

**EKSKLUZIVNO****Najnapadaniji ministar iznosi obranu**

# KALMETA NISAM KRIV

## Sanader me otpisao, ali Jadranka neće

**POD PRITISKOM MINISTAR MORA, PROMETA I INFRASTRUKTURE, KOJEGA VEĆ TJEDNIMA I MEDIJI I JAVNOST I POLITIČKI PROTIVNICI POZIVAJU NA ODGOVORNOST ZBOG SILNIH AFERA U NJEGOVU RESORU, ODLUČNO POBIJA SVE OPTUŽBE I ISKAŽUJE PUNO POVJERENJE U PREDsjedNICU VLADE I HDZ-a**

RAZGOVARAO – *Darko Hudelist* | SNIMKE – *Darko Mihalić*

**S** ministrom mora, prometa i infrastrukture Božidarom Kalmetom razgovarao sam u ponedjeljak popodne u njegovu ministarskom uredu, na petom katu "Kockice" na Prisavlju.

Razgovor je trajao nešto više od sat i pol vremena, s kraćim prekidima.

Tijekom intervjua ministrov mobitel, koji je stajao na drugom stolu (ne za onim za kojim smo sjedili), neprestano je zujao. Otprilike svake dvije ili tri minute jedanput. Tek pri kraju našeg razgovora ministar je ustao i otišao po njega, na brzinu provjerivši tko ga je sve zvao. U šali sam ga pitao: "Hoćete li se stići javiti na sve te pozive?"

Atmosfera za vrijeme intervjua bila je - božićno-novogodišnja. Između stola za kojim smo sjedili i zida, dolje na podu, stajala je gomila neraspakiranih paketa - pretpostavljam, poklona ministru za Božić i Novu godinu. Njih možda 15 ili 20. Ali velikih, baš onako raskošnih. Pogledao sam, na brzinu, što je unutra. Jedna crna kožna torba - podeblja, ministarska - puno butelja vina, brdo čestitaka. Prepoznao sam, otrpve, Zeleni silvanac...

Upitao sam ministra kad će sve to raspaki-

rati. Odgovorio je da ne zna. U šali mi je rekao da kožnu torbu mogu ponijeti kući ako mi se sviđa. Zahvalio sam se, rekao sam da mi se ne uklapa u stajling.

Ipak, ministar mi je djelovao mirnije i staloženije, da ne kažem samouvjerenije, nego u subotu, kad smo dogovarali intervju.

■ **U javnosti se postavlja pitanje vaše tzv. zapovjedne odgovornosti za uočene nepravilnosti i navodne nezakonite radnje na područjima za koje je odgovorno vaše Ministarstvo - prvenstveno u cestogradnji. Ako je tako velik novac doista završio na privatnim računima, kao što se navodi u medijima, je li moguće da ministar, u ovome konkretnom slučaju vi, nije o tome znao ništa?**

- Podsjetio bih najprije na činjenicu da sam u prvom mandatu, od 2004. do 2007., bio na čelu jednog zaista ogromnog ministarstva koje se zvalo Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka. Ono je pokrivalo širok raspon nadležnosti i djelatnosti od turizma i telekomunikacija do povratka izbjeglica, obnove kuća i regionalnog razvoja, od mora i pomorstva do svih vidova prometa. U Vladi koja je formirana nakon izbora 2007. preuzeo sam aktualno Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture. U

oba se slučaja dakle radi o ministarstvima koja pokrivaju iznimno širok raspon nadležnosti. Međutim, smatram da ministar koji vodi bilo koje ministarstvo jednostavno ne može biti odgovoran za eventualne nepravilnosti, nezakonitosti odnosno kriminalne radnje u javnim poduzećima koja djeluju u njegovu resoru.

To konkretno znači da svaka pojedina tvrtka, temeljem zakonskih propisa, odgovara za svoje poslovanje, i to bez obzira na strukturu vlasništva, privatno ili državno. Organi upravljanja pojedine tvrtke odgovorne su za poštivanje zakona i svih drugih normativnih propisa. Stoga bilo kakvo miješanje razina upravnih nadležnosti i odgovornosti članova Vlade s upravljačkim i zakonskim odgovornostima čelnih ljudi trgovačkih društava nema nikakvu podlogu ni u sferi političke odgovornosti.

