επιλέχθηκε λόγω της σημαντικότητας των γεγονότων και των έντονων εξελίξεων.

Τα εν λόγω δημοσιεύματα κωδικοποιήθηκαν στο λογισμικό ποιοτικής ανάλυσης δεδομένων MAXQDA βάσει συγκεκριμένου συστήματος κωδικοποίησης που περιλάμβανε τη μέθοδο πλαισίωσης (θεματική, περιπτώσιολογική) καθώς και τα πλαίσια ευθυνών, ανθρωπίνου ενδιαφέροντος, ηθικής, σύγκρουσης και οικονομικών

συνεπειών. Ειδικότερα, με στόχο να αναδειχθεί σε ποιον αποδόθηκε η ευθύνη για το δυστύχημα, το πλαίσιο απόδοσης ευθυνών περιλάμβανε και υποκατηγορίες: ατομική ευθύνη : (σταθμάρχης, μηχανοδηγός, επιθεωρητής ΟΣΕ), θεσμική ευθύνη (Hellenic Train, ΟΣΕ, ΡΑΣ), Κυβερνητική ευθύνη και συστημική ευθύνη (χρόνιες παθογένειες συστήματος, κυβερνήσεις διαχρονικά, ιδιωτικοποίηση και υποχρηματοδότηση).

Πέρα από την κωδικοποίηση των πλαισίων, ενσωματώθηκε και ένα συμπληρωματικό επίπεδο ανάλυσης, η ποιοτική ανάλυση πλαισίων (Qualitative Frame Analysis) των Entman (1993) και Gamson (1992). Για το σκοπό αυτό επιλέχθηκαν και μελετήθηκαν συγκεκριμένα άρθρα υψηλής βαρύτητας από κάθε μέσο ως προς το πώς όρισαν το δυστύχημα, ποια αίτια και ηθικές αξιολογήσεις απέδωσαν σε αυτό και ποιες λύσεις πρότειναν.

Τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι κυριάρχησε η θεματική πλαισίωση, γεγονός που καταδεικνύει ότι το δυστύχημα αντιμετωπίστηκε ως ζήτημα ευρύτερων κοινωνικοπολιτικών και θεσμικών διαστάσεων και όχι ως μεμονωμένο ατύχημα. Το πλαίσιο απόδοσης ευθυνών αναδείχθηκε το κυρίαρχο πλαίσιο τόσο στα ελληνικά όσο και στα ξένα μέσα, με διαφοροποιήσεις ως προς τους υπεύθυνους στους οποίους εστίασε κάθε μέσο. Στα ελληνικά μέσα παρατηρείται έντονη απόδοση κυβερνητικής και ατομικής ευθύνης, με σαφείς διαφοροποιήσεις ανάλογα με τον πολιτικό προσανατολισμό, ενώ στα ξένα μέσα επικρατεί μια περισσότερο συστημική και δομική προσέγγιση.

Συνολικά, η έρευνα καταδεικνύει ότι το δυστύχημα των Τεμπών αποτέλεσε κομβικό γεγονός για τον δημόσιο λόγο, ενεργοποιώντας έντονες πολιτικές, ηθικές και κοινωνικές αναγνώσεις. Παρά τους περιορισμούς της μελέτης ως προς το δείγμα και τον χρονικό ορίζοντα, τα ευρήματα συμβάλλουν ουσιαστικά στην κατανόηση του ρόλου των ΜΜΕ στη διαμόρφωση της δημόσιας συζήτησης γύρω από κρίσιμα γεγονότα.

Λέξεις-κλειδιά: Τέμπη, Σύγκρουση Τρένων, Κάλυψη ΜΜΕ, Σιδηρόδρομος

«Comparative framings of the Tempi train disaster in the Greek and international press»

Φωτεινή Τσαϊλάρη

Abstract

The Tempi railway disaster, which occurred on 28 February 2023, had a profound social and political impact on Greek society. The mass media extensively covered the event from the very first day, approaching it not merely as an isolated accident but as a complex social phenomenon to which broader political, institutional, and moral dimensions were attributed.

The aim of this master's thesis is to highlight the way in which Greek and international news media framed the disaster, and more specifically to identify and present the journalistic frames adopted, the aspects that were emphasized, the tone toward governmental actors, as well as the attribution of responsibility at the individual, governmental, institutional, and systemic levels. In addition, a comparative analysis is attempted between the coverage of foreign media and that of Greek media.

For the purposes of the research, the method of qualitative content analysis was employed. A total of 344 news articles were analyzed, of which 257 were Greek publications posted on pro-government and opposition-oriented news websites (Kathimerini, Ta Nea, Efimerida ton Syntakton, Avgi, Proto Thema), while the remaining 87 were foreign publications from the French, British, German-Austrian, and Romanian online press. The period under study exclusively covers the first month following the disaster (28/2/23–31/3/23), as this timeframe was selected due to the significance of the events and the intense developments that took place.

The articles were coded using the qualitative data analysis software MAXQDA, based on a specific coding scheme that included the framing method (thematic, episodic) as well as the frames of responsibility, human interest, morality, conflict, and economic

consequences. More specifically, in order to highlight to whom responsibility for the disaster was attributed, the responsibility frame included the following subcategories: individual responsibility (station master, train driver, OSE inspector), institutional responsibility (Hellenic Train, OSE, RAS), governmental responsibility, and systemic responsibility (chronic systemic deficiencies, successive governments over time, privatization, and underfunding).

In addition to the coding of frames, a supplementary level of analysis was incorporated, namely qualitative frame analysis, drawing on the approaches of Entman (1993) and Gamson (1992). For this purpose, specific high-impact articles from each media outlet were selected and examined in terms of how they defined the disaster, what causes and moral evaluations they attributed to it, and what solutions they proposed.

The findings of the study indicate that thematic framing predominated, demonstrating that the disaster was treated as an issue with broader sociopolitical and institutional dimensions rather than as an isolated accident. The responsibility attribution frame emerged as the dominant frame in both Greek and foreign media, with variations regarding the actors on whom each medium focused. Greek media show a strong attribution of governmental and individual responsibility, with clear differences depending on political orientation, while foreign media tend to adopt a more systemic and structural approach.

Overall, the study demonstrates that the Tempi disaster constituted a pivotal event in public discourse, activating intense political, moral, and social interpretations. Despite the limitations of the study in terms of sample size and time frame, the findings make a substantial contribution to understanding the role of the media in shaping public debate around critical events.

Keywords: Tempi, Train Collision, Media Coverage, Railways

Εισαγωγή

Στις 28 Φεβρουαρίου 2023 λίγο μετά τις 23:21 συντελέστηκε το πιο θανατηφόρο σιδηροδρομικό δυστύχημα στην Ελλάδα κοντά στον οικισμό Ευαγγελισμός Λάρισας, λίγο πριν από την είσοδο στην κοιλάδα των Τεμπών. Το επιβατικό τρένο Intercity 62 συγκρούστηκε μετωπικά με την εμπορική αμαξοστοιχία 63503 με αποτέλεσμα 57 άνθρωποι να χάσουν τη ζωή τους. Σοκαρίστηκες λεπτομέρειες ήρθαν στο φως της δημοσιότητας αμέσως μετά το δυστύχημα φωτίζοντας ακόμη περισσότερο το τραγικό γεγονός. Σύμφωνα με το ERT News (2023) μαρτυρίες επιβατών αποκάλυψαν ότι την ίδια ημέρα λίγες ώρες πριν είχε κοπεί το καλώδιο ηλεκτροδότησης με αποτέλεσμα το δρομολόγιο να καθυστερήσει δύο ώρες. Παρόλα αυτά τίποτα δεν προμήνυε τι θα ακολουθούσε.

Ο χρόνος σταμάτησε για πάντα στα Τέμπη και η ελληνική κοινωνία ήρθε αντιμέτωπη με ένα συγκλονιστικό γεγονός που έμελλε να αποτελέσει κομβικό σημείο για την μετέπειτα πορεία της χώρας. Το δυστύχημα ακολούθησε το τριήμερο εθνικό πένθος που κήρυξε ο Κ. Μητσοτάκης στη μνήμη των θυμάτων του δυστυχήματος, η παραίτηση του τότε Υπουργού Μεταφορών Α. Καραμανλή και η ανάληψη του Υπουργείου από τον Γ. Γεραπετρίτη, η σύλληψη και η ποινική δίωξη που ασκήθηκε σε βάρος του σταθμάρχη Λάρισας που ήταν σε βάρδια το μοιραίο βράδυ της σύγκρουσης, καθώς και οι απολογίες των υπόλοιπων σταθμαρχών και υπευθύνων, τα επεισόδια έξω από τα γραφεία της Hellenic Train και οι απεργιακές κινητοποιήσεις σε όλη τη χώρα (Καθημερινή,2023).

Το δυστύχημα των Τεμπών αποτέλεσε το πεδίο μελέτης της παρούσας διπλωματικής εργασίας, στόχος της οποίας είναι να αναδειχθεί ο τρόπος με τον οποίο πλαισιώθηκε από τα ελληνικά και ξένα μέσα κατά τη διάρκεια του πρώτου μήνα. Για το σκοπό αυτό επιλέχθηκαν συγκεκριμένα ελληνικά ειδησεογραφικά μέσα από όλο το πολιτικό φάσμα, προκειμένου να παρουσιαστεί μία ευρεία κάλυψη του

δυστυχήματος. Τα ξένα μέσα, αν και περιορισμένα, συνέβαλαν στην παρουσίαση του αποτυπώματος των Τεμπών στο εξωτερικό.

Η εργασία χωρίστηκε σε δύο βασικά μέρη, το θεωρητικό και το ερευνητικό. Στο θεωρητικό μέρος, και συγκεκριμένα στο πρώτο κεφάλαιο επιχειρείται η συνοπτική παράθεση και ανάλυση βασικών ορισμών και εννοιών της πλαισίωσης, όπως αποτυπώθηκαν στην επίσημη βιβλιογραφία. Στόχος είναι αφενός να αποσαφηνιστεί όσο το δυνατόν καλύτερα η σύνθετη έννοια της πλαισίωσης και αφετέρου να αναδειχθούν τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και οι θεωρητικές διαστάσεις της. Στο δεύτερο κεφάλαιο το ενδιαφέρον στρέφεται στο ίδιο το δυστύχημα, παρουσιάζοντας το χρονικό και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες συνέβη, όπως επίσης και στην ανάδειξη του ως βασικού θέματος στη δημόσια σφαίρα.

Στο τρίτο κεφάλαιο, όπου αποτελεί και αρχή του ερευνητικού μέρους, παρουσιάζονται τα ερευνητικά ερωτήματα, η μεθοδολογία, το δείγμα και οι περιορισμοί της έρευνας καθώς και το σύστημα κωδικοποίησης που εφαρμόστηκε, ενώ στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται τα αποτελέσματα της έρευνας μέσα από πίνακες και γραφήματα.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, που αποτελεί τη συζήτηση, επιχειρείται η παρουσίαση διεθνών ερευνών σχετικών με δυστυχήματα με σκοπό να αναδειχθούν ομοιότητες και διαφορές ως προς την πλαισίωση τους σε σχέση με το δυστύχημα των Τεμπών. Στο έκτο και τελευταίο κεφάλαιο, εκείνο των συμπερασμάτων, γίνεται μία συνοπτική παρουσίαση της εργασίας καθώς και συζήτηση για τα αποτελέσματα.

Θεωρητικό Μέρος

Κεφάλαιο 1: Εισαγωγή στην έννοια της Πλαισίωσης

1.1 Θεωρητικές και ερμηνευτικές προσεγγίσεις της πλαισίωσης

Ιχνηλατώντας την εξέλιξη της έννοιας της πλαισίωσης, διαπιστώνεται ότι οι θεωρητικές της απαρχές εντοπίζονται στα πεδία της γνωστικής ψυχολογίας, της κοινωνιολογίας και της ανθρωπολογίας. Με την πάροδο του χρόνου, ο όρος διευρύνθηκε και υιοθετήθηκε από ποικίλους επιστημονικούς κλάδους, μεταξύ των οποίων και ο τομέας των Μέσων Μαζικής Ενημέρωσης, ο οποίος αποτελεί και το επίκεντρο της παρούσας μελέτης.

Η έννοια του πλαισίου (frame) συναντάται σε πρωταρχικό στάδιο στο έργο του Bateson (1972), ο οποίος την εισήγαγε στα πλαίσια της επιστήμης της Ψυχολογίας για να περιγράψει τα νοητικά σύμβολα μέσα από τα οποία ερμηνεύουμε ένα γεγονός ή μήνυμα. Τα πλαίσια κατά τον Bateson αποτελούν τα «ερμηνευτικά φίλτρα» που επιτρέπουν στα άτομα να επεξεργάζονται και να δίνουν νόημα στις επιμέρους εμπειρίες τους (Bateson, 1972).

Παρά τις αναφορές της πλαισίωσης στον τομέα της Ψυχολογίας, η πρώτη επίσημη και συστηματική εξέταση του όρου αποδίδεται στο έργο του Goffman «*Frame analysis: An essay on the organization of experience*» (1974), ο οποίος και μετέφερε την πλαισίωση από το πεδίο της Ψυχολογίας σε αυτό της Κοινωνιολογίας. Ο Goffman εστίασε το ενδιαφέρον του στον τρόπο οργάνωσης της κοινωνικής εμπειρίας, θεωρώντας ότι η αντίληψη για ένα γεγονός διαφοροποιείται ανάλογα με το πλαίσιο μέσα στο οποίο εντάσσεται. Σύμφωνα με τον ίδιο, η πλαισίωση συνδέεται με τη χρήση ερμηνευτικών σχημάτων (schemata of interpretation), τα οποία επιτρέπουν στα υποκείμενα να αναγνωρίζουν και να αποδίδουν νόημα στα επιμέρους γεγονότα ή εμπειρίες (Goffman, 1974, p.21).

Τα πλαίσια, λοιπόν, λειτουργούν ως βοηθητικό εργαλείο για το υποκείμενο, βοηθώντας το αφενός να ταξινομήσει τις πληροφορίες που λαμβάνει και αφετέρου να προσλάβει και να απεικονίσει την κοινωνική πραγματικότητα (Goffman, 1974). Τα πρωτογενή πλαίσια σύμφωνα με τον ίδιο μπορεί να μην έχουν πάντα καθορισμένη και σαφή μορφή, ωστόσο επιτρέπουν στο άτομο να εντοπίζει, να αναγνωρίζει και να ταξινομεί μία σειρά από έναν άπειρο αριθμό γεγονότων με βάση τους δικούς του όρους.

Ακόμη, ο Goffman στο έργο του διακρίνει τα φυσικά από τα κοινωνικά πλαίσια. Στα φυσικά πλαίσια δεν υπάρχει καμία συνειδητή ή εκούσια ανθρώπινη παρέμβαση και έτσι το άτομο αναγνωρίζει και ερμηνεύει τα γεγονότα ακαθοδήγητα, ενώ στα κοινωνικά πλαίσια εμπλέκονται πάντοτε κίνητρα και προθέσεις και το άτομο αντιλαμβάνεται και επεξεργάζεται τα γεγονότα υπό την καθοδήγηση κοινωνικών προτύπων και αξιολογήσεων (Goffman, 1974).

Έχοντας ως βάση το θεωρητικό πλαίσιο του Goffman, ο Gitlin (1980) μετέφερε την έννοια της πλαισίωσης στο πεδίο των μέσων ενημέρωσης. Η πλαισίωση στην ουσία συμπορεύεται με την οργάνωση και λειτουργία των μέσων ενημέρωσης, καθώς αφενός καθορίζει τον τρόπο με τον οποίο οι δημοσιογράφοι οργανώνουν και μεταφέρουν την πληροφορία και αφετέρου τον τρόπο με τον οποίο το κοινό την λαμβάνει και την επεξεργάζεται. Τα πλαίσια για τον Gitlin αποτελούν σταθερά γνωστικά και ερμηνευτικά πρότυπα, μέσω των οποίων επιλέγονται ή παραλείπονται στοιχεία της πραγματικότητας.

Με τη σειρά τους οι Gansson και Modigliani (1989) αναφέρονται στα πλαίσια ως «ερμηνευτικά πακέτα» που προσδίδουν νόημα σε ένα ζήτημα. Στον πυρήνα αυτού του πακέτου βρίσκεται «μια κεντρική οργανωτική ιδέα, ή πλαίσιο, που βοηθά στην κατανόηση των σχετικών γεγονότων και υποδεικνύει ποιο είναι το επίδικο» (Gansson & Modigliani, 1989, p. 3). Μέσα από την έμφαση σε ορισμένα στοιχεία ενός θέματος έναντι άλλων, ένα πλαίσιο προσφέρει έναν τρόπο ερμηνείας ενός γεγονότος ή ζητήματος.

Ακολούθως, οι Cappella και Jamieson (1997, p. 47) υποστηρίζουν ότι «τα πλαίσια ενεργοποιούν τη γνώση, κινητοποιούν αποθέματα πολιτισμικών ηθών και

αξιών και δημιουργούν συμφραζόμενα». Σύμφωνα με τον De Vreese (2005), σε αντίθεση με τη θεωρία της «ημερήσιας διάταξης» (agenda setting), η οποία εστιάζει στη σημαντικότητα των θεμάτων, η πλαισίωση αφορά τον τρόπο με τον οποίο τα ζητήματα παρουσιάζονται στο κοινό. Ο Πλειός (2013) σημειώνει ότι «η διάσταση μεταξύ της ημερήσιας διάταξης και της πλαισίωσης αντιστοιχεί στη διαφορά ανάμεσα στο εάν σκεφτόμαστε ένα θέμα και στο πώς σκεφτόμαστε γι' αυτό» (σ. 178, αναφ. στο Scheufele & Tewksbury, 2007).

Καθοριστική για τη μελέτη της πλαισίωσης υπήρξε η συμβολή του Entman (1993), ο οποίος όρισε την πλαισίωση ως «κατακερματισμένο παράδειγμα» (fractured paradigm) με ασαφείς θεωρητικές βάσεις και ετερόκλητες προσεγγίσεις (Entman, 1993, p. 51). Ιδιαίτερα σημαντική για τον Entman ήταν η εύρεση ενός σαφώς καθορισμένου ορισμού της έννοιας της πλαισίωσης προκειμένου να διαφανεί και να εξεταστεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο η σχέση των μέσων ενημέρωσης και της κοινωνίας. Σύμφωνα με τον ίδιο, η πλαισίωση είναι η διαδικασία επιλογής ορισμένων πλευρών της πραγματικότητας, προκειμένου να προωθηθεί «ένας συγκεκριμένος τρόπος κατανόησης ενός ζητήματος, μία αιτιώδης ερμηνεία, μία ηθική αξιολόγηση ή και μία πρόταση λύσης ενός προβλήματος» (Entman, 1993, p. 52).

Όσον αφορά λοιπόν στην παρουσίαση των δημόσιων ζητημάτων, τα μέσα ενημέρωσης διαδραματίζουν εξέχοντα ρόλο, καθώς είναι εκείνα που διαμορφώνουν το δημόσιο λόγο και την ειδησεογραφική ατζέντα. Μέσω των επιλογών τους αναδεικνύουν και αντίστοιχα αποκρύπτουν πληροφορίες, απόψεις και γεγονότα της πραγματικότητας, διαμορφώνοντας έτσι μία συγκεκριμένη οπτική γωνία για τα γεγονότα, την οποία και υιοθετεί το κοινό (Entman, 1993).

Ο Entman υποστηρίζει ότι τα πλαίσια (frames) εντοπίζονται σε τέσσερα σημεία της επικοινωνιακής διαδικασίας: στον πομπό, στο κείμενο, στον δέκτη και στον πολιτισμό. Όταν οι πομποί διατυπώνουν ένα μήνυμα, επιλέγουν συνειδητά ή όχι ορισμένους τρόπους παρουσίασης που βασίζονται στις δικές τους πεποιθήσεις και νοητικά σχήματα. Τα κείμενα αποκαλύπτουν αυτά τα πλαίσια μέσα από τις λέξεις που χρησιμοποιούν ή αποφεύγουν, τις τυποποιημένες εκφράσεις, τις εικόνες, τις πηγές που προβάλλουν και τον τρόπο που οργανώνουν τα γεγονότα και τις αξιολογήσεις. Οι δέκτες, ωστόσο, μπορεί να ενεργοποιήσουν δικά τους πλαίσια, τα οποία δεν

ταυτίζονται απαραίτητα με εκείνα του κειμένου ή με τις προθέσεις του πομπού. Η κουλτούρα αποτελεί το κοινό σύνολο πλαισίων που μοιράζονται τα μέλη μιας κοινωνικής ομάδας και που καθοδηγεί τόσο τον λόγο όσο και τη σκέψη τους (Entman, 1993).

Ο Entman, αναφερόμενος στα πειράματα των Kahneman και Tversky, παρατηρεί πως «τα περισσότερα πλαίσια ορίζονται εξίσου από αυτά που παραλείπουν όσο και από αυτά που περιλαμβάνουν, και οι παραλείψεις πιθανών ορισμών προβλημάτων, εξηγήσεων, αξιολογήσεων ή προτεινόμενων λύσεων μπορεί να είναι εξίσου καθοριστικές όσο και οι συμπεριλήψεις τους, ως προς τον τρόπο που καθοδηγούν την ερμηνεία του κοινού» (Entman, 1993, p. 51-52).

Τα ειδησεογραφικά πλαίσια εκφράζονται μέσα από θεματικές και αφηγηματικές δομές των ειδήσεων και διαμορφώνονται μέσω λεκτικών και οπτικών στοιχείων, τα οποία αποκτούν σημασία από τον τρόπο παρουσίασής τους. Τα πλαίσια διαφέρουν ουσιαστικά από το ίδιο το θέμα της είδησης, καθώς λειτουργούν ως μηχανισμοί οργάνωσης και ερμηνείας του περιεχομένου. Μέσω της πλαισίωσης τα μέσα έχουν τη δυνατότητα να επεξεργαστούν την πληροφορία, καθιστώντας τη ιδιαίτερα σημαντική για το κοινό (Entman, 1993).

Εκ δια μέτρου αντίθεση είναι η θέση του D'Angelo (2002) ο οποίος υποστηρίζει ότι «ούτε υπάρχει ούτε πρέπει να υπάρξει ένα συγκεκριμένο παράδειγμα πλαισίωσης» (p. 870). Η ίδια η έννοια της πλαισίωσης ενθαρρύνει την ύπαρξη διαφορετικών ερευνητικών αποτελεσμάτων και την εστίαση σε διαφορετικές πτυχές της έννοιας. Διαφωνώντας με τη «συνεκτική θεωρία» πλαισίωσης του Entman, υποστηρίζει ότι για την κατανόηση της πλαισίωσης απαιτούνται μία σειρά από διαφορετικές, ακόμη και ανταγωνιστικές θεωρίες (D'Angelo, 2002, p. 872). Μελετώντας το σύνολο των ερευνών περί πλαισίωσης στον επικοινωνιακό κλάδο και εστιάζοντας στα ειδησεογραφικά πλαίσια, διακρίνει τρία βασικά υπό – παραδείγματα: Το γνωστικό (cognitive), το κριτικό (critical) και το κονστρουξιονιστικό (constructionist) παράδειγμα.

Το γνωστικό (cognitive) παράδειγμα αναφέρεται στον τρόπο με τον οποίο τα μέσα ενεργοποιούν γνωστικά σχήματα στο μυαλό των ατόμων. Τα άτομα δεν είναι

παθητικοί δέκτες, καθώς χάρη σε προηγμένη γνώση που διαθέτουν φιλτράρουν, κρίνουν και αξιολογούν τις πληροφορίες που λαμβάνουν από τα μέσα ενημέρωσης. (D'Angelo, 2002, p. 875-876).

Το κριτικό (critical) παράδειγμα αναδεικνύει τη σχέση των μέσων μαζικής ενημέρωσης με τις πολιτικές και οικονομικές ελίτ, ορίζοντας την πλαisiώση ως μηχανισμό ιδεολογικής κυριαρχίας. Τα πλαίσια που χρησιμοποιούν οι δημοσιογράφοι προβάλλουν συγκεκριμένες φωνές-ιδεολογίες και αποκρύπτουν άλλες, διαμορφώνοντας έτσι κυρίαρχες ερμηνείες (D'Angelo, 2002, p. 876).

Τέλος, το κονστρουξιονιστικό (constructionist) παράδειγμα θεωρεί τους δημοσιογράφους ως διαμεσολαβητές νοήματος οι οποίοι κατασκευάζουν ερμηνευτικά πακέτα (interpretive packages). Στο συγκεκριμένο παράδειγμα τα πλαίσια λειτουργούν ως ερμηνευτικά εργαλεία που μπορεί να αξιοποιήσει το κοινό δημιουργικά, προωθώντας έτσι την ενεργό συμμετοχή του (D'Angelo, 2002, p. 877).

1.2 Τα Πλαίσια των Μέσων & Τα Πλαίσια των Υποκειμένων

Εμβαθύνοντας στη μελέτη των πλαισίων στον τομέα της πολιτικής επικοινωνίας ο Scheufele (1999) διακρίνει δύο είδη πλαισίων : τα πλαίσια των μέσων (media frames) και τα πλαίσια των υποκειμένων (individual frames).

Οι Gamson και Modigliani (όπως παρατίθενται στον Scheufele, 1999) περιγράφουν τα πλαίσια των μέσων (media frames) ως μία κεντρική ιδέα ή ένα αφήγημα που νοηματοδοτεί τα γεγονότα, δομεί και ερμηνεύει την καθημερινή πραγματικότητα, αποτελώντας έτσι βασικό μέρος της είδησης. Τα πλαίσια των μέσων λειτουργούν ως βοηθητικά εργαλεία για τους δημοσιογράφους και αναπόσπαστο μέρος της δουλειάς τους, καθώς μέσω αυτών επιλέγουν, παρουσιάζουν και κατασκευάζουν τις ειδήσεις, μεταδίδοντας τες στο κοινό.

Τα ατομικά ή πλαίσια πρόσληψης (individual frames) αποτελούν σύμφωνα με τον Entman (1993) νοητικά αποθηκευμένα σύνολα ιδεών που καθοδηγούν τον τρόπο με τον οποίο τα άτομα επεξεργάζονται και ερμηνεύουν την πληροφορία. Αυτά διακρίνονται σε μακροπρόθεσμα γενικά πλαίσια και βραχυπρόθεσμα θεματικά πλαίσια. Τα μεν πρώτα σχετίζονται με τα χαρακτηριστικά προσωπικότητας του

ατόμου και τις παγιωμένες πολιτικές αντιλήψεις του και επομένως επηρεάζουν σε μικρό βαθμό την ερμηνεία των πολιτικών ζητημάτων, ενώ τα δεύτερα επηρεάζουν σε σημαντικό βαθμό τον τρόπο με τον οποίο τα άτομα αντιλαμβάνονται, οργανώνουν και εξάγουν συμπεράσματα από τις πληροφορίες που λαμβάνουν.

Σύμφωνα με την Κουντούρη (2015), στα πλαίσια των Μέσων ο εκάστοτε φορέας (Δημοσιογράφοι, πολιτικοί) μεταφέρουν μία πληροφορία στο κοινό, επιλέγοντας συγκεκριμένες λέξεις και φράσεις και αποδίδοντας στα γεγονότα μία ερμηνευτική ματιά. Αντίθετα, στη δεύτερη περίπτωση, στα ατομικά πλαίσια, το ενδιαφέρον στρέφεται πλέον στο άτομο και στον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνεται και κατανοεί την πληροφορία. Με τον τρόπο αυτό η πλαισίωση αποκτά μία διττή λειτουργία: «αφενός ως σημασιοδοτικός μηχανισμός και αφετέρου ως μηχανισμός με γνωσιολογικού τύπου επιδράσεις στην πρόσληψη από το κοινό των δημόσιων προβλημάτων» (Κουντούρη, 2015, σ. 71).

1.3 Η τυπολογία της πλαισίωσης κατά Scheufele (1999)

Παραμένοντας στη σύνθετη ανάλυση των πλαισίων, ο Scheufele (1999) προχωράει σε μία τυπολογία όσων αφορά τις διαδικασίες της πλαισίωσης, κάνοντας λόγο για τη «διάπλαση των πλαισίων» (frame building), τον «καθορισμό των πλαισίων» (frame setting), «τις επιδράσεις πλαισίων σε ατομικό επίπεδο» (individual level effects of frames) και «τους δημοσιογράφους ως ακροατήριο» (journalists as audiences).

Το «frame building», με επιρροές από τη θεωρία της ημερήσιας θεματολογίας (agenda-setting), αναφέρεται στη διαδικασία μέσω της οποίας δημιουργούνται ή μεταβάλλονται τα πλαίσια που χρησιμοποιούν οι δημοσιογράφοι για να παρουσιάσουν τις ειδήσεις. Σύμφωνα με τον Scheufele υπάρχουν τρεις βασικές πηγές επιρροής κατά τη διαμόρφωση των πλαισίων.

Η πρώτη αφορά τις ατομικές επιρροές των δημοσιογράφων, δηλαδή τις ιδεολογίες και τις αξίες που ήδη έχουν και επηρεάζουν με αυτό τον τρόπο την παρουσίαση της είδησης. Η δεύτερη πηγή επιρροής αναφέρεται στους οργανωτικούς παράγοντες, όπως είναι η πολιτική κατεύθυνση του μέσου, η οποία επηρεάζει σε σημαντικό βαθμό την επιλογή του εκάστοτε πλαισίου, ενώ η τρίτη αφορά στις

εξωτερικές επιρροές, όπως είναι οι πολιτικοί και άλλες ομάδες συμφερόντων που προτείνουν τα δικά τους πλαίσια, ασκώντας επιρροή στους δημοσιογράφους.

Αναφορικά με το «Frame setting», το οποίο παρουσιάζει ο Scheufele (1999) ως έννοια συγγενή με το *agenda-setting*, πρόκειται για τη διαδικασία μέσω της οποίας τα πλαίσια επιδρούν στον τρόπο με τον οποίο τα άτομα ερμηνεύουν την πραγματικότητα. Μέσα από την επιλεκτική ανάδειξη συγκεκριμένων αξιών, γεγονότων ή πλευρών ενός ζητήματος, τα μέσα ενημέρωσης προσδίδουν αυξημένη βαρύτητα και σημασία σε ορισμένες πτυχές, καθιστώντας τις πιο εμφανείς και ουσιαστικές απ' ό,τι θα ήταν εάν παρουσιάζονταν μέσα από ένα διαφορετικό ερμηνευτικό πλαίσιο.

Η τρίτη διαδικασία πλαισίωσης κατά τον Scheufele αφορά στις «επιδράσεις πλαισίων σε ατομικό επίπεδο» (individual level effects of frames). Η συγκεκριμένη διαδικασία αναφέρεται στον τρόπο σκέψης των ατόμων για ένα ζήτημα και στην επιρροή τους από τα διαθέσιμα σε αυτούς πλαίσια. Στη συγκεκριμένη διαδικασία γίνεται λόγος για το «πώς οι προσλήψεις των ατόμων οδηγούν σε συγκεκριμένες στάσεις και συμπεριφορές ή σε ειδικά γνωστικά σχήματα» (Κουντούρη, 2015, σ.76).

Η τελευταία διαδικασία πλαισίωσης αναφέρεται στους «δημοσιογράφους ως ακροατήριο» (Journalists as audiences). Με βάση αυτή την προσέγγιση, οι δημοσιογράφοι μετατρέπονται οι ίδιοι σε κοινό που επηρεάζεται από τα πλαίσια που θέτουν άλλα μέσα ενημέρωσης. Σύμφωνα με τον Fishman (1980, όπως παρατίθενται στον Scheufele, 1999), οι δημοσιογράφοι εκτός του ότι διαμορφώνουν οι ίδιοι τα δικά τους πλαίσια, υιοθετούν και πλαίσια άλλων δημοσιογράφων, διαμορφώνοντας έτσι το λεγόμενο «news wave» (κύμα ειδήσεων).

