



TRST - Živahno soočenje v konferenčni dvorani muzeja Revoltella

# Dipiazza: Ne železnici pod Glinščico Proga Trst-Koper je nujno potrebna

*Predsednik pristanišča Boniciolli obtožil italijanske železnice, da popolnoma zanemarjajo tovorni promet*

TRST - Na sinočnji okrogli mizi o Trstu in načrtovani hitri železnici v sklopu petega evropskega koridorja sta izstopala dva poudarka. Župan Roberto Dipiazza (prirejatelj pobude) je izrazil totalno nasprotovanje okvirni trasi hitre proge od Trsta oziroma bolje rečeno od Nabrežine do Divače. Pomisleke je v tem smislu izrazil tudi deželni odbornik Riccardo Riccardi. Drugi poudarek pa je zadeval železniško povezavo med Trstom in Koprom. Vsi diskutanti so izpostavili, da bi bila ta proga (zanjo manjka le 6 kilometrov tirov) koristna za obe pristanišči, mesti in državi. Škoda, da na srečanju ni bilo sicer napovedanega koprškega župana Borisa Popoviča, ki bi gotovo pojasnil točne razloge, zakaj Ljubljana tej progi nasprotuje, čeprav jo v Kopru menda marsikdo podpira.

Dipiazza je bil, kot vedno, zelo odkrit in neposreden. Trasa hitre železnice med Nabrežino in Slovenijo (južno od Divače) v obliki črke "s" se mu zdi nesmiselna in nepotrebna. Po njegovem bi morala hitra železnica iz Nabrežine dejansko po smernicah sedanje proge priti do Divače. S tem bi se izognili drugemu velikemu tunelu pod Krasom in hkrati tudi pod Glinščico. »S tem bi rešili to naravno znamenitost pred gotovo katastrofo,« je dejal Dipiazza.

Kaj pa Trst, ki bi ga nova železnica dejansko obšla? Po županovem mnenju bi itak ostala sedanja proga, hitri vlaki med Italijo in Slovenijo bi se ustavili na Opčinah, od koder - tako Dipiazza - bi se potniki pripeljali v Trst z avtobusi, tramvajem ali pa kar s taksijem. Župan je dal razumeti, da si hitro železnico zamišlja predvsem v službi tovarnega prometa, »saj je treba tako ali drugače zaježiti tovorni promet na

Sinočnje živahno soočenje v tržaškem muzeju Revoltella je spremljalo veliko ljudi

KROMA



cestah, ki nas vse bolj duši in obremenjuje».

Deželni odbornik Riccardi je bil v zvezi s traso previdnejši od župana, povedal pa je, da je dežela od italijanskih železnic uradno zahtevala pojasnila v zvezi s predolgo traso na Tržaškem in tudi v zvezi z Glinščico. Stvar je kočljiva, saj sta se Italija in Slovenija že načelno sporazumeli za traso, ki pa se je očitno lahko še spremeni. Problem so finančna sredstva (50 milijonov evrov), ki jih je Evropska unija že namenila za prve okvirne načrte za progo.

Dipiazza, Riccardi in predsednik pristanišča Boniciolli so, čeprav z različnimi poudarki, izpostavili koristnost železnice med Trstom in Koprom. Za predsednika pristanišča je to meddržavni problem, ki bi se ga vsekakor dalo rešiti, zlasti ker vsi govorijo o potrebi po sodelovanju med pristaniščema. Slovenijo res upravičeno bolj zanima nova dvotirna železnica med Koprom in Divačo, povezava s Trstom pa ne bi kompromitirala vloge, ki jo igra koprsko pristanišče za Slovenijo, je bilo slišati v Revoltelli.

Boniciolli je bil zelo kritičen do italijanskih železnic, ki jih zanima le t.i. visoka hitrost, tovorni promet pa žal ne sodi v njihove razvojne načrte. Človek ima vtis, da sta Trst in njegovo pristanišče bolj zanimiva za države srednje in vzhodne Evrope kot za Italijo, je grenko dejal predsednik pristanišča. Slišati je bilo tudi ugotovitev, da bo s hitrim vlakom mogoče priti iz Trsta do Divače v nekaj minutah, a kaj ko bo vlak iz Divače do Ljubljane še naprej, kot danes, vozil uro in štirideset minut ...

S.T.

## HITRA ŽELEZNICA Pomisleki Legambiente in WWF

TRST - Na sinočnji okrogli mizi sta govorila tudi Andrea Wehrensennig (Legambiente) in Dario Predonzan (Svetovni sklad za naravo-WWF). Oba sta dokumentirano ugotavljala, da je hitra železnica nepotrebna in za naravo zelo škodljiva. Glede Glinščice sta soglašala s tržaškim županom, s katerim pa nista delila mnenja, da je hitra železnica, čeprav s spremenjeno traso, potrebna za Trst.

Zastopnika naravovarstvenih združenj sta poudarila, da bi bilo treba posodobiti obstoječo progo med Trstom in Benetkami. Žal tudi nova tabeljska železnica od Vidma do Trbiža posluje dosti pod pričakovanji. Treba se je zglejovati po nekaterih evropskih državah (največkrat je bila omenjena Avstrija) in spremeniti miselnost, ki privilegira avte in tovornjake pred vlaki. Z druge strani pa je res, da je tovor na cestah cenejši kot na železnici.

Oglasili so se tudi nekateri zastopniki odborov proti hitri železnici in potnikov, ki se v FJK z vlaki vozijo v službo. Strinjali so se z Boniciollijem, da voditelje italijanskih železnic zanimajo le hitri vlaki, vse ostalo pa je postranskega pomena.