



CARLO FORTUNA, PROJEKTNI VODJA ZA SEP

Če združijo moči, so Italijani in Slovenci sposobni biti prvi

VLASTA BERNARD

Jutri bo v Bruslju predstavitev evropskega projekta Adria A, ki se je bodo udeležili italijanski in slovenski evropski poslanci, funkcionarji Evropske komisije in predstavniki projektnih partnerjev, ki jih je kar 27. Nosilec projekta je tržaški Izvršni sekretariat Srednjeevropske pobude (SEP), sofinanciran pa je v okviru Programa čezmejnega sodelovanja Italija-Slovenija 2007-2013. Projekt ima dotacijo 3,3 milijona evrov (od tega

85

SEP je vodja velike skupine partnerjev, med katerimi so odbornišтво za infrastrukturo in mobilnost Dežele Furlanije-Juljske krajine, italijansko ministrstvo za infrastrukturo in transport, slovensko prometno ministrstvo, Dežela Veneto in ministrstvi za okolje Italije in Slovenije. Prvič pri nekem projektu skupaj sodelujejo tri letališča v regiji (Benetke, Ronke in Ljubljana) in pristanišči v Trstu in Kopru. Projektu so se pridružila tudi štiri obmorska mesta, ki predstavljajo vlogo severnega Jadrana, in sicer občine Benetke, Koper,

in Univerza v Ferrari. Pri Adria A sodelujeta tudi javna finančna družba Finest in zavod za tržaško industrijsko cono Ezit.

Skupni cilj projektnih partnerjev je doseči ustrezno kritično maso, da bi postala njihova ozemlja bolj konkurenčna in da bi vzpostavili učinkovit, povezan in vzdržen transportni sistem. Projekt zato predvideva projektiranje manjkajočih povezav na italijanski in slovenski železniški infrastrukturalni mreži, kar bo omogočilo skupne prometne povezave na vsem območju. Eden od ciljev, ustanovitve

jem. Že pred dvema letoma smo se vsi skupaj odločili, da bomo ponesli interese ozemlja naravnost v Bruselj, v srce Evrope, tako da bodo evropske institucije vedele, da mejna ozemlja zdaj bolj kot kdajkoli potrebujejo veliko pozornost in evropska sredstva, da bi se lahko razvijala na vzdržen način. Evropska komisija in parlamentarci, italijanski in slovenski, so bili zelo zadovoljni s to odločitvijo in se bodo udeležili našega srečanja, da bodo odgovorili na naša pričakovanja.

Poleg tega moram reči, da nam je Evropska komisija čestitala, ker gremo v skupno akcijo za pridobitev skladov za naslednje programsko obdobje, kajti sredstva bodo dodeljena tistim, ki imajo skupne razvojne projekte, ne pa posameznim projektom, bodisi italijanskim ali slovenskim. Moramo se torej združiti, kajti EU želi enotno predstavništvo ozemlja, ker skupni problemi zahtevajo skupne rešitve. Poleg tega moram reči, da to ozemlje ne bo več obravnavano kot obrobno le pod pogojem, da se predstavimo skupaj.

To je torej razlog, da se je Izvršni sekretariat Srednjeevropske pobude (SEP) skupaj z vsemi italijanskimi in slovenskimi partnerji odločil za promoviranje projekta Adria A, za predstavljane interesov vseh sodelujočih.

Kako napreduje projekt?

Na dobri poti je. Prvič so bile izvedene znanstvene raziskave - tudi po zaslugi portoroške Fakultete za pomorstvo in promet **Univerze v Ljubljani** - o premikanju oseb in tovornih vozil okrog mest Nova Gorica, Gorica, Sežana, Sempeter-Vrtojba, Tržič, Koper, Trst in na letališčih v Ljubljani, Benetkah in Ronkah. Te raziskave so izredno pomembne, kajti velikokrat nam je bilo rečeno, da je za vlaganja na našem ozemlju premalo prometa. To je sicer res, ampak samo v primeru, če mesta niso med seboj povezana. Če bi imela popolne povezave med seboj in z letališči, bi bilo dovolj prometa za mestni prevoz, kažejo

prvi rezultati.