1.4 Τυπολογίες Πλαισίων & ερευνητικά παραδείγματα

1.4.1 Οι βασικές κατηγοριοποιήσεις των Πλαισίων. Στο δεύτερο μέρος της θεωρητικής ενότητας της Πλαισίωσης παρουσιάζονται και αναλύονται οι διαφορετικοί τύποι πλαισίων, όπως αυτοί ταξινομήθηκαν από ερευνητές κατά τη μελέτη των μέσων ενημέρωσης, με έμφαση σε ορισμένες από τις πιο γνωστές κατηγοριοποιήσεις που χρησιμοποιούνται για την ανάλυση πολιτικών και κοινωνικών ειδήσεων, με στόχο τη βαθύτερη κατανόηση του εξεταζόμενου θέματος. Ακόμη,

παρουσιάζονται παραδείγματα ερευνών από διεθνείς κρίσεις, με στόχο να αναδειχθεί ο τρόπος με τον οποίο τα μέσα ενημέρωσης πλαισιώνουν τραγωδίες και σοβαρά κοινωνικά ζητήματα, θέτοντας το θεωρητικό υπόβαθρο για την παρουσίαση της μεθοδολογίας της παρούσας έρευνας για το δυστύχημα των Τεμπών.

Μία από τις πιο δημοφιλείς τυπολογίες πλαισίων είναι αυτή του Iyengar (1991), ο οποίος διακρίνει τη θεματική (thematic) και περιπτωσιολογική (episodic) πλαισίωση. Στο βιβλίο *Is Anyone Responsible?: How Television Frames Political Issues* (1991) εξετάζει την επίδραση των τηλεοπτικών ειδήσεων στον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι καταλογίζουν ευθύνες στα πολιτικά πρόσωπα και διαμορφώνουν πολιτικές στάσεις και αντιλήψεις. Σύμφωνα με τον συγγραφέα το κοινό λειτουργεί όπως και οι παραγωγοί των τηλεοπτικών ειδήσεων, δηλαδή δε διαθέτει ούτε και επιθυμεί να αποκτήσει μία πιο ουσιαστική γνώση για τα γεγονότα που παρακολουθεί και τα ζητήματα που αυτά μπορεί να εγείρουν (Iyengar, 1991).

Συνεχίζοντας την έρευνα του, μελετά τις τηλεοπτικές ειδήσεις που παρουσιάζονται σε ειδησεογραφικές εκπομπές του ABC και NBC και αναφέρονται σε θέματα εγκληματικότητας, τρομοκρατίας, φτώχειας, ανεργίας και φυλετικής ανισότητας. Στόχος της μελέτης του είναι να διαφανεί αν η ευθύνη για τα παραπάνω επιρρίπτεται σε ατομικές ή συλλογικές δυνάμεις, και αν επομένως επικρατεί μία περιπτωσιολογική ή θεματική πλαισίωση αντίστοιχα.

Τα αποτελέσματα της έρευνας του Iyengar έδειξαν ότι όσον αφορά στα οικονομικά εγκλήματα η ευθύνη αποδίδονταν στην κοινωνία συνολικά, ενώ όσον αφορά τα εγκλήματα βίας τονίζονταν η ατομική ευθύνη. Σύμφωνα με τον Iyengar, η επεισοδιακή πλαισίωση οδηγεί το κοινό να επιρρίπτει ευθύνες σε ένα μεμονωμένο άτομο, παραβλέποντας την ευθύνη του συνόλου και της κοινωνίας ευρύτερα. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα της φτώχειας, όπου τα μέσα ενημέρωσης δεν προβάλλουν τις πολιτικές και κρατικές ευθύνες, απαλλάσσοντας έτσι τους πολιτικούς από την ανάγκη να λάβουν μεταρρυθμιστικά μέτρα (Iyengar, 1991). Κατά αυτό τον τρόπο διαμορφώνεται ένα παθητικό κοινό που καταναλώνει μονοκατευθυντικό περιεχόμενο.

Αντίστοιχη με την έρευνα του Iyengar για τις κατηγορίες πλαισίωσης, συναντάμε στο *Common Knowledge: News and the Construction of Political Meaning* των Neuman, Just και Crigler (1992). Οι ερευνητές παρουσίασαν μία τυπολογία πλαισίων που χρησιμοποιείται από τα μέσα ενημέρωσης κατά την παρουσίαση των ειδήσεων και ανέδειξαν πώς τα συγκεκριμένα πλαίσια διαμορφώνουν τις αντιλήψεις του κοινού για τα δημόσια θέματα. Αναλύοντας τα αποτελέσματα εις βάθος συνεντεύξεων σε ένα περιορισμένο δείγμα συμμετεχόντων, κατέληξαν ότι οι το δείγμα προσέγγισε το προβαλλόμενο ζήτημα, χρησιμοποιώντας πέντε βασικούς ερμηνευτικούς άξονες. Οι τελευταίοι διαμόρφωσαν τα σημαντικότερα είδη πλαισίων και λειτούργησαν ως σημείο αναφοράς για μελλοντικές έρευνες.

Το πρώτο πλαίσιο (economic frame) εστιάζει στον οικονομικό αντίκτυπο ενός γεγονότος. Σχετίζεται τόσο με ζητήματα σχετικά με την οικονομία όσο και ευρύτερα κοινωνικά ζητήματα, όπως τα ναρκωτικά και το AIDS (Neuman et al., 1992: 63). Ακολουθεί το συγκρουσιακό πλαίσιο (conflict frame) που απεικονίζει την κοινωνική πραγματικότητα σαν ένα πεδίο μάχης, τονίζοντας τις διαφορές και τα σημεία σύγκρουσης των πολιτικών δρώντων, ενώ το τρίτο προτεινόμενο πλαίσιο είναι αυτό της αδυναμίας (powerlessness frame), στο οποίο προβάλλεται η κυριαρχία των δυνατών κοινωνικών ομάδων επί των αδύναμων κοινωνικών ομάδων (Neuman et al., 1992). Το πλαίσιο της ανθρώπινης διάστασης (human impact frame) έχει έναν ανθρωποκεντρικό χαρακτήρα και έτσι η προβαλλόμενη είδηση περιστρέφεται γύρω από την εξιστόρηση μιας προσωπικής ιστορίας. Τέλος, το πλαίσιο της ηθικής (morality frame) χρησιμοποιείται συνήθως έμμεσα από τους δημοσιογράφους, οι οποίοι σχολιάζουν την ηθική διάσταση των πραγμάτων, χωρίς ωστόσο να παίρνουν οι ίδιοι θέση (Neuman et al., 1992).

Στη μελέτη των Cappella και Jamieson *The Spiral of Cynicism: The Press and the Public Good* (1997) παρουσιάζεται η επικράτηση του συγκρουσιακού πλαισίου στα μέσα ενημέρωσης. Αφορμή για τη συγκεκριμένη μελέτη υπήρξε η δημόσια συνάντηση του Προέδρου Μπιλ Κλίντον και του Ρεπουμπλικάνου Προέδρου της Βουλής Νιουτ Γκίνγκριτς το 1995 στο Νιου Χάμσαϊρ, η οποία παρόλο που έγινε μέσα σε μία περίοδο έντονης πολιτικής αντιπαλότητας, διεξήχθη μέσα σε ένα ήπιο και

πολιτισμένο κλίμα. Σύμφωνα με τους συγγραφείς, οι δημοσιογράφοι περίμεναν ένα ιστορικό debate και μια σκληρή μονομαχία, γεμάτη ένταση και αντιπαράθεση, και έτσι δυσκολεύτηκαν να παρουσιάσουν την είδηση χωρίς καμία πολιτική σύγκρουση (Carpella & Jamieson, 1997).

Η εμμονή των μέσων ενημέρωσης στη σύγκρουση και τη διαμάχη δημιουργεί μία αέναη «σπείρα κυνισμού» (spiral of cynicism), η οποία αφενός πουλάει και αφετέρου κάνει το κοινό κυνικό και απογοητευμένο από την πολιτική. Ο γενικευμένος κυνισμός που ενισχύουν τα ΜΜΕ υπονομεύει τη δημοκρατία, κάνοντας τους πολίτες να απομακρύνονται από την πολιτική συμμετοχή.

Οι Semetko και Valkenburg στη μελέτη τους *Framing European Politics: A Content Analysis of Press and Television News* (2000), εντόπισαν και κατηγοριοποίησαν τα πέντε πιο συχνά χρησιμοποιούμενα πλαίσια από τους δημοσιογράφους κατά την παρουσίαση των ειδήσεων. Σύμφωνα με τους ερευνητές η μελέτη αποτελεί επέκταση τόσο της έρευνας των Neuman et al., (1992) όσο και του Iyengar (1991), ο οποίος έκανε λόγο για «επεισοδιακά» και «θεματικά» πλαίσια.

Ξεκινώντας με το συγκρουσιακό πλαίσιο (conflict frame), οι συγγραφείς αναφέρουν ότι δίνει έμφαση στις επί μέρους συγκρούσεις ατόμων, ομάδων και θεσμών για να τραβήξει την προσοχή του κοινού. Το συγκεκριμένο είδος πλαισίου μαζί με το πλαίσιο της ηθικής είναι τα πλέον χρησιμοποιούμενα πλαίσια στην παρουσίαση των αμερικανικών ειδήσεων. Όπως αναφέρει η Κουντούρη (2015) και στην ελληνική πραγματικότητα τα μέσα ενημέρωσης και κυρίως τα ιδιωτικά, υιοθετούν τα συγκρουσιακά πλαίσια, υποβαθμίζοντας την ποιότητα του δημόσιου λόγου. Τα μέσα ενημέρωσης εστιάζουν στις αντιπαραθέσεις των πολιτικών προσώπων, επισκιάζοντας την ουσία των πολιτικών ζητημάτων.

Το πλαίσιο του ανθρωπίνου ενδιαφέροντος (human interest frame) «προσδίδει μια ανθρώπινη διάσταση ή μια συναισθηματική οπτική στην παρουσίαση ενός γεγονότος, ενός ζητήματος ή ενός προβλήματος» (Semetko & Valkenburg, 2000, σ. 95). Πρόκειται για ένα πλαίσιο που υιοθετείται αρκετά τα τελευταία χρόνια από τα μέσα ενημέρωσης στην προσπάθειά τους να προσωποποιήσουν τις ειδήσεις και να κάνουν επίκληση στο συναίσθημα του θεατή.

Το πλαίσιο των οικονομικών συνεπειών (Economic consequences frame) εστιάζει στον οικονομικό αντίκτυπο που θα έχει ένα γεγονός σε ατομικό όσο και σε κοινωνικό επίπεδο. Οι οικονομικές συνέπειες ενός συμβάντος είναι ιδιαίτερα σημαντικές και απασχολούν όλο και περισσότερο το κοινό που παρακολουθεί ειδήσεις (Semetko & Valkenburg, 2000).

Το πλαίσιο ηθικής (morality frame) εστιάζει στις ηθικές προδιαγραφές ενός γεγονότος. Όπως αναφέρουν και οι Neuman et al. (1992), το συγκεκριμένο πλαίσιο αντιβαίνει στον αντικειμενικό χαρακτήρα της δημοσιογραφίας, για αυτό και χρησιμοποιείται έμμεσα από τους δημοσιογράφους, οι οποίοι συχνά ζητούν από κάποιον άλλο να θέσει το ηθικό ερώτημα.

Τελευταίο πλαίσιο στη μελέτη των Semetko & Valkenburg (2000) είναι το πλαίσιο της ευθύνης (responsibility frame) που αποδίδει ευθύνες για ένα γεγονός σε ατομικό ή συλλογικό επίπεδο. Το συγκεκριμένο πλαίσιο, συνδέεται με τη μελέτη του Iyengar (1991) και την κάλυψη ενός γεγονότος επεισοδιακά και θεματικά. Ωστόσο, οι μελετητές αντιβαίνουν το επιχείρημα του Iyengar, σύμφωνα με το οποίο ο επεισοδιακός χαρακτήρας των ειδήσεων ενθαρρύνει τους θεατές να επιρρίπτουν την ευθύνη για τα κοινωνικά προβλήματα στα άτομα και όχι στην κυβέρνηση.

Σύμφωνα με τους Semetko & Valkenburg, «οι τηλεοπτικές ειδήσεις μπορούν να είναι επεισοδιακές και ταυτόχρονα να αποδίδουν την ευθύνη για τα κοινωνικά προβλήματα στην κυβέρνηση (και όχι στα άτομα)». Οι συγγραφείς επισημαίνουν ότι αν και οι τηλεοπτικές ειδήσεις σε πολλές χώρες μπορεί να είναι επεισοδιακές, ο τρόπος με τον οποίο πλαισιώνεται η ευθύνη στις ειδήσεις επηρεάζεται από το κοινωνικό πλαίσιο στο οποίο αυτές παράγονται (Semetko & Valkenburg, 2000).

1.4.2 Τυπολογίες πλαισίωσης σε εμπειρικές μελέτες. Με βάση τη θεμελιώδη εμπειρική μελέτη των Semetko & Valkenburg (2000) σχετικά με την τυπολογία και ανάλυση των ειδησεογραφικών πλαισίων, στην παρούσα ενότητα επιχειρείται η παρουσίαση παρόμοιων ερευνών, που αξιοποίησαν τα συγκεκριμένα πλαίσια στο δικό τους ερευνητικό σχεδιασμό. Οι έρευνες που επιλέχθηκαν αφορούν κυρίως την κάλυψη σοβαρών σιδηροδρομικών ατυχημάτων και άλλων υγειονομικών κρίσεων και

ιστοριών με ανθρώπινο ενδιαφέρον, προκειμένου να αναδειχθεί το είδος της πλαισίωσης που κυριάρχησε σε κάθε περίπτωση.

Στην έρευνα των An και Gower (2009) με τίτλο *How do the news media frame crises? A content analysis of crisis news coverage*, εξετάζεται ο τρόπος με τον οποίο τα μέσα ενημέρωσης πλαισίωσαν διαφορετικές κρίσεις (βιομηχανικά ατυχήματα, τροφικές δηλητηριάσεις, διαρροές, καταστροφές και άλλα συμβάντα) 25 επιχειρήσεων το 2006. Αξιοποιώντας τα πέντε βασικά πλαίσια των Semetko & Valkenburg, οι ερευνητές μέσω της ανάλυσης περιεχομένου, ανέλυσαν ειδησεογραφικά άρθρα από τρεις εφημερίδες μεγάλης εθνικής εμβέλειας, New York Times, Washington Post και USA Today σχετικά με τα κρίσιμα γεγονότα που έπληξαν τις εν λόγω επιχειρήσεις. Η χρονική διάρκεια της μελέτης περιορίστηκε στον πρώτο μήνα από την ημερομηνία εκδήλωσης κάθε κρίσης. Συνολικά, αναλύθηκαν 247 ειδησεογραφικά (An & Gower, 2009).

Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι το 95,1% (235 άρθρα) των ειδήσεων υιοθέτησαν το πλαίσιο απόδοσης ευθύνης. Το οικονομικό πλαίσιο εμφανίστηκε τουλάχιστον μία φορά στο 74,9% της κάλυψης, το πλαίσιο ανθρώπινου ενδιαφέροντος χρησιμοποιήθηκε στο 64,4% και το πλαίσιο σύγκρουσης χρησιμοποιήθηκε στο 62,8% των ειδήσεων, ενώ η πλειονότητα των ειδήσεων (55,1%) δεν χρησιμοποίησε καθόλου το πλαίσιο ηθικής (An & Gower, 2009). Αναφορικά με την απόδοση ατομικής ή συλλογικής ευθύνης, η έρευνα έδειξε ότι τα μέσα ενημέρωσης επικεντρώνονται συχνότερα στο οργανωτικό - συλλογικό επίπεδο ευθύνης (56,6%) παρά στο ατομικό (47,4%).

Ωστόσο, ο τύπος της κρίσης επηρέαζε σημαντικά το είδος πλαισίωσης: οι αποτρέψιμες κρίσεις (ανθρώπινο λάθος) συνδέονταν συχνότερα με ατομική ευθύνη, ενώ οι τυχαίες ή οι κρίσεις με ανθρώπινα θύματα πλαισιώνονταν κυρίως στο οργανωτικό επίπεδο, υποδηλώνοντας μια τάση των ΜΜΕ να αναζητούν ευθύνη στις δομές και όχι σε συγκεκριμένα πρόσωπα όταν τα συμβάντα έχουν σοβαρές κοινωνικές συνέπειες.

Εξίσου σχετική με τις δημοσιογραφικές πλαισιώσεις των ειδήσεων σε κρίσιμα γεγονότα είναι η έρευνα των Beullens, Roe και Van den Bulck (2012) που μελετά την

τηλεοπτική κάλυψη των τροχαίων ατυχημάτων. Το δείγμα της έρευνας αποτελούνταν από 297 δελτία ειδήσεων των 7 μ.μ. που μεταδόθηκαν από τους δύο πιο δημοφιλείς τηλεοπτικούς σταθμούς του Βελγίου το 2005. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι το πλαίσιο ανθρώπινου ενδιαφέροντος (48%) όσο και το πλαίσιο ευθύνης (47%) χρησιμοποιήθηκαν πιο συχνά σε ειδήσεις σχετικά με τροχαία ατυχήματα, ενώ το πλαίσιο της ηθικής και το πλαίσιο των οικονομικών συνεπειών χρησιμοποιήθηκαν σπανιότερα (Beullens et al., 2012). Αναφορικά με την επεισοδιακή ή θεματική πλαίσιωση των ειδήσεων, τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι οι τηλεοπτικές ειδήσεις ήταν κυρίως επεισοδιακές. Από την έρευνα διαπιστώθηκε ότι τα μισά ειδησεογραφικά ρεπορτάζ ήταν συναισθηματικά φορτισμένα ή προσωποποιημένα, με τη χρήση συγκεκριμένων επιθετικών προσδιορισμών και την αναφορά στην προσωπική ζωή των ατόμων που εμπλέκονταν στο ατύχημα.

Συμπερασματικά, τα τηλεοπτικά δελτία ειδήσεων δεν αναφέρουν τα τροχαία ατυχήματα από τη σκοπιά της δημόσιας υγείας και σπάνια παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τα πιθανά προστατευτικά μέτρα που θα μπορούσαν να αποτρέψουν ένα ατύχημα ή να μειώσουν τις πιθανές αρνητικές συνέπειές του. Εκτός από την ελλιπή ενημέρωση του κοινού για ζητήματα ασφαλείας και προστασίας της ανθρώπινης ζωής, φαίνεται να προσωποποιούν και να συναισθηματοποιούν τα τροχαία.

Μία ακόμη μελέτη που ανέδειξε την πλαίσιωση των ειδήσεων σε σημαντικά και κρίσιμα γεγονότα είναι αυτή των Thomas et al. (2016), που μελέτησαν την κάλυψη του χημικού δυστυχήματος στον ποταμό Elk της Δυτικής Βιρτζίνια το 2014. Πρόκειται για μία σημαντική περιβαλλοντική και υγειονομική κρίση που προκλήθηκε από τη διαρροή μίας χημικής ουσίας στον ποταμό Elk, που αποτελεί την κύρια πηγή πόσιμου νερού για περίπου 300.000 κατοίκους της Δυτικής Βιρτζίνια. Το τραγικό αυτό γεγονός είχε ως αποτέλεσμα πολλοί άνθρωποι να μείνουν χωρίς νερό για μεγάλο διάστημα, να αρρωστήσουν και να εμφανίσουν αναπνευστικά προβλήματα, καθώς και πολλά σχολεία και επιχειρήσεις να κλείσουν.

Το δείγμα αποτελούνταν από 413 άρθρα τοπικών και εθνικών εφημερίδων, 172 τηλεοπτικές ειδήσεις, και 20 άρθρα από online ειδησεογραφικές ιστοσελίδες. Οι ερευνητές ακολουθώντας την εμπειρική θεωρία για τα είδη πλαίσιωσης των Semetko & Valkenburg (2000), κατέληξαν στο ότι το πλαίσιο απόδοσης ευθύνης ήταν το πιο

συχνά χρησιμοποιούμενο πλαίσιο, ενώ ακολουθούσε το πλαίσιο του ανθρώπινου ενδιαφέροντος, της σύγκρουσης, των οικονομικών συνεπειών και της ηθικής. Μάλιστα την πρώτη χρονική περίοδο, όταν έγινε η καταστροφή, το πλαίσιο του ανθρώπινου ενδιαφέροντος κυριάρχησε, ενώ το πλαίσιο της απόδοσης ευθύνης επικράτησε στο δεύτερο διάστημα που ακολούθησε την καταστροφή. Αναφορικά με τα αίτια της καταστροφής, από τα 529 ειδησεογραφικά άρθρα, τα 200 έθεταν ως υπεύθυνο ένα συγκεκριμένο άτομο για την πρόκληση της διαρροής, ενώ από αυτά τα 196 κατηγόρησαν την ιδιοκτήτρια εταιρεία της ελαττωματικής δεξαμενής ως αποκλειστικά ή εν μέρει υπεύθυνη. Συνολικά, 76 άρθρα υποδείκνυαν ότι η κυβέρνηση συνέβαλε στους παράγοντες που προκάλεσαν τη διαρροή.

Η μελέτη αυτή διαπίστωσε ότι τα πλαίσια των ειδήσεων διέφεραν όχι μόνο ανάλογα με το μέσο ενημέρωσης αλλά και ανάλογα με την χρονική περίοδο. Τα άρθρα που δημοσιεύτηκαν την πρώτη χρονική περίοδο ήταν πιο πιθανό να περιλαμβάνουν το πλαίσιο του ανθρώπινου ενδιαφέροντος, εστιάζοντας στον τρόπο με τον οποίο οι άνθρωποι αντιμετώπιζαν τις άμεσες επιπτώσεις της διαρροής. Αντίθετα, τα άρθρα που δημοσιεύτηκαν τη δεύτερη χρονική περίοδο, μετά την καταστροφή, ήταν πιο πιθανό να περιλαμβάνουν το πλαίσιο των οικονομικών συνεπειών (Thomas et al. 2016).

1.5 To Framing στην ψηφιακή εποχή

Έχοντας εμβαθύνει στην έννοια της πλαισίωσης και έχοντας καλύψει ένα ευρύ ιστορικό φάσμα, ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει ο μετασχηματισμός της πλαισίωσης στην ψηφιακή εποχή σε συνάρτηση με την άνοδο των μέσων κοινωνικής δικτύωσης. Αν και η παρούσα έρευνα εστιάζει σε ειδησεογραφικά portals, η λειτουργία τους πλέον επηρεάζεται άμεσα από την ταχύτητα και την πίεση των μέσων κοινωνικής δικτύωσης.

Όπως είδαμε παραπάνω, στα παραδοσιακά μέσα ενημέρωσης, η πλαισίωση ελέγχεται σε μεγάλο βαθμό από δημοσιογράφους και αρχισυντάκτες, οι οποίοι λειτουργούν ως «θεματοφύλακες», επιλέγοντας ποιες ειδήσεις θα τονιστούν και ποιες θα παραληφθούν. Κατά αυτό τον τρόπο διαμορφώνεται ένα παθητικό κοινό.

Παρόλα αυτά, με την έλευση των ψηφιακών μέσων έχει αλλάξει ριζικά αυτή η δυναμική, δημιουργώντας ένα συμμετοχικό περιβάλλον επικοινωνίας, όπου οι χρήστες συν διαμορφώνουν τις αφηγήσεις και τα πλαίσια ερμηνείας των γεγονότων (Almakaty, 2025). Οι χρήστες δεν είναι πλέον παθητικοί δέκτες αλλά ενεργοί δρώντες στο επικοινωνιακό περιβάλλον. Ψηφιακές πλατφόρμες όπως το Twitter, το Facebook, το Instagram και το TikTok παρέχουν σε άτομα και οργανισμούς τη δυνατότητα να συγκροτούν και να διαχέουν αφηγηματικά πλαίσια, ενισχύοντας τη συμμετοχική πλαισίωση.

Μέσω αυτών των πλαισιώσεων διαμορφώνουν δημόσιο διάλογο σε ποικίλα κοινωνικά και πολιτικά ζητήματα, όπως η κλιματική κρίση. Κατά αυτό τον τρόπο ομάδες και φωνές που παραδοσιακά έμεναν στο περιθώριο, απέκτησαν αυξημένη προβολή μέσω των κοινωνικών δικτύων, αμφισβητώντας καθιερωμένες αφηγήσεις και διαμορφώνοντας εναλλακτικά πλαίσια ερμηνείας (Almakaty, 2025).

Παράλληλα, ιδιαίτερα ενεργό λόγο στο νέο μοντέλο της συμμετοχικής πλαισίωσης έχουν οι influencers, οι οποίοι ως σύγχρονοι καθοδηγητές γνώμης καθορίζουν πλαίσια και διαμορφώνουν τις δικές τους αφηγήσεις επηρεάζοντας με αυτό τον τρόπο το κοινό που τους ακολουθεί.

Φυσικά, ενώ η διαδικασία της πλαισίωσης έχει εκδημοκρατιστεί σημαντικά, ενέχει κινδύνους σχετικά με τη λογοδοσία και την παραπληροφόρηση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πανδημία COVID-19, όπου κυκλοφορούσαν στα μέσα κοινωνικής δικτύωσης ανταγωνιστικά πλαίσια σχετικά με τα εμβόλια και τη δημόσια υγεία. Η συναισθηματικά φορτισμένη πλαισίωση που διαμορφώνεται σε συνδυασμό με την εμφάνιση των «deepfakes» και του αλλοιωμένου οπτικοακουστικού υλικού περιπλέκει περαιτέρω το τοπίο της ψηφιακής πλαισίωσης, θέτοντας σοβαρούς κινδύνους για το κοινό.

Παράλληλα η αλγοριθμική αρχιτεκτονική στις ψηφιακές πλατφόρμες έχει προσθέσει μια νέα διάσταση στη θεωρία της πλαισίωσης, καθώς οι αλγόριθμοι καθορίζουν ποιο περιεχόμενο προβάλλεται στους χρήστες. Πλατφόρμες όπως το Facebook, το YouTube και το TikTok ιεραρχούν το περιεχόμενο με βάση την εμπλοκή και τη συμπεριφορά των χρηστών, ενισχύοντας συχνά συναισθηματικά φορτισμένα

πλαίσια (Bucher, 2018). Οι αλγόριθμοι ενσωματώνουν προκαταλήψεις που μπορεί να ενισχύουν στερεότυπα ή να περιθωριοποιούν οπτικές γωνίες. Οι ηθικές συνέπειες είναι σημαντικές, καθώς η εξατομίκευση του περιεχομένου μπορεί να διαβρώσει τον κοινό δημόσιο διάλογο και να περιορίσει την αυτονομία των χρηστών (Ward, 2018· Vaidhyanathan, 2018).

Η καταπολέμηση της παραπληροφόρησης, αποτελεί αναγκαιότητα τη σημερινή εποχή, ειδικότερα με την ανάπτυξη της τεχνητής νοημοσύνης. Το γεγονός ότι ο χαρακτήρας της πλαισίωσης έχει εκδημοκρατιστεί, βάζοντας στο παιχνίδι και το κοινό, πέρα από νέες δυνατότητες και ευκαιρίες που προσφέρει, όπως η αποδυνάμωση των κυρίαρχων μιντιακών αφηγήσεων, ενέχει και πολλούς κινδύνους.

1.6 Θεωρητική τοποθέτηση της παρούσας έρευνας

Όπως φάνηκε από την παραπάνω θεωρητική ανασκόπηση, η Πλαισίωση έχει αναπτυχθεί μέσα από διαφορετικά θεωρητικά παραδείγματα, που εστιάζουν είτε στις γνωστικές επιδράσεις των πλαισίων στα άτομα, είτε στις διαδικασίες μέσω των οποίων τα μέσα ενημέρωσης συμβάλλουν στη διαμόρφωση της δημόσιας γνώμης και της πολιτικής κοινωνικοποίησης. Η παρούσα έρευνα τοποθετείται κυρίως στο κριτικό–κονστρουξιονιστικό παράδειγμα της πλαισίωσης, κατά D'Angelo (2002), εστιάζοντας στα media frames ως μηχανισμούς κατασκευής νοήματος και απόδοσης ευθύνης κατά την κάλυψη μιας κοινωνικοπολιτικής κρίσης.

Συγκεκριμένα, στόχος είναι να αναδειχθεί πώς διαφορετικά μέσα ενημέρωσης, με διακριτές πολιτικές τοποθετήσεις, κατασκεύασαν την πραγματικότητα γύρω από το δυστύχημα των Τεμπών, συγκροτώντας ερμηνευτικά σχήματα και αποδίδοντας ευθύνη σε άτομα, θεσμούς ή ευρύτερα συστημικά αίτια. Αναλυτικότερα, η μελέτη εστιάζει στα media frames, δηλαδή στους τρόπους με τους οποίους τα δημοσιογραφικά κείμενα επιλέγουν, οργανώνουν και αναδεικνύουν ορισμένες όψεις της πραγματικότητας, προσδίδοντάς τους ερμηνευτική και αξιολογική σημασία (Entman, 1993).

Στο πλαίσιο αυτό, τα μέσα ενημέρωσης δεν μεταδίδουν απλώς παθητικά τα γεγονότα, αλλά συμβάλλουν ενεργά στη συγκρότηση της κοινωνικής πραγματικότητας, μέσα από ανταγωνιστικά ή κυρίαρχα ερμηνευτικά σχήματα. Η

προσέγγιση αυτή ευθυγραμμίζεται με το κονστρουξιονιστικό παράδειγμα της θεωρίας της πλαισίωσης, σύμφωνα με τον οποίο οι δημοσιογράφοι, ως παραγωγίνοημάτων, διαμορφώνουν τα κοινωνικά γεγονότα μέσω της γλώσσας και των αφηγήσεων τους.

Παρότι η έρευνα αξιοποιεί καθιερωμένες τυπολογίες πλαισίων από τη διεθνή βιβλιογραφία, όπως αυτή των Semetko και Valkenburg, οι τυπολογίες αυτές αξιοποιούνται ως αναλυτικά εργαλεία και όχι ως μηχανιστικές και ποσοτικές κατηγοριοποιήσεις. Στόχος της έρευνας δεν είναι η καταμέτρηση της συχνότητας εμφάνισης διαφορετικών πλαισίων, αλλά η ερμηνευτική κατανόηση των κυρίαρχων πλαισίων και η λειτουργία τους μέσα στα δημοσιογραφικά κείμενα αναφορικά με το δυστύχημα των Τεμπών.

Κεφάλαιο 2: Το δυστύχημα των Τεμπών στη δημόσια σφαίρα

2.1 Το χρονικό της σύγκρουσης

Την 28η Φεβρουαρίου 2023 στις 23:21 η επιβατική αμαξοστοιχία IC-62 με δρομολόγιο Αθήνα - Θεσσαλονίκη και 352 επιβαίνοντες και η εμπορευματική αμαξοστοιχία 63503 συγκρούστηκαν μετωπικά κοντά στον οικισμό Ευαγγελισμός Λάρισας. Από τη σφοδρή σύγκρουση των τρενών 57 άνθρωποι, οι περισσότεροι φοιτητές καθώς και εργαζόμενοι της Hellenic Train, σκοτώθηκαν ακαριαία, 81 τραυματίστηκαν σοβαρά, 99 άτομα υπέστησαν ελαφρές σωματικές κακώσεις, ενώ όσοι επέζησαν υπέστησαν σοβαρό συναισθηματικό τραύμα. Αμέσως μετά τη σύγκρουση προκλήθηκε πυρκαγιά.