To vrijedi za svakog ministra, pa tako i za ministra Božidara Kalmetu, koji se ponaša isključivo u skladu sa svojim ovlastima i traži i od svih drugih koji su u njegovu resoru da preuzmu zakonom im dodijeljenu odgovornost.

Dakle, ministar radi isključivo u okviru zakona i zakonom propisanih ovlasti.

Ministar, sve da i hoće, ne može na taj način >>





» nadzirati da otkriva eventualne lopove ili bilo kakva kaznena djela što su počinjena u javnim poduzećima.

■ **Zašto ne može?**

- Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture ima u nadležnosti desetke javnih poduzeća i javnih ustanova - oko 60. Sva ta poduzeća imaju svoje uprave i nadzorne odbore. U tim poduzećima postoje mehanizmi rada, ali i kontrola, revizija poslovanja itd, te sustavi odgovornosti propisani zakonima. A ako u nekom javnom poduzeću dođe do počinjenja kaznenog djela, za otkrivanje i progon počinitelja nadležni su mjerodavni državni organi, a ne ministar, odnosno ministarstvo. A još manje Vlada. Kad bismo prihvatili princip tzv. zapovjedne odgovornosti, to bi značilo da za bilo što što se dogodi u bilo kojem segmentu koji se nalazi u resoru nekog ministra, ili za bilo koga, odgovoran mora biti taj ministar. Ja takav stav o zapovjednoj odgovornosti

## Ako je plaćano nešto što nije izvedeno, znači da je postojao sustav koji to omogućuje

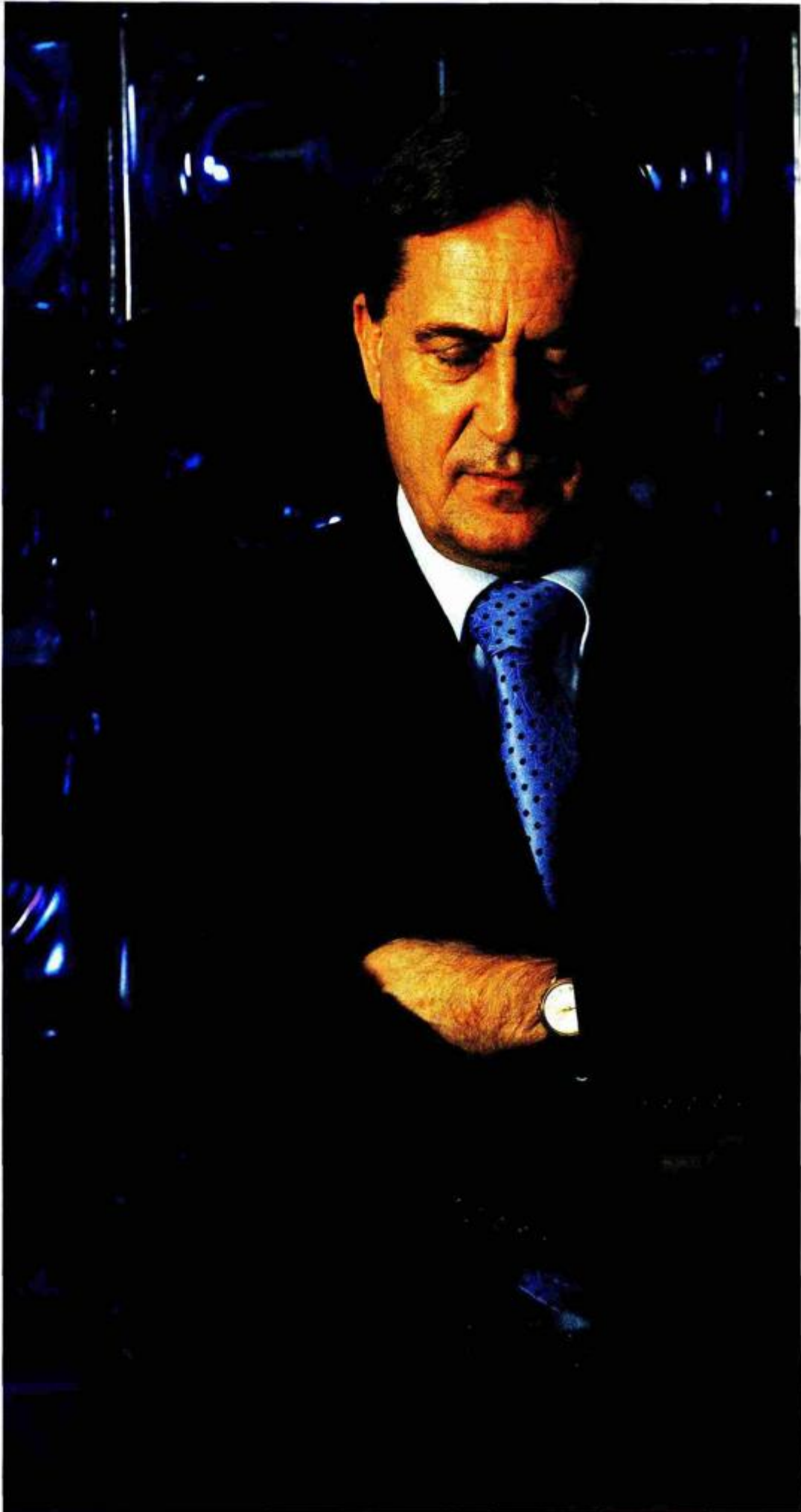
jednostavno ne prihvaćam.

