

VLADA IŠČE KOMPROMIS

Zdaj je že jasno, da je bila slovenska Vlada pod pritiskom javnosti prisiljena priznati veliko prenapihnenost projekta »drugi tir«. To pomeni, da znotraj nje potekajo težka »uskklajevanja« med zahtevami, ki jih vsiljujejo plenilski investicijsko-gradbeni lobiji, ki jih zastopa minister Gašperšič, in zdravo pametjo, ki opozarja, da je celoten projekt »kontaminiran z virusom TEŠ 6«.

Prvo znamenje treznjenja vlade je bilo, ko je popustila javnemu mnenju in pri torinskem podjetju Geodata Engineering naročilo revizijo projekta. Vendar se plenilska »projektna stroka« ni dala: očitno je od tega podjetja zahtevala, da z revizijo bolj ali manj potrdi prenapihnjene postavke, kar je Italijane postavilo v težak položaj, saj je bilo že na prvi pogled jasno, da gre za prenapihnjen projekt. Kar tri mesece (od septembra, ko so podali »poskusno« finalno poročilo, do decembra 2016) so potrebovali za oblikovanje čudežne formule, po kateri bi postali volkovi siti, ovce pa bi preživele. Nazadnje so zmagali volkovi, slovenske davkoplačevalske ovce pa bodo desetletja plačevale »Gašperšičev evro«.

Kot skoraj vselej v podobnih primerih je torej tudi tokrat »stroka«, tokrat tudi italijanska, pokazala svojo politično občutljivost, ki dejansko ni nič drugega kot strokovno prostituiranje. Površno so pregledali osnovne postavke in ugotovili, »da so prihranki mogoči« in sicer v višini od 115 do 210 mio evrov. V globlje analize se niso spuščali.

Ustanovitev Sveta za civilni nadzor tega projekta je torej ministra Gašperšiča prisilila, da je to recenzijo objavil in zdaj bo sledila podrobnejša analiza cenovne strukture celotnega projekta.

Kako je minister sploh prišel do te gromozanske številke, 1,4 milijarde?

NAPIHOVANJE

Celoten projekt cenovno temelji na dveh uvodnih študijah: na študiji Prometnega inštituta »Nova železniška proga Divača – Koper« iz leta 2010 in »Investicijskem programu« (osnutek), ki ga je leta 2013 izdelal DRI.

Ker sta bili študiji izdelani v različnem časovnem obdobju in sta upoštevali različne cene, se je Ministrstvu za infrastrukturo zdelo potrebno naročiti novo drago študijo, ki je cene predhodnih študij najprej valorizirala na cene leta 2013 in nato na tekoče cene leta 2015.

Študija, ki smo jo pridobili v Svetu za civilni nadzor (ne pa še tudi njene cene!) in jo je leta 2013 izdelal DRI, ima naslov »Primerjava vrednosti investicijske izgradnje II. tira med Koprom in Divačo«, izdelali pa so jo B. Cerkovnik, R. Oblak, T. Košič in J. Novak Mavec.

Ta študija ni analizirala upravičenosti in realnosti ovrednotenja posameznih cenovnih in strukturnih postavk, ki sta jih opredelili prejšnji študiji, temveč je bolj ali manj samo valorizirala posamezne postavke in dodala nekaj novih. Če podrobneje pogledamo, kaj je dodano, se nam porodijo številna vprašanja.

Največja dodana postavka so prej nepredvidena izvedbena dela (58,2 mio), deponiranje in predelava viškov (45,9 mio) in nepredvideni ostali stroški (2,9 mio). Največji, skoraj 300% porast predstavlja »video nadzor in varovanje« (17,3 mio), vrednostno pa k podražitvi največ prispeva podražitev predorov (+ 139,4 mio evrov). Ko to seštejemo, dobimo namesto prejšnje vrednosti projekta (733,9 mio novo, gromozansko vrednost 1.060 mio evrov! (vse brez DDV).

In tako je DRI zagotovila grozljivo rast vrednosti projekta. Ta naj bi po cenah leta 2010 stal 809,3 mio evrov, po cenah aprila 2013 že 1.29 milijard evrov in po tekočih cenah leta 2015 že 1,411 milijard! V tem času je torej cena projekta zrasla za več kot 75%!

Kako so uspeli priti do te cene, vedo samo avtorji. Če namreč pogledamo statistične podatke, je splošna inflacijska stopnja v obdobju 2010-2016 samo 6-odstotna. To pomeni, da bi nova cena projekta lahko znašala le okrog 850 mio evrov, če ne bi DRI v popravljeno ceno projekta vgradila za 411,3 mio novih in podraženih postavk, ki jih, zanimivo, ta ista DRI v svoji prvi študiji ni upoštevala. Kdo torej laže: ali so avtorji prve študije DRI pravi diletanti je, ki so pozabili na kopico potrebnih del in opravil, ali pa so navedeni avtorji druge študije »dobili druga navodila«: da morajo ceno projekta napihniti do onemoglosti?

PROSTITUIRANA STROKA

Vendar tudi to ni realna cena. Če namreč pogledamo v drobovje projekta, naletimo na številne »črne lise« in nekaj štrlečih postavk, ki jasno kažejo, da projekt ni bil delan po poštenih gradbenih cenah, temveč po plenilski logiki in hkrati po apetitu izvajalcev.

