



Svojega nočemo, tujemu damo

Minister za infrastrukturo odmika datum začetka gradnje drugega tira železnice od Divače do Kopra in namesto tega pospešuje aktivnosti pri povezavi zaledja s ključnim konkurentom koprške luke, pristaniščem Trst, ob čemer si italijanska stran od veselja mane roke

VASJA JAGER

Kot smo razkrili pred tednom dni, se Slovenija pospešeno pripravlja na nov veliki infrastrukturni projekt - gradnjo železniške proge od Divače do Trsta. Dela naj bi se začela v treh letih, skupna vrednost naložbe pa bo 1,3 milijarde evrov, od česar bo Slovenija prispevala 283 milijonov. S tem se uresničujejo italijanski načrti o boljši povezanosti njihovega pristanišča s slovenskim zaledjem in z vzhodom Evrope, na račun krepitve najbližjega konkurenta pa bo največ izgubilo edino slovensko pristanišče v Kopru.

"Poteze, ki jih vleče vlada oziroma ministrstvo za infrastrukturo, so napačne. Italijanski načrti o povezavi Trsta z Divačo so stari že desetletja; v času, ko sem sam vodil Luko Koper, smo jih zavračali z obrazložitvijo, da preusmerjanje blagovnih tokov s slovenskih prog na italijanske pač ni v našem interesu, vendar današnja oblast očitno tega kratko malo ne razume," je do projekta kritičen nekdanji dolgoletni predsednik uprave Luke Koper **Bruno Korelič**. Skoraj hkrati z zagonom gradnje povezave od Trsta do Divače, ki je ključno prometno vozlišče železniških koridorjev med zahodom in vzhodom Evrope, ministrstvo za infrastrukturo, ki ga vodi **Zvonko Černač**, premika roke za začetek projek-

ta vzpostavitve drugega tira proge od Divače do Kopra (novi rok za dokončanje del je leto 2018). In to kljub analizam in opozorilom stroke, da koprška luka za nadaljnjo rast nujno potrebuje novo železnico proti notranjosti države, drugi tir pa je ključen tudi za razvoj Slovenskih železnic, ki na račun Kopra ustvarijo velik del svojih tovarnih prevozov.

Slovenija spi, konkurenca se krepi

"Če Slovenija ne bo pravočasno zgradila drugega tira železnice Divača-Koper, bo naše pristanišče zaostalo za konkurenco in tovor se bo preusmeril v Trst in tudi Reko," opozarja dekan **Fakulteta za pomorstvo in promet** v Portorožu **Elen Twrdy**. Edina slovenska luka namreč že zdaj v razvoju zaostaja za drugimi severnojadranskimi pristanišči, s katerimi se bori za prevoze tovara, ki je namenjen proti srednji Evropi.

Poleg zastarelih prometnih povezav ima koprsko pristanišče v odnosu do konkurence veliko pomanjkljivost tudi v nizki globini, zaradi česar ne more sprejemati ladij z večjim ugrezom. Vplovni kanal v Koper je ponekod globok vsega pet metrov, in čeprav naj bi bila po poročanju Dela uprava pristanišča že imela zagotovila nekaterih ladjarjev (Maersk Line in CMA CGM), da bodo povečali prevoz tovara skozi Koper takoj, ko bo ta lahko sprejel večje kontejnerske ladje, je država šele te dni izbrala izvajalca del za poglabitev morskega dna. Obenem pa se Trst (skozenj gre že zdaj letno tudi do trikrat več blaga kot skozi Koper) in Reka razvijata naprej in povečujeta svoje zmogljivosti. Hrvaška vlada je namreč tik pred zaključkom pogajanj s kitajsko multinacionalko COSCO, ki je pripravljena vložiti milijardo evrov v razvoj reškega pristanišča, ki ga vidijo kot odskočno desko proti severu Evrope (pri čemer naj bi postala Reka celo konkurenčna nemškemu Hamburgu) kot tudi proti vzhodu, na Madžarsko; Kitajci so menda pripravljene financirati tri milijarde evrov vreden projekt železnice od Jadrana do Botova.

Divača-Koper: nočna mora Italijanov

V Trstu pa poleg proge skozi Slovenijo in na vzhod načrtujejo še odkup dodatnih 200 hektarov zemljišč, na katerih bodo uredili dodatne kontejnerske terminale, da pa jih pri uresničevanju načrtov nadvse moti luka Koper, kažejo tudi besede italijanske evroposlanke **Debore Serracchiani**, ki je slovensko pristanišče označila za "neizprosnega konkurenta Trstu".

Italijanska političarka je tudi med najbolj glasnimi kritiki slovenskih namer o gradnji drugega tira železnice Divača-Koper, pri čemer je večkrat opozorila na domnevne nedopustne posege v okolje, ki bi nastali med izvajanjem projekta. Njeno "skrb" pa lahko razumemo tudi kot najavo nekooperativnosti italijanske strani pri izdaji soglasja zaradi čezmejnih okoljskih vplivov načrtovane proge, kar bo v bližnji prihodnosti eden glavnih vzvodov, s katerimi Italijani zavirajo projekt, ki je ključen za razvoj luke Koper. Ko torej prestavlja začetek izvajanja in začenja gradnjo železnice proti Trstu, slovenska vlada počne natanko tisto, kar si želijo v Trstu in v Rimu, in če bodo italijanski načrti uresničeni, bo Koper v nekaj letih izločen iz tekme velike trojice severnojadranskih pristanišč. "V tem trenutku ne vidim niti enega strokovnega argumenta v prid odločitvi o gradnji povezave s Trstom," pravi dekan **Twrdy**. "Če ne bomo zgradili drugega tira od Kopra do Divače, bo koprsko pristanišče, ki je po kvaliteti storitev najboljše v severnem Jadranu, zaradi mačehovskega odnosa države izgubilo sedanjost vlogo; tovor pač gre tja, kjer so boljši pogoji, ostalo ga ne zanima." Nekdanji prvi mož Luke Koper **Korelič** pa opozarja na ironičnost dejstva, da bo Slovenija v času recesije z 283 milijoni evrov sofinancirala gradnjo železnice do Trsta in tako sama pomagala žagati vejo, na kateri sedi: "Če si Italijani tako močno želijo te proge, naj jo sami tudi plačajo."

Če ne bo drugega tira, bo koprsko pristanišče izgubilo sedanjost vlogo

Pristanišče Koper in njegovi konkurenti v številkah

Reka

1,500.000 m² pristaniških površin

335.000 m² skladišč

Sprejem plovil do 150 m dolžine

8.652 m izkoriščene obale

58 privezov

Največja globina: 28 m

Kapaciteta pretovora: 33.000.000 t

Koper

2,800.000 m² pristaniških površin

247.000 m² skladišč

Sprejem plovil do 150 m dolžine

Dodatnih 76.000 m² pokritih in 900.000 m²

zunanjih površin za skladiščenje

3.300 m izkoriščene obale

143.000 m³ obalnih rezervoarjev

Največja globina: 18,6 m

Trst

2,300.000 m² pristaniških površin

Dodatnih 500.000 m² pokritih in 425.000 m²

zunanjih površin za skladiščenje

Sprejem plovil nad 150 m dolžine

12.000 m izkoriščene obale