■ **To ste već nekoliko puta izjavili, ali mnogi kao da vam ne vjeruju.**

- Pogledajmo u slučaju, recimo, HAC-a. Postoje redovita izvješća Državne revizije i godišnja izvješća renomiranih komercijalnih revizora koja nisu utvrdila nikakve značajnije nepravilnosti u poslovanju. Naprotiv.

Zbog potreba prezentiranja izvješća o poslovanju HAC-a međunarodnim financijskim institucijama kao zajmodavcima reviziju poslovanja društva u pojedinim poslovnim godinama uz renomirane hrvatske tvrtke provodili su najpoznatiji međunarodni revizori. Reviziju i analizu poslovanja provodile su i mnoge strane i domaće banke. Nikada do sada nisu bile uočene ni zabilježene nikakve nepravilnosti.

Nadalje, HAC, sukladno ugovorima o financiranju s međunarodnim financijskim institucijama, osim redovitog nadzornog inženjera (suklad-







## Zar treba očekivati od ministra da nadzire gradnju nadvožnjaka?!

no Zakonu o prostornom uređenju i gradnji), putem javnog natječaja angažira stručnog konzultanta za cjeloviti nadzor realizacije projekta koji sukladno ugovoru ima potpuni uvid u tijek procesa gradnje, kao i u svu relevantnu dokumentaciju koja prati proces (građevinska knjiga, privremene i okončana situacija itd.). Njegova je obveza podnošenje privremenih i završnog izvješća o tijeku, zakonitosti i korektnosti svih postupaka u provedbi projekata.

Konzultanti za provedbu projekata nikada nisu do sada imali značajnijih primjedbi niti negativnih ocjena za bilo koji od projekata.

Također, HAC je, kao i ARZ, dobio ISO-certifikat za sustav upravljanja kvalitetom koji je naknadno i više puta potvrđivan.

Na sve to, mnogi su objekti na hrvatskim autocestama dobivali razne europske nagrade za kvalitetu i sigurnost.

Dakle iz svega prethodnog kao i iz svih relevantnih dokumenata proizlazilo je da se radi o modernom uređenom i vođenom poduzeću, te iz tih dokumenata, u koje Ministarstvo ima uvid, nikad se dosad nije moglo naslutiti, pa ni zaključiti, da postoje bilo kakve nepravilnosti, nezakonitosti ili kriminalna djela.

A ja sam osobno u slučajevima kada sam imao indicije o mogućim nezakonitostima to istog časa prijavio državnim tijelima.

Ono što sam mogao i činio jest ukazati na bilo kakve uočene nepravilnosti ili nelogičnosti, te zatražiti objašnjenje odgovornih. Budimo iskreni, zar treba očekivati od ministra da kontrolira gradnju nadvožnjaka na autocesti!

