

Ljubljana, 7.9.2017

STALIŠČA SVETA ZA CIVILNI NADZOR PROJEKTA DRUGI TIR O REFERENDUMU

Predreferendumska kampanja o Zakonu o izgradnji, upravljanju in gospodarjenju z drugim tirom železniške proge Divača Koper (v nadaljevanju Zakon) se je razplamtela. Prevladujejo manipulacije, laži in politikantstvo na obeh straneh kampanje. Še pred vložitvijo referendumske pobude je vlada v javnosti manipulirala, da *»bi bila naša prijava v primeru vložene referendumske pobude nerelevantna in da ne bi dobili nepovratnih evropskih sredstev«*, kar pa se ni zgodilo in je vlada ne glede na to vložila prijavo za EU sredstva. Danes vlada manipulira, da z Zakonom pade tudi gradnja novega tira, medtem pobudniki referenduma in desni politični pol trdijo, da z zavrnitvijo Zakona pade sedanja trasa *»zlatega tira«*. Nič od obojega seveda ne drži. V tej kakofoniji manipulacij in laži se izgublja glas razuma in strokovnosti, zato smo se odločili, da nagovorimo javnost s to izjavo.

1. Predmet referenduma je samo Zakon, ki govori o čudaški organiziranosti in financiranju nove proge in ne govori o trasi. Ta je bila določena leta 2005 in zanjo je bilo lani izdano veljavno gradbeno dovoljenje. Proga se že gradi, gradi se izvlečni tir pri tovorni postaji Koper, poteka razpis za pripravljalna dela, vlada je julija oddala vlogo na razpis za evropsko sofinanciranje, v katerem je dala določena finančna zagotovila, ki omogočajo nadaljnjo izgradnjo in kar vse poteka brez Zakona.
2. V evropskih razpisih in zakonodaji nikjer ni pogoja, da morajo v tem projektu sodelovati zaledne države in da mora potekati izgradnja na koncesijski način. To je izmišljotina naše vlade, zaradi katere se financiranje projekta podraži za 180 mio evrov (razlika v stroških financiranja med 4.5% donosom na madžarski vložek in lastno zadolžitvijo po 2.5% obrestni meri v obdobju 45 let), poleg tega lahko tujci pridejo do lastniškega deleža v naši logistični infrastrukturi, to je Slovenskih železnicah in Luki Koper.
3. Aktualna vladna investicijska vrednost projekta, ki zajema en tir in nastavek za dvotirno progo (povrtani trije vzporedni predori normalnega profila) znaša 961 milijonov evrov, koncesijski način izgradnje in obratovanja z Madžarskim posojilom doda še 180 mio evrov dodatnih stroškov financiranja. Naš neodvisni strokovni izračun kaže, da se lahko tako progo zgradi za 185 mio evrov ceneje (za 776 namesto 961 mio evrov), z normalnim načinom izgradnje, to je brez koncesije in zalednih držav v finančni strukturi, pa odpadejo dodatni stroški financiranja. Torej bi bili po naših predlogih izgradnja in financiranje celotne proge za 365 mio cenejši in ta znesek predstavlja korupcijski potencial, vgrajen v vladni Zakon.
4. V julijski prijavi na razpis za nepovratna sredstva, iz katerega pričakuje 163,5 mio, je vlada zagotovila, da razpolaga z naslednjimi sredstvi: 200 mio kapitalskega deleža države, 80 mio nepovratnih evropskih sredstev iz kohezijskih skladov, 82 mio iz povečanih taks za tovorna vozila v času izgradnje, do 300 mio kreditov od SID banke in EIB ter pismo podpore Madžarske o načrtovanem finančnem vložku 200 mio evrov. V kolikor prištejemo temu že vložena sredstva, to je 50 mio za pripravljalna dela in zemljišča, 14 mio za izvlečni tir in zadnjih 44 mio za finalna pripravljalna dela, dobimo brez Madžarske znesek 933,5 mio evrov denarja, kar je več kot dovolj za izgradnjo racionalno in strokovno zasnovane proge (776 mio evrov v primeru enotirne proge z zasnovano za dvotirno). Torej je prispevek Madžarske povsem nepotreben.

Poleg tega viri, to je povečana taksa za tovorna vozila, skupaj s povečano uporabnino za železniško progo in koncesijsko dajatvijo Luke Koper, zadostujejo za odplačevanje anuitet vseh posojil, ki bi jih najeli za izgradnjo. Dodatna taksa za pretovor v Luki Koper ni potrebna.

Da bi umirili pregreto predreferendumsko ozračje in energijo raje usmerili v za Slovenijo bolj potrebne in koristne aktivnosti, še enkrat pozivamo vlado,

- da čim prej, vsekakor pa pred referendumom, skupaj z neodvisnimi strokovnjaki preveri predračunsko vrednost investicije in jo zniža na strokovno sprejemljivo raven;
- da podrobno pojasni javnosti vlogo Madžarske v tem projektu in
- da z ustrezno novelo Zakona opusti koncesijski način izgradnje, ki po nepotrebnem draži gradnjo in financiranje gradnje drugega tira.

V kolikor Vlada v kratkem ni pripravljena storiti teh nekaj skromnih korakov, bomo člani Sveta glasovali na referendumu proti zakonu in k temu pozvali vse Slovence, da tako preprečimo koruptivno plenjenje slovenskih družb in davkoplačevalcev v znesku skoraj 400 mio evrov, kar omogoča sedanji sporni Zakon.