Σύμφωνα με το πόρισμα της επιτροπής εμπειρογνομόνων, που ήρθε στο φως της δημοσιότητας, διαπιστώνονται παραλείψεις από την πλευρά του Σταθμάρχη, ο οποίος ήταν σε βάρδια το βράδυ της σύγκρουσης. Βάσει έγγραφης εντολής του ΟΣΕ, οι σταθμάρχες Λάρισας όφειλαν να χαράσσουν υποχρεωτικά τη διαδρομή όλων των συρμών, και ειδικά του IC 62, μέσω αυτόματης χάραξης με τη χρήση των κομβίων αφετηρίας και προορισμού. Παρόλα αυτά, το πόρισμα οδηγεί στο συμπέρασμα ότι ο Σταθμάρχης Λάρισας δεν προχώρησε σε αυτόματη χάραξη, αλλά ρύθμισε χειροκίνητα τις αλλαγές γραμμής για την κίνηση του IC 62 στο τμήμα Λάρισα – Νέοι Πόροι. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι η τελευταία καταγεγραμμένη αυτόματη χάραξη έγινε στις 22:12, ενώ το IC 62 αφίχθη στον σταθμό Λάρισας στις 23:02 (Το Βήμα, 2023).

Παράλληλα, το πόρισμα επισημαίνει ελλιπή ραδιοεπικοινωνία μεταξύ σταθμάρχη Λάρισας και μηχανοδηγού καθώς και γενικότερες καθυστερήσεις στην υλοποίηση του συνόλου των συμβάσεων για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου. Όπως αναφέρει η Ναυτεμπορική (2023), το δυστύχημα ήταν συνέπεια πολλών θεσμικών και συστημικών παραγόντων, όπως η έλλειψη προσωπικού, η απουσία τεχνολογικού εξοπλισμού και οι λανθασμένοι χειρισμοί της διοίκησης. Γενικά, μέσα από το πόρισμα αναδείχθηκαν οι χρόνιες παθογένειες του ελληνικού σιδηρόδρομου.

2.2 Από το «ανθρώπινο λάθος» στη συστημική αποτυχία

Στις πρώτες ώρες μετά το δυστύχημα, ο κυρίαρχος δημόσιος λόγος επικεντρώθηκε στο ενδεχόμενο του «ανθρώπινου λάθους», με πλήθος αναφορών στον σταθμάρχη Λάρισας. Ωστόσο, η ερμηνεία αυτή άρχισε σύντομα να αμφισβητείται, καθώς πλήθος στοιχείων, δημοσιογραφικών ερευνών και μαρτυριών ανέδειξαν βαθύτερα, διαρθρωτικά προβλήματα στον ελληνικό σιδηρόδρομο.

Η απουσία λειτουργικών συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, η χρόνια υποχρηματοδότηση, η εγκατάλειψη των σιδηροδρομικών υποδομών και η έλλειψη προσωπικού ήταν ο προάγγελος του δυστυχήματος των Τεμπών. Οι προειδοποιήσεις ήταν συχνές όπως και οι καταγγελίες των εργαζομένων, που έκαναν λόγο για ένα μη λειτουργικό σιδηροδρομικό δίκτυο (Μαγκριώτης, 2023). Σε αυτό το πλαίσιο, το δυστύχημα άρχισε να νοηματοδοτείται όχι ως αποτέλεσμα μιας μεμονωμένης ατομικής ευθύνης, αλλά ως ένα γεγονός συστημικής αποτυχίας, στην οποία συνέβαλαν διαχρονικές πολιτικές επιλογές και θεσμικές παραλείψεις.

Η μετατόπιση αυτή υπήρξε καθοριστική για τη συγκρότηση του δυστυχήματος ως πολιτικού ζητήματος. Ο όρος «προαναγγελθέν έγκλημα», που εμφανίστηκε τόσο στο δημόσιο λόγο όσο και σε άρθρα γνώμης επιβεβαίωσε ότι δεν επρόκειτο για ένα τυχαίο γεγονός και ένα μεμονωμένο ατύχημα, αλλά για ένα κοινωνικό-πολιτικό συμβάν με βαθύτερες αιτίες. Το κουβάρι των εξελίξεων άρχισε να ξετυλίγεται μέρα με τη μέρα και η αναζήτηση της αλήθειας και των ευθυνών σε όλα τα επίπεδα εξουσίας έγινε αυτοσκοπός.

2.3 Οι πρώτες πολιτικές και θεσμικές αντιδράσεις

Οι πολιτικές και θεσμικές αντιδράσεις στο δυστύχημα των Τεμπών υπήρξαν άμεσες, αλλά ταυτόχρονα αντικείμενο έντονης κριτικής. Η παραίτηση του αρμόδιου Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, Κώστα Αχ. Καραμανλή «ως ελάχιστη ένδειξη σεβασμού» στη μνήμη των θυμάτων (Καθημερινή, 2023), η δήλωση συγγνώμης του Πρωθυπουργού που προκάλεσε ένα τεράστιο κύμα αντιδράσεων καθώς και οι εξαγγελίες για έρευνες και θεσμικές αλλαγές από την πλευρά του Υπουργείου

Μεταφορών αποτέλεσαν τις πρώτες κινήσεις διαχείρισης της κρίσης από την πλευρά της κυβέρνησης (Φαφούτης, 2023).

Ωστόσο, οι χειρισμοί των πρώτων ημερών αντιμετωπίστηκαν με δυσπιστία από μεγάλο μέρος της κοινωνίας και του πολιτικού κόσμου. Η αντιπολίτευση, από την πλευρά της, άσκησε δριμεία κριτική στην κυβέρνηση, κατηγορώντας τη για εσφαλμένη επικοινωνιακή διαχείριση της τραγωδίας, συγκάλυψη και έλλειψη ουσιαστικής λογοδοσίας (Βαρίνου, 2023). Τα αντιπολιτευτικά μέσα ενημέρωσης κατηγορήσαν την κυβέρνηση για «ανικανότητα, ιδεοληψία, εγκληματική αδιαφορία για την ανθρώπινη ζωή, διαφθορά και ρουσφέτι» (Καρτερός, 2023). Το δυστύχημα μετονομάστηκε σε «έγκλημα» παίρνοντας ηθικές διαστάσεις και βάζοντας στο παιχνίδι του δημόσιου λόγου την αλήθεια, τη δικαιοσύνη και τη δικαίωση. Οι πρώτες αυτές αντιδράσεις διαμόρφωσαν το πλαίσιο μέσα στο οποίο το δυστύχημα των Τεμπών εγγράφηκε στη δημόσια σφαίρα όχι μόνο ως τραγωδία, αλλά ως σημείο καμπής για τη σχέση κράτους, πολιτικής εξουσίας και κοινωνίας.

2.4 Η ανάδυση του δυστυχήματος των Τεμπών στη δημόσια σφαίρα

2.4.1 Η αρχική δημοσιογραφική κάλυψη του δυστυχήματος. Σε πρώτο στάδιο η δημοσιογραφική κάλυψη επικεντρώθηκε κυρίως στην άμεση καταγραφή του συμβάντος και στη χρονική εξέλιξη της τραγωδίας. Τα μέσα ενημέρωσης μέσα από εκτενή ρεπορτάζ μετέδιδαν τις πρώτες επίσημες ανακοινώσεις, τις μαρτυρίες επιζώντων και τις εξελίξεις των επιχειρήσεων διάσωσης.

Σε αυτό το πλαίσιο, οι αιτίες και οι ευθύνες παρέμειναν στο περιθώριο, ενώ το δυστύχημα παρουσιαζόταν κυρίως ως τραγική στιγμή. Κεντρικό στοιχείο της αρχικής κάλυψης αποτέλεσε η έντονη προβολή των ανθρώπινων απωλειών και του συλλογικού πένθους. Μέσα από αφηγήσεις συγγενών, προσωπικές ιστορίες θυμάτων και εικόνες από τον τόπο της τραγωδίας, τα μέσα ενημέρωσης συνέβαλαν στη συγκρότηση ενός κοινού συναισθηματικού βιώματος.

Τα μέσα ενημέρωσης, κάνοντας επίκληση στο συναίσθημα του κοινού έντυσαν τα άρθρα και ρεπορτάζ τους με συγκινησιακά φορτισμένους τίτλους, μεταφορές, γλαφυρές περιγραφές και εικόνες από τον τόπο του δυστυχήματος. Λογοτέχνες, συγγραφείς, ακαδημαϊκοί, ψυχολόγοι έγραψαν για το αποτύπωμα που

άφησε η τραγωδία στην ελληνική κοινωνία, τις πληγές που άνοιξε και το φόβο που προξένησε. «Οδύνη», «τραγικότητα», «βίαιος θάνατος», είναι μερικές μόνο από τις λέξεις που διαβάσαμε στα δημοσιογραφικά άρθρα των ελληνικών μέσων. «Πενήντα επτά άνθρωποι άφησαν την τελευταία τους πνοή στα Τέμπη, αλλά τα σημάδια της παρουσίας τους είναι ακόμη ορατά, απτά, για τους γονείς, τους συντρόφους, τα αδέρφια, τους φίλους τους· ακανθώδες σύνορο ανάμεσα στο δικό τους «επέκεινα» και στο «εδώ» της ζωής που συνεχίζεται», γράφει η Επτακοίλη (2023) στην Καθημερινή, ενώ ο Λάζαρος (2023) αναφέρει στην Αυγή πως «ο βίαιος θάνατος και η εξαϋλωση του σώματος, οι συνθήκες διεξαγωγής του συμβάντος και η τραγικότητα των εικόνων άγγιξαν τον βαθύ πυρήνα κάθε πολίτη, ακόμη και του αποκαλούμενου «σκληρόκαρδου».

2.4.2 Η ανάδειξη των ευθυνών και η πολιτική σύγκρουση. Σε επόμενο στάδιο, η δημόσια συζήτηση μετατοπίστηκε από την περιγραφή του γεγονότος προς τη διερεύνηση των αιτίων και των ευθυνών. Η δημοσιοποίηση πληροφοριών σχετικά με την κατάσταση των σιδηροδρομικών υποδομών, την απουσία συστημάτων ασφαλείας και τις προγενέστερες προειδοποιήσεις ειδικών και εργαζομένων συνέβαλε στη μεταβολή του ερμηνευτικού πλαισίου.

Η ανάδειξη των ευθυνών συνοδεύτηκε από έντονη πολιτική αντιπαράθεση. Ο κυβερνητικός λόγος επιδίωξε να περιορίσει την ευθύνη σε ατομικά ή επιχειρησιακά σφάλματα, αποφεύγοντας τη γενίκευση της κριτικής σε επίπεδο πολιτικών επιλογών και θεσμικής οργάνωσης. Αντίθετα, ο λόγος της αντιπολίτευσης εστίασε στη διαχρονική διάσταση των προβλημάτων και στην πολιτική ευθύνη της κυβέρνησης, προβάλλοντας το δυστύχημα ως σύμπτωμα βαθύτερων παθογενειών του κράτους. Η σύγκρουση αυτή συνέβαλε στη διαμόρφωση ανταγωνιστικών αφηγήσεων και κατέστησε τη δημόσια σφαίρα πεδίο έντονης ιδεολογικής αντιπαράθεσης.

Το άρθρο των Passas κ.ά. (2025) προσεγγίζει το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη όχι ως μεμονωμένο ατύχημα ή αποτέλεσμα «ανθρώπινου λάθους», αλλά ως περίπτωση κρατικό-εταιρικού εγκλήματος (state-corporate crime), ενταγμένου σε ένα πλαίσιο συστημικού κινδύνου και θεσμικής αποτυχίας. Βασιζόμενο σε ανάλυση επίσημων εγγράφων, δημοσιογραφικών πηγών και ποιοτικών συνεντεύξεων, το άρθρο αναδεικνύει πώς η ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρόμων, η χρόνια

υποχρηματοδότηση και η κανονιστική ανεπάρκεια συνέβαλαν στη δημιουργία ενός καθεστώτος υψηλής επικινδυνότητας. Οι συγγραφείς υποστηρίζουν ότι η τραγωδία αποτέλεσε προβλέψιμη συνέπεια διαχρονικών επιλογών διακυβέρνησης, οι οποίες υπονόμισαν τη λογοδοσία και μετέθεσαν την ευθύνη από τις θεσμικές δομές σε μεμονωμένα πρόσωπα.

Ακόμη, όπως επισημαίνεται στο άρθρο «A Permanent Assembly as a Public Policy Response to the Tempri Tragedy in Greece» το δυστύχημα των Τεμπών αποτέλεσε αφορμή όχι μόνο για την ανάδειξη συστημικών λαθών και προβλημάτων στο σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά γενικότερα τη βαθύτερη κρίση της δημοκρατίας στην Ελλάδα «μία κρίση εμπιστοσύνης, νομιμοποίησης και ηθικής ευθύνης» (Roulakis,2023). Πράγματι, το δυστύχημα αποκάλυψε τη γενικότερη δυσαρέσκεια της ελληνικής κοινωνίας απέναντι σε συστήματα, κυβερνήσεις και θεσμούς και τη χρόνια απογοήτευση που χαρακτηρίζει τον ελληνικό λαό.

2.4.3 Κοινωνικές αντιδράσεις, διαμαρτυρίες και διεθνής κάλυψη. Η κορύφωση της δημόσιας συζήτησης εκδηλώθηκε μέσα από εκτεταμένες κοινωνικές κινητοποιήσεις. Μαζικές διαδηλώσεις πραγματοποιήθηκαν σε μεγάλες πόλεις της Ελλάδας, εκφράζοντας όχι μόνο το πένθος για τα θύματα, αλλά και την απαίτηση για δικαιοσύνη, διαφάνεια και θεσμική λογοδοσία. Η νεολαία κατέβηκε στους δρόμους για να διαμαρτυρηθεί όχι μόνο για τον άδικο χαμό 57 συνανθρώπων μας, αλλά και για να εκφράσει την αγανάκτηση της για την κρατική αναποτελεσματικότητα.

Το σύνθημα «Δεν Έχω Οξυγόνο», που ακούσαμε στις πορείες μετά το δυστύχημα συνδέεται αφενός με τις τελευταίες καταγεγραμμένες φράσεις θυμάτων της τραγωδίας και αφετέρου με το ευρύτερο αίσθημα κοινωνικής ασφυξίας, αδικίας και συγκάλυψης ευθυνών από το κράτος (Polykarrou,2025). Η «έλλειψη οξυγόνου» πέρα από την απώλεια ζωών, σκιαγραφεί τη σύγχρονη ασφυκτική ελληνική πραγματικότητα της με τα υψηλά ποσοστά φτώχειας, ανεργίας και κοινωνικών ανισοτήτων, την άνοδο της ακροδεξιάς και την αδυναμία της αριστεράς να συγκροτήσει μία ενιαία απάντηση.

Παράλληλα, το δυστύχημα των Τεμπών απέκτησε σημαντική διεθνή προβολή. Διεθνή μέσα ενημέρωσης προσέγγισαν το γεγονός όχι μόνο ως εθνική τραγωδία,

αλλά και ως παράδειγμα θεσμικής αποτυχίας στο πλαίσιο ενός ευρωπαϊκού κράτους. Η διεθνής κάλυψη ανέδειξε συγκριτικές διαστάσεις και συνέβαλε στην ευρύτερη συζήτηση για την ασφάλεια των υποδομών και τη λειτουργία των δημόσιων υπηρεσιών. Η διεθνοποίηση της δημόσιας συζήτησης συνέβαλε στη διαμόρφωση μιας συγκεκριμένης εικόνας της Ελλάδας στο εξωτερικό, συνδέοντας το δυστύχημα με χρόνιες αδυναμίες της κρατικής οργάνωσης και της πολιτικής διαχείρισης. Με τον τρόπο αυτό, τα Τέμπη μετατράπηκαν από εσωτερικό κοινωνικό και πολιτικό ζήτημα σε αντικείμενο διεθνούς δημόσιου διαλόγου, με επιπτώσεις τόσο στο επίπεδο της πολιτικής αξιοπιστίας όσο και στο επίπεδο της συμβολικής αναπαράστασης της χώρας.

2.5 Ακαδημαϊκές και επιστημονικές προσεγγίσεις στο ζήτημα των Τεμπών

Το δυστύχημα των Τεμπών, πέραν της εκτεταμένης δημοσιογραφικής του κάλυψης, ανέδειξε και ιδιαίτερο επιστημονικό–ερευνητικό ενδιαφέρον, καθώς αποτέλεσε αντικείμενο συστηματικής μελέτης από πλήθος ερευνητών, οι οποίοι προσέγγισαν το γεγονός από διαφορετικές θεωρητικές, μεθοδολογικές και θεματικές οπτικές. Στην ενότητα αυτή θα παρουσιαστούν μερικές από τις πιο σημαντικές έρευνες που έγιναν σχετικά με την τραγωδία στα Τέμπη τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.

Σύμφωνα με άρθρο της HuffPost Greece (2023), η έρευνα του Τμήματος Δημοσιογραφίας και ΜΜΕ του ΑΠΘ σε συνεργασία με την Κάπα Research εξετάζει πώς τα ελληνικά μέσα ενημέρωσης κάλυψαν το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη και πώς αυτή η κάλυψη αξιολογήθηκε από το κοινό. Τα ευρήματα δείχνουν ότι το δυστύχημα επέφερε αύξηση της ζήτησης για ενημέρωση, με την τηλεόραση να αποτελεί το κύριο μέσο πληροφόρησης. Παρόλα αυτά, παρά την κυριαρχία της, η τηλεόραση κατέγραψε χαμηλά επίπεδα εμπιστοσύνης, αναδεικνύοντας μια βαθιά κρίση εμπιστοσύνης προς το ελληνικό μιντιακό σύστημα που συνδέεται σε μεγάλο βαθμό με την πολιτική. Αντίθετα, οι ενημερωτικές ιστοσελίδες και το ραδιόφωνο αποτιμώνται πιο θετικά, ενώ τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, αν και κυρίαρχα στην καθημερινότητα, χρησιμοποιήθηκαν πιο περιορισμένα.

Στη μελέτη των Aneziri et al. (2025) διερευνάται πότε και υπό ποιες προϋποθέσεις οι επιβάτες επανέρχονται στη χρήση του σιδηροδρόμου μετά από ένα σοβαρό δυστύχημα, με εμπειρικό παράδειγμα τη σύγκρουση στα Τέμπη. Τα

ευρήματα της έρευνας δείχνουν ότι η επιστροφή στη χρήση του τραίνου δεν είναι απλή, καθώς εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως την ορατή βελτίωση των συστημάτων ασφαλείας και την εμπιστοσύνη στους θεσμικούς και διοικητικούς φορείς. Μάλιστα, όπως επισημαίνει η έρευνα, οι επιβάτες που θεωρούν ότι το δυστύχημα ήταν συστημικό και όχι μεμονωμένο λάθος εμφανίζουν μεγαλύτερη καθυστέρηση στην επιστροφή και υψηλότερα επίπεδα φόβου και ανασφάλειας.

Μία εξίσου ενδιαφέρουσα έρευνα είναι η κλινική ψυχιατρική μελέτη των Fountoulakis et al. (2025) σχετικά με τις ψυχικές συνέπειες του δυστυχήματος στα Τέμπη σε επιβάτες που επέζησαν της σύγκρουσης και νοσηλεύτηκαν ή παρακολουθήθηκαν σε μονάδες ψυχικής υγείας. Το επίκεντρο της έρευνας είναι η εμφάνιση και η εξέλιξη της Διαταραχής Μετατραυματικού Στρες (PTSD). Η μελέτη διαπιστώνει ότι σημαντικό ποσοστό επιβατών εμφάνισε συμπτώματα PTSD (εφιάλτες, αναδρομές, υπερεπαγρύπνηση), καθώς και άγχος, κατάθλιψη και αποφυγή μετακινήσεων.

Η έρευνα των Gousis και Kotronaki (2025) ανέδειξε πως το δυστύχημα των Τεμπών πέρα από αισθήματα θλίψης για τους ανθρώπους που χάθηκαν, προκάλεσε έντονα συναισθήματα οργής, ανασφάλειας και δυσπιστίας απέναντι στους θεσμούς, τα οποία μετουσιώθηκαν σε εκτεταμένη συλλογική δράση. Το πένθος μετατράπηκε σε οργή μέσα από διαδηλώσεις, απεργίες και συμβολικές δράσεις μνήμης, αμφισβητώντας την κυρίαρχη αφήγηση περί «ανθρώπινου λάθους» και αναδεικνύοντας τις συστημικές ευθύνες του κράτους και των κυβερνήσεων για την υποβάθμιση της σιδηροδρομικής ασφάλειας. Η μελέτη δείχνει ότι σημαντικό ποσοστό νέων συμμετείχε για πρώτη φορά σε διαμαρτυρίες, γεγονός που υπογραμμίζει τη δυναμική του ηθικού σοκ ως μηχανισμού πολιτικής κινητοποίησης ακόμη και εκτός οργανωμένων δικτύων.

Τέλος, η μελέτη *Derailing Truth: Tripartite Discourse and Public Outrage Over Greece's Tempe Valley Disaster* αναλύει τον κυβερνητικό λόγο μετά το δυστύχημα των Τεμπών και δείχνει ότι αυτός εξελίχθηκε σε τρεις διακριτές φάσεις: αρχικά κυριάρχησε ο συναισθηματικός λόγος, δίνοντας έμφαση στο πένθος, στη συνέχεια επιχειρήθηκε η αποπολιτικοποίηση του γεγονότος μέσω της παρουσίας του ως μεμονωμένου διοικητικού σφάλματος, και τέλος παρατηρήθηκε μετατόπιση ή

αποφυγή πολιτικών ευθυνών. Η μελέτη καταλήγει ότι αυτή η επικοινωνιακή μεταβολή συνέβαλε στην ενίσχυση της δημόσιας οργής και της κρίσης εμπιστοσύνης προς τους θεσμούς (Samaras, 2025).

Ερευνητικό Μέρος

Κεφάλαιο 3 : Ερευνητικά Ερωτήματα & Μεθοδολογία

3.1 Ερευνητικά ερωτήματα

Μέσα από την παρούσα διπλωματική εργασία επιχειρείται η ανάδειξη των συγκριτικών πλαισιώσεων του δυστυχήματος των Τεμπών στον ελληνικό και ξένο τύπο. Το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη συνιστά ένα γεγονός υψηλής κοινωνικής και δημοσιογραφικής σημασίας, το οποίο και απασχόλησε τόσο τα εγχώρια όσο και τα διεθνή μέσα ενημέρωσης. Πέρα από την τραγική διάσταση της απώλειας ανθρώπινων ζώων, αναδείχθηκαν ζητήματα πολιτικής ευθύνης, ασφάλειας των υποδομών, πολιτικής ανευθυνότητας και δημόσιας λογοδοσίας, καθιστώντας το πρόσφορο πεδίο για την μελέτη και ανάλυση των δημοσιογραφικών πλαισιώσεων.

Επομένως, με βάση την υπάρχουσα βιβλιογραφία της πλαισίωσης το κύριο ερευνητικό ερώτημα της δικής μας ανάλυσης είναι το εξής: Ποια πλαίσια χρησιμοποίησαν τα ελληνικά και ξένα ΜΜΕ στην κάλυψη του δυστυχήματος των Τεμπών κατά τον πρώτο μήνα μετά το γεγονός; Βάσει του κυριάρχου ερευνητικού ερωτήματος προκύπτουν τα παρακάτω ερωτήματα, εκ των οποίων τα πρώτα τέσσερα αφορούν αποκλειστικά τα ελληνικά μέσα ενημέρωσης:

ΕΕ1: Ποια μορφή πλαισίωσης – περιπτωσιολογική ή θεματική – κυριαρχεί στην κάλυψη του δυστυχήματος των Τεμπών;

ΕΕ2 : Ποιο από τα πέντε πλαίσια (συγκρουσιακό, ανθρωπίνου ενδιαφέροντος, οικονομικών συνεπειών, ηθικής, απόδοσης ευθυνών) κατά Semetko & Valkenburg εμφανίζεται συχνότερα στα δημοσιεύματα για τα Τέμπη;

ΕΕ2α : Υπάρχουν διαφορές ως προς τη χρήση των παραπάνω πλαισίων ανάλογα με τον πολιτικό προσανατολισμό του κάθε μέσου;

ΕΕ2β: Πώς αναδεικνύεται το πλαίσιο της ευθύνης (responsibility frame) στα δημοσιεύματα;

- Απόδοση ευθύνης σε μεμονωμένα άτομα (σταθμάρχης, μηχανοδηγός, επιθεωρητής ΟΣΕ)
- Απόδοση ευθύνης σε θεσμούς (ΟΣΕ, Hellenic Train, ΡΑΣ)
- Απόδοση ευθύνης στο σύστημα (χρόνιες παθολογίες συστήματος, κυβερνήσεις διαχρονικά, ιδιωτικοποίηση, υποχρηματοδότηση)
- Απόδοση ευθύνης σε Κυβέρνηση - Υπουργείο

ΕΕ2γ: Η ευθύνη αποδίδεται ανάλογα με τον πολιτικό προσανατολισμό του μέσου;

ΕΕ3: Υπάρχει διαφοροποίηση στη χρήση των πλαισίων κατά τις διαφορετικές περιόδους του πρώτου μήνα;

ΕΕ4: Παρατηρούνται διαφοροποιήσεις στον τόνο αναφοράς προς την κυβέρνηση ανάλογα με την πολιτική τοποθέτηση των ειδησεογραφικών ιστοσελίδων;

ΕΕ5 : Ποια πλαίσια αξιοποίησαν τα ξένα μέσα ενημέρωσης για την κάλυψη του δυστυχήματος των Τεμπών;

ΕΕ6: Πώς διαφέρει/ομοιάζει η χρήση των πλαισίων ανάμεσα στα ελληνικά και στα ξένα μέσα ενημέρωσης;

3.2 Μεθοδολογία Έρευνας

Η έρευνα επί της οποίας βασίζεται η παρούσα εργασία διεξήχθη μέσω ποιοτικά προσανατολισμένης ανάλυσης περιεχομένου με ερμηνευτική λογική και θεωρητική κατεύθυνση τη θεωρία της Πλαισίωσης. Γενικά, η ανάλυση περιεχομένου αποτελεί μία από τις σημαντικότερες και αποτελεσματικότερες τεχνικές στην προσέγγιση επικοινωνιακών φαινομένων.

Η ανάλυση περιεχομένου σύμφωνα με τον Berelson, όπως παρατίθεται στον Bryman (2017, σ. 323), «αποτελεί μια ερευνητική τεχνική για την αντικειμενική, συστηματική και ποσοτική περιγραφή του πρόδηλου περιεχομένου της επικοινωνίας». Πρόκειται για μια προσέγγιση που συνδυάζει την αντικειμενικότητα και συστηματικότητα, αποφεύγοντας κάθε είδους μεροληψία από την πλευρά του αναλυτή (Bryman,2017).

Το περιεχόμενο που αναλύεται αφορά τεκμήρια και κείμενα, που μπορεί να αποτελούνται από λέξεις ή και εικόνες σε έντυπη ή διαδικτυακή μορφή, γραπτή ή

προφορική. Όπως αναφέρει και η Κυριαζή (2011) «παρότι η μέθοδος έχει συνδεθεί κυρίως με την ανάλυση του γραπτού και του προφορικού λόγου στο πλαίσιο των μαζικής επικοινωνίας (άρθρα στον ημερήσιο Τύπο, τηλεοπτικά/ραδιοφωνικά προγράμματα και διαφημίσεις, δημόσιες ομιλίες πολιτικών προσώπων), μπορεί να εφαρμοστεί και σε οποιονδήποτε επικοινωνιακό λόγο ή μήνυμα, σε όποια μορφή και αν εμφανίζεται» (σ.281). Στην ανάλυση περιεχομένου είναι σημαντικό να διατυπωθούν με ακρίβεια τα ερευνητικά ερωτήματα, προκειμένου να διεξαχθεί αποτελεσματικά η διαδικασία της κωδικοποίησης. Η τελευταία σύμφωνα με τον Bryman (σ. 332) «αποτελεί καθοριστικό στάδιο της διαδικασίας ανάλυσης περιεχομένου».

Στην παρούσα έρευνα, παρότι σε ορισμένα ερευνητικά ερωτήματα γίνεται αναφορά σε συχνότητες εμφάνισης πλαισίων και συγκρίσεις μεταξύ διαφορετικών μέσων, η έρευνα δεν προσεγγίζεται σύμφωνα με την κλασική ποσοτική ανάλυση περιεχομένου. Οι συχνότητες χρήσης των πλαισίων λειτουργούν υποστηρικτικά και ενδεικτικά, με στόχο να αναδειχθούν οι κυρίαρχες τάσεις και τα μοτίβα που επικράτησαν στο δημοσιογραφικό λόγο κατά την παρουσίαση του δυστυχήματος των Τεμπών. Δεν αντιμετωπίζονται ως αυτοσκοπός, αλλά ως βοηθητικό εργαλείο για την ερμηνευτική ανάλυση των πλαισίων. Έτσι, τα ποσοτικά στοιχεία δεν αξιοποιούνται με στόχο μια στατιστική καταγραφή και μέτρηση αιτιωδών σχέσεων αλλά ως συμπληρωματικό και υποστηρικτικό στοιχείο στην ερμηνευτική παρουσίαση του δυστυχήματος των Τεμπών.

3.3 Πλεονεκτήματα & Μειονεκτήματα της ανάλυσης περιεχομένου

Στη θεωρία της πλαισίωσης τα δημοσιογραφικά κείμενα λειτουργούν ως ερμηνευτικά σχήματα, μέσα από τα οποία οι συντάκτες νοηματοδοτούν τα γεγονότα. Τα media frames, σύμφωνα με τον Entman (1993) αναδεικνύουν συγκεκριμένες όψεις της πραγματικότητας, προσδίδοντας τους αιτιώδη, ηθική και αξιολογική σημασία. Στο πλαίσιο αυτό η ανάλυση περιεχομένου αποτελεί την πιο κατάλληλη μεθοδολογική προσέγγιση στο βαθμό που επιτρέπει την ανίχνευση αυτών των ερμηνευτικών σχημάτων μέσα στα δημοσιογραφικά κείμενα. Πρόκειται για μία μέθοδο που δεν περιορίζεται στην απλή καταγραφή και καταμέτρηση θεμάτων, αλλά προσεγγίζει ερμηνευτικά την πλαισίωση καθώς αναδεικνύει τον τρόπο με τον οποίο οι

δημοσιογράφοι κατασκευάζουν αφηγήσεις και νοήματα και διαμορφώνουν κυρίαρχες τάσεις γύρω από ένα κοινωνικοπολιτικό γεγονός, όπως το δυστύχημα των Τεμπών.

Αναφορικά με τα πλεονεκτήματα της ανάλυσης περιεχομένου, αυτό που ξεχωρίζει είναι η διαφάνεια. Πρόκειται για μία αντικειμενική και σαφή ερευνητική μέθοδο, με ένα ξεκάθαρο και ορισμένο σχέδιο κωδικοποίησης, που παρέχει τη δυνατότητα εκπόνησης επαναληπτικών ή συμπληρωματικών μελετών (Bryman, 2017). Η διαφάνεια προκύπτει από το γεγονός ότι τα δεδομένα «δεν υπόκεινται στη μεροληψία που μπορεί να προκύψει από την άμεση επαφή ερευνητή και ερευνώμενου» (Κυριαζή, 2011). Παράλληλα, προσφέρει τη δυνατότητα διαχρονικής ανάλυσης, ενώ αποτελεί και μία ευέλικτη μέθοδο, καθώς δύναται να εφαρμοστεί σε ευρύ φάσμα διαφορετικών μορφών μη δομημένου κειμενικού υλικού. Η ανάλυση περιεχομένου προσφέρεται για την εφαρμογή τόσο ποιοτικών όσο και ποσοτικών τεχνικών ανάλυσης, καθιστώντας την ιδιαίτερα ευέλικτη ως ερευνητικό εργαλείο.

Στα μειονεκτήματα της ανάλυσης περιεχομένου περιλαμβάνεται η αδυναμία σχεδιασμού κωδικοποίησης «που δεν προϋποθέτει κάποια ερμηνεία από μέρους των κωδικοποιητών» (Bryman, 2017,σ.340). Παράλληλα, όπως επισημαίνεται στο έργο του Bryman, μέσω της συγκεκριμένης μεθόδου, είναι δύσκολο να ερευνηθούν ζητήματα που αφορούν τους λόγους και τις αιτίες φαινομένων, ενώ μία ακόμη αδυναμία εντοπίζεται στο γεγονός ότι στερείται θεωρητικού υποβάθρου.

