

Β.Βεσκούκης

Προς τι η απορία...

...σχετικά με το TAXISnet, δεν το καταλάβαμε. Προς τι, δηλαδή, η ενασχόληση τόσων δημοσιογράφων, οι ερωτήσεις στους "υπεύθυνους" και τα ρεπορτάζ, σχετικά ένα ερώτημα που μπορεί να απαντηθεί μονολεκτικά. Στη χώρα αυτή δεν υπάρχουν ευθύνες, αλλά αυτό δεν μπορεί να μας το έμαθε το TAXISnet. Οφείλουμε να το γνωρίζουμε. Είμαστε είτε μια μη ενημερωμένη "κοινωνία της πληροφορίας", είτε μια υποκριτική "κοινωνία της πληροφορίας", αν επιμένουμε ότι μας έκαναν εντύπωση πράγματα όπως ότι το κόστος της κρατικής και ιδιωτικής διαφήμισης είναι πολλαπλάσιο του κόστους ενός αξιοπρεπούς συστήματος που θα έκανε τη δουλειά για φέτος... Δηλαδή, μόνο το κόστος αυτό μας πείραξε; Όλα τα άλλα κόστη του δημοσίου (και ιδιωτικού, αλλά εκεί δε μας πέφτει λόγος) τομέα, έχουν καλώς;

Ασφαλώς, όχι, αγαπητοί αναγνώστες, και ας αφήσουμε την δήθεν έκπληξη. Οι "διαδικασίες" έχουν "τηρηθεί" όλες, δεν υπάρχουν "ευθύνες" και αν υπήρχαν, θα κάναμε μια "ένορκη διοικητική εξέταση" για να το "διερευνήσει". Το σύστημα ήταν "πιλοτικό". Το είπαν οι άνθρωποι και, αν ψάξουμε, μπορεί να το δούμε και γραμμένο και στις τηλεοπτικές διαφημίσεις όπως γράφονται οι εκπομπές καυσαερίων στις διαφημίσεις αυτοκινήτων. Και μάλιστα, όχι μόνο το TAXISnet, πολλά άλλα συστήματα είναι πιλοτικά σε αυτή τη φάση της μετα-ένταξης ευδαιμονίας, η οποία μόλις άρχισε και έχει να μας προσφέρει πολλές άλλες τέτοιες χαρές. Για παράδειγμα, είναι πιλοτικό έργο η Αττική οδός η οποία χαρακτήριζε τη δεκαετία του 1950 και οι κυβερνώντες τα 20 τελευταία χρόνια μας τη στερούσαν και μας στερούν ακόμη. Είναι πιλοτικό έργο η παράκαμψη της Πάτρας, η γέφυρα Ρίου-Αντιρίου και πολλά-πολλά άλλα.

Μόνο που υπάρχει μια μικρή παρανόηση: δεν είναι πιλοτικό ως έργο. Δηλαδή δεν δοκιμάζουν πώς θα λειτουργήσει ένα "μικρό" TAXISnet για να βάλουν κάποια στιγμή ένα μεγαλύτερο. Ούτε, ασφαλώς, είναι "δοκιμαστικά" τα τμήματα της Αττικής οδού που έχουν παραδοθεί, για "να δούμε πως θα λειτουργήσει" και να παραδοθούν και τα υπόλοιπα, και κάντε αντίστοιχους συλλογισμούς και για τα άλλα έργα. Το TAXISnet είναι πιλοτικό με την έννοια της δοκιμασίας της υπομονής και της απραξίας όλων ημών. Αυτό εννοούν οι μέτριοι ανάλητοι που δεν παραιτούνται ούτε εικονικά, όταν δίνουν εκείνες τις τρομερές εκλαϊκευμένες πληροφορικές εξηγήσεις σχετικά με τα "πιλοτικά" και αυτά που "θα" προκηρυχθούν στο 3ο ΚΠΣ, αλλά και με τις μνήμες, τους σκληρούς δίσκους και τα σχετικά.

Μα τι είναι αυτά που λέμε, θα πείτε. Εδώ δεν παραιτήθηκε κανείς όταν στο ναυάγιο του "Σάμαινα" πνίγηκαν τόσοι άνθρωποι, ή όταν σκοτώνονται 2.500 και τραυματίζονται 100.000 συμπολίτες μας το χρόνο στους δρόμους (οι οποίοι μάλιστα κατηγορούνται ότι φταίνε!), και θα παραιτηθεί όταν γεμίζει ή "κρασάρει" ένας σκληρός δίσκος ακόμη και όταν δεν υπάρχει αντίγραφο ασφαλείας; Όχι, αγαπητοί αναγνώστες, σε αυτές τις συνθήκες ούτε απαιτούμε ούτε αναμένουμε την παραίτηση κανενός (η οποία υπάρχει και κίνδυνος να γίνει δεκτή...). Θα ήταν υποκρισία να το πράτταμε.

