



Stanovanje poslanca Antona Anderliča je v mogočni vili v bližini železniške postaje v Ljubljani.

Pogled z vrta. Panoramsko dvigalo omogoča sijajen pogled na okolico.



Na hišnem zvoncu najdemo priimek Anderlič. Poslanec naj bi stanoval v mansardnih prostorih.

# Anderlič v aferi SCT

Tekst: **Andrej Černic** Foto: **Primož Lavre, RTVS, arhiv Reporterja**  
[andrej.cernic@reporter.si](mailto:andrej.cernic@reporter.si)

**Avtocestni posli** so se po razkritju zemonskega kartela spremenili v nočno moro. Pisanje Večera, da naj bi pri dogovarjanju za posel na Trojanah in v predoru Šentvid sodelovala tudi Mirko Bandelj in Anton Anderlič, za politiko pomeni tempirano bombo. Iz Pandorine skrinjice, ki se je odprla z razkritjem zemonskega kartela, bi kaj kmalu lahko začele pronicati še politične »podrobnosti«.



Stran / Page: 40

Doseg / Reach: 23000

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 1269 cm<sup>2</sup>

2 / 4



Lastnik Anderličevega stanovanja je podjetje Gip Beton MTO, ki velja za prijateljsko firmo razvpitega podjetja Ultra.

## Lastnik Anderličevega stanovanja je Gip Beton

Poslanec Anton Anderlič ima stalno bivališče prijavljeno sredi Ljubljane na Resljevi cesti 35, v bližini železniške postaje. Gre za izvrstno lokacijo v središču mesta. Pa tudi hiša, v kateri je 14 stanovanj, je zelo mogočna. Krasijo jo številna okna na pročelju in balkoni na delu hiše, ki gleda na vrt. V posamezna nadstropja vodi panoramsko dvigalo, ki omogoča ogled okolice. Hiša je tudi opremljena z aparaturo za nadzor s številnimi kamerami.

Po naših informacijah naj bi Anderličevo stanovanje bilo v mansardnih prostorih tik pod streho. Poslanec nam je dejal samo, da stanovanje ni v njegovi lasti. Iz podatkov, ki smo si jih pridobili na geodetski upravi, smo ugotovili, da je stanovanje v lasti podjetja Gip Beton MTO iz

Zagorja ob Savi. Po nagovarjanju nam je Anderlič to potrdil.

Gip Beton je v enajstodstotni lasti direktorja Gabrijela Brezovarja, lastnik preostalih 90 odstotkov je samo podjetje Gip Beton MTO. Velja za firmo, ki goji dobre prijateljske odnose z razvpito Ultra, katere delni lastnik je tudi Gregor Golobič. Zanimiva je informacija, da je bil do leta 2004 delničar podjetja Gip Beton tudi današnji direktor Ulte Miloš Urbanija. Anderliča smo nazadnje povprašali še po višini najemnine: dejal je, da gre za tržno ceno, ni pa nam hotel razkriti, kolikšna je. Ob tem morda samo še sklepna ugotovitev oziroma začudenje, da ima nepremičnine v lasti gradbeno podjetje: cilj gradbincev je navadno nepremičnino prodati, ne pa je oddajati v najem.

SCT je poleg tega danes v hudih težavah. Mnogi mu napovedujejo skorajšnji konec. Insolventnost naj bi bila samo še stvar časa. Še več, po informacijah iz gradbeniških krogov naj bi zaradi hude interne krize nižje razvrščeni člani uprave SCT že »pristali« na minimalne plače. Morebitni zlom SCT bi Pandorino skrinjico samo še bolj odprl, zato bi na dan lahko prišle nove zgodbe, podobne tistim, ki so bile načete v prejšnjih tednih.

### Izločeni iz SCT

Za osvežitev spomina. Večer je pisal, da so se predstavniki SCT (Ivan Zidar in Robert Kuzman) leta 2004 srečali z vodstvom Darsa (takratni predsednik uprave je bil Janez Božič) ter predstavnikoma vladajoče LDS, takratnim vodjo poslanske skupine Antonom Anderličem in generalnim sekretarjem Mirkom Bandljem. Tema pogovorov naj bi bila delitev del za predor Trojane in Šentvid, pri katerem naj bi užaljeni Zidar, potem ko je bil predor Trojane dodeljen italijanski družbi Impresa Grassetto, v tolažbo dobil inštalacijo elektro-strojne opreme v trojanskem in šentviškem predoru. Od dogajanja, ki naj bi ga opisoval objavljeni zapisnik z omenjenega sestanka, so se vsi vpleteni takoj distancirali.