3.4 Ερευνητικά δεδομένα

Τα δεδομένα της έρευνας προκύπτουν από άρθρα που αναρτήθηκαν στις ιστοσελίδες ελληνικών και ξένων εφημερίδων, το διάστημα 28 Φεβρουαρίου 2023, την ημέρα δηλαδή του δυστυχήματος, έως και ένα μήνα μετά, δηλαδή μέχρι τις 31 Μαρτίου 2023. Αναλυτικότερα, όσον αφορά στα ελληνικά μέσα συλλέχθηκαν όλα τα σχετικά με το δυστύχημα των Τεμπών άρθρα που δημοσιεύτηκαν κατά το παραπάνω διάστημα στις παρακάτω πέντε ιστοσελίδες: Kathimerini.gr, tanea.gr, protothema.gr, avg1.gr και efsyn.gr.

Οι παραπάνω ιστοσελίδες επιλέχθηκαν αφενός λόγω της μεγάλης τους επισκεψιμότητας και αφετέρου λόγω της διαφορετικής πολιτικής τους κατεύθυνσης.

Ειδικότερα, η Καθημερινή αποτελεί κεντροδεξιό φιλοκυβερνητικό φύλλο, τα Νέα πιο ουδέτερο κεντρώο μέσο, ενώ η Εφημερίδα των Συντακτών και η Αυγή πρόσκεινται στην αριστερά, εκφράζοντας την αντιπολίτευση. Το Πρώτο Θέμα κατατάσσεται κυρίως στο χώρο των κεντροδεξιών, εμπορικών ΜΜΕ με έντονο λαϊκίστικο ύφος.

Αναφορικά με τα ξένα μέσα, συλλέχθηκαν άρθρα από το Γαλλικό, Βρετανικό, Γερμανό-Αυστριακό και Ρουμάνικο Τύπο. Αξίζει να σημειωθεί ότι το δείγμα που συγκεντρώθηκε από τα ξένα μέσα ήταν περιορισμένο (87 άρθρα) και ετερόκλητο λόγω της διαφορετικότητας των χωρών, για αυτό και τα ευρήματα είναι ενδεικτικά τάσεων και δεν αποτελούν μία ομοιογενή κατηγορία. Έτσι, τα συμπεράσματα για τον ξένο τύπο πρέπει να ερμηνευτούν, ως ενδείξεις και όχι ως καθολικές διαπιστώσεις.

Ως μονάδες ανάλυσης θεωρήθηκαν τα άρθρα που συλλέχθηκαν από τις παραπάνω ιστοσελίδες με επίκεντρο αναφοράς το δυστύχημα των Τεμπών. Συνολικά, συγκεντρώθηκαν 2.507 άρθρα, εκ των οποίων μελετήθηκαν και αναλύθηκαν τα 344. Αναλυτικότερα, όσον αφορά στα ελληνικά μέσα για τους σκοπούς της έρευνας επιλέχθηκαν 45-50 άρθρα από κάθε ιστοσελίδα, ενώ συμπεριλήφθηκαν όλα τα άρθρα που δημοσιεύτηκαν στις ξένες ιστοσελίδες καθώς ο αριθμός τους ήταν περιορισμένος. Δεδομένου του μεγάλου όγκου των ελληνικών δημοσιευμάτων που παρήχθησαν κατά τον πρώτο μήνα μετά το δυστύχημα, επιλέχθηκαν κατά μέσο όρο 13 άρθρα ανά εβδομάδα, ακολουθώντας το μοτίβο επιλογής μέρα παρά μέρα.

Η επιλογή έγινε κατά κύριο λόγο με βάση τους τίτλους αλλά και τη διαφοροποίηση των θεμάτων, με σκοπό να συμπεριληφθούν στο δείγμα δημοσιεύματα που καλύπτουν μία ευρεία γκάμα του γεγονότος (οι πρώτες στιγμές μετά το δυστύχημα, η ευθύνη και σύλληψη του σταθμάρχη, οι απολογίες των υπόλοιπων εμπλεκόμενων, η απάντηση της Κυβέρνησης και οι πρώτες αντιδράσεις της, οι διαδηλώσεις και διαμαρτυρίες, η στάση της αντιπολίτευσης, τα χρόνια προβλήματα του σιδηροδρόμου, τα λάθη, οι παραλείψεις και οι συμβάσεις που δεν τηρήθηκαν, οι μαρτυρίες των επιζώντων και οι δηλώσεις των συγγενών των θυμάτων, η επαναλειτουργία του σιδηρόδρομου). Ακόμη, πέρα από τα ρεπορτάζ και τα ειδησεογραφικά άρθρα επιλέχθηκαν άρθρα γνώμης και απόψεις προκειμένου να αναδειχθεί σαφέστερα η στάση του κάθε μέσου. Τα άρθρα που επιλέχθηκαν

συμπεριελήφθησαν στο τελικό δείγμα, ώστε να διασφαλιστεί η χρονική αντιπροσωπευτικότητα της κάλυψης.

3.5 Περιορισμοί της έρευνας

Η παρούσα έρευνα, όπως και κάθε ανάλογη μελέτη, υπόκεινται σε ορισμένους περιορισμούς, οι οποίοι πρέπει να ληφθούν υπόψη για την ορθότερη αξιολόγηση και ερμηνεία των αποτελεσμάτων.

Αρχικά, το δείγμα της παρούσας έρευνας αφορά στην επιλογή συγκεκριμένων ελληνικών και ξένων άρθρων ειδησεογραφικών ιστοσελίδων με κεντρικό θέμα το δυστύχημα των Τεμπών. Επομένως, τα ευρήματα δεν μπορούν να γενικευτούν στο σύνολο των ελληνικών και ξένων μέσων ενημέρωσης, ούτε να επεκταθούν σε άλλα μέσα όπως η τηλεόραση και το ραδιόφωνο. Ειδικότερα, όσον αφορά στα ξένα μέσα ενημέρωσης, το δείγμα είναι περιορισμένο, γεγονός που δικαιολογείται καθώς το δυστύχημα των Τεμπών αποτέλεσε ένα διεθνές ζήτημα για την ξένη ειδησεογραφία και επομένως η κάλυψη του ήταν πιο περιορισμένη.

Ακόμη, ο χρονικός περιορισμός είναι ιδιαίτερα σημαντικός και αξίζει να αναφερθεί καθώς η ανάλυση επικεντρώνεται στον πρώτο μήνα μετά το δυστύχημα των Τεμπών, όπου και θεωρείται ότι αποτέλεσε τον πιο καθοριστικό και έντονο από πλευρά ειδησεογραφίας. Στόχος της παρούσας μελέτης είναι να αναδειχθεί ο τρόπος πλαισίωσης του δυστυχήματος κατά τον πρώτο μήνα, λαμβάνοντας υπόψη το έντονο συναισθηματικό φορτίο και την πόλωση και αντιπαράθεση των πολιτικών κομμάτων, αποφεύγοντας έτσι οποιαδήποτε γενίκευση για την συνολική κάλυψη του δυστυχήματος των Τεμπών από τα μέσα ενημέρωσης μακροπρόθεσμα.

Αναφορικά με την αξιοπιστία της κωδικοποίησης και κατά συνέπεια των αποτελεσμάτων, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι η κωδικοποίηση έγινε αποκλειστικά από τον συγγραφέα, χωρίς τη συμμετοχή δεύτερου ερευνητή, γεγονός που μπορεί να προσδώσει έλλειψη αξιοπιστίας. Παρόλα αυτά, η συγκεκριμένη αδυναμία αντισταθμίστηκε με την πραγματοποίηση μίας πιλοτικής κωδικοποίησης σε δείγμα 30 άρθρων με στόχο να οριστικοποιηθούν οι κατηγορίες. Με αυτό τον τρόπο τηρήθηκε αυστηρά το πρωτόκολλο κωδικοποίησης.

Τέλος, ένας βασικός περιορισμός της παρούσας έρευνας αφορά το γεγονός ότι η ανάλυση επικεντρώνεται αποκλειστικά στα media frames, δηλαδή στο πώς τα μέσα ενημέρωσης ανέδειξαν το δυστύχημα και κατασκεύασαν κυρίαρχα πλαίσια νοηματοδότησης και όχι στην πρόσληψη του κοινού. Η παρούσα μελέτη δεν εξετάζει πώς τα μέσα ενημέρωσης επηρέασαν τη γνώμη του κοινού, ούτε πώς το κοινό υιοθέτησε τα κυρίαρχα πλαίσια. Συνεπώς, τα συμπεράσματα και ευρήματα της μελέτης περιορίζονται στην ανάλυση της δημοσιογραφικής πλαισίωσης και όχι στην πρόσληψη των πλαισίων από το κοινό.

3.6 Σύστημα κωδικοποίησης & Μεταβλητές κωδικοποίησης

Οι παραπάνω μονάδες ανάλυσης κωδικοποιήθηκαν με τη χρήση του λογισμικού ποιοτικής ανάλυσης δεδομένων MAXQDA, το οποίο επιτρέπει την κωδικοποίηση και ερμηνεία μεγάλου όγκου ποιοτικών δεδομένων.

Σε πρώτο στάδιο, προκειμένου να οριστικοποιηθούν οι κατηγορίες της κωδικοποίησης, πραγματοποιήθηκε μία πιλοτική κωδικοποίηση 30 άρθρων. Στη συνέχεια, τα δημοσιογραφικά άρθρα που συγκεντρώθηκαν από το κάθε μέσο εισήχθησαν στο πρόγραμμα ως ξεχωριστά έγγραφα προκειμένου να διευκολυνθεί η διαδικασία της κωδικοποίησης. Η τελευταία, αφού είχε επιβεβαιωθεί από την πιλοτική δοκιμή, βασίστηκε σε ένα συγκεκριμένο σύστημα κωδικών, το οποίο διαμορφώθηκε με βάση τα ερευνητικά ερωτήματα.

Η κωδικοποίηση των ελληνικών και ξένων άρθρων πραγματοποιήθηκε στο ίδιο project του MAXQDA, με κοινό σύστημα κωδικών. Οι βασικοί κώδικες που εντάχθηκαν στο πρόγραμμα αντιστοιχούσαν στα ειδησεογραφικά πλαίσια των Semetko & Valkenburg (2000), όπως το συγκρουσιακό, ανθρωπίνου ενδιαφέροντος, οικονομικών συνεπειών, ηθικής, και απόδοσης ευθυνών πλαίσιο καθώς και στη διάκριση μεταξύ θεματικής και περιπτωσιολογικής πλαισίωσης κατά Iyengar (1991). Ειδικότερα, όσον αφορά το πλαίσιο απόδοσης ευθυνών, περιλάμβανε τις εξής υποκατηγορίες:

- Απόδοση ευθύνης σε μεμονωμένα άτομα (υποκατηγορίες: σταθμάρχης, μηχανοδηγός, επιθεωρητής ΟΣΕ)

- Απόδοση ευθύνης σε θεσμούς (υποκατηγορίες: υποκατηγορίες: ΟΣΕ, Hellenic Train, ΡΑΣ)
- Απόδοση ευθύνης στο σύστημα (υποκατηγορίες: χρόνιες παθολογίες συστήματος, κυβερνήσεις διαχρονικά, ιδιωτικοποίηση, υποχρηματοδότηση)
- Απόδοση ευθύνης σε Κυβέρνηση - Υπουργείο

Κατά τη διαδικασία της κωδικοποίησης μονάδα ανάλυσης αποτέλεσε το κάθε επιμέρους άρθρο, ενώ οι μονάδες κωδικοποίησης αποτελούσαν αποσπάσματα κειμένου (προτάσεις ή παράγραφοι) που περιείχαν ερμηνευτικά, αξιολογικά ή αιτιολογικά στοιχεία σχετικά με το γεγονός. Έτσι, στην ουσία κάθε κωδικός αντιστοιχούσε σε ένα μέρος του κειμένου, ωστόσο το κάθε απόσπασμα μπορούσε να περιέχει παραπάνω από έναν κώδικες. Παρόλα αυτά σε κάθε άρθρο αποδόθηκε ένα και μόνο κυρίαρχο πλαίσιο, με βάση το οποίο κωδικοποιήθηκε συνολικά το κείμενο (πλαίσιο ευθύνης, ηθικής, ανθρωπίνου ενδιαφέροντος κλπ.).

Στο πρόγραμμα εντάχθηκαν και μεταβλητές, μεταξύ των οποίων ήταν : Το Μέσο, η χώρα (Ελλάδα-εξωτερικό), ο πολιτικός προσανατολισμός (αριστερά – δεξιά), η ημερομηνία δημοσίευσης του άρθρου, η χρονική περίοδος (φάση Α: 28/2-10/03/23- φάση Β: 11/03-31/03/23) καθώς και ο τόνος αναφοράς προς την κυβέρνηση (θετικός, αρνητικός, ουδέτερος).

3.7 Δεύτερο επίπεδο ανάλυσης: Ποιοτική Ανάλυση Πλαισίων (Qualitative Frame Analysis)

Πέρα από την κωδικοποίηση των πλαισίων, στην παρούσα έρευνα ενσωματώνεται και ένα δεύτερο επίπεδο ανάλυσης, η ποιοτική ανάλυση πλαισίων (Qualitative Frame Analysis) βασισμένη στη θεωρητική προσέγγιση του Entman (1993) και Gamson (1992).

Στο πλαίσιο αυτό, επιλέχθηκαν και αναλύθηκαν συγκεκριμένα άρθρα με ιδιαίτερη νοηματική και συμβολική βαρύτητα, τα οποία και αναλύθηκαν με βάση τον κλασικό ορισμό framing του Entman. Συγκεκριμένα, για κάθε άρθρο εξετάστηκε: πώς ορίζεται το πρόβλημα, ποια αίτια προβάλλονται, ποιες ηθικές αξιολογήσεις αναδεικνύονται και ποιες λύσεις ή προσδοκίες υπονοούνται.

Η παραπάνω ανάλυση εφαρμόζεται καθαρά ερμηνευτικά και όχι μηχανιστικά με στόχο να αναδειχθεί ο τρόπος με τον οποίο διαφορετικά μέσα ενημέρωσης πλαισίωσαν το ίδιο γεγονός, το δυστύχημα των Τεμπών, το οποίο και απέκτησε διαφορετικές σημασίες ανάλογα με το μέσο και τον ιδεολογικό προσανατολισμό του. Η ποιοτική ανάλυση πλαισίων λειτουργεί συμπληρωματικά με την κωδικοποίηση των frames στο λογισμικό MAXQDA, προσδίδοντας μια ερμηνευτική εμβάθυνση του γεγονότος.

Κεφάλαιο 4 : Αποτελέσματα Έρευνας

4.1 Δημοσιεύματα

Όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 4.1 στην έρευνα συμπεριελήφθησαν πέντε ελληνικά ειδησεογραφικά μέσα ενημέρωσης και εικοσιένα ξένα, ενώ το σύνολο των δημοσιευμάτων που μελετήθηκαν είναι 344. Όσον αφορά στα ελληνικά δημοσιεύματα, που αφορούν και το μεγαλύτερο μέρος του δείγματος, τα περισσότερα ήταν ρεπορτάζ-ειδήσεις, ακολουθούμενα από απόψεις-γνώμες και δηλώσεις πολιτικών προσώπων.

Πίνακας 4.1 Συνολικός αριθμός δημοσιευμάτων

Μέσο	Αριθμός Δημοσιευμάτων
Καθημερινή	56
Τα Νέα	56
Πρώτο Θέμα	44
Εφ. Συν	46
Αυγή	55
Le Figaro	11
Le Monde	9
The Guardian	11
The Independent	24
Deutsche Welle	14
Romanian media (Libertatea.ro, Stirileprotv.ro, Digi24.ro, hotnews.ro, alephnews.ro,pressone.ro)	6
German- Austrian media (ntv.de, spiegel.de, wsws.org, orf.at, taz.de, sz.de, grenzecho.net, euronews.de, tagesschau.de, orf.at,	12
Σύνολο	344

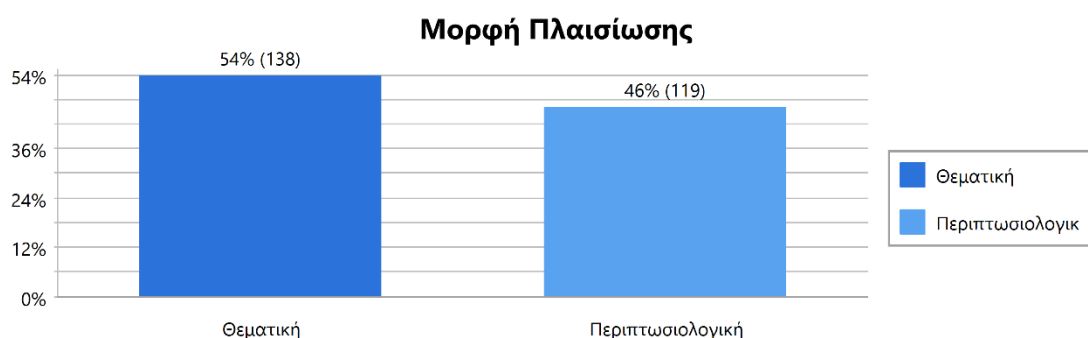
Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

4.2 Περιπτωσιολογική & Θεματική Πλαισίωση

Μελετώντας την πλαισίωση του δυστυχήματος των Τεμπών, το πρώτο ερευνητικό μας ερώτημα αφορά στον αν κυριάρχησε η περιπτωσιολογική ή θεματική πλαισίωση στα ελληνικά μέσα ενημέρωσης.

Όπως προκύπτει από το διάγραμμα 4.1 για την κάλυψη του δυστυχήματος, υιοθετήθηκαν και οι δύο μορφές πλαισίωσης, ωστόσο η θεματική πλαισίωση εμφανίζεται ελαφρώς κυρίαρχη, γεγονός που υποδηλώνει ότι τα μέσα ενημέρωσης, στο μεγαλύτερο μέρος της κάλυψης της τραγωδίας των Τεμπών, επέλεξαν να εντάξουν το γεγονός σε ευρύτερα πολιτικά, θεσμικά και διαχρονικά πλαίσια, αναζητώντας τις βαθύτερες αιτίες που προκάλεσαν το δυστύχημα.

Παράλληλα, η υψηλή παρουσία της περιπτωσιολογικής πλαισίωσης (46%) καταδεικνύει ότι σημαντικό μέρος της ειδησεογραφίας βασίστηκε σε συγκεκριμένα πρόσωπα, περιστατικά και βιωματικές αφηγήσεις, όπως οι μαρτυρίες επιζώντων, οι οικογενειακές τραγωδίες των θυμάτων και η προσωποποίηση της ευθύνης (π.χ. στον σταθμάρχη).



Διάγραμμα 4.1 Μορφή Πλαισίωσης

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

Αναλυτικότερα, όσον αφορά μεμονωμένα τα μέσα ενημέρωσης, όπως παρατηρούμε στον πίνακα 4.1, στα περισσότερα μέσα κυριάρχησε η θεματική πλαισίωση, παρόλα αυτά στο Πρώτο Θέμα και στα Νέα κυριάρχησε η περιπτωσιολογική. Συγκεκριμένα, το Πρώτο Θέμα εστίασε περισσότερο στον ανθρώπινο πόνο, τα θύματα και τις οικογένειες των θυμάτων, παρουσιάζοντας

προσωπικές ιστορίες και μεμονωμένα περιστατικά. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το δημοσίευμα: «Έζησα την κόλαση του Δάντη, λέγαμε "Θεέ μου θα πεθάνουμε"» λέει επιβάτης που επέζησε», καθώς και το δημοσίευμα «Το κοριτσάκι μου θα το πάρω στο κουτί, τεμαχισμένο...» λέει πατέρας 28χρονης αγνοούμενης», όπου παρουσιάζονται οι πρώτες δηλώσεις των συγγενών των θυμάτων (Πρώτο Θέμα,2023).

Αναφορικά με τα Νέα, εστίασαν κυρίως στον Σταθμάρχη, το επαγγελματικό του προφίλ και στα λάθη που έκανε τη μοιραία βραδιά της σύγκρουσης, προσωποποιώντας έτσι την ευθύνη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το δημοσίευμα των Νέων με τίτλο «Τα επτά λάθη του σταθμάρχη Λάρισας που οδήγησαν στην τραγωδία», όπου περιγράφονται αναλυτικά οι κινήσεις του σταθμάρχη την ημέρα της σύγκρουσης καθώς και το δημοσίευμα «Η απειρία του 59χρονου και τα κρίσιμα 5 λεπτά – Η αποκαλυπτική κατάθεση του σταθμάρχη Παλαιοφαρσάλων», που πάλι εστιάζει σε ένα συγκεκριμένο πρόσωπο (Τα Νέα,2023).

Αντιθέτως στα υπόλοιπα τρία ειδησεογραφικά μέσα, κυριάρχησε η θεματική πλαισίωση με δημοσιεύματα που εστιάζουν σε ζητήματα όπως η κρατική ευθύνη, η λειτουργία των θεσμών, οι πολιτικές επιλογές και οι δομικές παθογένειες του σιδηροδρομικού συστήματος. Χαρακτηριστικό δημοσίευμα θεματικής πλαισίωσης αποτελεί το άρθρο γνώμης του Α. Παπαχελά (2023) με τίτλο «Γόρδιοι δεσμοί διαχρονικής ανεπάρκειας», όπου αναλύονται σφαιρικά τα κακώς κείμενα του ελληνικού συστήματος, οι ιδιωτικοποιήσεις καθώς και οι θεσμικές και πολιτικές ευθύνες που προκάλεσαν το δυστύχημα. Αντίστοιχα άρθρα συναντάμε και στην Εφ. Συν όπως το «Η παθογένεια της πολιτικής στην Ελλάδα (Γεωργίου, 2023) καθώς και στην Αυγή «Παραλείψεις σε βάθος χρόνου» (Πεπόνης, 2023) όπου αναλύονται τα τρωτά σημεία του ελληνικού πολιτικού συστήματος που οδήγησαν στην τραγωδία.

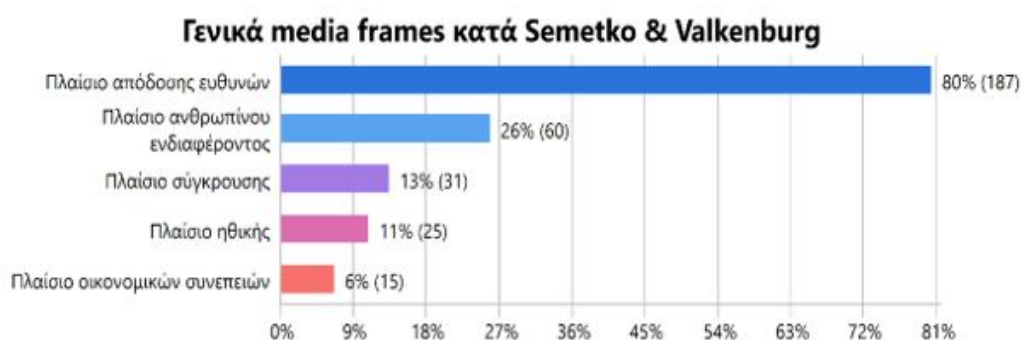
Πίνακας 4.2 Περιπτώσιολογική & Θεματική πλαισίωση ανά μέσο

Μορφή Πλαισίωσης	Αυγή	Εφ.Συν	Καθημερινή	Πρώτο Θέμα	Τα Νέα
Θεματική	13,90%	12,50%	12,10%	3,70%	8,40%
Περιπτώσιολογική ή	7,30%	5,10%	9,80%	14,50%	14,10%

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

4.3 Πλαισίωση Semetko & Valkenburg

4.3.1 Γενικά Media Frames. Προχωρώντας στο δεύτερο ερευνητικό ερώτημα, και έχοντας ως βασικό άξονα τις πλαισιώσεις των Semetko & Valkenburg (2000), όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 4.2, παρατηρούμε ότι τα ελληνικά δημοσιεύματα αξιοποίησαν και τα πέντε είδη πλαισιώσεων για την κάλυψη του δυστυχήματος των Τεμπών.



Διάγραμμα 4.2 Συνολικά πλαίσια Semetko & Valkenburg στα ελληνικά μέσα

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

Πρώτο κατά προτίμηση και με διαφορά πλαίσιο αποτελεί το πλαίσιο απόδοσης ευθυνών με ποσοστό κοντά στο 80%, γεγονός που αποκαλύπτει ότι η τραγωδία στα Τέμπη δεν πλαισιώθηκε στο δημόσιο λόγο ως ένα μεμονωμένο δυστύχημα, αλλά ως ένα θεσμικό και πολιτικό ζήτημα. Δεύτερο στη σειρά είναι το πλαίσιο ανθρωπίνου ενδιαφέροντος που δικαιολογείται λόγω της τραγικότητας και σοβαρότητας του δυστυχήματος, ενώ ακολουθεί το πλαίσιο σύγκρουσης, το οποίο αποτυπώνει τις πολιτικές αντιπαραθέσεις κυρίως ανάμεσα στην κυβέρνηση και αξιωματική αντιπολίτευση. Ακολουθεί το πλαίσιο της ηθικής με ποσοστό κοντά στο 11% και το πλαίσιο οικονομικών συνεπειών με ένα αρκετά πιο χαμηλό ποσοστό (6%).

4.3.2 Πλαισίωση & πολιτικός προσανατολισμός. Θέλοντας να απαντηθεί το πρώτο υποερώτημα σχετικά με το αν η χρήση των παραπάνω πλαισίων σχετίζεται με τον πολιτικό προσανατολισμό του κάθε μέσου, μπορούμε να συμβουλευτούμε τον πίνακα 4.3, ο οποίος επιβεβαιώνει τον συγκεκριμένο ισχυρισμό.

Πίνακας 4.3 Απόδοση πλαισίου Semetko & Valkenburg ανά μέσο

	Καθημερινή	Τα Νέα	Πρώτο Θέμα	Εφ. Συν	Αυγή
Πλαίσιο απόδοσης ευθυνών	10,90%	11,70%	6,30%	11,40%	10,40%
Πλαίσιο ηθικής	10,00%	0%	0%	20,00%	20,00%
Πλαίσιο οικονομικών συνεπειών	3,30%	10,00%	8,70%	10,00%	10,00%
Πλαίσιο ανθρωπίνου ενδιαφέροντος	10,90%	12,60%	10,90%	7,60%	8,40%
Πλαίσιο σύγκρουσης	1,60%	4,90%	6,60%	16,40%	21,30%

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

Όπως παρατηρούμε, πράγματι η πολιτική κατεύθυνση των ιστοσελίδων επηρέασε τα πλαίσια που αξιοποιήθηκαν για την κάλυψη του σιδηροδρομικού δυστύχηματος των Τεμπών, με πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα το πλαίσιο σύγκρουσης που χρησιμοποιήθηκε κατά κόρον από τα αντιπολιτευτικά μέσα ενημέρωσης. Τόσο η Εφ.Συν όσο και η Αυγή, θέτοντας την κυβέρνηση ως βασική υπεύθυνη για το δυστύχημα, εστίασαν στην πολιτική αντιπαράθεση και τις διαφωνίες, ανοίγοντας ένα μέτωπο σύγκρουσης με την Κυβέρνηση Μητσοτάκη.

Χαρακτηριστικά, η Εφ. Συν μέσω του δημοσιεύματος «Ασφυκτικές πιέσεις για να αποτραπεί η συγκάλυψη» θέτει τα κόμματα της αντιπολίτευσης απέναντι στην κυβέρνηση, αναδεικνύοντας τον «εκτροχιασμό του επιτελικού κράτους», όπως χαρακτηριστικά αναφέρει (Εφ.Συν,2023). Ανάλογη συγκρουσιακή φόρτιση συναντάμε και στα δημοσιεύματα της Αυγής «Αυτά είναι τα ψέματα Γεραπετρίτη-Αποκαλυπτικό έγγραφο» (Μορφονιός, 2023) και «Άδωνις Γεωργιάδης / Θρασύτατη δήλωση για Τέμπη - «Ευκαιρία» η τραγωδία» , όπου καταδικάζονται ανοιχτά πρόσωπα της κυβέρνησης.

Κάτι ανάλογο παρατηρείται και στη χρήση του πλαισίου της ηθικής, όπου χρησιμοποιείται περισσότερο από τα αντιπολιτευτικά μέσα με ποσοστό 20%, λόγω της προσπάθειας τους να ασκήσουν κριτική απέναντι στην κυβερνητική εξουσία, επικαλούμενα ηθικές αξίες. Το δυστύχημα πλαισιώνεται ως «συγκάλυψη» και για αυτό ιδιαίτερη έμφαση δίνεται σε έννοιες όπως η δικαιοσύνη, η αλήθεια και ο σεβασμός στη μνήμη των θυμάτων.

Χαρακτηριστικό δημοσίευμα που αξιοποιεί το πλαίσιο της ηθικής αποτελεί το άρθρο γνώμης του Γ. Σταματόπουλου (2023) «Κρατικοί δολοφόνοι», όπου η τραγωδία των Τεμπών προσεγγίζεται μέσα από έντονη ηθική φόρτιση. Ο αρθρογράφος αναδεικνύει το μέγεθος της ανθρώπινης απώλειας και της οδύνης των οικογενειών των θυμάτων, ενώ ταυτόχρονα ασκεί κριτική σε όσους εμπλέκονται στις υποδομές και τα έργα, αμφισβητώντας την ικανότητά τους να αντιληφθούν τις κοινωνικές και ανθρώπινες συνέπειες της τραγωδίας (Σταματόπουλος, 2023). Επιπρόσθετα, το άρθρο της Αυγής «Το τέλος Μητσοτάκη», κατονομάζει τον Κ. Μητσοτάκη ως «αρχιερέα της συγκάλυψης μιας απίστευτης τραγωδίας» ενώ γίνεται αναφορά στις «φθηνές δικαιολογίες» και την «ψευδή συγγνώμη» του Πρωθυπουργού (Πετρόπουλος, 2023).

Αναφορικά με το πλαίσιο ανθρωπίνου ενδιαφέροντος, παρατηρούμε ότι εμφανίζεται σε μεγαλύτερο βαθμό στα φιλοκυβερνητικά μέσα σε μία προσπάθεια να εγείρουν το συναίσθημα του κοινού. Χαρακτηριστικό παραδείγματα αποτελεί το δημοσίευμα της Καθημερινής με τίτλο «57 θάνατοι, αμέτρητες κηδείες» (Επτακόιλη, 2023), όπου γίνεται αναφορά στα θύματα της τραγωδίας καθώς και το άρθρο του Πρώτου Θέματος «Χαραμάδα ελπίδας για τον 20χρονο που νοσηλεύεται σε ΜΕΘ - Υποχώρησαν κάποια οιδήματα», όπου αναφέρεται σε έναν από τους επιζώντες του δυστυχήματος.

Το πλαίσιο των οικονομικών συνεπειών δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες αποκλίσεις στα μέσα ενημέρωσης, ενώ το κυρίαρχο πλαίσιο, αυτό της απόδοσης των ευθυνών, που θα αναλυθεί διεξοδικότερα παρακάτω, συναντάται εξίσου και στα πέντε μέσα. Μικρότερο ποσοστό συναντάμε στο Πρώτο Θέμα, όπου ως πιο εμπορικό μέσο δίνει έμφαση κυρίως στον πόνο και την ανθρώπινη τραγωδία.

4.3.3 Πλαισίωση & απόδοση ευθυνών. Όπως φάνηκε παραπάνω, το πλαίσιο που κυριαρχεί στην κάλυψη του δημοσιογραφικού δυστυχήματος των Τεμπών είναι αυτό της ευθύνης. Στην ενότητα αυτή θα απαντηθεί το δεύτερο υποερώτημα αναφορικά με το πού αποδόθηκε η ευθύνη του δυστυχήματος των Τεμπών.