Το πρόβλημα δεν είναι τεχνικό, άσχετα με το γεγονός ότι η τεχνική ορολογία της πληροφορικής αποτελεί εύκολη παράκαμψη σε ερωτήσεις και ασφαλώς, δεν θα αποτελέσουμε άλλον έναν τεχνικό αναλυτή, ούτε θα δώσουμε συμβουλές, ούτε θα πούμε "αν είχαν κάνει αυτό ή το άλλο...". Το εκ του ασφαλούς και δωρεάν τεχνικό consulting δεν μας ταιριάζει, εξάλλου, το προσωπικό της ΓΓΠΣ σε όλη την ιεραρχία διαθέτει αξιόλογα στελέχη τα οποία είναι καθόλα ικανά να αντιμετωπίσουν και να μελετήσουν ό,τι χρειάζεται. Κακώς δε, τους προτάσσουν το μικρόφωνο για το συγκεκριμένο, γιατί απλά τους φέρνουν σε δύσκολη

θέση για κάτι για το οποίο δεν φταίνει. Ούτε "διαχειριστικό" είναι το πρόβλημα. Το 3ο ΚΠΣ θεωρητικά τρέχει από το 2000 και πρακτικά έχει αρχίσει να σχεδιάζεται από το 1998. Αρα όλες αυτές οι διαδικασίες και οι κανονισμοί πίσω από τις οποίες κρύβονται όταν τους τελειώσουν τα τεχνικά ακρωνύμια, ήταν (ή όφειλαν να είναι) γνωστές και υπήρχε πολύς χρόνος για να προβλεφθούν και να ακολουθηθούν σωστά από άξιους ανθρώπους.

Το πρόβλημα είναι πολιτικό. Πρέπει να ληφθεί η απόφαση και να στηριχθεί η υλοποίηση έναντι οποιδήποτε πολιτικού κόστους, ρίσκου και δυσαρέσκειας (εντός ή εκτός κυβερνητικού χώρου). Πρέπει να αποφασιστεί ότι τα χρήματα θα βγουν από το εθνικό ταμείο, θα αξιοποιηθούν σωστά ή τουλάχιστον σύμφωνα με τους κανονισμούς και στη συνέχεια και μόνο εφόσον έχουν γίνει και τα δύο, θα διεκδικηθούν από το κοινοτικό ταμείο του 3ο ΚΠΣ. Ωστόσο, ούτε το πρώτο είναι εύκολο να γίνει, διότι χρήματα δεν υπάρχουν (κάπου ακούσαμε 1,8 δισ δρχ), ούτε το δεύτερο, και μην μας πείτε ότι δεν καταλαβαίνετε για ποιο λόγο. Οπότε, και να υπήρχε η ταμειακή ευκολία των 2 δισ δρχ (και βλέπουμε), δύσκολα θα τεκμηριώναμε στην ΕΕ (η οποία έχει πολλάκις σηκώσει την κίτρινη κάρτα από το 2ο ΚΠΣ) όσα χρειάζεται για να μας επιστρέψουν τα χρήματα, δηλαδή να εντάξουν το έργο στο 3ο ΚΠΣ.

Αυτό ισχύει με όλα τα έργα που ιδιαίτερα η αγορά της πληροφορικής περιμένει εδώ και πολύ καιρό και ακόμη να προκηρυχθούν, στο θέμα όμως θα επανέλθουμε τον επόμενο μήνα με στοιχεία. "Είναι συνολικά δύσκολο πρόβλημα", θα πείτε. Ναι, αλλά ήταν γνωστό σε όλους τους κυβερνώντες και δεν υπάρχουν δικαιολογίες, ούτε και κρίνεται κανείς από τις προθέσεις, αλλά από τα έργα. Αν δεν μπορούσαν να τα φέρουν πέρα ως μην ζητούσαν να αναλάβουν την ευθύνη, εμείς το αντιλαμβανόμαστε τόσο απλά και αν υπάρχει κάποιος χωρίς ίδιον όφελος για να μας αντικρούσει, είμαστε διαθέσιμοι για οποιαδήποτε συζήτηση.

Πιλοτικό, λοιπόν, το TAXISnet, αλλά με την έννοια της (μίας ακόμη) δοκιμασίας της αποτελεσματικότητας της αναισθησίας, της αδιαφορίας και της ανοχής στη μετριότητα που οι κύριοι αυτοί διδάσκουν στα σχολεία, στις τηλεοράσεις, στα γήπεδα, στα νοσοκομεία, στους δρόμους και παντού αλλού. Πιλοτικό, για να διαπιστωθεί πόσο έχουμε εμποτιστεί με το "δε βαριέσαι" και με την ανοχή στην πολύχρωμη ανικανότητα των ανεπάγγελτων που κατά τα άλλα "επιλέγει" το 90% του ελληνικού λαού. Υπάρχουν και ικανοί, θα πείτε. Αλίμονο, και βέβαια υπάρχουν και μάλιστα πολλοί και αξιόλογοι. Αυτό, όμως, τους αφαιρεί, ή τους προσθέτει ευθύνες;