Po letu 2004 (razširitev EU, op.ur.) je mobilnost v našem prostoru doživela pravo revolucijo. Zdaj po zaslugi teh raziskav in realnih podatkov zanesljivo vemo, kako se premika prebivalstvo in čezmejnem prostoru. Hkrati smo s presečenjem odkrili, da se po padcu meja ljudje na nekaterih območjih mejnega prostora že gibljejo tako, kot da bi živeli v enem samem mestu, denimo v enem samem mestnem prostoru. Na skoraj 5000 vprašanih bi 66 odstotkov Slovencev in 65 odstotkov Italijanov, ki živijo v mejnem območju, želelo mestno železnico in tudi povezavo med vsemi temi mesti. Politični predstavniki obeh držav bi morali to upoštevati.

Katere so naslednje etape projekta?

Tehnični projekti in analize razmerja med stroški in rezultati. To so zelo drage stvari, toda po zaslugi projekta Adria A bosta tako slovensko prometno ministrstvo kot Dežela FJK imele denar za njihovo izvedbo. Brez Adria A teh projektov ne bi bilo, državni proračuni pa jih ne bi mogli financirati. Pomembno je imeti zanesljive analize o povpraševanju po prometnih zvezah in o stroških za infrastrukturo, ki bodo upravičevali naložbe v železniško mrežo županu Romoliju in prejšnjemu županu Šempetra-Vrtojbe Valenčiču, katerim se toplo zahvaljujem.

Zelo sem zadovoljen tudi zato, ker sta nova župana Nove Gorice in Šempetra-Vrtojbe, Matej Arčon in Milan Turk, pokazala veliko navdušenje za EZTS in ga želita izrabiti za spodbujanje prihoda novih dotacij za promet, turizem in energijo.

Spomnim naj, da smo po zaslugi SEP in sodelujočih občin oblikovali prvo EZTS v Italiji in tudi v Sloveniji. To je dokaz, da so Italijani in Slovenci, če združijo moči, sposobni biti prvi. Zahvaljujem se tudi slovenski vladi in primorskemu poslancem, ker so prvi prižgali zeleno luč. Odbor regij nas je že za-

prosil, da bi julija projekt predstavili njegovim predsednikom, jutri pa ga bomo predstavili v Bruslju.

Kako napreduje preverjanje obstoječih čezmejnih železniških povezav?

Dobro, kot bomo povedali jutri v Evropskem parlamentu. Do oktobra bosta slovensko in italijansko prometno ministrstvo skupaj s SEP izbrala svoje projektante za izdelavo projektov izvedljivosti, in to v tesni povezavi, kot želijo vse občine projekta. Cilj je zgraditi manjkajoče dele železniške povezave med občinami in jih neposredno povezati z letališči, kamor bo mogoče hitro priti z vlakom, to pa bo pomagalo tudi turizmu. Povrh bomo na osnovi študij o prometu skušali ugotoviti potencialno povpraševanje, tisto, ki danes uporablja samo cesto. To je zelo zapleten proces, a tu

di izredno pomemben. Brez globalnega projekta tvegamo, da bomo vedno obravnavani kot nekaj na obrobju nečesa drugega, na obrobju Italije in Slovenije. Da bi bili središčni, se moramo povezati in vzpostaviti integrirani model prevoza z vlaki, avtobusi, avtomobili in letali.

Projekt predvideva tudi železniško povezavo med pristaniščema v Trstu in Kopru, vendar se slovenska vlada s tem ne strinja. Menite, da je ta problem mogoče preseči?

Ne, projekt ne predvideva te povezave. Naše povezave so samo za medmestni potniški promet. In zelo jasno želim povedati, da je za projekt Adria A temeljnega pomena to, da se železniška proga Koper - Divača zgradi čim prej in pred drugimi progami. To pa zato, ker bi brez proge Koper - Divača lahko ostali s premajhno zmogljivostjo tudi za potniške vlake. Vlade in mesta imajo po-

tem proste roke, da zahtevajo ekonomske ocene transporta znotraj študij o razmerju med stroški in rezultati, v katere nedvomno spada tudi konkurenčnost med pristanišči. Mislim na primer na potniški terminal za turistične ladje v Kopru.

Projekt Adria A ima namen sanirati tisto, kar se vsem zdi popolnoma nesmiselno. Kako to, da kljub Evropi ni mogoče hitro z vlakom iz Trsta v Koper, ali iz Tržiča v Sežano ali Ljubljano? To je paradoks, ki ga noben državljan dobro ne razume. Mi jemljemo za zgled mejo med Francijo in Nemčijo, kjer so majhna ali srednjevelika mesta kot naša in kjer obstajajo kapilarne železniške zveze, s pogostimi vlaki, ki prinašajo tistim ozemljem velike prednosti. To bi bilo posebno dobrodošlo poleti, ker bi skrajšalo vrste avtomobilov in koristilo turizmu.