Όπως παρατηρείται στον πίνακα 4.4, το μεγαλύτερο ποσοστό της ευθύνης αποδίδεται στην κυβέρνηση (30%), ενώ αμέσως μετά ακολουθεί η ευθύνη του

Σταθμάρχη (28%). Έπονται ο ΟΣΕ (12.1%) και οι χρόνιες παθολογίες του συστήματος (11.7%), ενώ ακολουθούν με μικρότερα ποσοστά ο επιθεωρητής του ΟΣΕ (9.3%) και η ευθύνη των κυβερνήσεων διαχρονικά (8.6%). Αρκετά χαμηλή υπαιτιότητα παρουσιάζουν ο Μηχανοδηγός (4.7%), η Hellenic Train (4.3%), η υποχρηματοδότηση (3.5 %), η ιδιωτικοποίηση (2.7%) και η ΡΑΣ (2.3 %). Τα στοιχεία αυτά υποδεικνύουν ότι τα περισσότερα άρθρα στοχοποίησαν την κυβέρνηση αναφορικά με το δυστύχημα των Τεμπών καθώς και τον Σταθμάρχη που ήταν σε βάρδια το μοιραίο βράδυ της σύγκρουσης. Επομένως, μπορούμε να πούμε ότι σε μεγάλο βαθμό συνδυάστηκε η κυβερνητική με την ατομική ευθύνη και έπειτα ακολούθησαν η θεσμική(ΟΣΕ) και συστημική ευθύνη (χρόνιες παθολογίες).

Πίνακας 4.4 Συνολικά ποσοστά απόδοσης ευθυνών

Κατηγορία	Συχνότητα (n)	Ποσοστό (%)
Υποχρηματοδότηση	9	3,5%
Κυβερνήσεις διαχρονικά	22	8,6%
Ιδιωτικοποίηση	7	2,7%
Χρόνιες παθολογίες	30	11,7%
Κυβέρνηση	77	30,0%
Hellenic Train	11	4,3%
ΡΑΣ	6	2,3%
ΟΣΕ	31	12,1%
Επιθεωρητής ΟΣΕ	24	9,3%
Μηχανοδηγός	12	4,7%
Σταθμάρχης	72	28,0%

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

4.3.4 Απόδοση ευθύνης & πολιτικός προσανατολισμός. Προχωρώντας στο τρίτο υποερώτημα που αφορά στη συσχέτιση της ευθύνης με τον πολιτικό προσανατολισμό του μέσου, μέσα από την έρευνα επιβεβαιώνεται η άμεση συσχέτιση τους. Άλλωστε, η ελληνική περίπτωση επιβεβαιώνει βασικά χαρακτηριστικά του μοντέλου του Πολωμένου Πλουραλισμού, όπως η έντονη

ιδεολογική αντιπαράθεση και η πολιτικοποίηση του δημόσιου λόγου που έχει ρίζες στον εμφύλιο πόλεμο και εδραιώθηκε κατά τη μεταπολιτευτική περίοδο (Andreadis & Stavrakakis ,2019).

Όπως, λοιπόν, παρατηρείται και στον πίνακα 4.5, τα αντιπολιτευτικά - αριστερά μέσα (Αυγή, ΕΦ.ΣΥΝ) αποδίδουν το μεγαλύτερο ποσοστό ευθύνης για το δυστύχημα των Τεμπών στην Κυβέρνηση και το Υπουργείο Μεταφορών (54.5% & 69.6%), ενώ τα συστημικά μέσα (Καθημερινή, Τα Νέα, Πρώτο Θέμα) εστιάζουν περισσότερο στην ατομική και συστημική ευθύνη, με κυρίαρχη την αναφορά στον σταθμάρχη. Στην περίπτωση των φιλοκυβερνητικών μέσων η θεματική πλαισίωση αξιοποιείται με στόχο να διαμοιραστεί η ευθύνη, στο πρόσωπο του σταθμάρχη, αλλά και των χρόνιων παθογενειών, ενώ στην περίπτωση των αντιπολιτευτικών μέσων για να συγκεντρωθεί στην κυβέρνηση και στο πρόσωπο του Κ. Μητσοτάκη.

Αναλυτικότερα, τα περισσότερα δημοσιεύματα της Αυγής και Εφ. Συν κατηγορούν ανοιχτά τον Κ. Μητσοτάκη ότι κρύβεται πίσω από το «ανθρώπινο λάθος» και δεν αναλαμβάνει την ευθύνη του δυστυχήματος. Χαρακτηριστικό είναι το δημοσίευμα της Εφ. Συν «Μοίρασε ευθύνες παντού, αποποιήθηκε τις δικές του», όπου κατηγορείται ο Πρωθυπουργός για αποποίηση ευθυνών με τη φράση «όλοι φταίμε» (Μπασκάκης, 2023). Αντίστοιχα και στο άρθρο της Αυγής «Τέμπη / Έγγραφο ντοκουμέντο στα χέρια του ανακριτή – Δεν υπάρχει τηλεδιοίκηση στη Λάρισα» απορρίπτεται ο ισχυρισμός της κυβέρνησης για ύπαρξη συστήματος τηλεδιοίκησης στη Λάρισα.

Υψηλά στην υπαιτιότητα βρίσκεται και ο 59χρονος Σταθμάρχης που ήταν σε βάρδια το μοιραίο βράδυ της 28^{ης} Φεβρουαρίου. Όπως φαίνεται και στον σχετικό πίνακα η Καθημερινή, Τα Νέα και το Πρώτο Θέμα μετατοπίζουν το μεγαλύτερο μέρος των ευθυνών στο «ανθρώπινο λάθος» του Σταθμάρχη, παρουσιάζοντας μία πληθώρα δημοσιευμάτων που αφορούν τις λανθασμένες κινήσεις του, το επαγγελματικό προφίλ και τη διαδικασία σύλληψης και φυλάκισης τους. Η σημαντική παρουσία της ατομικής ευθύνης στα φιλοκυβερνητικά μέσα κάθε άλλο παρά τυχαία είναι, καθώς εξυπηρετούσε στο να απομακρυνθούν οι ευθύνες γύρω από την Κυβέρνηση και το αρμόδιο Υπουργείο και να διαμοιραστούν σε μεμονωμένα πρόσωπα και συστημικά λάθη.

Χαρακτηριστικό το δημοσίευμα της Καθημερινής «Από το Μάτι έως τα Τέμπη» όπου οι ευθύνες αποδίδονται στον Σταθμάρχη «που προκάλεσε με τα εγκληματικά του λάθη την τραγωδία» (Μάνδρου, 2023). Αντίστοιχο δημοσιεύματα συναντάμε στα Νέα με τίτλο «Δύο κουμπιά θα είχαν αποτρέψει την τραγωδία», όπου γίνεται λόγος για τα «εμφανή και σοβαρά λάθη του σταθμάρχη» καθώς και στο Πρώτο Θέμα στο άρθρο «Λειτουργικός από τον Νοέμβριο του '22 ο σταθμός στη Λάρισα - Ο σταθμάρχη δεν χρησιμοποίησε τις δικλίδες ασφαλείας», όπου αναφέρεται και πάλι στις παραλείψεις του σταθμάρχη. Παραμένοντας στην ατομική ευθύνη, παρατηρούμε ότι μερίδιο ευθύνης έχει και ο επιθεωρητής του ΟΣΕ, που ήταν ο υπεύθυνος για τις βάρδιες και κατηγορείται ότι έβαλε τον άπειρο σταθμάρχη να καλύψει μόνος του τη νυχτερινή βάρδια. Χαρακτηριστικό είναι το δημοσίευμα του Πρώτου Θέματος «Προθεσμία για να απολογηθούν πήραν οι δύο σταθμάρχες και ο επιθεωρητής» όπου φωτογραφίζονται τρία πρόσωπα ως βασικοί υπεύθυνοι για την τραγωδία.

Από το κάδρο των ευθυνών δεν θα μπορούσε να λείπει ο ΟΣΕ, ως ένα από τα βασικότερα θεσμικά όργανα του σιδηροδρομικού δικτύου. Όπως αναφέρει το δημοσίευμα της Καθημερινής «Γόρδιοι δεσμοί διαχρονικής ανεπάρκειας», ο ΟΣΕ αποτέλεσε μία τεράστια «μαύρη τρύπα σπατάλης και κακοδιαχείρισης» (Παπαχελάς, 2023), καθώς και «μια ιστορία διασπάθισης δημοσίου χρήματος και διαχρονικής διαφθοράς». Ο ΟΣΕ φωτογραφίζεται από τα κεντροδεξιά κυρίως μέσα ως ένας απαρχαιωμένος οργανισμός, με ελλιπές και ανειδίκευτο προσωπικό που ενώ είχε επίγνωση των αδυναμιών του, δεν κατάφερε να αποτρέψει το μοιραίο δυστύχημα. Παραμένοντας στη θεσμική ευθύνη, ένα μικρό ποσοστό υπαιτιότητας καταλογίζεται στη Hellenic Train και τη ΡΑΣ, ως βασικά όργανα του σιδηροδρόμου.

Αναζητώντας τις ευθύνες πίσω από το πολύνεκρο δυστύχημα των Τεμπών, η Καθημερινή με ποσοστό 28,6% καθώς και Τα Νέα (16,1%) αποδίδουν το μεγαλύτερο μέρος των ευθυνών στις χρόνιες παθολογίες του συστήματος. Μέσα από τα δημοσιεύματα τονίζονται τα χρόνια προβλήματα του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, ο αναχρονιστικός τρόπος λειτουργίας του καθώς και το σύστημα ETCS της σύμβασης 717, που ποτέ δεν υλοποιήθηκε. Ένα σύστημα που δεν έχει λειτουργήσει ποτέ.

Χαρακτηριστικό το δημοσίευμα της Καθημερινής «Περί ευθύνης», στο οποίο γίνεται αναφορά στην απουσία τηλεδιοίκησης και σύγχρονων συστημάτων επικοινωνίας καθώς και σε «αναχρονιστικές χειροκίνητες διαδικασίες, ευάλωτες σε ανθρώπινα λάθη» (Αλεξανδρή, 2023). Παρόμοια δημοσιεύματα που φωτίζουν τις συστημικές ανεπάρκειες συναντάμε στα Νέα, με χαρακτηριστικό το άρθρο «Δημόσιο και Hellenic Train «εξαφάνισαν» την υποχρέωση έγκαιρης παράδοσης των συστημάτων ασφαλείας», όπου τονίζεται η απουσία δικλίδων ασφαλείας, όπως του συστήματος τηλεδιοίκησης, που «υπήρξε καθοριστικό για ό,τι τραγικό συνέβη»

Η τηλεδιοίκηση απασχόλησε ιδιαίτερα τα μέσα ενημέρωσης, τα περισσότερα εκ των οποίων παρουσίαζαν εκτενή ρεπορτάζ για την απουσία τηλεδιοίκησης στη Λάρισα. Τα φιλοκυβερνητικά μέσα κράτησαν μια πιο μετριοπαθή στάση αναφορικά με το συγκεκριμένο ζήτημα, τασσόμενα υπέρ της Κυβέρνησης που υποστήριζε ότι η τηλεδιοίκηση προϋπήρχε. Συγκεκριμένα, το δημοσίευμα της Καθημερινής «Γεραπετρίτης για σιδηρόδρομο: Επανεκκίνηση με ασφάλεια, διερεύνηση μέχρι τέλους» παρουσίασε τις δηλώσεις του Υπουργού Επικρατείας Γ. Γεραπετρίτη, μεταξύ των οποίων ήταν και η αναφορά του στην ύπαρξη τηλεδιοίκησης τη μοιραία νύχτα της σύγκρουσης των δύο αμαξοστοιχιών. Στο δημοσίευμα των Νέων «Τέμπη: Η τηλεδιοίκηση έφερε νέα διαφωνία κυβέρνησης – σιδηροδρομικών» παρουσιάζεται η κόντρα ανάμεσα σε Κυβέρνηση και Αντιπολίτευση, με τη μεν πρώτη να υποστηρίζει ότι η τηλεδιοίκηση λειτουργούσε κανονικά στη Λάρισα από το Νοέμβριο του 2022 και ότι χρησιμοποιήθηκε έως και τις 22:12, μία ώρα πριν το δυστύχημα, ενώ το μοιραίο δρομολόγιο έγινε με αυτόματη χάραξη. Από την πλευρά της, η Αντιπολίτευση υποστηρίζει ότι η τηλεδιοίκηση υπήρχε μέχρι και το καλοκαίρι του 2019, και έκτοτε υπήρχε απλώς ένας τοπικός πίνακας χειρισμού στη Λάρισα (Κουτρομπής, 2023).

Αναζητώντας τις συστημικές ευθύνες, τα περισσότερα μέσα συμφώνησαν στο γεγονός ότι για το δυστύχημα στα Τέμπη έχουν ευθύνη οι κυβερνήσεις διαχρονικά. Στο δημοσίευμα της Εφ. Συν «Δέκα δευτερόλεπτα τρόμου, δύο λεπτά θράσους» γίνεται αναφορά σε «δεκαετίες απαξίωσης της δημόσιας περιουσίας και διαπλοκής του πολιτικού συστήματος», ενώ στο άρθρο «Η παθογένεια της πολιτικής στην Ελλάδα» γίνεται λόγος για αδιαφορία της πολιτείας απέναντι σε σοβαρά κοινωνικά ζητήματα (Γεωργίου, 2023). Χαρακτηριστικό είναι και το άρθρο των Νέων «οι ευθύνες

δεν είναι θέμα DNA» όπου επισημαίνεται ότι οι τραγωδίες «οφείλονται σε ένα διαχρονικό πάμε και όπου βγει» (Λιαλιούτη, 2023).

Μικρότερα ποσοστά υπαιτιότητας αποδίδονται στην ιδιωτικοποίηση, όπου στο δημοσίευμα των Νέων «Από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ στη Hellenic Train – Η πορεία και τα απόνερα μιας ιδιωτικοποίησης» γίνεται λόγος για την περίφημη ιδιωτικοποίηση της δημόσιας ΤΡΑΙΝΟΣΕ που εν τέλει προκάλεσε πολλά προβλήματα (Κλώντζα, 2023). Κάτι ανάλογο συμβαίνει και με την υποχρηματοδότηση, η οποία παρουσίασε μεγαλύτερο ποσοστό στα Νέα. Συγκεκριμένα, στο άρθρο «Τέμπη: Οι πρώτες ενδείξεις για τα αίτια της τραγωδίας» γίνεται λόγος για ασυντήρητα έργα και έλλειψη πόρων, τα οποία οδήγησαν στο δυστύχημα.

Πίνακας 4.5 Απόδοση ευθύνης ανά Μέσο

Κατηγορία ευθύνης	Αυγή (55)	ΕΦ.ΣΥΝ (46)	Καθημερινή (56)	Τα Νέα (56)	Πρώτο Θέμα (44)
Υποχρηματοδότηση	1,8%	0,0%	3,6%	8,9%	2,3%
Κυβερνήσεις διαχρονικά	1,8%	10,9%	10,7%	10,7%	9,1%
Ιδιωτικοποίηση	1,8%	4,3%	1,8%	5,4%	0,0%
Χρόνιες παθολογικές συστήματα	1,8%	6,5%	28,6%	16,1%	2,3%
Κυβέρνηση – Υπουργείο	54,5%	69,6%	12,5%	10,7%	4,5%
Hellenic Train	3,6%	0,0%	3,6%	5,4%	9,1%
ΡΑΣ	0,0%	2,2%	3,6%	0,0%	4,5%
ΟΣΕ	5,5%	2,2%	14,3%	17,9%	20,5%
Επιθεωρητής ΟΣΕ	7,3%	4,3%	5,4%	5,4%	13,6%
Μηχανοδηγός	1,8%	2,2%	3,6%	7,1%	11,4%
Σταθμάρχης	7,3%	21,7%	32,1%	44,6%	34,1%

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

4.4 Πλαισίωση & Χρονικές Περίοδοι

Προχωρώντας στο τέταρτο ερευνητικό ερώτημα, ένα σημαντικό σημείο που θα είχε ιδιαίτερο ενδιαφέρον να απαντηθεί μέσα από την εν λόγω έρευνα είναι αν το

δυστύχημα πλαισιώθηκε με τον ίδιο τρόπο από τα Μέσα ενημέρωσης κατά τη διάρκεια του πρώτου μήνα, ή αν υπήρξαν διαφοροποιήσεις στη χρήση των πλαισίων ανάλογα με τη χρονική περίοδο. Για το σκοπό αυτό, αξιοποιήθηκε η μεταβλητή της χρονικής κάλυψης και όπως αναφέρθηκε παραπάνω, ο πρώτος μήνας χωρίστηκε σε δύο υποπεριόδους, όπως φαίνεται και στον πίνακα 4.6.

Πίνακας 4.6 Απόδοση ευθύνης ανά χρονική περίοδο

Media Frames	Φάση Α(28/2/2023– 10/3/2023)	Φάση Β(11/3/2023– 31/3/2023)
Γενικό πλαίσιο απόδοσης ευθυνών	49,5%	50,5%
Συστημική ευθύνη	66,0%	34,0
– Υποχρηματοδότηση	77,8%	22,2%
– Διαχρονική ευθύνη κυβερνήσεων	54,5%	45,5
– Ιδιωτικοποίηση	57,1%	42,9%
– Χρόνιες παθογένειες συστήματος / Τηλεδιοίκηση	76,7%	23,3%
Θεσμική ευθύνη	38,5%	61,5%
– Κυβέρνηση / Υπουργείο	35,1%	64,9%
– Hellenic Train	45,5%	54,5%
– Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)	16,7%	83,3%
– ΟΣΕ	29,0%	71,0%
Ατομική ευθύνη	54,3%	45,7%
– Επιθεωρητής ΟΣΕ	29,2%	70,8%

Media Frames	Φάση Α(28/2/2023– 10/3/2023)	Φάση Β(11/3/2023– 31/3/2023)
– Μηχανοδηγός	66,7%	33,3%
– Σταθμάρχης	56,2%	43,8%
Πλαίσιο ηθικής	40,0%	60,0%
Πλαίσιο οικονομικών συνεπειών	33,3%	66,7%
Πλαίσιο ανθρώπινου ενδιαφέροντος	70,0%	30,0%
Πλαίσιο σύγκρουσης	9,7%	90,3%

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

Η Α φάση καλύπτει το διάστημα ακριβώς μετά τη σύγκρουση των τρενών στα Τέμπη και για διάστημα δέκα ημερών. Σε αυτό το χρονικό διάστημα κυριαρχεί εύλογα το πλαίσιο του ανθρώπινου ενδιαφέροντος με τα μέσα να παρουσιάζουν εκτενή ρεπορτάζ από τη στιγμή της σύγκρουσης, τα θύματα, τους αγνοούμενους και τους επιζώντες. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι τα ειδησεογραφικά μέσα, πέρα από την ανθρώπινη διάσταση της τραγωδίας, εστίασαν και στις δομικές αδυναμίες του σιδηροδρομικού συστήματος σε μία προσπάθεια να γίνει κατανοητό το πώς συνέβη το δυστύχημα. Τόσο η συστημική όσο και η ατομική ευθύνη με κυρίαρχο πρόσωπο τον 59χρονο σταθμάρχη προβάλλονται έντονα κατά την πρώτη φάση, σε αντίθεση με τις πολιτικές ευθύνες που αναζητούνται κατά το δεύτερο διάστημα.

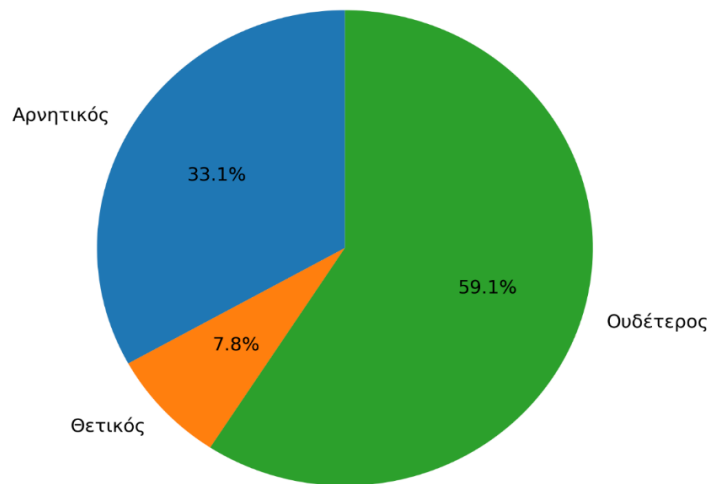
Στη Β φάση αναζητείται η ευθύνη σε Κυβέρνηση – Υπουργείο (64,9%) και στους θεσμούς (61,5%), βάζοντας στο τραπέζι των ευθυνών τον ΟΣΕ (71%) και τα υπόλοιπα θεσμικά όργανα. Παράλληλα με τις πολιτικές ευθύνες εμφανίζεται και το πλαίσιο σύγκρουσης (90.3%) που κυριαρχεί στο δεύτερο μισό του πρώτου μήνα. Η ανάλυση επιβεβαιώνει ότι η χρήση των πλαισίων δεν παραμένει σταθερή στον χρόνο, αλλά εξελίσσεται δυναμικά, ακολουθώντας τη μετάβαση από το αρχικό σοκ και τη συναισθηματική φόρτιση σε μια φάση πολιτικής αντιπαράθεσης και θεσμικής λογοδοσίας.

4.5 Τόνος αναφοράς & πολιτική κατεύθυνση μέσου

Μελετώντας την κάλυψη του σιδηροδρομικού δυστυχήματος των Τεμπών, δεν θα μπορούσε να μη μελετηθεί και ο τόνος αναφοράς προς την κυβέρνηση. Για αυτό το λόγο στην παρούσα ενότητα εντοπίζονται διαφορές ως προς τον τόνο αναφοράς προς την κυβέρνηση ανάλογα με την πολιτική κατεύθυνση των ειδησεογραφικών ιστοσελίδων.

Όπως φαίνεται και στο διάγραμμα 4.3, επικρατεί ο ουδέτερος τόνος προς την κυβέρνηση με ποσοστό (59.1%), ενώ ακολουθεί ο αρνητικός (33.1%) και ο θετικός (7.8%). Αξιολογώντας τον τόνο σε συνάρτηση με την πολιτική κατεύθυνση του μέσου, παρατηρούμε και στο διάγραμμα 4.4 ότι τα αντιπολιτευτικά μέσα (Αυγή, ΕΦΣΥΝ) έχουν έντονα αρνητικό τόνο, ασκώντας δριμεία κριτική στην κυβέρνηση. Στο στόχαστρο της κριτικής τους βρίσκονται κυρίως ο κ. Μητσοτάκης αλλά και ο Α. Καραμανλής, στους οποίους και επιρρίπτονται οι ευθύνες για το δυστύχημα. Ανάμεσα στα δημοσιεύματα που ξεχωρίζουν είναι το άρθρο γνώμης της Εφ. Συν «Ανασύνταξη και αλλαγή πορείας», όπου κατηγορείται η κυβέρνηση για «αμέλεια, αδιαφορία και αυθαιρεσία» (Κατρίνης, 2023), καθώς και το δημοσίευμα – άποψη της Εφ. Συν «Η τραγωδία της χώρας», όπου ασκείται κατάφορη κριτική στο πρόσωπο του Κ. Μητσοτάκη, αναφέροντας χαρακτηριστικά «παράλληλα με την τραγωδία των Τεμπών, υπάρχει και η τραγωδία της χώρας να έχει έναν τέτοιο Πρωθυπουργό».

Τόνος αναφοράς προς την κυβέρνηση (N=257)



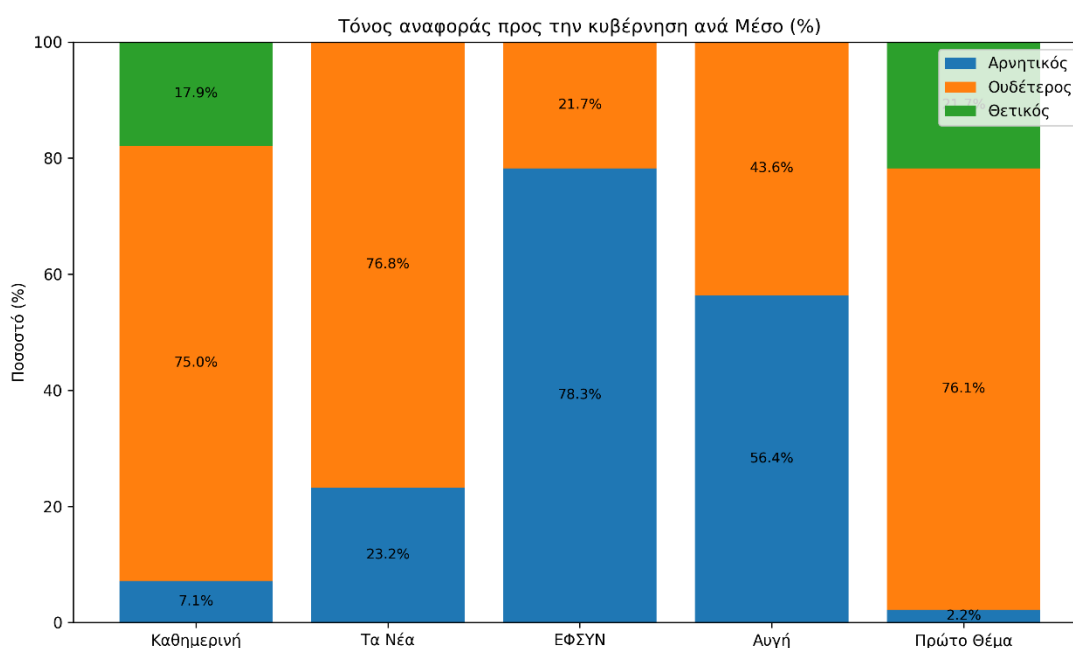
Διάγραμμα 4.3 Συνολικός τόνος αναφοράς προς κυβέρνηση

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

Τα κεντρώα και κεντροδεξιά μέσα (Τα Νέα & Καθημερινή) κυριαρχούνται από ουδέτερο τόνο, εστιάζοντας κυρίως στις χρόνιες ανεπάρκειες του σιδηροδρομικού συστήματος και στις θεσμικές ευθύνες, χωρίς να ασκούν κριτική στην Κυβέρνηση. Εξαιρεση αποτελεί το δημοσίευμα της Καθημερινής «Η συγγνώμη προϋποθέτει αλλαγή γνώμης», όπου κατηγορείται η κυβέρνηση ότι έχει «προτεραιοποιήσει τον μηδενισμό της ευθύνης της» (Μπουκάλας,2023) καθώς και το άρθρο γνώμης «Τα αίτια της ολιγωρίας» όπου η πολιτική ηγεσία αποκαλείται «αδύναμη, στρεβλή και με «διαχρονική προτίμηση για την υποβάθμιση της δημόσιας διοίκησης» (Καλύβας,2023). Δημοσιεύματα με αρνητικό τόνο προς την κυβέρνηση συναντάμε και στα Νέα με χαρακτηριστικό παράδειγμα το άρθρο «Οι 3 επιστολές του πρωθυπουργού και το ένοχο σήμερα απέναντι στο αύριο», όπου σχολιάζεται αρνητικά η περίφημη δήλωση του Α. Γεωργιάδη περί «θυσίας των θυμάτων» (Κανέλλης, 2023).

Το Πρώτο Θέμα εμφανίζει θετικό τόνο σε μεγαλύτερο βαθμό σε σχέση με τα άλλα μέσα, διατηρώντας ωστόσο και αυτό στην πλειοψηφία του ουδέτερο τόνο. Ανάμεσα στα δημοσιεύματα με θετικό τόνο συγκαταλέγονται τα άρθρα που αφορούν τα μέτρα στήριξης της Κυβέρνησης προς τις οικογένειες των θυμάτων, τις

αποζημιώσεις καθώς και το πρόγραμμα ασφαλούς επαναλειτουργίας του σιδηροδρόμου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί, το άρθρο: «Κυριάκος Μητσοτάκης - Σύγκρουση τρένων στα Τέμπη: Ανακοινώνει μέτρα στήριξης των οικογενειών των θυμάτων» (Ευγενίδης,2023) καθώς και το «Γεραπετρίτης: Διαρκής συνεργασία Ελλάδας - Ευρωπαϊκής Επιτροπής για τους σιδηροδρόμους», όπου περιγράφεται αναλυτικά το σχέδιο συνεργασίας της Κυβέρνησης με την Ευρώπη για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου.



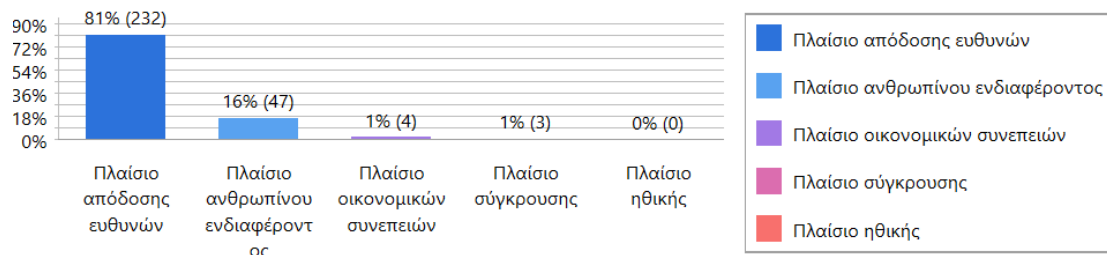
Διάγραμμα 4.4 Τόνος αναφοράς προς κυβέρνηση ανά Μέσο

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

4.6 Πλαισίωση στα ξένα μέσα

Παρόλο που το δείγμα κάλυψης των ξένων μέσων ήταν πιο περιορισμένο σε σχέση με των ελληνικών, εντούτοις όπως φαίνεται στο διάγραμμα 4.5, το πλαίσιο ευθύνης κυριαρχεί και στα ξένα μέσα, ακολουθούμενο από το πλαίσιο του ανθρωπίνου ενδιαφέροντος και των οικονομικών συνεπειών. Τα ξένα ειδησεογραφικά μέσα παρουσιάζουν ελάχιστα το πλαίσιο της ηθικής και καθόλου το πλαίσιο της σύγκρουσης.

Γενικά media frames κατά Semetko & Valkenburg



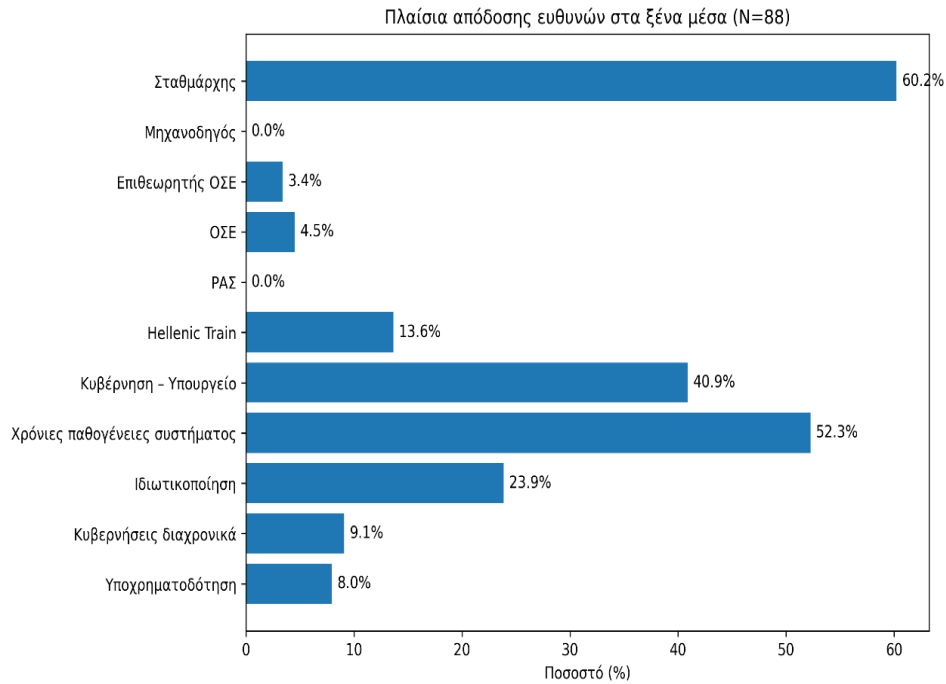
Ξένα Μέσα

Διάγραμμα 4.5 Συνολικά πλαίσια Semetko & Valkenburg στα ξένα Μέσα

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

Όσον αφορά στο πλαίσιο της ευθύνης προκύπτουν αξιόλογες παρατηρήσεις και διαφοροποιήσεις ανάμεσα στα ελληνικά και ξένα ειδησεογραφικά μέσα. Όπως παρατηρείται στο διάγραμμα 4.6 τα ξένα μέσα ενημέρωσης απέδωσαν το μεγαλύτερο μέρος της ευθύνης στο «ανθρώπινο λάθος» και συγκεκριμένα στον 59χρονο σταθμάρχη, ο οποίος αναφέρεται στο 60,2% των δημοσιευμάτων. Ανάμεσα στα δημοσιεύματα που «φωτογραφίζουν» τον Σταθμάρχη Λάρισας ως βασικό υπαίτιο του δυστυχήματος ξεχωρίζει το άρθρο της Le Figaro «Railway disaster: why is anger boiling over in Greece?», όπου όπως αναφέρεται «ο σταθμάρχης παραδέχθηκε το λάθος του και αντιμετωπίζει ποινή ισόβιας κάθειρξης», καθώς και το άρθρο του The Guardian «Furious grief’ and demands for answers as Greece train crash funerals begin» στο οποίο δίνεται έμφαση στους λανθασμένους χειρισμούς του σταθμάρχη που οδήγησαν στο δυστύχημα (Smith, 2023).