Anderlič je pisal pismo Radu Likarju, predsedniku preiskovalne komisije, ki se ukvarja z nečednimi posli na slovenskih avtocestah in katere član je bil tudi on. Likar je namreč Anderliča začasno izločil iz komisije, ker bodo poslanca LDS zaslišali kot prič. V pismu pojasnjuje, da je bil sicer za krajši čas med letoma 2005 in 2007 lastnik »neznatnega števila delnic«, a da takrat ni imel operativnih funkcij, zato ni mogel vplivati na nobeno odločitev družbe SCT.

O »neznatnem« Anderličevem lastništvu v SCT smo tudi mi poskusili poizvedeti kaj več. Po naših informacijah naj bi se v družbi prijatelj Anderlič hvalil, da vsota vložka le ni bila tako neznatna. Šlo naj bi celo za milijonske zneske, ki naj bi jih Anderlič najel pri tajkunu Dariu Južni. S tem vprašanjem smo se obrnili tudi na poslanca LDS, ki nam je dejal, da vrednosti njegovih delnic niso niti približno dosegale omenjenih visokih vrednosti. Potrdil pa je informacijo, da mu je posojilo odobrila Južnova Perspektiva FT, d. o. o., in da je posojilo tudi že poplačal. Koliko je znašal vložek?

Anderlič je v SCT kot delničar vstopil februarja 2005: kupil je 2889 delnic (približno 0,006 odstotka). »Cena delnice je bila dobrih 29 evrov,« nam je dejal poslanec. Vložek je torej bil približno 85 tisoč evrov. 15. marca 2005 je bil Anderlič po številu delnic peti največji delničar, sicer daleč za prvouvrščenimi Delfi, d. d.,

(276.013 delnic), CM Celje (125.053 delnic) in Vipa Holdingom (54.007 delnic). Ko se je Zidar odločil za iztis vseh malih delničarjev (decembra 2007) je bil Anderlič (z istim številom delnic kot ob vstopu) celo na drugem mestu, a daleč za Delfijem, ki je medtem prevzel 417 tisoč delnic (92 odstotkov družbe). Za iztis je SCT ponudil 26,74 evrov za delnico, kar bi v Anderličevem primeru pomenilo 77.251 evrov.

### Potegavščina v Pomurju

Dejstvo pa je, da Anderlič v pismu predsedniku preiskovalne komisije Radu Likarju omenja samo svojo funkcijo malega delničarja v SCT v času Janševe vlade. Sestanek, ki mu ga očitajo, naj bi bil pred vsem tem, celo pred njegovim vstopom v lastniško sestavo največjega slovenskega gradbinca. Na sestanku za dodelitev trojanskih in šentviških poslov naj bi Anderlič in Bandelj sodelovala kot predstavnika vlade in največje vladajoče stranke. Poznavalci vladne politike v obdobju mogočne Drnovškove LDS radi pripovedujejo, da so se v slogu omenjenega domnevnega sestanka najvidnejši predstavniki liberalnih demokratov večkrat sukali v prostorih Darsa in prometnega ministrstva ter da so tam tudi večkrat radi ukazovali. In v prometnem lobiju naj bi med politiki pomembno besedo imel tudi Anderlič.

Dogodek, ki ga nekateri povezujejo z neformalno močjo LDS na prehodu v novo tisočletje, je odprtje prvega dela kraka pomurske avtoceste. Natančneje je šlo za 4,2 kilometra dolg odsek Vučja vas–Beltinci leta 2002. 15. novembra pred osmimi leti je na omenjenem odseku prvič stekel promet. Za Pomurje je bila to zelo pomembna pridobitev, ki pa je domačinom skrivala nepredvideno potegavščino. Kljub drugačnim začetnim načrtom je bila avtocesta ožja od predvidene. Manjkali so tudi odstavnih pasovi. Po prvotni zamisli, državnem lokacijskem načrtu iz leta 1999, je bila trasa avtoceste zasnovana kot štiripasovna cesta z odstavnimi pasovi (5. člen) ter z upoštevanjem računске hitrosti 120 km/h (6. člen).

Po rekonstrukciji dogodkov v oddaji *Tarča* na nacionalni televiziji je slabi

dve leti za tem (oktobra 2001) vodstvo Darsa s predsednikom Janezom Božičem na čelu projektantom in nadzornikom nakazalo možnost racionalizacije avtoceste. Napoved naj bi bolj realna postala februarja 2002, ko je Božič obvestil DDC o racionalizaciji gradnje prvega odseka avtoceste Vučja vas–Beltinci brez odstavnih pasov. Na ministrstvo za promet je vloga za izdajo soglasja k racionalnejši gradnji avtoceste bila poslana šele 16. septembra 2002, le dva meseca pred odprtjem odseka Vučja vas–Beltinci. Razlog za racionalizacijo naj bi bili »novi prometni podatki«, ki jih je pridobil investitor in ki kažejo znižanje prometnih obremenitev avtoceste. Odstavne pasove so po vlogi sodeč nadomestili z odstavnimi nišami.