Razlog je jassen: če bi gradbeniki projekt oz posamezne postavke računali po normalnih cenah, upoštevač kakih 5–10% tveganja (varnosti izračuna) in enako profitno stopnjo izvajalcev, potem bi se ta strokovna skupina, ki je pripravljala projekt, nekako »samo-ovadila« kot poštena ekipa, na katero se izvajalci ne morejo zanesti (da jim bo omogočila plenjenje oz ekstraprofite). Praktično bi se s tem izločila iz načrtovanja naslednjih (plenilskih) projektov, ki čakajo Slovenijo. Drugi predor skozi Karavanke in načrtovanje »tretje razvojne smeri« (ki jo diktirajo šoštanski-indonezijski premogarski lobiji) sta tik pred vrati. Ker si tega »strokovnjaki niso mogli privoščiti«, so projekt pripravili po željah plenilcev, lastnih, izvajalskih, političnih.

Med črne lise v projektu tako lahko štejemo izogibanje podatkov o tem, kakšna tehnologija bo uporabljena pri gradnji predorov (NATM ali TBM), podrobnejšo analizo izkopenega materiala, deleža materiala, ki bo ponovno uporabljen za beton in lokacij (ter stroškov) za trajno deponiranje ostalega materiala. Prav tako je povsem nekorektna cenovna primerjava graditve predorov, saj so kot izhodišče uporabljene evropske, ne pa slovenske cene. Tako dobimo ceno za 1 KM železniškega predora, ki je dvakrat ožji od cestnega in več kot dvakrat dražji!

Med »štrleče postavke« pa lahko štejemo cene nadzora in predvsem vodenja projekta. V tekočih cenah iz leta 2015 projektanti predvidevajo strošek vodenja v višini 15,1 mio evrov, za nadzor pa kar 29,6 mio (po predlogu IP celo okrog 55 !) mio evrov. Če te številke seštejemo, dobimo strošek, ki bi zadoščal za plačilo kakih sto inženirjev za naslednjih 20 let!

Prav tako štrleča je postavka za »deponiranje in predelavo viškov« (materiala), ki so jo projektanti uspeli potisniti na dobrih 50 mio evrov!

Češnja na torti teh manipulacij in lažiranih podatkov pa je uvodni stavek točke 4.3 na str. 6. Medtem, ko nekateri ugotavljajo, da bo celotna dolžina proge okoli 27 km, avtorji te študije zapišejo: »Skupna dolžina vseh predorov in njihovih servisnih ter izstopnih cevi načrtovanih na drugem tiru železniške proge Divača – Koper znaša 37,021 km«. Razlog je očiten: ker bo promet po tej progi očitno prehiter za vključevanje v promet na sedanjih progah, bodo morali pod zemljo zgraditi veliko pentljo in tako podaljšati progo in prilagoditi čas, potreben za prevoz te proge!

Mirno lahko ugotovimo, da je pripravljeni projekt poln postavk, ki so pravzaprav pripravljena izhodišča za plenjenje investicijskih sredstev in korumpiranje večine sodelujočih! Plenjenje se torej ne začne pri izvajalcih, temveč so pogoji zanj pripravljeni že v »strokovnih študijah«. Evidentno imamo opravka s stroko, ki pleni sama, hkrati pa se je že vnaprej zlizala s plenilci v fazi graditve - ne glede, kdo to bo!

KDO POTREBUJE TAKO DRAG PROJEKT?

Najprej seyeda pomislimo na izvajalce, ki bi radi oplenili projekt. Toda prepričan sem, da bi se ti zadovoljili s kakimi 100 mio. Če k temu prištejemo še denar, potreben, da ustrezno stimuliramo (beri: podkupimo) stroko za napihovanje postavk in politike za zastopanje in zagovarjanje tega balona, se verjetno še vedno gibljemo znotraj 200 mio napihovanja. Zakaj torej 1,4 milijarde?!

Edina logična razlaga je, da g Minister potrebuje tako ceno, ki je Slovenija ne bo zmogla in bo tako »prisiljen« pritegniti avstrijski, nemški ali celo madžarski kapital v svoj »zasebno-javni« model financiranja projekta. Toda zakaj bi Minister potreboval tak, med strokovnjaki povsem diskreditirani model?

Očitno je še nekaj zadaj in to »zadaj« je lahko samo manipuliranje z lastništvom upravljanja s tovarnim prometom na slovenskih železnicah in lastništvom Luke Koper! In to bi pomenilo, da je celoten projekt drugega tira, ki ga Luka nedvomno potrebuje in ki ga podpira slovenska javnost, samo paravan za prodajo Podjetja za železniški tovarni promet in (dela?) Luke Koper Avstrijcem ali Nemcem, na kar sem opozoril že v prejšnjem blogu!

Če je to osnovna logika Projekta »2TDK«, potem je jasno, da tega naš Svet sam ne bo mogel preprečiti. Svet lahko te podatke strokovno analizira in njihove zagovornike javno obelodani. Zaustavi jih lahko samo 100.000 protestnikov pred Vlado in Ministrstvom za infrastrukturo.

KAJ NAS TOREJ ČAKA?

Svet za civilni nadzor projekta DT torej čaka mnogo dela, da analizira vse te postavke in jih realno ovrednoti.

Vlado čaka kar nekaj neprespanih noči, ko bomo te rezultate objavili in se bo vojna med ministri, ki tako ceno projekta podpirajo, in tistimi, ki zagovarjajo realne cene, razplamtela v osebno obračunavanje.

Kar nekaj »strokovnjakov«, ki so ta projekt pripravljali, verjetno čaka javna obtožba, da so sami plenilci (grozljive postavke za nadzor) in da so se vnaprej zlizali z izvajalci. Da so prostituti plenilskega kapitala.

Tiste politike, ki so in še zagovarjajo vrednost projekta v višini 1,4 milijarde evrov, čaka javna obtožba, da sodelujejo v korumpiranem projektu ali, v najboljšem primeru, da čvekajo neumnosti.

Slovenske državljane oz civilno družbo verjetno drugo leto čaka največji protestni shod v samostojni Sloveniji. Ga bomo zmogli?

Če bi bil optimist, bi zapisal, da ministra čaka upokojitev!