Παρόλο που τα ξένα μέσα αναφέρονται αρκετά στον σταθμάρχη, δεν φαίνεται να αποδίδουν την ευθύνη για το δυστύχημα σε ατομικό σφάλμα καθώς δίνουν ιδιαίτερη έμφαση στις χρόνιες παθολογίες του σιδηροδρομικού συστήματος, οι οποίες εμφανίζονται στο 52,3% των άρθρων. Το εύρημα αυτό καταδεικνύει ότι τα ξένα μέσα αναφέρουν τον σταθμάρχη ως τον φυσικό αυτουργό, αλλά πλαισιώνουν το αίτιο ως συστημικό, προσεγγίζοντας το δυστύχημα ως αποτέλεσμα διαρθρωτικών αδυναμιών, όπως η ελλιπής τηλεδιοίκηση, η αποδιοργάνωση και η ανεπάρκεια των μηχανισμών ασφαλείας, μετατοπίζοντας έτσι το πλαίσιο ερμηνείας από το μεμονωμένο γεγονός σε ένα συστημικό πρόβλημα.



Διάγραμμα 4.6 Απόδοση ευθύνης στα ξένα Μέσα

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

Η Le Figaro στο άρθρο «Railway disaster in Greece: a railway inspector placed in pretrial detention» αναφέρεται σε χρόνιες βλάβες και καθυστερήσεις στον εκσυγχρονισμό των συστημάτων ασφαλείας, ενώ η Le Monde στο δημοσίευμα «Greece's obsolete rail network blamed after deadly crash» τονίζει την «ερειπωμένη κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου» που έχει παραμεληθεί για δεκαετίες και ειδικότερα μετά την οικονομική κρίση και τα μέτρα λιτότητας (Rafenberg, 2023).

Υπαιτιότητα καταλογίζεται και στην Κυβέρνηση η οποία καταγράφεται στο 40,9% των δημοσιευμάτων, προβάλλοντας τις γενικότερες αδυναμίες της πέρα από το δυστύχημα των Τεμπών. Η κυβερνητική ευθύνη προβάλλεται κυρίως σε συνάρτηση με την πολιτική διαχείριση των σιδηροδρόμων, την εποπτεία των φορέων και τη μη έγκαιρη υλοποίηση έργων ασφαλείας. Συγκεκριμένα, η Guardian στο άρθρο «Further three people charged over Greek train crash» αναφέρεται στην Κυβέρνηση Μητσοτάκη, τονίζοντας ότι η φήμη του Πρωθυπουργού έχει πληγεί από ένα σκάνδαλο υποκλοπών (Smith, 2023), ενώ η Independent στο άρθρο «Thousands take part in new Greece protest over train crash» αναφέρει ότι οι αποκαλύψεις για

σιδηροδρομικά κενά στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας έχουν θέσει την Κυβέρνηση σε αμυντική στάση (Nellas,2023).

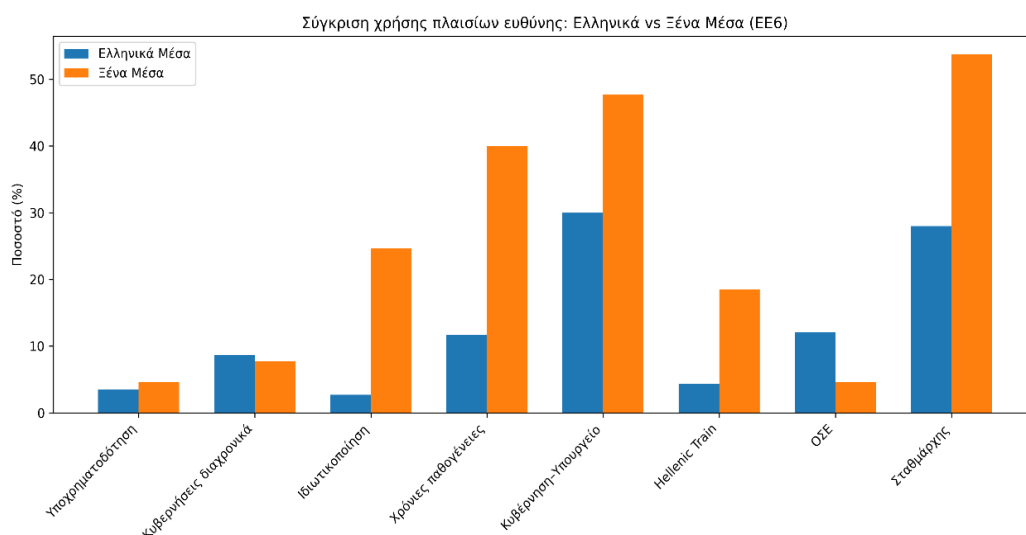
Επιπλέον, αξιοσημείωτη είναι η παρουσία του πλαισίου της ιδιωτικοποίησης, το οποίο εμφανίζεται στο 23,9% των δημοσιευμάτων, καθώς και οι αναφορές στη Hellenic Train (13,6%). Τα στοιχεία αυτά υποδηλώνουν ότι τα ξένα μέσα εστίασαν αρκετά στη σχέση δημόσιου και ιδιωτικού τομέα και στις επιπτώσεις της ιδιωτικοποίησης στην ασφάλεια των μεταφορών. Πράγματι, αρκετά δημοσιεύματα αναφέρονται στην εξαγορά του ελληνικού σιδηροδρόμου από την ιταλική κρατική Ferrovie dello Stato Italiane, που τώρα ονομάζεται Hellenic Train, ως απόρροια της ελληνικής οικονομικής κρίσης. Αντιθέτως, περιορισμένη είναι η αναφορά σε επιμέρους θεσμικούς ή επαγγελματικούς παράγοντες, όπως ο ΟΣΕ (4,5%) και ο επιθεωρητής του ΟΣΕ (3,4%), ενώ απουσιάζουν πλήρως αναφορές στον μηχανοδηγό. Έτσι, γίνεται κατανοητό ότι τα ξένα μέσα αποφεύγουν την απόδοση της ευθύνης σε μεμονωμένα πρόσωπα που ενεπλάκησαν στο δυστύχημα, εστιάζοντας στις ανώτερες διοικητικές και πολιτικές δομές.

Συνολικά, τα ξένα μέσα ενημέρωσης συγκροτούν ένα πλαίσιο απόδοσης ευθυνών που συνδυάζει την αναγνώριση του ατομικού λάθους με μια ευρύτερη συστημική και πολιτική ερμηνεία του δυστυχήματος. Επομένως, γίνεται αντιληπτό ότι η πραγματική ευθύνη πρέπει να αναζητηθεί στα βαθύτερα διαρθρωτικά προβλήματα του ελληνικού κράτους και του σιδηροδρομικού συστήματος, και όχι σε μεμονωμένα πρόσωπα και «ανθρώπινα λάθη». Αξίζει να επισημανθεί ότι το υψηλό ποσοστό της ευθύνης του σταθμάρχη στο γράφημα αντικατοπτρίζει το πρόσωπο αναφοράς και όχι τη ριζική και βασική αιτία του δυστυχήματος.

4.7 Απόδοση ευθυνών στα ελληνικά και ξένα Μέσα

Η συγκριτική ανάλυση μεταξύ ελληνικών και ξένων μέσων ενημέρωσης αποκαλύπτει σαφείς διαφοροποιήσεις ως προς τη χρήση των πλαισίων απόδοσης ευθυνών. Τα ελληνικά μέσα τείνουν να εστιάζουν περισσότερο στην κυβερνητική και θεσμική ευθύνη, αναδεικνύοντας τον ρόλο του κράτους, των αρμόδιων υπουργείων και των δημόσιων φορέων στη διαμόρφωση των συνθηκών που οδήγησαν στο δυστύχημα.

Αντιθέτως, τα ξένα μέσα μπορεί να «προβάλλουν» την ατομική ευθύνη του Σταθμάρχη, ωστόσο δίνουν μεγαλύτερη έμφαση στις συστημικές αποτυχίες του σιδηροδρομικού δικτύου, όπως οι χρόνιες παθογένειες, η απουσία επαρκών μηχανισμών ασφαλείας και η ιδιωτικοποίηση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών.



Διάγραμμα 4.7 Απόδοση ευθύνης στα ελληνικά και ξένα Μέσα

Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τον συγγραφέα μέσω MAXQDA

Αν και ο σταθμάρχης αναφέρεται συχνά ως ο άμεσος χειριστής, όπως παρουσιάζεται και στο γράφημα 4.7, η ποιοτική ανάλυση δείχνει ότι παρουσιάζεται ως σύμπτωμα ενός δυσλειτουργικού συστήματος και όχι ως ο μοναδικός υπαίτιος. Τα ξένα μέσα, παρουσιάζοντας το δυστύχημα των Τεμπών ως διεθνές ζήτημα, δεν εμπλέκονται σε πολιτική αντιπαράθεση, εντάσσοντας το γεγονός σε ένα ευρύτερο πλαίσιο θεσμικής και κυβερνητικής ανεπάρκειας, τονίζοντας περισσότερο τις δομικές συνθήκες που οδήγησαν στην τραγωδία.

Παράλληλα, τα ξένα μέσα αναδεικνύουν σε πολύ μεγαλύτερο βαθμό τις χρόνιες παθογένειες του συστήματος (52,3%) και την ιδιωτικοποίηση (23,9%), συγκροτώντας ένα πλαίσιο που εστιάζει σε δομικές και μακροχρόνιες αιτίες. Αντίθετα, τα ελληνικά μέσα κατανέμουν την απόδοση ευθύνης σε περισσότερα επίπεδα, με ιδιαίτερη έμφαση στην ατομική ευθύνη, όπως στον σταθμάρχη (28,0%) και τον επιθεωρητή ΟΣΕ (9,3%), αλλά και σε θεσμικούς φορείς όπως ο ΟΣΕ (12,1%) και η ΡΑΣ.

Συνολικά, τα ευρήματα δείχνουν ότι τα ελληνικά μέσα υιοθετούν μια περισσότερο πολιτικοποιημένη και προσωποκεντρική προσέγγιση, ενώ τα ξένα μέσα προκρίνουν μια συστημική και πιο αποστασιοποιημένη ερμηνεία του δυστύχηματος, φωτίζοντας κυρίως τις αδυναμίες του ελληνικού σιδηροδρόμου. Δεν είναι άλλωστε λίγες οι φορές που τα ξένα δημοσιεύματά αναφέρουν ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας είναι το πιο επικίνδυνο και θανατηφόρο της Ευρώπης (Smith,2023).

4.8 Ποιοτική Ανάλυση Πλαισίων - (Qualitative Frame Analysis – QFA)

Πέρα από την ποσοτική ανάλυση περιεχομένου, η παρούσα έρευνα ενσωματώνει σε δεύτερο επίπεδο μια ποιοτική ανάλυση πλαισίων (Qualitative Frame Analysis – QFA), με στόχο την εμβάθυνση στην ερμηνεία του τρόπου με τον οποίο τα μέσα ενημέρωσης κατασκεύασαν νοηματικά το σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη. Η ποιοτική αυτή προσέγγιση βασίζεται στον κλασικό ορισμό του Entman (1993) για το framing, σύμφωνα με τον οποίο τα μέσα επιλέγουν ορισμένες πτυχές της πραγματικότητας προκειμένου να προωθηθεί «ένας συγκεκριμένος τρόπος κατανόησης ενός ζητήματος, μία αιτιώδης ερμηνεία, μία ηθική αξιολόγηση και μία πρόταση λύσης ενός προβλήματος» (Entman, 1993, p. 52).

Στο πλαίσιο αυτό, η ποιοτική ανάλυση δεν εφαρμόζεται μηχανιστικά, αλλά ερμηνευτικά, εστιάζοντας στον τρόπο με τον οποίο συγκροτείται το κυρίαρχο νόημα των δημοσιευμάτων. Για τους σκοπούς της ανάλυσης επιλέχθηκαν 4 δημοσιεύματα από κάθε ελληνικό μέσο καθώς και τέσσερα ξένα δημοσιεύματα υψηλής βαρύτητας, με σκοπό να αναδειχθούν τα παρακάτω:

1. Ο ορισμός του προβλήματος, δηλαδή ο τρόπος με τον οποίο το δυστύχημα παρουσιάστηκε από τα μέσα (π.χ. ως τραγικό ατύχημα, ως κρατική αποτυχία, ως αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους ή ως συστημική κατάρρευση).
2. Η απόδοση αιτίων, με έμφαση στο αν η ευθύνη αποδίδεται σε άτομα, θεσμούς, πολιτικές επιλογές ή δομικές αδυναμίες του συστήματος.
3. Οι ηθικές αξιολογήσεις, δηλαδή οι αξιολογικές κρίσεις που αρθρώνονται ρητά ή άρρητα (π.χ. ενοχή, αμέλεια, ανικανότητα, τραγωδία χωρίς σαφή υπαιτιότητα).

4. Οι προτεινόμενες ή υπονοούμενες λύσεις, όπως αιτήματα για παραιτήσεις, θεσμικές μεταρρυθμίσεις, τιμωρία των υπευθύνων ή εκκλήσεις τύπου «ποτέ ξανά».

4.8.1 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα της Καθημερινής. Ξεκινώντας από την Καθημερινή και το δημοσίευμα της Μάνδρου (2023) «Από το Μάτι έως τα Τέμπη», παρατηρούμε ότι το άρθρο πλαισιώνεται θεσμικά. Το δυστύχημα στα Τέμπη δεν ορίζεται μόνο ως μεμονωμένο ανθρώπινο λάθος με ευθύνη του Σταθμάρχη («που προκάλεσε με τα εγκληματικά του λάθη την τραγωδία»), αλλά εντάσσεται σε ένα διαχρονικό μοτίβο κρατικής αποτυχίας και ατιμωρησίας («απόδοση ευθυνών σε εκείνους που χρόνια δεν προχώρησαν τα μέτρα εκσυγχρονισμού του σιδηροδρόμου»). Η ηθική αξιολόγηση είναι έντονα επικριτική απέναντι στους πολιτικούς και δικαστικούς θεσμούς («η κοινωνία θα ποτιστεί για μια ακόμη φορά με το δηλητήριο της απαξίωσης της πολιτικής και των θεσμών»), ενώ οι προτεινόμενες λύσεις επικεντρώνονται στην ανάγκη ουσιαστικής λογοδοσίας («αν δεν εκκαθαριστεί με όρους ανεξάρτητης έρευνας η υπόθεση με το τρένο»).

Κάτι ανάλογο παρατηρείται και στο άρθρο του Παπαχελά (2023) «Γόρδιοι δεσμοί διαχρονικής ανεπάρκειας», όπου γίνεται λόγος για «συστημική αποτυχία». Το δυστύχημα στα Τέμπη παρουσιάζεται ως κορύφωση διαχρονικών κρατικών και θεσμικών παθογενειών («Πίσω όμως από την τραγωδία στα Τέμπη κρύβονται αμέτρητες νεοελληνικές παθογένειες. Πρώτα απ' όλα, η διαχρονική ανεπάρκεια και φαυλότητα του πολιτικού συστήματος»). Η ηθική αξιολόγηση στιχοποιοί το σύνολο του πολιτικού και διοικητικού συστήματος, το οποίο δεν είναι ικανό να προστατεύσει τους πολίτες («Όπως κάθε νεοελληνική ακτινογραφία, και αυτή εδώ περιέχει έντονα στοιχεία διαπλοκής και λαμογιάς»), ενώ ως λύση τονίζεται η ανάγκη συνολικών και βαθιών μεταρρυθμίσεων, προκειμένου να αποδεσμευτεί η ελληνική κοινωνία από τα δεσμά της κρατικής αναληθσίας («Το μέγα ζήτημα είναι τι κάνουμε, πώς ξεπλέκουμε αυτά τα κουβάρια που κρατάνε τη χώρα πίσω σε πάμπολλους τομείς» (Παπαχελάς, 2023)).

Γόρδιοι δεσμοί διαχρονικής ανεπάρκειας

2' 3" χρόνος ανάγνωσης



Αλέξης Παπαχελάς

[+ Ακολουθήστε](#)

05.03.2023 • 20:59

Την ευθύνη για κάθε συστημική αποτυχία-τραγωδία φέρουν όσοι διοικούν τον τόπο την ώρα που συμβαίνει. Χωρίς συζήτηση. Πίσω όμως από την τραγωδία στα Τέμπη κρύβονται αμέτρητες νεοελληνικές παθογένειες. Πρώτα απ' όλα, η διαχρονική ανεπάρκεια και φαυλότητα του πολιτικού συστήματος. Ο ΟΣΕ εξελίχθηκε σε μια τεράστια μαύρη τρύπα σπατάλης και κακοδιαχείρισης λόγω των πολιτικών και των κομμάτων που κυβέρνησαν τη χώρα για πάρα πολλά χρόνια. Διόριζαν χωρίς τέλος, ξόδευαν χωρίς αύριο και ποιος ξέρει τι άλλο... Η χώρα χρεοκόπησε λόγω και του ΟΣΕ. Ηλθε μετά η τρόικα, η οποία αποφάσισε ότι το ελληνικό πολιτικό προσωπικό δεν ενδιαφέρεται να τον εκσυγχρονίσει και επέβαλε σκληρές περικοπές σε προσωπικό και μισθούς. Από το ένα άκρο πήγαμε στο άλλο. Κατόπιν ήλθαν και οι Βρυξέλλες, οι οποίες αποφάσισαν να σπάσουν τον ελληνικό σιδηρόδρομο σε κομμάτια. Ένα σύστημα διαλυμένο έγινε ακόμη πιο μπερδεμένο με αλληλοεπικαλύψεις ευθυνών. Η ιδιωτικοποίηση δεν ήταν πανάκεια, γιατί η εταιρεία που αποφάσισε να επενδύσει στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ αντιμετώπισε την Ελλάδα σαν μια τριτοκοσμική χώρα ευκαιρίας. Μας... φλόμωσε σε δελτία Τύπου για το «Βέλος» που ποτέ δεν έπιασε (ευτυχώς μάλλον) τη διαφημιζόμενη ταχύτητα, αλλά στην πράξη λειτούργησε χωρίς επαγγελματισμό.

Εικόνα 4. 1 «Γόρδιοι δεσμοί διαχρονικής παθογένειας – Η Καθημερινή (5/3/23)

Ακολουθώντας, στο δημοσίευμα «Τα αίτια της ολιγωρίας» ο Καλύβας (2023) πλαισιώνει την τραγωδία ως αποτέλεσμα διοικητικής ανεπάρκειας και αποτυχίας («Η κομβική σημασία της απουσίας συστημάτων ασφαλείας, που διασφαλίζουν τη διόρθωση ανθρώπινων σφαλμάτων»). Η ηθική αξιολόγηση προβάλλεται κυρίως μέσα από όσα θα έπρεπε να γίνουν και δε γίνονται («Τελμάτωση λοιπόν αντί για δράση, ολιγωρία αντί για λύσεις»), ενώ ως πρωταρχική λύση επισημαίνεται η αναγνώριση των αιτιών που οδήγησαν στο δυστύχημα («Αν δεν εντοπίσουμε και καταγράψουμε με ακρίβεια και αυστηρότητα τα αίτια των ολιγωριών που οδήγησαν στην τραγωδία στα Τέμπη δεν θα καταφέρουμε να τις μειώσουμε») (Καλύβας, 2023).

Στο «Χρονικό της ανείπωτης τραγωδίας» το δυστύχημα των Τεμπών εμφανίζεται ως αποτέλεσμα διαχρονικών κρατικών και θεσμικών αποτυχιών καθώς και ανθρώπινου λάθους («διαχρονικών καθυστερήσεων στην αναβάθμιση των συστημάτων ασφαλείας»). Με αυτόν τον τρόπο, το άρθρο αποφεύγει τη μονοδιάστατη απόδοση ευθυνών και προωθεί μια ερμηνεία που εστιάζει στη δομή,

τη διαχείριση και τη θεσμική ευθύνη του κράτους. Στο άρθρο δεν εντοπίζεται κάποια ηθική αξιολόγηση καθώς και προτεινόμενες λύσεις.

Κοινωνία Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ

Τέμπη: Το χρονικό της ανείπωτης τραγωδίας

Η σύμβαση που πέρασε δια πυρός και σιδήρου, τα ανολοκλήρωτα έργα και οι διερευνητές που δεν έχουν κληθεί ακόμα

5' 17" χρόνος ανάγνωσης



Εικόνα 4. 2 «Τέμπη : Το χρονικό της ανείπωτης τραγωδίας– Η Καθημερινή (1/3/23)

4.8.2 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα των Νέων.

Στα Νέα και στο δημοσίευμα «Οι ευθύνες δεν είναι θέμα DNA» τα αίτια του δυστυχήματος διαχέονται ανάμεσα στον «άπειρο σταθμάρχη που έδωσε λάθος οδηγία» και έναν «κρατικό μηχανισμό που στην πραγματικότητα δεν μπορεί καν να εγγυηθεί την στοιχειώδη ασφάλειά» (Λιαλιούτη,2023). Η ηθική αρθρώνεται μέσω κριτικής στην ελληνική αντίληψη του «πάμε και όπου βγει», ενώ ως λύση υπονοείται η ολική αλλαγή της πολιτείας προκειμένου να διορθώσει τα κακώς κείμενα («κανένα κράτος δεν είναι φτιαγμένο από DNA. Που πάει να πει πως, έτσι ή αλλιώς, διορθώνεται»).

ΠΟΛΙΤΙΚΗ

Οι ευθύνες δεν είναι θέμα DNA

Όσο απίθανο κι αν μοιάζει για μια χώρα που ακόμα ψάχνει την λίστα με τον ακριβή αριθμό των επιβατών σε ένα σιδηροδρομικό δυστύχημα, κανένα κράτος δεν είναι φτιαγμένο από DNA.



Μυρτώ Λιαλιούτη
03/03/2023, 09:21

Share ...
Share



Τελευταία Νέα

ΟΜΑΔΑ 10:31
Αποθώωσε Μουζακίτη ο Αλόνσο: «Είναι πολύ ταλαντούχος, θα τον παρακολουθούμε»

ΠΟΛΙΤΙΚΗ 10:29
ΟΠΕΚΕΠΕ: Την άμεση κλήτευση του «Φραπέ» αποφάσισε η Εξεταστική

Δεν είναι η πρώτη φορά που η νομοτέλεια του ελληνικού χαρακτήρα γίνεται ομπρέλα συγκάλυψης λαθών. Αυτή είναι πάντα η εύκολη λύση: αν οι τραγωδίες οφείλονται σε ένα διαχρονικό «πάμε κι όπου βγει» τότε κανείς επί της ουσίας δεν φταίει, ιδίως εκείνοι που «έχουν βάρδια». Τόσοι άνθρωποι πέθαναν άδικα στα **Τέμπη** για να εγγραφούν ως **μιοραία πληρωμή ενός μπελαλίδιου DNA**. Αυτή είναι η Ελλάδα του 2023, ένας άπειρος **σταθμάρχης** που έδωσε λάθος οδηγία και ένα χειρόγραφο τεφτέρι με

Εικόνα 4. 3 «Οι ευθύνες δεν είναι θέμα DNA» – Τα Νέα (3/3/23)

Ακολουθώντας το άρθρο των Νέων «Έκθεση “5+5” σημείων για ευθύνες και παραλείψεις» υιοθετεί ένα πλαίσιο τεχνικό-θεσμικής ευθύνης, στο οποίο το δυστύχημα των Τεμπών παρουσιάζεται ως αποτέλεσμα συνδυασμού ατομικών σφαλμάτων και χρόνιων συστημικών παραλείψεων («Το δυστύχημα στα Τέμπη ορίζεται ως αποτέλεσμα σοβαρής παραβίασης κανόνων ασφαλείας και συστημικής δυσλειτουργίας»). Παρότι αναγνωρίζεται η καθοριστική ευθύνη του σταθμάρχη («σοβαρή ανεπάρκεια και άγνοια του σταθμάρχη», «λανθασμένοι χειρισμοί στον πίνακα τηλεδιόικησης»), το κυρίαρχο αφήγημα μετατοπίζεται προς τη θεσμική ανεπάρκεια, την υποχρηματοδότηση και τη διάλυση των μηχανισμών ασφαλείας. Με αυτόν τον τρόπο, η απόδοση ευθύνης δεν περιορίζεται στο άτομο, αλλά επεκτείνεται στο συνολικό πλαίσιο διακυβέρνησης του σιδηροδρομικού συστήματος. Η γλώσσα του άρθρου είναι έντονα αξιολογική με χρήση όρων όπως «ασυγχώρητη αμέλεια» και «απόλυτη άγνοια», ενώ ως λύση προτείνεται μία ολιστική μεταρρύθμιση και όχι «απλή τιμωρία ενός προσώπου» (Ντελέζος, 2023).

Στο δημοσίευμα «το χρονικό μιας προαναγγελθείσας τραγωδίας» το δυστύχημα πλαισιώνεται ως ένα μη ανατρέψιμο συμβάν. Επρόκειτο για ένα προδιαγεγραμμένο γεγονός με πολλαπλές συστημικές ευθύνες («παθογένειες του δικτύου, μη λειτουργία του συστήματος τηλεδιόικησης, σοβαρές ελλείψεις ασφαλείας στη λειτουργία των σιδηροδρόμων, ιδιωτική πρωτοβουλία»), ενώ αντίθετα στο άρθρο «Τέμπη: Ανθρώπινο λάθος έφερε την τραγωδία Τα ερωτήματα

για τη σφοδρή σύγκρουση» το δυστύχημα ορίζεται ως ανθρώπινο λάθος. Αναζητώντας τα αίτια τις τραγωδίας, η ευθύνη βαραίνει τον Σταθμάρχη («που άσκησε πλημμελώς τα καθήκοντά του με αποτέλεσμα να έρθει η μετωπική σύγκρουση»), αν και αξιολογικά η ευθύνη διαχέεται και διαχρονικά λόγω των γενικότερων αδυναμιών του σιδηροδρομικού συστήματος («Ένα μαζικό έγκλημα που οφείλεται, όπως όλα δείχνουν, σε τραγικό ανθρώπινο λάθος, αλλά και που τα «σημάδια» έδειχναν ότι ήταν αναπόφευκτο»).

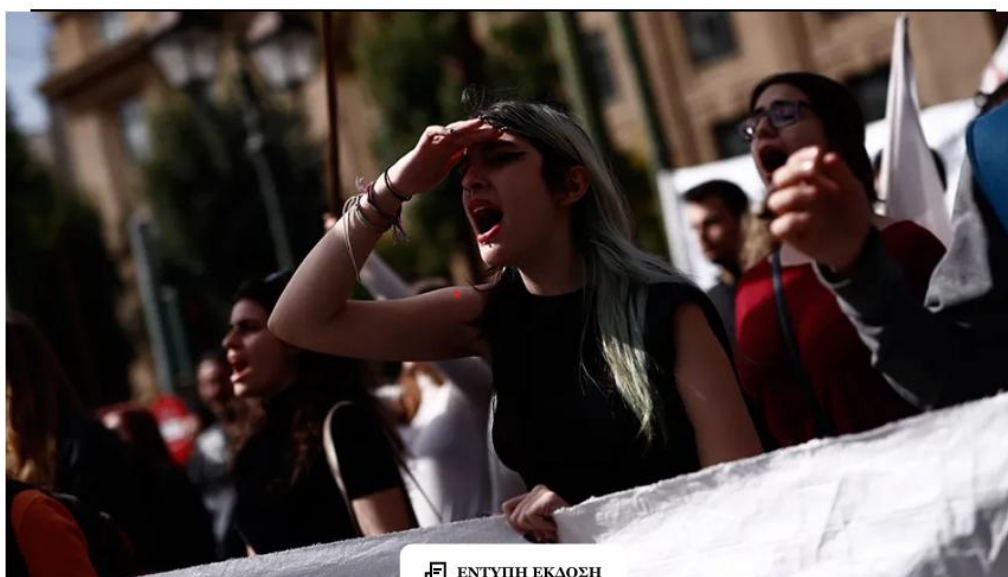
The image shows a screenshot of a news article from the website TA NEA. The article title is "Τέμπη: Το χρονικό μίας προαναγγελθείσας τραγωδίας". The article text mentions a video from MEGA that codifies the circumstances of the accident, starting from the resignation of the Safety Director of EPGRSE in April 2022 and ending on February 28, 2023, when the collision occurred. The article includes a photo of the accident site and social media sharing options for X and Facebook. The page also features a navigation menu with categories like "ΕΛΛΑΔΑ", "ΕΚΔΟΣΗ", "ΕΝΤΥΠΗ", "ΕΛΛΑΔΑ", "ΠΟΛΙΤΙΚΗ", "ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ", "ΚΟΣΜΟΣ", "ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ", and "ΑΥΤΟΝΕΑ".

Εικόνα 4. 4 «Τέμπη : Το χρονικό μίας προαναγγελθείσας τραγωδίας» – Τα Νέα (3/3/23)

4.8.3 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα της Εφ.

Συν. Προχωρώντας στην Εφημερίδα των Συντακτών, και στο πρώτο υπό μελέτη δημοσίευμα «Ποιος έχει τελικά την ευθύνη;», παρατηρούμε ότι το δυστύχημα παρουσιάζεται ως ένα καθαρά πολιτικό και κυβερνητικό γεγονός ευθύνης («Κάθε κυβέρνηση γνωρίζει την κατάσταση που παραλαμβάνει αλλά και το μέγεθος των ευθυνών που επωμίζεται»). Στο άρθρο γίνεται λόγος για «εγκληματικές παραλείψεις», «επικοινωνιακή διαχείριση πάνω σε νεκρούς», «προσβολή της μνήμης των θυμάτων» και ο σταθμάρχης παρουσιάζεται ως θύμα πολιτικής συγκάλυψης. Η κυβέρνηση αξιολογείται όχι απλώς ως ανεπαρκής, αλλά ως ηθικά υπόλογη. Η λύση αναζητείται στην κυβέρνηση και νοείται περισσότερο ως πολιτική λογοδοσία και αλλαγή πολιτικής κατεύθυνσης («Ο σταθμάρχης του Μαξίμου θα πει κάτι γι' αυτό;»).

Συνεχίζοντας στο δημοσίευμα «Όλοι φταίμε;», η τραγωδία και πάλι αποδίδεται αποκλειστικά στην εν ενεργεία κυβέρνηση. Με έντονο καυστικό και κριτικό ύφος ο αρθρογράφος επικρίνει τη δήλωση του Πρωθυπουργού περί συλλογικής ευθύνης καθώς «εμφανίζεται σήμερα σαν το πιο βολικό δόγμα που απαλλάσσει τους πάντες από τις ευθύνες τους» (Βασιλείου,2023). Στο δημοσίευμα φωτογραφίζεται ο Κ. Μητσοτάκης ως αποκλειστικά υπεύθυνος και κρίνεται για «απάθεια, αδιαφορία, αυτοθουμασμό και διάχυση των ευθυνών». Ο αρθρογράφος δεν προτείνει κάποια λύση, ωστόσο μέσα από υπαινιγμούς προτάσσει την αλλαγή πολιτικής γραμμής.