Iz krogov okoli takratnega vodstva na ministrstvu smo izvedeli, da naj bi se racionalizacija izvajala dejansko med Darsom in ministrstvom, a brez vedenja ministra Jakoba Presečnika in v režiji prometne naveze v takratni LDS. Sama Ropova vlada je, ironija usode, le dan pred odprtjem odseka Vučja vas–Beltinci (14. novembra) izdala »sklep o zmanjšanju investicijskih vrednosti z bolj racionalnimi rešitvami«. Dars naj bi torej z zoženjem prekmurske avtoceste in odstranitvijo odstavnih pasov upošteval sklep o varčevanju, ki ga je izglasovala vlada pod vodstvom LDS, še preden je bil sklep izdan. In to menda brez vednosti ministra Presečnika, ki je spadal v kvoto SLS.

### Prelaganje krivde

Kdo je potem izpeljal racionalizacijo odseka Vučja vas–Beltinci? Z vprašanjem smo se obrnili na takratnega ministra za promet Jakoba Presečnika. Čeprav se pritiskov stranke LDS ne spomni, nam je dejal, da se je takrat v vladi veliko govorilo o racionalizaciji stroškov. Tudi avtocestni projekt naj bi spadal v racionalizacijsko postavko. »Študije so napovedovale, da po pomurski avtocesti ne bo gostega prometa. Zato je bila sprejeta odločitev o fazni gradnji tistega dela avtoceste. Po vstopu v EU se je promet sicer povečal, a je bil še vedno pod povprečjem,« nam je

takratno dogajanje komentiral Presečnik. Vprašali smo ga še o bistvu celotne zgodbe: ali je bil o nameravani racionalizaciji avtoceste obveščen pravočasno? Bi Dars odstranitev odstavnih pasov lahko izvedel brez vedenja ministra? Presečnik nam je na to dejal, da se je kot minister ukvarjal predvsem z umeščanjem tras za avtoceste v prostor, ne pa neposredno z gradnjo. Glede črtanja odstavnih pasov je bil tudi jasen: »S tem bi moral biti seznanjen, ker je šlo za spremembo državne lokacijskega načrta. O tem pa sem bil obveščen pozno.«

Zakaj se je to zgodilo in ali je v to smer pritiskala vladajoča LDS v okviru vladnih rezov, smo želeli vprašati še takratnega predsednika uprave Darsa Janeza Božiča, ki se na naše klice ni odzval. Pred kamerami TV Slovenija je pred nekaj leti Božič izjavil, da je vse potekalo v komunikaciji z ministrstvom za promet, kar pa, sklicujoč se na Presečnikove besede, da je bil o nameri črtanja odstavnih pasov obveščen pozno, ne drži. Vprašanje smo poslali tudi Anderliču, ki pa nam je odgovoril, da so pomursko avtocesto gradili v času Janševe vlade in da zato »odgovornost za ustreznost profilov ceste nosijo tisti, ki so imeli možnost o tem odločati.« To pa ne drži: vloga za fazno gradnjo avtoceste je bila, kot smo že povedali, na ministrstvo za promet vložena 16. septembra 2002, prvi odsek pa je bil odprt 15. novembra 2002 (predsednik vlade je takrat bil še Janez Drnovšek, LDS pa je lahko računala na 34 poslancev).

Kako se je zgodba nadaljevala? Že leta 2005 je Janez Božič, ki je medtem postal prometni minister v Janševi vladi, 7. julija na Dars poslal dopis, naj izdelajo ponovno študijo o različici racionalizirane gradnje avtoceste, češ da se je z vstopom v EU struktura prometa radikalno spremenila (močno se je povečal tovorni promet) in da bi lahko ozki pasovi pomenili nevarnost za potnike. A se tega ni dalo predvideti že leta 2002? Ali je bila želja vlade (in vladajoče LDS) po varčevanju le prevelika, da bi s približno sedemodstotno višjo investicijo zagotovili varnost tudi za čas po vstopu v EU? ■



Stran / Page: 40

Doseg / Reach: 23000

Država / Country: SLOVENIA

Površina prispevka / Size: 1269 cm<sup>2</sup>

4 / 4



Darij Južna je Antonu Anderliču s posojilom pomagal pri vstopu v delniško strukturo SCT.



Anton Anderlič in Ivan Zidar naj bi bila nekoč dobra prijatelja. Spor je nastal zaradi iztisa leta 2007, postopek pred sodiščem še teče. V parlamentarnih krogih je slišati, da sta se medtem osebno že pobotala.