■ **Prijedimo na konkretne primjere. Izašli su u javnost podaci koji govore o čudnom rastu cijena gradnje po kilometru autocesta u zadnjih nekoliko godina. Tvrdi se da se prijašnjih godina gradilo za 6 do 7 milijuna eu-**

**ra, a da se danas gradi za 14 pa i više milijuna eura - po kilometru.**

- To jednostavno nije točno. Napravljene su usporedbe cijena izgradnje kilometra autoceste u Republici Hrvatskoj i u Europi, pa i u neposrednom susjedstvu, i iz tih je analiza jasno vidljivo da su cijene kilometra autoceste u Hrvatskoj među nižima u Europi. Dapače, one su pri samome dnu. Prosječna je cijena izgrađenog kilometra autoceste u Hrvatskoj 7,9 milijuna eura, a, recimo, u Mađarskoj 11 milijuna eura. A kad govorimo o cijeni autoceste u Republici Hrvatskoj, izgradnja na pojedinim dionicama ne može uvijek koštati jednako. To ovisi o terenu, kao i o čitavom nizu drugih faktora. Prema tome, ako se uspoređuje najniža cijena gradnje koja je bila za vrijeme Račanove Vlade i najviša cijena koja je bila u vrijeme mog mandata, kao ministra zaduženog za cestogradnju, onda se ovo što kažete može tako iščitati. Ali ako napravimo prosjek cijena za razdoblje 2000.-2004. i od 2004. naovamo - onda je slika potpuno drugačija.

■ **Ja bih da govorimo o konkretnim primjerima.**

- Evo, uzet ćemo dva primjera koja su po svojim građevnim karakteristikama usporediva. Dakle, dionica Bosiljevo 2 - Josipdol duljine 27 kilometara otvorena je 2003., za vrijeme bivše Vlade, i cijena po kilometru bila je 6,73 milijuna eura.

■ **To se slaže s podacima objavljenim u novinama.**

- Cijena dionice Šestanovac - Ravča duljine 40 kilometara, koja je otvorena 2008., po kilometru je iznosila 6,67 milijuna eura. Dakle, gdje je tu razlika? Tu praktički nema razlike, odnosno imamo čak smanjenje troškova za 1 posto. Imate onda dionicu Breznički Hum - Novi Marof, koja je otvorena 2003., s cijenom po kilometru od 6,67 milijuna eura, kao i dionicu Vrbovec - Bjelovar, koja je izlicitirana 2009., a kod koje je cijena po kilometru 5,56 milijuna eura - što je smanjenje troškova za 17 posto. K tomu valja naglasiti da je u međuvremenu došlo do porasta mnogih cijena koje bitno utječu na cijenu gradnje, npr. čelik, nafta, cement itd., te do porasta standarda gradnje i opremanja autocesta.

Znači, percepcija koja se stvorila u javnosti o tome da je za vrijeme one bivše Vlade pokojnog Račana cijena bila višestruko niža nego što je danas, ili nego što je bila prije nekoliko godina, jednostavno nije točna.

■ **Problematične su, međutim, ove ekstremno visoke cijene, od 14,5 milijuna eura kad je riječ o dionici**

**Krapina - Macelj, odnosno 14,3 milijuna eura u slučaju autoceste Zagreb - Sisak.**

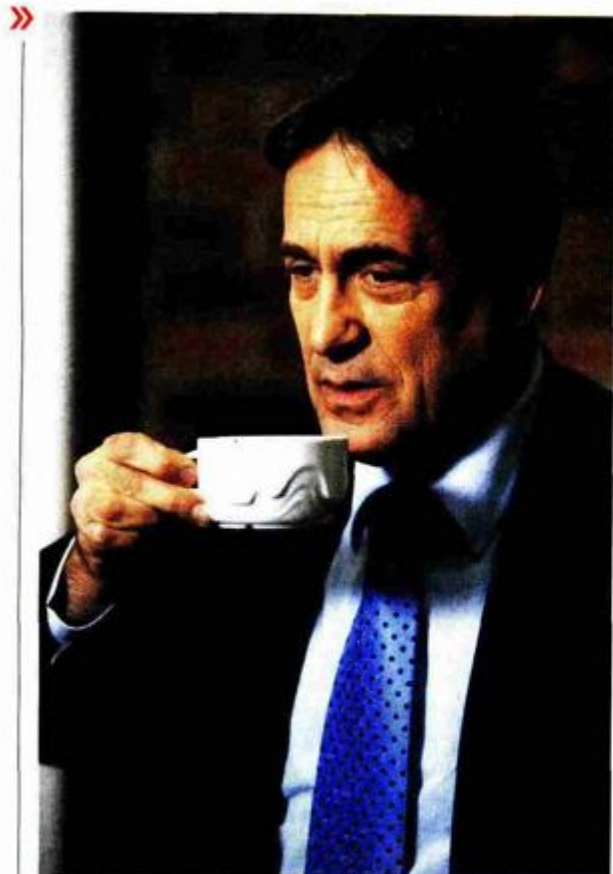
- Što se tiče dionice Krapina - Macelj, moram napomenuti da tu autocestu gradi koncesijsko društvo koje je u većinskom vlasništvu stranog partnera, a da budem sasvim objektivan, radi se doista o izuzetno teškom terenu, gdje su sama klizišta, tuneli itd. I na toj je dionici izgradnja po kilometru najveća. Međutim - to napominjem i podcrtavam - taj je koncesijski ugovor potpisan 2003., dakle onda kad je Kalmeta još bio gradonačelnik grada Zadra i ni na koji način nije mogao utjecati na cijenu. A što se tiče autoceste Zagreb - Sisak, prema podacima iz HAC-a prosječna cijena kilometra, uračunavajući i spojene ceste, iznosi oko 11,3 milijuna eura.