Όλοι φταίμε;

ΑΠΟΨΕΙΣ

11.03.23 16:00

Θανάσης Βασιλείου

Εικόνα 4.5 «Όλοι φταίμε;» - Εφ. Συν (11/3/23)

Ακόμη ένα υψηλής βαρύτητας δημοσίευμα της Εφ. Συν αποτελεί το άρθρο γνώμης «Κρατικοί δολοφόνοι», όπου και πάλι κρίνεται η Κυβέρνηση, θεωρούμενη αποκλειστικά υπεύθυνη για το δυστύχημα («Η φιλελεύθερη κυβέρνηση Μητσοτάκη, της ανάπτυξης δήθεν και του άλματος στο μέλλον, αποδεικνύεται μια τριτοκοσμική

κυβέρνηση» (Σταματόπουλος,2023). Ο σταθμάρχης φεύγει από το κάδρο των ευθυνών και χαρακτηρίζεται «κακόμοιρος», όντας το εξιλαστήριο θύμα «όλων εκείνων που οδηγούν τη χώρα στον εξευτελισμό και τον μαρασμό» (Σταματόπουλος,2023). Το άρθρο, κλείνοντας, αξιοποιεί και πάλι έντονα συναισθηματικό λόγο, χωρίς να προτείνει κάποια άμεση λύση («Το θέμα είναι τι λες στους ανθρώπους που έχασαν, λόγω κρατικής ακηδίας και ασχετοσύνης, τους αγαπημένους τους· ό,τι και να πει κανείς θα είναι λίγο»).

Στο δημοσίευμα «Όλη η ευθύνη είναι του Μητσοτάκη», όπως φαίνεται και από τον τίτλο η τραγωδία των Τεμπών πλαισιώνεται ως κυβερνητική αποτυχία. Το δυστύχημα κατονομάζεται «έγκλημα» με αποκλειστικά υπεύθυνη την παρούσα κυβέρνηση («Αν ο ΣΥΡΙΖΑ δεν έφτιαξε την τηλεδιοίκηση, ας την έφτιαχνε η Νέα Δημοκρατία»)(Κανελλόπουλος,2023). Ο αρθρογράφος απαλλάσσει από οποιαδήποτε ευθύνη προηγούμενες κυβερνήσεις, βάζοντας στο στόχαστρο τον Κ. Μητσοτάκη («Αν τελικά κάτι μπορείς να το φτιάξεις σε μερικούς μήνες και δεν το έφτιαχνες τέσσερα χρόνια, φταις 100% εσύ, αποκλειστικά! Και βγαίνουν πλήρως από το κάδρο οι προηγούμενοι»), ενώ δεν προτείνει κάποια άμεση λύση.



Εικόνα 4.6 «Όλη η ευθύνη είναι του Μητσοτάκη» - Εφ. Συν (21/3/23)

4.8.4 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα της Αυγής.

Στην Αυγή, το πρώτο δημοσίευμα προς ανάλυση είναι το άρθρο «Ασφάλεια: Ελλάδα ώρα μηδέν», στο οποίο γίνεται λόγος για «εγκληματικές πολιτικές ευθύνες» (Κοτζιάι,2023). Ο ανθρώπινος παράγοντας αποδομείται ρητά ως επαρκής εξήγηση και παρουσιάζεται ως προσχηματικός μηχανισμός συγκάλυψης. Η ηθική αξιολόγηση είναι έντονα καταγγελτική: Το κράτος παρουσιάζεται ως ηθικά αποτυχημένο και η κυβερνητική στάση χαρακτηρίζεται ως κυνική και επικοινωνιακά χειριστική. Ως λύση τονίζεται η ανάγκη «να λάμψει η αλήθεια, πρωτίστως για τις οικογένειες των θυμάτων, και η κοινωνία να ξέρει ότι θα ζει σε μία χώρα όπου δεν θα πεθαίνουν άνθρωποι με τόσο άδικο τρόπο» (Κοτζιάι,2023).

«Προαναγγελθέν έγκλημα» χαρακτηρίζεται το δυστύχημα των Τεμπών στο editorial της Αυγής «Η ώρα των ευθυνών», καθώς το δυστύχημα δεν οφείλεται σε μεμονωμένο σφάλμα, αλλά στη συστηματική αδιαφορία του κράτους και της κυβέρνησης απέναντι σε διαρκείς προειδοποιήσεις. Η ηθική αξιολόγηση είναι εξαιρετικά έντονη και καταγγελτική: Η γενιά των νέων προβάλλεται ως θύμα μιας διαρκούς ματαίωσης και ανασφάλειας, ενώ η κυβερνητική στάση χαρακτηρίζεται ως προσβλητική προς τη μνήμη των νεκρών («Η συγκάλυψη των ουσιαστικών και πραγματικών ευθυνών προσβάλλει τους νεκρούς, μετατρέπει την απογοήτευση και τη θλίψη σε οργή..»). Μέσα από έντονα συναισθηματικό λόγο προτείνεται πλήρης διαφάνεια και εξάντληση της έρευνας σε βάθος («Η αλήθεια θα λάμψει. Για τα παιδιά που δεν επέστρεψαν σπίτι. Για τους γονείς που δεν κοιμήθηκαν περιμένοντας ένα μήνυμα που δεν ήρθε ποτέ»).



(INTIME NEWS/ΓΙΩΡΓΟΣ ΚΥΔΩΝΑΣ)

Δεν ήταν ανθρώπινο λάθος. Ήταν ένα προαναγγελθέν έγκλημα. Οι προειδοποιήσεις ήταν διαρκείς, σε όλα τα επίπεδα



λα στο φως. Μόνο αυτός ο δρόμος μπορεί να κάνει πράξη τον σεβασμό στη μνήμη των νεκρών, στον αγιάτρευτο πόνο εκείνων που έμειναν πίσω. Γονιών, αδερφών, συντρόφων,

Εικόνα 4.7 «Η ώρα των ευθυνών» - Εφ. Συν (5/3/23)

Ως «έγκλημα» ορίζεται το δυστύχημα και στο δεύτερο editorial της Αυγής «Κυβέρνηση άνευ νομιμοποίησης». Αποκλειστικά υπεύθυνη για την τραγωδία των Τεμπών όπως φανερώνεται και από τον τίτλο είναι η παρούσα κυβέρνηση. Με έντονα καταγγελτικό τόνο το άρθρο επιτίθεται ανοιχτά στην κυβέρνηση, κατηγορώντας τη για «απάτη του επιτελικού κράτους», «κράτος ρουσφετιών», «αποτυχημένη επιχείρηση επικοινωνιακής διαχείρισης», «σκηνοθεσία για την προσωπική διάσωσή του Πρωθυπουργού», «υποκριτική συγγνώμη», «διάχυση ευθυνών και συγκάλυψη». Με έντονα φορτισμένο και συναισθηματικό λόγο, το άρθρο τονίζει την ανάγκη για αλλαγή κυβέρνησης («Η Κυβέρνηση Μητσοτάκη είναι πλέον απονομιμοποιημένη και παράλληλα φοβισμένη, κάτι που την καθιστά πια επικίνδυνη»).

Ενοχοποιώντας πάλι την κυβέρνηση για το δυστύχημα των Τεμπών, το δημοσίευμα «Το τέλος Μητσοτάκη», προσωποποιεί την ευθύνη στο πρόσωπο του Πρωθυπουργού. Η ηθική πλαισιώνεται πάλι κάνοντας αναφορά σε θέματα συγκάλυψης («την ψευδή συγγνώμη ενός πρωθυπουργού που μετατρέπεται σε αρχιερέα της συγκάλυψης μιας απίστευτης τραγωδίας») καθώς και υπονόμηση «των θεσμών, της δημοκρατίας, των δικαιωμάτων, της εργασίας» (Πετρόπουλος,2023). Ως ελπιδοφόρα λύση απέναντι στο κυβερνητικό καθεστώς τονίζεται η νέα γενιά που επαναστατεί και αντιδρά («Αυτό το νέο το ριζοσπαστικό που γεννήθηκε στους δρόμους έρχεται να διεκδικήσει όχι το αδύνατο, αλλά τα αυτονόητα») (Πετρόπουλος,2023).



Ανδρέας Πετρόπουλος

ΕΝΤΥΠΗ ΕΚΔΟΣΗ

Το τέλος Μητσοτάκη



ΡΑΦΑΗΛ ΓΕΩΡΓΙΑΔΗΣ/EUROKINISSI

Εικόνα 4.8 «Το τέλος Μητσοτάκη» - Εφ. Συν (9/3/23)

4.8.5 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα του Πρώτου Θέματος. Στο Πρώτο Θέμα το πρώτο δημοσίευμα προς ανάλυση είναι άρθρο «Πληροφορίες πως στις 24 Φεβρουαρίου έκανε την πρώτη βάρδια μόνος του ο σταθμάρχης στη Λάρισα», όπου όπως γίνεται αντιληπτό από τον τίτλο, το δυστύχημα ορίζεται ως ανθρώπινο λάθος και συγκεκριμένα λάθος του σταθμάρχη («τα σφάλματα που του καταλογίζονται είναι κατ' ουσία μία αλληλουχία κινήσεων και αποφάσεων»). Το άρθρο υιοθετεί έντονα δικαστικό και τεχνικό λόγο, προβάλλοντας τη σοβαρότητα των προσωπικών σφαλμάτων και τη βαρύτητα των κατηγοριών, ενώ δεν γίνεται λόγος για λύσεις ή μεταρρυθμίσεις.

Κάτι ανάλογο παρατηρείται και στο επόμενο δημοσίευμα «Ο μοιραίος σταθμάρχης - Η αλυσίδα των λαθών που οδήγησε στη μεγαλύτερη σιδηροδρομική τραγωδία», το οποίο επικεντρώνεται αποκλειστικά στον ανθρώπινο παράγοντα και ειδικότερα στον σταθμάρχη Λάρισας. Μέσα από λεπτομερή περιγραφή των κινήσεων, των λαθών και της ποινικής του δίωξης, το δυστύχημα παρουσιάζεται ως αποτέλεσμα ατομικής αμέλειας και λανθασμένων χειρισμών («ο σταθμάρχης Βασίλης Σαμαράς δεν έδωσε εντολή στον κλειδούχο να γυρίσει το «ψαλίδι A-118»

στην ευθεία). Οι αναφορές σε ευρύτερες ευθύνες ή δομικές αδυναμίες του σιδηροδρομικού συστήματος παραμένουν περιορισμένες («διαδοχή επιτόλαιων λαθών, ανικανότητας, τραγικών ελλείψεων σε ζητήματα ασφάλειας»), όπως και οι προτεινόμενες λύσεις.

ΘΕΜΑ

ΕΛΛΑΔΑ

#Σύγκρουση τρένων #Σύγκρουση τρένων στα Τέμπη
#Σύγκρουση τρένων στη Λάρισα #σταθμάρχης

Ο μοιραίος σταθμάρχης - Η αλυσίδα των λαθών που οδήγησε στη μεγαλύτερη σιδηροδρομική τραγωδία

Ο Βασίλης Σαμαράς ξέχασε να «κλειδώσει» το Intercity 62 στην άνοδο για Θεσσαλονίκη και δεν είπε στον μηχανοδηγό σε ποια γραμμή τοποθέτησε την αμαξοστοιχία

❗ Απαγορεύεται από το δίκαιο της Πνευμ. Ιδιοκτησίας η καθ' οιονδήποτε τρόπο παράνομη χρήση/ ιδιοποίηση του παρόντος, με βαρύτερες αστικές και ποινικές κυρώσεις για τον παραβάτη



Εικόνα 4.9 «Ο μοιραίος σταθμάρχης – Η αλυσίδα των λαθών που οδήγησε στη μεγαλύτερη σιδηροδρομική τραγωδία» - Πρώτο Θέμα (5/3/23)

Οι ευθύνες διαμοιράζονται στο δημοσίευμα του Πρώτου Θέματος «Έκθεση - φωτιά για την τραγωδία στα Τέμπη: Τα μοιραία λάθη και οι εγκληματικές παραλείψεις», όπου εκτός από την «άγνοια του σταθμάρχη» στο κάδρο των ευθυνών μπαίνουν θεσμικά και διοικητικά όργανα («εγκληματικές ευθύνες έχουν η Διοίκηση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ αλλά και η Διοίκηση του ΟΣΕ»). Με έντονα φορτισμένο λόγο κατηγορούνται τα θεσμικά όργανα ότι «πήραν στο λαιμό τους συναδέλφους, που υποτίθεται πως εκπροσωπούσαν τα ζωτικά συμφέροντά τους». Θεσμικές ευθύνες

αποδίδονται και στο δημοσίευμα «Τραγωδία στα Τέμπη: Η επεισοδιακή σχέση του ΟΣΕ με την Hellenic Train - «Μπαλάκι» οι ευθύνες», όπου γίνεται λόγος για «διελκυστίνδα ευθυνών μεταξύ του ΟΣΕ και της Hellenic Train» (Σαδανά,2023).

4.8.6 Ποιοτική ανάλυση πλαισίων ευθύνης σε επιλεγμένα άρθρα ξένων μέσων. Αναφορικά με τα ξένα μέσα το πρώτο προς ανάλυση δημοσίευμα είναι το άρθρο του The Guardian «Furious grief’ and demands for answers as Greece train crash funerals begin» στο οποίο το δυστύχημα πλαισιώνεται ως απόρροια ενός αποτυχημένου και επικίνδυνου σιδηροδρομικού συστήματος («το δίκτυο βασίζεται σε υπαλλήλους που εργάζονται χειροκίνητα – συνήθως μέσω ασυρμάτων – το σύστημα θεωρείται από καιρό το πιο θανατηφόρο στην Ευρώπη»)(Smith,2023). Φωτίζοντας τις ανεπάρκειες του ελληνικού σιδηρόδρομου, το δημοσίευμα αναφέρει ότι επρόκειτο για ένα προαναγγελθέν δυστύχημα («Μόλις 20 ημέρες πριν από τη σύγκρουση, η ομοσπονδία των συνταξιούχων σιδηροδρομικών εργαζομένων είχε προειδοποιήσει για τους εγγενείς κινδύνους ενός συστήματος που λειτουργούσε με άδεια δεξαμενή»), η σοβαρότητα του οποίου είχε αγνοηθεί.



Greece

● This article is more than 2 years old

'Furious grief' and demands for answers as Greece train crash funerals begin

Efforts to pin blame for disaster on human error rather than a failed system are set to backfire after union warnings on safety

Εικόνα 4.10 «Furious grief' and demands for answers as Greece train crash funerals begin» - The Guardian (5/3/23)

Προχωρώντας στο άρθρο «Griechenland: Proteste und Streiks nach Zugunglück mit mindestens 57 Toten» με ιδιαίτερα καταγγελτικό τόνο η ευθύνη για το δυστύχημα αποδίδεται στις κυβερνήσεις διαχρονικά («είναι αποτέλεσμα κοινωνικών εγκλημάτων για τα οποία φέρουν ευθύνη όλα τα κόμματα της κυρίαρχης ελίτ») (Stevens,2023). Η ιδιωτικοποίηση της κρατικής TrainOSE κρίνεται ως λανθασμένη κίνηση «από την ψευδοαριστερή κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ» όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο αρθρογράφος (Stevens,2023). Τονίζοντας την απαξίωση και εγκατάλειψη του σιδηροδρομικού δικτύου, το δημοσίευμα αξιοποιώντας στατιστικά στοιχεία αναφέρει ότι « η Ελλάδα είναι το μόνο κράτος-μέλος χωρίς συστήματα προστασίας των τρένων καθιστώντας την άκρως επικίνδυνη».

Πλαισιώνοντας με παρόμοιο τρόπο το δυστύχημα των Τεμπών, το άρθρο της DW «Eisenbahnunglück in Griechenland: Katastrophe mit Ansage» επισημαίνει την

κακή κατάσταση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου που «δεν υπήρξε ποτέ προτεραιότητα» (Bali,2023). Με ιδιαίτερα καταγγελτικό τόνο γίνεται λόγος για εγκατάλειψη και πολιτική διαφθορά («Ο ΟΣΕ αποτελούσε χαρακτηριστικό παράδειγμα κακοδιαχείρισης και μαζικών προσλήψεων με κομματικά κριτήρια»). Η Ελλάδα φωτογραφίζεται ως μια αναχρονιστική και υποβαθμισμένη χώρα, το σιδηροδρομικό δίκτυο της οποίας είναι απόρροια της θλιβερής εικόνας της («Στον 21ο αιώνα η Ελλάδα δεν διαθέτει ούτε μία σιδηροδρομική σύνδεση με τις γειτονικές της χώρες»)(Bali,2023).

Ιδιαίτερα διαφωτιστικό για την πλαισίωση του δυστυχήματος των Τεμπών αποτελεί και το δημοσίευμα «Cum putea fi evitată tragedia feroviară din Grecia și ce trebuie să învețe românii din asta» που δημοσιεύτηκε στο ρουμάνικο μέσο ενημέρωσης, pressone.ro. Το δυστύχημα παρουσιάζεται ως συστημική αποτυχία του κράτους όχι ως μεμονωμένο ατύχημα. Το πρόβλημα δεν περιορίζεται στη σύγκρουση των τρένων, αλλά επεκτείνεται στην απουσία αυτόματης σηματοδότησης και σύγχρονων συστημάτων ασφαλείας, στην κακή διαχείριση δημόσιων πόρων και αποτυχημένη υλοποίηση ευρωπαϊκών έργων, στη διαφθορά και θεσμική ανεπάρκεια, στη σιωπή ή περιθωριοποίηση της ερευνητικής δημοσιογραφίας από τα μεγάλα ελληνικά ΜΜΕ και στην έλλειψη πολιτικής βούλησης (Erure,2023). Το άρθρο υιοθετεί σαφή κριτική στάση απέναντι στη συγκάλυψη και την αδιαφορία, αναφέροντας ότι οι πολίτες «είναι κουρασμένοι από τη διαφθορά και ανικανότητα». Ιδιαίτερα επιτακτική κρίνεται η ανάγκη για πραγματικά λειτουργικά συστήματα ασφαλείας.



Ioana Epure
Director editorial



Peste 60.000 de oameni au protestat pe 8 martie în Atena împotriva condițiilor care au dus la tragedia feroviară de pe 28 februarie, soldată cu 57 de morți. Foto: EPA/ORESTIS PANAGIOTOU



Εικόνα 4.11 «Cum putea fi evitată tragedia feroviară din Grecia și ce trebuie să învețe românii din asta» - Pressone.ro (9/3/23)

Κεφάλαιο 5: Συζήτηση

Στο κεφάλαιο αυτό, έχοντας ολοκληρώσει το ερευνητικό μέρος, επιχειρείται η παρουσίαση διεθνών ερευνών σχετικών με σιδηροδρομικά δυστύχηματα, προκειμένου να αναδειχθούν ομοιότητες και διαφορές ως προς την πλαισίωση των γεγονότων αυτών σε σχέση με την παρούσα έρευνα για το δυστύχημα των Τεμπών, αποκαλύπτοντας παράλληλα το πολιτικό καθεστώς που κυριαρχεί στο ελληνικό μιντιακό περιβάλλον.

Η έρευνα των Machin & Mayr (2012) εξετάζει πώς τα βρετανικά μέσα ενημέρωσης παρουσίασαν το σιδηροδρομικό δυστύχημα του Paddington στο Λονδίνο το 1999, στο οποίο σκοτώθηκαν 31 άνθρωποι, εστιάζοντας στον τρόπο με τον οποίο «αποσιωπήθηκε» η εταιρική ευθύνη. Μέσω της Κριτικής Ανάλυσης Λόγου (CDA), αναλύθηκαν άρθρα ταμπλόιντ εφημερίδων, παρουσιάζοντας ότι το γεγονός πλαισιώθηκε αρχικά ως «δυστύχημα», «τραγωδία» ή «καταστροφή», με έμφαση στο ανθρώπινο δράμα, στους ήρωες και στο συλλογικό πένθος, όπως και στην ελληνική περίπτωση. Το δυστύχημα των Τεμπών κατά το πρώτο διάστημα καλύφθηκε με έντονο το πλαίσιο του ανθρωπίνου ενδιαφέροντος, δίνοντας έμφαση στα θύματα, τους επιζώντες και τις προσωπικές ιστορίες.

Αναφορικά με την ευθύνη στη βρετανική έρευνα, η γλώσσα που χρησιμοποιήθηκε από τα ΜΜΕ ήταν ασαφής και αόριστη με την ευθύνη να διαχέεται σε «συστήματα», «λάθη» ή «παραλείψεις», χωρίς σαφή απόδοση πράξεων σε συγκεκριμένους εταιρικούς φορείς. Ο όρος «έγκλημα» σπάνια χρησιμοποιείται, ενώ κυριαρχούν ηθικές και όχι ποινικές αξιολογήσεις. Αυτό, έρχεται σε αντίθεση με την παρούσα έρευνα για το δυστύχημα των Τεμπών, όπου από τον πρώτο κιόλας μήνα η ευθύνη αποδόθηκε τόσο σε ατομικό επίπεδο (σταθμάρχης) όσο και σε θεσμικό (ΟΣΕ), μέσα από εκτενείς αναλύσεις και ρεπορτάζ για λάθη και παραλείψεις.

Στην έρευνα των Yang & Wang (2021) εξετάζεται πώς τα κινεζικά μέσα ενημέρωσης πλαισιώνουν τις συγκαλύψεις θανατηφόρων ατυχημάτων σε ανθρακωρυχεία και σε ποιους αποδίδουν την ευθύνη. Στόχος είναι να φανεί αν τα ΜΜΕ συμβάλλουν στην αποκάλυψη της εταιρικής και κρατικής ευθύνης ή αν, αντίθετα, την παραμορφώνουν. Αναλύοντας 417 δημοσιογραφικά άρθρα (2005–2019) από μεγάλα εθνικά, κλαδικά και τοπικά κινεζικά μέσα, κατέληξαν στο

συμπέρασμα ότι η δημοσιογραφική εστίαση αποκρύπτει τις συστημικές αιτίες, το θεσμικό πλαίσιο, τα κίνητρα συγκάλυψης, δημιουργώντας την εντύπωση ότι το πρόβλημα είναι μεμονωμένο και όχι δομικό. Σε αντίθεση με την κινεζική περίπτωση, η έντονη κοινωνική κινητοποίηση και η πολιτική αντιπαράθεση στην Ελλάδα οδήγησαν σε μια πιο εκτεταμένη δημόσια συζήτηση για τις ευθύνες του δυστυχήματος, γεγονός που αποτελεί διαφοροποιητικό στοιχείο της παρούσας έρευνας.

Η μελέτη των Garner & Huff (1997) εξετάζει πώς οι εφημερίδες κάλυψαν το σιδηροδρομικό δυστύχημα του Amtrak Sunset Limited το 1993 και ειδικότερα τι είδους πληροφορίες ασφάλειας μεταδόθηκαν στο κοινό. Οι συγγραφείς ενδιαφέρονται για το αν η δημοσιογραφική κάλυψη λειτουργεί μόνο αφηγηματικά και συναισθηματικά ή αν επιτελεί και εκπαιδευτικό ρόλο, βοηθώντας τους πολίτες να γνωρίζουν πώς να αντιδράσουν σε μια καταστροφή μαζικών μεταφορών. Μελετώντας 117 ειδησεογραφικά άρθρα από επτά εφημερίδες, οι συγγραφείς υποστηρίζουν ότι τα ΜΜΕ αποτυγχάνουν να παρέχουν σαφή, πρακτική εκπαίδευση ασφάλειας και η πλαisiώση τους νομιμοποιεί το σύστημα μαζικών μεταφορών, παρουσιάζοντάς το ως βασικά ασφαλές, μεταθέτοντας την ευθύνη της επιβίωσης στους ίδιους τους επιβάτες. Το εύρημα αυτό επιβεβαιώνεται και στην παρούσα έρευνα των Τεμπών, καθώς τα μέσα κάλυψαν δημοσιογραφικά το συμβάν, χωρίς να κάνουν λόγο για το πώς μπορούν να αποφευχθούν αντίστοιχα δυστυχήματα στο μέλλον.

Η έρευνα των Keliikoa et al. (2022) εξετάζει τον τρόπο με τον οποίο τα τοπικά μέσα ενημέρωσης στη Χαβάη πλαisiώνουν τροχαία δυστυχήματα που αφορούν πεζούς και ποδηλάτες, εστιάζοντας στο κατά πόσο αυτά παρουσιάζονται ως ζήτημα δημόσιας υγείας. Μέσα από ανάλυση περιεχομένου 162 ειδησεογραφικών άρθρων, οι συγγραφείς διαπιστώνουν ότι τα περισσότερα δημοσιεύματα αντιμετωπίζουν τα δυστυχήματα ως μεμονωμένα και τυχαία γεγονότα, χρησιμοποιώντας συχνά παθητική γλώσσα και αποδίδοντας έμμεσα ευθύνη στα θύματα. Παράλληλα, σπάνια γίνεται αναφορά σε δομικούς παράγοντες, όπως ο σχεδιασμός των δρόμων ή οι πολιτικές οδικής ασφάλειας. Στην περίπτωση των Τεμπών, μπορεί σημαντικό μέρος της ευθύνης να αποδόθηκε σε ατομικό επίπεδο, δηλαδή στο πρόσωπο του

σταθμάρχη, ωστόσο σταδιακά μετατοπίστηκε και σε άλλους θεσμικούς και κυβερνητικούς φορείς.

Συνολικά, οι παραπάνω μελέτες επιβεβαιώνουν βασικά ευρήματα της διεθνούς βιβλιογραφίας σχετικά με τη δραματοποίηση, τη διάχυση της ευθύνης και την αποσιώπηση των δομικών αιτιών σε περιπτώσεις δυστυχημάτων. Παρόλα αυτά, η πιο σημαντική διαφοροποίηση της παρούσας έρευνας για τα Τέμπη σε σχέση με τις έρευνες του εξωτερικού αποτελεί το γεγονός ότι η έντονη κοινωνική αντίδραση και η πολιτική σύγκρουση πολιτικοποίησαν το γεγονός με αποτέλεσμα να αναζητηθούν κυβερνητικές, θεσμικές και συστημικές ευθύνες.

Αυτό φυσικά οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στο γεγονός ότι στην Ελλάδα τα περισσότερα ΜΜΕ λειτουργούν ως εκπρόσωποι κομμάτων και εργαλεία πολιτικής αντιπαράθεσης, χαρακτηριστικό γνώρισμα του μοντέλου του Πολωμένου Πλουραλισμού (Hallin & Mancini, 2004· Porto, 2007). Αντίθετα, η κάλυψη των ξένων μέσων εμφανίζεται σαφώς αυστηρότερη απέναντι στο θεσμικό σύστημα συνολικά, γεγονός που μπορεί να αποδοθεί στην απουσία άμεσων πολιτικών και οικονομικών εξαρτήσεων από την ελληνική πολιτική σκηνή και στην ουδέτερη και αμερόληπτη παρουσίαση των ελληνικών πρακτικών.

Κεφάλαιο 6 : Συμπεράσματα

Η παρούσα εργασία είχε σκοπό να αναδείξει τον τρόπο πλαισίωσης του δυστύχηματος των Τεμπών από τα ελληνικά και ξένα ειδησεογραφικά μέσα κατά τη διάρκεια του πρώτου μήνα, δηλαδή από τις 28/2/2023 έως και τις 31/3/2023. Ειδικότερα, επιχειρήθηκε η ανεύρεση και παρουσίαση των πλαισίων που χρησιμοποίησαν οι δημοσιογράφοι στα δημοσιογραφικά τους κείμενα και ρεπορτάζ προκειμένου να καλύψουν πλήρως το τραγικό συμβάν και να αποδώσουν ευθύνες σε κυβερνητικούς, θεσμικούς και συστημικούς παράγοντες.

Προκειμένου να διεξαχθεί η εν λόγω μελέτη, μελετήθηκε και παρουσιάστηκε η θεωρία της πλαισίωσης, η οποία λειτούργησε ως βασικός άξονας και κατευθυντήρια γραμμή για την πραγματοποίηση της έρευνας. Σε πρώτο στάδιο έγινε προσπάθεια παρουσίασης των βασικότερων ορισμών της πολυσύνθετης έννοιας της πλαισίωσης από σημαντικούς θεωρητικούς και στη συνέχεια το ενδιαφέρον στράφηκε προς το media framing συγκεκριμένα, δηλαδή στον τρόπο με τον οποίο οι επαγγελματίες του χώρου των μέσων ενημέρωσης νοηματοδοτούν τα γεγονότα διαμορφώνοντας αντιλήψεις πάνω σε διάφορα ζητήματα που απασχολούν το δημόσιο βίο.

Ακόμη, μελετήθηκαν συγκεκριμένα είδη πλαισίων, τα οποία αξιοποιήθηκαν στο ερευνητικό μέρος της εργασίας καθώς και παραδείγματα διεθνών ερευνών που έχουν κάνει χρήση αυτών. Με ιδιαίτερο ενδιαφέρον μελετήθηκε η πλαισίωση στη σημερινή-ψηφιακή εποχή, εστιάζοντας στον εκδημοκρατισμό της καθώς και στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει.

Στη συνέχεια, στο δεύτερο κεφάλαιο έγινε μία πλήρης αναφορά στο δυστύχημα των Τεμπών, παρουσιάζοντας λεπτομέρειες τόσο για το ίδιο το γεγονός όσο και για την παρουσία του στη δημόσια σφαίρα. Μέσα από τη μελέτη δημοσιογραφικών κειμένων, ακαδημαϊκών άρθρων και επιστημονικών ερευνών, διαπιστώθηκε η τεράστια διάσταση που έλαβε το γεγονός καθώς και το έντονο ενδιαφέρον που δημιουργήθηκε τόσο ως προς την αποκάλυψη των πραγματικών ιθυνόντων του δυστύχηματος όσο και ως προς την ανάδειξη ευρύτερων παθογενειών της ελληνικής κοινωνίας. Το δυστύχημα των Τεμπών αποτέλεσε αφορμή ώστε να τεθούν στο δημόσιο λόγο ιδιαίτερα σοβαρά ζητήματα, όπως η κρίση εμπιστοσύνης

των Ελλήνων προς την κρατική εξουσία, η στρέβλωση της δημοκρατίας και η ανάγκη για αλήθεια και δικαιοσύνη.

Στο ερευνητικό μέρος και στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν τα ερευνητικά ερωτήματα της έρευνας, η μεθοδολογία καθώς και τα ερευνητικά δεδομένα. Συγκεκριμένα, μέσω της ποιοτικής ανάλυσης περιεχομένου αναλύθηκαν συνολικά 344 δημοσιεύματα ειδησεογραφικών ιστοσελίδων, κατά τη διάρκεια του πρώτου μήνα από το δυστύχημα, εκ των οποίων τα 257 ήταν από ελληνικά μέσα και 87 από ξένα. Αναφορικά με τα ελληνικά μέσα, επιλέχθηκαν ειδησεογραφικές ιστοσελίδες μεγάλης εμβέλειας (Καθημερινή, Τα Νέα, Εφ. Συν, Αυγή & Πρώτο Θέμα) με διαφορετικές πολιτικές κατευθύνσεις, προκειμένου να αναδειχθεί μια ολοκληρωμένη και σαφής εικόνα από την κάλυψη του δυστυχήματος. Όσον αφορά στα ξένα μέσα, καθώς το δυστύχημα των Τεμπών υπήρξε ένα διεθνές θέμα, το δείγμα των δημοσιευμάτων ήταν πιο περιορισμένο, αλλά αρκετά αποκαλυπτικό για το πώς παρουσίασαν το γεγονός.

