

S jedne strane, prikupljaju se potpisi kako bi se zaustavilo davanje u koncesiju autoceste, a, s druge strane, predstavnici vlasti nas obaviještavaju kako će cijela priča biti završena do veljače slijedeće godina pri čemu se očekuje prihod od 2,5 do 3 milijarde eura. Dok javnost negoduje, vlast davanje cesta u koncesiju smatra dobrim, što više jednim mogućim načinom smanjenja javnog duga u širem smislu. Jasno da ovako snažno izrečena suprotna mišljenja nije moguće pomiriti. Tko je u pravu ...

Zemljopisno gledano mreža cesta ima gotovo isti značaj za neku zemlju kao što to ima krvotok za živi organizam. Teško je reći da kontroliramo bili koji sustav ako mu je krvotok pod tuđom kontrolom. Da je tome tako dovoljno je razmotriti internacionalizaciju hrvatskog financijskog sustava i shvatiti kako inozemni igrači određuju što će raditi, čije koristi će biti označene kao ciljevi i kako će se ponašati internacionalizirani financijski sustav. Vjerujem da danas svi žalimo što je financijski sustav internacionaliziran. Zagovornici neoliberalizma, tada kao i sada, smatraju da je internacionalizacija financijskog sustava stabilizirala financijski sustav u Lijepoj našoj. To je (možda ?) istina ali što imaju građani Lijepe naše od toga kada taj isti financijski sustav nije u funkciji razvoja već povećanja potrošnje koja, nota bene, dolazi iz inozemstva. Da je to tako dovoljno je pogledati učinak smanjenja kreditne aktivnosti inozemnih poslovnih banaka građanima i saldo na tekućem računu platne, posebno vanjskotrgovinske, bilance. Pri tome nije nevažno da Lijepa naša garantira za štedne ulogae građana do razine od 100.000 eura. Vratimo se temi.

Povijest nas uči da su gradovi nastajali na mjestima gdje su se sijekli trgovački putevi. Putevi su bili ti koji su dinamizirali odnosne regije. Dovoljno je pogledati položaj Venecije, Amsterdama, pa da se shvati što su putevi značili za razvoj. Konačno, ne treba gubiti iz vida da je Rimski republika mogla postati i opstati samo zato što je Apeninska čizma duboko urezana u Sredozemno more. Još u srednjoj školi smo naučili koliko su cijenili svoje ceste rimljani, a samo možemo zamisliti koliko su ih one koštale. Naš Varaždin koji je nastao na raskršnici puteva jedno je vrijeme, do požara, bio čak glavni grad Hrvatske. Nadalje, Karlovac vjerojatno nikad ne bi bilo da se ne nalazi na strateškom položaju. Jednako je s Beogradom. I tako dalje. Sve u svemu putevi su od odlučnog značaja za bilo koju zemlju. Lijepa naša nije u tome izuzetak. Sijećam se da sam kao mlad čovjek upisao, poput mnogih građana Hrvatske, zajam za izgradnju autoputa Zagreb – Split. U vrijeme osamostaljenja Lijepe naše političari su na dugo i široko govorili o tom zajmu, kako bi ostvarili svoje političke interese. Najprije Tuđman, potom ostali političari, posvećivali su najveću moguću pažnju izgradnji suvremenih cesta. Treba li tome što dodati? Da, treba. Sada taj ponos Lijepe naše dajemo na koncesiju. Zaboravljamo onu narodnu da te „tuđa ruku nikad neće počesati“.

Iznesenom se može što šta emotivnog pripisati. Pokušajmo racionalizirati cijelu priču.

Kao pravo, ceste se grade kada za to postoji potreba. Mora se priznati da nam nije bilo nužno, imajući u vidu ratno stanje i nerazvijenost Lijepe naše, graditi velebne ceste. One su koštale sve više a na to se pitanje nikad nije dao zadovoljavajući odgovor. Upravo zato sam u vrijeme gradnje tih cesta bio protiv tako grandioznih poduhvata imajući u vidu činjenicu da će one predstavljati problem budućim generacijama. Dakle, najprije valja stvoriti potrebu za cestama pa, potom, ih izgraditi. Činjenica da imamo dobru cestovnu mrežu nije nikad dovoljno valorizirano. Visoke cestarine izravno utječu na korištenje kapaciteta naših cesta koje je tako nisko. Stiče se dojam da su nam ceste potrebne tek za vrijeme desetak vikenda ljeti kada prema moru hrle tisuće automobila.

Kao drugo, valjalo bi ceste kao resurs snažno podržati sniženim i diferenciranim cestarinama. Ne treba zaboraviti da su ceste u svakom slučaju, u velikom dijelu, javno dobro. Drugim riječima znači da Lijepa naša prodaje svoja javna dobra kako bi stabilizirala stanje javnog duga. Kako je Lijepa naša mala, baš kao i džepna Venera, mudrom politikom su se novoizgrađene ceste mogle odrediti kao snažna razvojna poluga. Naprosto činjenica da je Zagreb udaljen od mora tek nekoliko sati stvara mogućnost, i potrebu, da se poveže jug i sjever Lijepe naše. Područja kuda prolazi autoput Dalmatina je govoto prazan. Nema ljudi, nema aktivnosti, a zimi, kada se sunce skriva, cijelo područje djeluje otužno i bezperspektivno. Umjesto toga bilo je potrebno reindustrijalizaciju Lijepe naše usmjeriti na ta nerazvijena područja kako bi se smanjio pritisak na grad Zagreb, s jedne strane, i, s druge strane, osigurao ravnomjerni razvoj Lijepe naše. Nikako da shvatimo da je ovolik i ovakav grad Zagreb ograničenje razvoja Lijepe naše. Da je tome tako nije potrebna neka velika mudrost. Dovoljno je da razmislite o cijeni infrastrukture koja je potrebna gradu Zagrebu i nekom manjem gradu. Kao što to znamo cijena po građaninu progresivno raste imajući u vidu veličinu grada. Čak je jedan New York morao zbog nemogućnosti održavanja infrastrukture grada proglasiti bankrot.

Kao treće, ceste nisu komercijalne dobro u smislu da je moguće osigurati fair ponašanje vlasnika. Vlasnici uvijek i svuda imaju izražen nagon da maksimaliziraju profit. Zamislite koliko je vjerojatno da će netko investirati u koncesiju i istovremeno se pomiriti da ostvaruje gubitke?

Da ne dužim, a moglo bi se, valja jasno reći da predaja autocesta u koncesiju neće ništa donijeti dobrog Lijepoj našoj. Suočiti ćemo se s novim ograničavajućim problemima. S druge, pak, strane nećemo riješiti problem javnog duga. Javni dug je sumarni izraz nerazumno skupe države za društveni proizvod koji nije dostatan da bi građani Lijepe naše primjereno živjeli. Što treba ovom dodati. Možda jedino da će se broj nezaposlenih i dalje povećavati i nikakva (ras)prodaja neće riješiti taj problem.

Potrebno nam je jedinstvo o nekim temeljnim pitanjima. To je zadatak političara koji oni sustavno izbjegavaju staviti na dnevni red Sabora. Pogledajom „preko plotu“ novi mandatar slovenske Vlade gospodin Cerar je „novo u krilu starog“ i ja mu želim puno uspjeha. Nadam se da će naši shvati poruku koju su slovenski građani poslali svojim političarima i da će naći izlaz iz ovog turobnog stanja.