■ **U medijima se navodi drugačije - 14,3 milijuna eura.**

- Ta brojka kojom se licitira jednostavno nije točna. Podaci iz HAC-a kažu da je cijena 11,3 milijuna eura, a ne 14,3 milijuna eura. No tu se doista radi o zahtjevnom terenu, što uvelike poskupljuje izgradnju te autoceste. Tu je nekoliko velikih i skupih objekata, tu je most preko rijeke Kupe, koji je dužine 500 metara, i nadvožnjak nad ranžirnim kolodvorom duljine 750 metara. Osim toga, radi se o močvarnom i muljevitom tlu koje je iznimno zahtjevno i teško za gradnju. Sve su to elementi koji značajno poskupljuju cijenu izvođenja radova. Ilustracije radi - u izgradnju dionice te autoceste potrebno je ugraditi oko 9 milijuna kubičnih metara materijala, a najbliži materijal dovožit će se s udaljenosti od oko 100 kilometara. Cijena kubnog metra materijala koštati će 128 kuna; radi usporedbe, cijena kubika materijala na dionici prema Splitu iznosila je 8 kuna. Osim teškog tla, odnosno cijene materijala, na ukupnu cijenu kilometra autoceste Zagreb - Sisak značajno utječe i potreba zahtjevnog

## Cijene gradnje kilometra autoceste u Hrvatskoj među nižima su u Europi





reguliranja brojnih vodotoka te izgradnje odvodnih kanala.

Dakle, sve sam ovo iznio da pokažem da nisu stvari uvijek tako jednostavne – cijena po kilometru i to je to. Dakle, da zaključim, nije točno da se nekad gradilo po, ne znam, 4 ili 5 milijuna, a da se danas gradi po 15 milijuna eura.

Međutim, odlučio sam da ću dati nalog da se napravi analiza svih ugovora od 2000. godine do danas - svih natječaja i svega zajedno - pa da se jednom zauvijek razbije fama o porastu cijena i da se točno zna kakve su bile cijene cestogradnje unatrag proteklog desetljeća i tko je izvodio radove u cestogradnji.

■ **Kome ćete dati taj nalog?**

- Formirat ćemo tim koji će imati zadaću da izvuče sve natječaje, da bi se vidjelo tko se sve javio, koje su bile cijene, tko je dobio posao i kakve su cijene cestogradnje unatrag tih deset godina. Međutim, treba dodati još nešto. Postoje u tvrtkama, ne samo u HAC-u, natječajne komisije, odnosno natječajna povjerenstva, koje imenuje Uprava ili predsjednik Uprave. Ta povjerenstva provode međunarodne javne natječaje. Povjerenstvo radi odabir najpovoljnijeg ponuđača. Taj odabir onda prihvaća Uprava itd. I u toj priči nema nigdje ministra, niti bi se ministar, Bože sačuvaj, tu i smio na bilo koji način petljati. Osobno se u to nikada nisam petljao niti sam se

ikad interesirao za same te postupke jer su to radila, i rade, tijela u javnim poduzećima - sukladno zakonu i svim propisima.