Για τη διεξαγωγή της έρευνας έγινε χρήση του λογισμικού ανάλυσης ποιοτικών και μικτών μεθόδων έρευνας *Maxqda*, στο οποίο εισήχθησαν τα δημοσιεύματα με στόχο να κωδικοποιηθούν βάσει του σχήματος κωδικοποίησης που είχε δημιουργηθεί. Το σχήμα κωδικοποίησης βασίστηκε στα ερευνητικά ερωτήματα και έτσι περιλάμβανε τη μορφή πλαισίωσης (θεματική, περιπτωσιολογική) καθώς και τα είδη πλαισίων με τις υποκατηγορίες κατά *Semetko* και *Valkenburg* (πλαίσιο ευθύνης, ανθρωπίνου ενδιαφέροντος, ηθικής, σύγκρουσης, οικονομικών συνεπειών). Συνδυαστικά με την κωδικοποίηση εφαρμόστηκε ποιοτική ανάλυση πλαισίων (*Qualitative Frame Analysis*) τύπου *Entman–Gamson*, ως δεύτερο αναλυτικό επίπεδο. Συγκεκριμένα, αναλύθηκαν τέσσερα δημοσιεύματα υψηλής συμβολικής βαρύτητας από κάθε μέσο αναλύοντας πώς ορίστηκε το δυστύχημα των Τεμπών, ποια αίτια προβλήθηκαν, ποιες ηθικές αξιολογήσεις αρθρώθηκαν και ποιες λύσεις προτάθηκαν.

Ακολούθως, στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν τα αποτελέσματα της ανάλυσης, απαντώντας στα ερευνητικά ερωτήματα που είχαν τεθεί στην προηγούμενη ενότητα. Αναφορικά με το πρώτο ερευνητικό ερώτημα που αφορούσε τη θεματική και περιπτωσιολογική πλαισίωση, παρόλο που αξιοποιήθηκαν και οι δύο μορφές πλαισίωσης, επικράτησε η θεματική, γεγονός που επιβεβαιώνει ότι το

δυστύχημα των Τεμπών πλαισιώθηκε όχι τόσο ως ένα μεμονωμένο ατύχημα, αλλά ως ένα γεγονός με ευρύτερες κοινωνικοπολιτικές διαστάσεις. Πράγματι, τα περισσότερα δημοσιεύματα δεν στάθηκαν απλώς στην καταγραφή των γεγονότων, αλλά προχώρησαν σε μία εις βάθος έρευνα και ανάλυση σχετικά με τα αίτια του δυστυχήματος, τις παραλείψεις και χρόνιες παθογένειες του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος.

Αναφορικά με το δεύτερο ερευνητικό ερώτημα και το πλαίσιο που εμφανίστηκε συχνότερα στα ελληνικά δημοσιογραφικά μέσα, παρατηρούμε ότι αυτό που επικράτησε με σημαντική διαφορά είναι το πλαίσιο απόδοσης ευθυνών. Παρόλο που το δυστύχημα αποτέλεσε ένα τραγικό συμβάν με έντονο ανθρώπινο ενδιαφέρον, αυτό που απασχόλησε κυρίως τα media ήταν η αποκάλυψη των ιθυνόντων μέσα από εκτενή ρεπορτάζ και έρευνες. Φυσικά, αυτή η τάση των μέσων ανταποκρίθηκε πλήρως στην ανάγκη του κόσμου να αποκαλυφθεί η αλήθεια και να τιμωρηθούν οι ένοχοι.

Απαντώντας στο πρώτο υποερώτημα σχετικά με τη χρήση των κυρίαρχων πλαισίων ανάλογα με τον πολιτικό προσανατολισμό του μέσου, τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι ενώ και τα πέντε μέσα αξιοποίησαν κυρίως το πλαίσιο απόδοσης ευθυνών, σημειώθηκαν κάποιες διαφοροποιήσεις. Συγκεκριμένα, τα αντιπολιτευτικά μέσα (Αυγή, Εφ. Συν) χρησιμοποίησαν κατά κόρον το πλαίσιο της σύγκρουσης, ασκώντας κριτική στην Κυβέρνηση και προσωποποιώντας την ευθύνη στο πρόσωπο του Κ. Μητσοτάκη, καθώς και το πλαίσιο της ηθικής, αποδίδοντας μια ηθική διάσταση στο δυστύχημα και κάνοντας λόγο για αλήθεια, δικαιοσύνη και διαφάνεια. Ακόμη, το πλαίσιο του ανθρωπίνου ενδιαφέροντος χρησιμοποιήθηκε περισσότερο από τα υπόλοιπα τρία μέσα (Καθημερινά, Τα Νέα, Πρώτο Θέμα), τα οποία εστίασαν σε προσωπικές ιστορίες και μαρτυρίες από τον τόπο του δυστυχήματος.

Περνώντας στο δεύτερο υποερώτημα και την ανάδειξη της ευθύνης στα ελληνικά δημοσιογραφικά μέσα, γίνεται σαφές ότι επικράτησε η Κυβερνητική ευθύνη, ακολουθούμενη από την ευθύνη του σταθμάρχη που ήταν σε βάρδια το βράδυ της σύγκρουσης. Η κυβερνητική ευθύνη συνδέθηκε κυρίως με τη διαχείριση του σιδηροδρομικού συστήματος, αλλά και γενικότερα της τραγωδίας. Η Κυβέρνηση και το αρμόδιο υπουργείο κατηγορήθηκαν για αμέλεια χρόνιων προβλημάτων που

υπήρχαν στον σιδηρόδρομο καθώς και για συγκάλυψη κατά τη φάση διερεύνησης των αιτιών του δυστυχήματος.

Η ευθύνη του σταθμάρχη ήταν επίσης σημαντική με τα περισσότερα δημοσιεύματα να αναφέρονται στους λανθασμένους χειρισμούς και στην ελλιπή εκπαίδευση του, όπως και του επιθεωρητή του ΟΣΕ, που ήταν υπεύθυνος για τις βάρδιες στο σταθμαρχείο. Αυξημένη ήταν και η ευθύνη του ΟΣΕ, ως βασικού θεσμικού οργάνου για την ομαλή λειτουργία του σιδηροδρόμου, ενώ ακολούθησαν οι συστημικές ευθύνες, με τις χρόνιες παθογένειες του σιδηροδρομικού συστήματος καθώς και οι ευθύνες των κυβερνήσεων διαχρονικά. Σε μικρότερο βαθμό αποδόθηκαν ευθύνες στην ιδιωτικοποίηση και τη χρηματοδότηση καθώς και στα υπόλοιπα θεσμικά όργανα, Hellenic Train και ΡΑΣ.

Προχωρώντας στο τρίτο υποερώτημα που αφορούσε στην απόδοση της ευθύνης ανάλογα με τον πολιτικό προσανατολισμό του κάθε μέσου, παρατηρείται σημαντική διαφοροποίηση ανάμεσα στα ελληνικά μέσα. Συγκεκριμένα, τα αριστερά – αντιπολιτευτικά μέσα απέδωσαν σχεδόν αποκλειστικά την ευθύνη στην Κυβέρνηση και το αρμόδιο Υπουργείο, χωρίς να λαμβάνουν υπόψιν άλλους αιτιώδεις παράγοντες. Αντίθετα, τα υπόλοιπα τρία μέσα απέδωσαν το μεγαλύτερο μέρος της ευθύνης τους στον σταθμάρχη, στον ΟΣΕ και τις χρόνιες παθογένειες του συστήματος, συνδυάζοντας την ατομική με τη θεσμική και συστημική ευθύνη. Ειδικότερα, η Καθημερινή και τα Νέα ανέδειξαν μέσα από τα κείμενα τους τα κακώς κείμενα του ελληνικού σιδηρόδρομου και τις ευρύτερες παθογένειες της πολιτείας.

Ιδιαίτερα διαφωτιστικό εύρημα ήταν αυτό που αφορούσε στη διαφοροποίηση ως προς τη χρήση των πλαισίων κατά τις διαφορετικές περιόδους του πρώτου μήνα. Όπως φάνηκε μέσα από την έρευνα, το πλαίσιο της ευθύνης παρουσιάστηκε από την αρχή, με στόχο να αποδοθούν τα αίτια της τραγωδίας. Το ίδιο και το πλαίσιο του ανθρωπίνου ενδιαφέροντος με τα δημοσιογραφικά κείμενα να εστιάζουν στα θύματα της τραγωδίας, τους επιζώντες και τους αγνοούμενους. Τα υπόλοιπα τρία πλαίσια επικράτησαν κατά το δεύτερο μισό του πρώτου μήνα, όταν το ζήτημα άρχισε να λαμβάνει πιο ευρείες διαστάσεις και να γίνεται μέρος της πολιτικής ατζέντας.

Προχωρώντας στο τέταρτο ερευνητικό ερώτημα αναφορικά με τον τόνο αναφοράς προς την κυβέρνηση, τα αποτελέσματα της έρευνας δείχνουν ότι συνολικά επικράτησε ο ουδέτερος τόνος στα δημοσιεύματα, ενώ ακολούθησε ο αρνητικός και σε πολύ χαμηλά ποσοστά ο θετικός. Όπως ήταν αναμενόμενο, τα αντιπολιτευτικά μέσα χρησιμοποίησαν κατά κύριο λόγο αρνητικό τόνο, ασκώντας κριτική στην Κυβέρνηση για λάθη και παραλείψεις, ενώ στα υπόλοιπα τρία μέσα επικράτησε ο ουδέτερος τόνος με μικρές διαφοροποιήσεις.

Απαντώντας στο πέμπτο ερευνητικό ερώτημα που αφορούσε τα ξένα μέσα, από την έρευνα διαπιστώθηκε ότι και στα ξένα μέσα επικράτησε το πλαίσιο απόδοσης ευθυνών ακολουθούμενο από το πλαίσιο ανθρωπίνου ενδιαφέροντος. Τα υπόλοιπα τρία πλαίσια χρησιμοποιήθηκαν σε πολύ μικρό βαθμό. Ως προς την απόδοση ευθύνης, η ευθύνη μπορεί να αποδόθηκε κυρίως στον σταθμάρχη, ωστόσο ιδιαίτερα υψηλό ήταν το ποσοστό των χρόνιων παθολογιών του συστήματος αλλά και της κυβέρνησης. Τα ξένα μέσα προσέγγισαν το ζήτημα σφαιρικά, παρουσιάζοντας την κακή κατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου και τις διαχρονικές παραλείψεις για την αναβάθμιση του. Άξιο αναφοράς είναι το γεγονός ότι τα ξένα μέσα εστίασαν αρκετά στην ιδιωτικοποίηση της κάποτε κρατικής ΤΡΑΙΝΟΣΕ από τον ιταλικό όμιλο Ferrovie dello Stato Italiane SpA επί Σύριζα, που αποτέλεσε μία άκρως αμφιλεγόμενη πρωτοβουλία.

Ολοκληρώνοντας με το τελευταίο ερευνητικό ερώτημα και τις διαφορές και ομοιότητες ως προς την χρήση των πλαισίων ανάμεσα στα ελληνικά και ξένα μέσα, παρατηρήθηκε αρχικά ότι τόσο στα ελληνικά όσο και στα ξένα μέσα κυριάρχησε το πλαίσιο απόδοσης ευθυνών. Το δυστύχημα των Τεμπών αποτέλεσε κατά βάση ένα κοινωνικοπολιτικό ζήτημα και όχι ένα μεμονωμένο δυστύχημα, προκαλώντας τους δημοσιογράφους να αναζητήσουν τα βαθύτερα αίτια της τραγωδίας.

Ως προς τις διαφοροποιήσεις, η βασικότερη εντοπίζεται στο γεγονός ότι στα ελληνικά μέσα ενημέρωσης παρατηρείται έντονη εστίαση στην απόδοση κυβερνητικής αλλά και ατομικής ευθύνης με αποτέλεσμα η συνύπαρξη αυτών των δύο πλαισίων να οδηγεί συχνά σε έναν κατακερματισμένο λόγο. Αντίθετα, τα ξένα μέσα ενημέρωσης τείνουν να υιοθετούν ένα συστημικό και δομικό πλαίσιο ερμηνείας και η τραγωδία παρουσιάζεται κυρίως ως αποτέλεσμα χρόνιων παθολογιών του

σιδηροδρομικού συστήματος. Η ευθύνη της κυβέρνησης αναγνωρίζεται, αλλά εντάσσεται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο διαχρονικών πολιτικών και θεσμικών αποτυχιών, χωρίς προσωποκεντρική στοχοποίηση.

Στο επίπεδο της ηθικής αξιολόγησης, τα ελληνικά μέσα συχνά υιοθετούν φορτισμένο και καταγγελτικό λόγο, με έντονα συναισθηματικά στοιχεία, ενώ τα ξένα μέσα επιλέγουν έναν πιο αποστασιοποιημένο, αναλυτικό τόνο, αντιμετωπίζοντας την τραγωδία ως παράδειγμα προς αποφυγή και ως μάθημα για άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Αντίστοιχα, οι λύσεις που υπονοούνται στα ελληνικά μέσα σχετίζονται κυρίως με την απόδοση ευθυνών και την τιμωρία, ενώ στα ξένα μέσα προκρίνονται διαρθρωτικές μεταρρυθμίσεις, θεσμική λογοδοσία και ενίσχυση των μηχανισμών πρόληψης.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, που αποτελούσε τη συζήτηση, μελετήθηκαν κάποιες διεθνείς έρευνες σχετικές με δυστύχημα με στόχο να συνδεθούν με την παρούσα έρευνα για το δυστύχημα των Τεμπών και να αναδειχθούν ενδεχομένως κάποιες ομοιότητες ή διαφορές ως προς την πλαisiώση των γεγονότων. Γενικά, ενώ τα Τέμπη μοιράζονται με τη διεθνή βιβλιογραφία κοινές δημοσιογραφικές πρακτικές (δραματοποίηση, αρχική διάχυση ευθύνης), διαφοροποιούνται ουσιαστικά ως προς την ένταση με την οποία αναδείχθηκαν θεσμικές και πολιτικές ευθύνες, λόγω της κοινωνικής και πολιτικής δυναμικής που ακολούθησε το δυστύχημα.

Όπως σε κάθε έρευνα, έτσι και στην παρούσα, προέκυψαν περιορισμοί. Το γεγονός ότι στην έρευνα συμπεριελήφθησαν συγκεκριμένα ειδησεογραφικά μέσα καθώς και ότι η έρευνα περιορίστηκε στον πρώτο μήνα από το δυστύχημα, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τα αποτελέσματα της έρευνας είναι περιορισμένα και δεν μπορούν να γενικευτούν ως προς τη γενικότερη κάλυψη του δυστύχηματος των Τεμπών. Για μια πιο σφαιρική κατανόηση του τρόπου κάλυψης του συγκεκριμένου γεγονότος από τα ελληνικά και ξένα μέσα προτείνεται η ανάλυση περισσότερων μέσων καθώς και η επέκταση του χρονικού ορίζοντα κάλυψης του γεγονότος. Σε κάθε περίπτωση το δυστύχημα των Τεμπών αποτέλεσε μία ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα μελέτη περίπτωσης σχετικά με το πώς τα μέσα ενημέρωσης πλαisiώνουν επίκαιρα και άκρως κρίσιμα γεγονότα.

Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Bryman, A. (2017). *Μέθοδοι κοινωνικής έρευνας* (μτφρ. Π. Σακελλαρίου). Gutenberg.

Κουντούρη, Φ. (2015). Η διαμόρφωση των ερμηνευτικών πλαισιώσεων. Λειτουργίες, προσεγγίσεις και τυπολογία πλαισίων. Στο *Τα δημόσια προβλήματα στην πολιτική ατζέντα: θεωρητικές και εμπειρικές προσεγγίσεις* (σ. 66-87). Κάλλιπος.

Κυριαζή, Ν. (2011). *Η κοινωνιολογική έρευνα: κριτική επισκόπηση των μεθόδων και των τεχνικών*. Πεδίο.

Πλειός, Γ. (2013). *Η κρίση και τα ΜΜΕ*. Παπαζήσης.

Ξενόγλωσση

Almakaty, S. S. (2025). *A comprehensive and critical literature review on framing theory in the digital media age* (Version 2) [Preprint]. Preprints.org.
<https://doi.org/10.20944/preprints202504.1728.v2>

An, S.-K., & Gower, K. K. (2009). *How do the news media frame crises? A content analysis of crisis news coverage*. *Public Relations Review*, 35(2), 107–112.
<https://doi.org/10.1016/j.pubrev.2009.01.010>

Bateson, G. (1972). *Steps to an ecology of mind*. Chandler Publishing Company.

Bucher, T. (2018). *If... then: Algorithmic power and politics*. Oxford University Press.

Cappella, J. N., & Jamieson, K. H. (1997). *Spiral of cynicism: The press and the public good*. Oxford University Press.

D'Angelo, P. (2002). News framing as a multiparadigmatic research program: A response to Entman. *Journal of Communication*, 52(4), 870–888.
<https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.2002.tb02578.x>

- Entman, R. M. (1993). Framing: Toward clarification of a fractured paradigm. *Journal of Communication*, 43(4), 51–58. <https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.1993.tb01304.x>
- Gamson, W. A., & Modigliani, A. (1989). Media discourse and public opinion on nuclear power: A constructionist approach. *American Journal of Sociology*, 95(1), 1–37. <https://www.journals.uchicago.edu/doi/10.1086/229213>
- Garner, A. C., & Huff, W. A. K. (1997). The wreck of Amtrak's *Sunset Limited*: News coverage of a mass transport disaster. *Disasters*, 21(1), 4–19.
- Goffman, E. (1974). *Frame analysis: An essay on the organization of experience*. Harvard University Press.
- Hallin, D. C., & Mancini, P. (2004). *Comparing media systems: Three models of media and politics*. Cambridge University Press.
- Iyengar, S. (1991). *Is anyone responsible? How television frames political issues*. University of Chicago Press.
- Keliikoa, L. B., Thompson, M. D., Johnson, C. J., Cacal, S. L., Pirkle, C. M., & Sentell, T. L. (2022). Public health framing in local media coverage of crashes involving pedestrians or bicyclists in Hawai'i, 2019: A content analysis. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 13, Article 100525. <https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100525>
- Machin, D., & Mayr, A. (2012). Corporate crime and the discursive deletion of responsibility: A case study of the Paddington rail crash. *Crime, Media, Culture*, 9(1), 63–82. <https://doi.org/10.1177/1741659012450294>
- Semetko, H. A., & Valkenburg, P. M. (2000). Framing European politics: A content analysis of press and television news. *Journal of Communication*, 50(2), 93–109. <https://doi.org/10.1111/j.1460-2466.2000.tb02843.x>
- Yang, X., & Wang, B. (2021). Framing and blaming: Media coverage of coal mining accident coverups in China. *The Extractive Industries and Society*, 9, Article 100895. <https://doi.org/10.1016/j.exis.2021.100895>

Διαδικτυακές Πηγές

Άδωνις Γεωργιάδης / Θρασύτατη δήλωση για Τέμπη – «Ευκαιρία» η τραγωδία. (2023, Μαρτίου 19). *Αυγή*. https://www.avgi.gr/politiki/442730_thrasytati-dilosi-gia-tempi-eykairia-i-tragodia-binteo

Αλεξανδρής, Α. (2023, Μαρτίου 4). Περί ευθύνης. *Η Καθημερινή*. <https://www.kathimerini.gr/opinion/562305322/peri-eythynis-2/>

Ασφυκτικές πιέσεις για να αποτραπεί η συγκάλυψη. (2023, Μαρτίου 13). *Εφημερίδα των Συντακτών*. [Δεν διατίθεται link]

Bali, K. (2023, March 2). *Eisenbahnunglück in Griechenland: Katastrophe mit Ansage*. Deutsche Welle. <https://www.dw.com/de/eisenbahnungl%C3%BCck-in-griechenland-eine-katastrophe-mit-ansage/a-64862020>

Βαρίνου, Ε. (2023, Μαρτίου 31). Η συγκάλυψη τελείωσε στα Τέμπη. *Εφημερίδα των Συντακτών*. https://www.efsyn.gr/politiki/antipoliteysi/384067_i-syglypsi-teleiose-sta-tempi

Βασιλείου, Θ. (2023, Μαρτίου 11). Όλοι φταίμε; *Εφημερίδα των Συντακτών*. [Δεν διατίθεται link]

Catastrophe ferroviaire en Grèce : un inspecteur des chemins de fer placé en détention provisoire. (2023, March 31). *Le Figaro*. <https://www.lefigaro.fr/international/catastrophe-ferroviaire-en-grece-un-inspecteur-des-chemins-de-fer-place-en-detention-provisoire-20230331>

Γεωργίου, Θ. (2023, Μαρτίου 27). Η παθογένεια της πολιτικής στην Ελλάδα. *Εφημερίδα των Συντακτών*. [Δεν διατίθεται link]

Γούλας, Β. (2023, Μαρτίου 27). Έκθεση-φωτιά για την τραγωδία στα Τέμπη: Τα μοιραία λάθη και οι εγκληματικές παραλείψεις. *Πρώτο Θέμα*. <https://www.protothema.gr/greece/article/1354260/ekthesi-fotia-gia-tin-tragodia-sta-tebi-ta-moiraia-lathi-kai-oi-eglimatikes-paraleipseis/>

Δέκα δευτερόλεπτα τρόμου, δύο λεπτά θράσους. (2023, Μαρτίου 2). *Εφημερίδα των Συντακτών*. [Δεν διατίθεται link]

Δύο κουμπιά θα είχαν αποτρέψει την τραγωδία. (2023, Μαρτίου 17). *Τα Νέα*.
[https://www.tanea.gr/2023/03/17/greece/dyo-koumpia-tha-eixan-
apotrepsei-tin-tragodia/](https://www.tanea.gr/2023/03/17/greece/dyo-koumpia-tha-eixan-apotrepsei-tin-tragodia/)

Επτακοίλη, Τ. (2023, Μαρτίου 7). 57 θάνατοι, αμέτρητες κηδείες. *Η Καθημερινή*.
<https://www.kathimerini.gr/opinion/562309507/>

Epure, I. (2023, March 9). Relațări și investigații ale presei independente au fost ignorate. Cum putea fi evitată tragedia feroviară din Grecia și ce trebuie să învețe românii din asta. *PressOne*. [https://pressone.ro/relatari-si-investigatii-
ale-presei-independente-au-fost-ignorate-cum-putea-fi-evitata-tragedia-
feroviara-din-grecia-si-ce-trebuie-sa-invete-romanii-din-asta](https://pressone.ro/relatari-si-investigatii-ale-presei-independente-au-fost-ignorate-cum-putea-fi-evitata-tragedia-feroviara-din-grecia-si-ce-trebuie-sa-invete-romanii-din-asta)

Έρευνα Κάπα Research: Τα ΜΜΕ και το δυστύχημα στα Τέμπη. (2023, Απριλίου 6).
HuffPost Greece. [https://www.huffingtonpost.gr/kinonia/erevna-kapa-
research-ta-mme-ke-to-distichima-sta-tempi/](https://www.huffingtonpost.gr/kinonia/erevna-kapa-research-ta-mme-ke-to-distichima-sta-tempi/)

Ευγενίδης, Γ. (2023, Μαρτίου 9). Κυριάκος Μητσοτάκης – Σύγκρουση τρένων στα Τέμπη: Ανακοινώνει μέτρα στήριξης των οικογενειών των θυμάτων. *Πρώτο Θέμα*.
[https://www.protothema.gr/politics/article/1347853/kuriakos-
mitsotakis-sugrousi-trenon-sta-tebi-anakoinonei-metra-stirixis-ton-
oikogeneion-ton-thumaton/](https://www.protothema.gr/politics/article/1347853/kuriakos-mitsotakis-sugrousi-trenon-sta-tebi-anakoinonei-metra-stirixis-ton-oikogeneion-ton-thumaton/)

Η τραγωδία της χώρας. (2023, Μαρτίου 7). *Εφημερίδα των Συντακτών*. [Δεν διατίθεται link]

Ή ώρα των ευθυνών. (2023, Μαρτίου 5). *Αυγή*.
https://www.avgi.gr/editorial/441325_i-ora-ton-eythynon

Καλύβας, Σ. Ν. (2023, Μαρτίου 5). Τα αίτια της ολιγωρίας. *Η Καθημερινή*.
<https://www.kathimerini.gr/opinion/562306360/>

Κανέλλης, Β. Σ. (2023, Μαρτίου 7). Οι 3 επιστολές του πρωθυπουργού. *Τα Νέα*.
[https://www.tanea.gr/2023/03/07/opinions/oi-3-epistoles-tou-prothypourgou-kai-
to-enoxo-simera-apenanti-sto-ayrio/](https://www.tanea.gr/2023/03/07/opinions/oi-3-epistoles-tou-prothypourgou-kai-to-enoxo-simera-apenanti-sto-ayrio/)

Καρτερός, Θ. (2023, Μαρτίου 26). Ενός λεπτού οργή. *Αυγή*.
https://www.avgi.gr/politiki/443284_enos-leptoy-orgi/

- Λάζαρης, Α. Α. (2023, Μαρτίου 29). Έγκλημα και τιμωρία. *Αυγή*.
https://www.avgi.gr/koinonia/443774_egklima-kai-timoria-oi-rages-tis-ektropis-kai-tis-epanastasis
- Λιαλιούτη, Μ. (2023, Μαρτίου 3). Οι ευθύνες δεν είναι θέμα DNA. *Τα Νέα*.
<https://www.tanea.gr/2023/03/03/politics/oi-eythynes-den-einai-thema-dna/>
- Μαγκριώτης, Γ. (2023, Μαρτίου 30). Τέμπη: Η ανείπωτη τραγωδία, οι ευθύνες και η επόμενη μέρα. *Το Βήμα*. <https://www.tovima.gr/2023/03/30/opinions/tempi-i-aneipoti-tragodia-oi-eythynes-i-epomeni-imerai/>
- Μάνδρου, Ι. (2023, Μαρτίου 7). Από το Μάτι έως τα Τέμπη. *Η Καθημερινή*.
<https://www.kathimerini.gr/opinion/562309498/apo-to-mati-eos-ta-tempi/>
- Nellas, D. (2023, March 12). Thousands take part in new Greece protest over train crash. *The Independent*. <https://www.independent.co.uk/news/greece-ap-athens-thessaloniki-kyriakos-mitsotakis-b2299098.html>
- Παραιτήθηκε ο Κώστας Αχ. Καραμανλής: «Ως ελάχιστη ένδειξη σεβασμού στη μνήμη των θυμάτων». (2023, Μαρτίου 1). *Η Καθημερινή*.
<https://www.kathimerini.gr/politics/government/562300867/kostas-ach-karamanlis-anakoinose-tin-paraitisi-toy-apo-ypourgos/>
- Proteste und Streiks nach Zugkatastrophe in Griechenland. (2023, March 3). *Deutsche Welle*. <https://www.dw.com/de/proteste-und-streiks-nach-zugkatastrophe-in-griechenland/a-64871903>
- Rafenberg, M. (2023, March 2). Greece's obsolete rail network blamed after deadly crash. *Le Monde*.
https://www.lemonde.fr/en/international/article/2023/03/02/greece-s-obsolete-rail-network-blamed-after-deadly-crash_6017917_4.html
- Sénéchal, J. (2023, March 12). Catastrophe ferroviaire : pourquoi la révolte gronde-t-elle en Grèce ? *Le Figaro*. <https://www.lefigaro.fr/international/catastrophe-ferroviaire-pourquoi-la-revolte-gronde-t-elle-en-grece-20230308>

Smith, H. (2023, March 5). 'Furious grief' and demands for answers as Greece train crash funerals begin. *The Guardian*.

<https://www.theguardian.com/world/2023/mar/05/furious-grief-and-demands-for-answers-as-greece-train-crash-funerals-begin>

Smith, H. (2023, March 9). Further three people charged over Greek train crash. *The Guardian*. <https://www.theguardian.com/world/2023/mar/09/further-three-people-charged-over-greek-train-crash>

Σταματόπουλος, Γ. (2023, Μαρτίου 5). Κρατικοί δολοφόνοι. *Εφημερίδα των Συντακτών*. https://www.efsyn.gr/stiles/yposimeioseis/380794_kratikoi-dolofonoι

Τέμπη: Στη δημοσιότητα ολόκληρο το πόρισμα για την τραγωδία. (2023, Απριλίου 20). *Το Βήμα*. <https://www.tovima.gr/2023/04/20/society/tempi-sti-dimosiotita-olokliro-to-porisma-gia-tin-tragodia/>

Τέμπη: Το χρονικό της ανείπωτης τραγωδίας. (2023, Μαρτίου 1). *Η Καθημερινή*. <https://www.kathimerini.gr/society/562300852/tempi-to-chroniko-mias-proanageltheisas-tragodias/>

Παράρτημα

Οδηγός Κωδικοποίησης

Παρακάτω παρουσιάζεται ο οδηγός ο κωδικοποίησης βάσει του οποίου έγινε η κωδικοποίηση των δημοσιευμάτων:

- Πλαίσιο ευθύνης : Ως κυρίαρχο πλαίσιο, κωδικοποιήθηκε μία φορά ανά άρθρο και συγκεκριμένα όταν υπήρχαν οι λέξεις: «υπεύθυνος», «ευθύνη», «απόδοση ευθυνών», «αίτια», «ιθύνοντες», «ένοχοι», «φταίει».
- Πλαίσιο ηθικής: Ως κυρίαρχο πλαίσιο, κωδικοποιήθηκε μία φορά ανά άρθρο και συγκεκριμένα όταν υπήρχαν οι λέξεις : «ανήθικο», «ντροπή», «απαράδεκτο», «έλλειψη σεβασμού στα θύματα», «προσβολή της μνήμης», «εκμετάλλευση της τραγωδίας», «όφειλαν / είχαν χρέος», «ηθική κατάρρευση», «κυνισμός», «συγγνώμη που δεν ειπώθηκε».
- Πλαίσιο ανθρωπίνου ενδιαφέροντος : Ως κυρίαρχο πλαίσιο, κωδικοποιήθηκε μία φορά ανά άρθρο και συγκεκριμένα όταν τα δημοσιεύματα αναφέρονταν στα θύματα και στους συγγενείς τους, στους επιζώντες, τους τραυματίες, τις κηδείες, τον πόνο, τον θάνατο, σε προσωπικές ιστορίες και γενικότερα σε έντονα συναισθηματικό λόγο.
- Πλαίσιο σύγκρουσης: Ως κυρίαρχο πλαίσιο, κωδικοποιήθηκε μία φορά ανά άρθρο και συγκεκριμένα όταν τα δημοσιεύματα αναφέρονταν στην κόντρα της Κυβέρνησης με την αξιωματική αντιπολίτευση, σε πολιτική αντιπαράθεση στη βουλή, σε έντονες και επιθετικές πολιτικές δηλώσεις.
- Πλαίσιο οικονομικών συνεπειών : Ως κυρίαρχο πλαίσιο, κωδικοποιήθηκε μία φορά ανά άρθρο και συγκεκριμένα όταν τα δημοσιεύματα αναφέρονταν στον οικονομικό απολογισμό της τραγωδίας, στις αποζημιώσεις των συγγενών των θυμάτων, στις επιχορηγήσεις της ΕΕ.
- Περιπτωσιολογική – Θεματική Πλαισίωση : Η περιπτωσιολογική πλαισίωση αποδόθηκε σε δημοσιεύματα που αναφέρονταν σε μεμονωμένα περιστατικά και άτομα (αριθμός θυμάτων και επιζώντων, μαρτυρίες και προσωπικές ιστορίες συγγενών θυμάτων, καταθέσεις σταθμάρχη, επαγγελματικό προφίλ

σταθμάρχη, αποσπασματικές δηλώσεις πολιτικών προσώπων). Η θεματική πλαισίωση αποδόθηκε σε δημοσιεύματα με μία πιο ευρεία και εκτεταμένη κάλυψη του δυστυχήματος (Αναφορά σε ευθύνες, αίτια, κρατικές παραλείψεις, διαχρονικά προβλήματα του σιδηρόδρομου).