■ **Već je izračunato da je izvlačenje novca iz cestogradnje u privatne svrhe, tj. na privatne račune, doseglo - barem po prvim procjenama - fantastične dvije milijarde kuna. Zna li što o tome?**

- Ne mogu se upuštati u komentiranje nekih brojki koje su objavljene u novinama. Maloprije sam obrazložio zašto ja to jednostavno ne mogu i nužno ne moram znati. Ali ako unatoč mehanizmima koji postoje unutar pojedinih tvrtki i unatoč nadzornim inženjerima i nadzornim organima koji snose odgovornost za svaki ovjeren potpis svega toga ima, onda je to crna zona, onda je to kriminal i onda ja prvi očekujem od nadležnih institucija da se taj kriminal razriješi.

■ **U zadnje se vrijeme spominju i vrlo konkretni primjeri kako se, navodno, iz cestogradnje izvlači novac. Primjerice, preko pretjerano i nelogično skupih prometnih znakova, prijelaza za životinje, pa i WC-a; u tom je pogledu, tvrdi se, osobito sporna dionica autoceste Dugopolje - Ploče.**

- Zaista mi je teško komentirati pojedine slučajeve bez da imam sve informacije o njima. Znam da je izgradnju cijele dionice Dugopolje - Ploče dobio domaći konzorcij za 4,98 milijardi kuna i da je za oko 10% bio povoljniji od prvog sljedećeg ponuditelja. Pojedinih stavkama se, kako sam rekao, zaista ne mogu baviti. Gdje bih ja stigao kad bih znao još koliko neki WC negdje košta.

■ **Tko onda o tome treba brinuti?**

- To je pitanje struke, dakle poduzeća, u ovom slučaju - Hrvatskih autocesta (HAC-a). To je pitanje i načina projektiranja, natječaja i svih ovih kontrola koje moraju postojati i po-

**Sanader mi je kao premijer davao do znanja da nisam čovjek njegova povjerenja**

stoje u takvoj tvrtki. To je pitanje, rekao sam, i ovjera pojedinih situacija od strane nadzornih organa. Zakonom o prostornom uređenju i gradnji striktno su propisane ovlasti i odgovornosti sudionika u gradnji. Projektantska odgovornost, odgovornost revidenta projekta, izvoditelja radova, neovisnog nadzornog inženjera (to se često miješa s funkcijom nadzornog odbora), te investitora. Tu mora biti puno potpisa da bi se takvo što napravilo.

■ **Što mislite - s obzirom na malo prije iznesene brojke - je li moguće da je u HAC-u postojao jedan paralelni sustav financiranja cesta, odnosno paralelno upravljanje cijelim procesom gradnje autocesta u Hrvatskoj, a za koji vi niste znali?**

- Ako se možda dogodilo da cijene igradnje, na bilo kojoj razini, u nekim segmentima, većim ili manjim, nisu bile rezultat natječaja nego nekih drugih aranžmana, ili ako je plaćano nešto što nije izvedeno onda to apsolutno ukazuje da je postojao nekakav sustav koji je to omogućavao. Ali ako je takav sustav postojao, on je sigurno brižljivo čuvan od mene kao resornog ministra i ponavljam da o njemu nisam ništa znao. A da sam znao, bio bih prvi koji bi to odmah prijavio.

■ **Bilo je puno neizvjesnosti oko vašeg ostanka u Vladi, prigodom nedavne rekonstrukcije. Kako se to sve odvijalo?**

- Netočna je teza da sam ostao na ministarskoj funkciji zato što imamo deset mandata u Saboru iz 9. izborne jedinice a gdje sam ja bio prvi na listi. Držim da su za moj ostanak u Vladi bitne reference koje imam, tj. činjenica da sam kao ministar u ovom mandatu Vlade uspješno obavljao svoj posao i da je Ministarstvo postiglo značajne rezultate u svim područjima svoga djelovanja. Spomenimo recimo područje mora, morskih luka i pomorskog prometa, pošte i telekomunikacija i otvaranje ovog tržišta, pregovore s Europskom unijom i poglavlja kojih je nositelj bilo ovo Ministarstvo koja su pravodobno i uspješno zatvorena.

No jasno je da prvenstveno SDP, a onda i neke druge interesne skupine i lobiji, pokušavaju učiniti sve da eliminiraju mene kao političku figuru, prvenstveno u 9. izbornoj jedinici, jer su frustrirani time što u Zadru i Zadarskoj županiji, gdje sam ja predsjednik Županijskog odbora HDZ-a i dugogodišnji čelnik stranke, nikada dosad nisu uspjeli dobiti izbore. SDP-ova je procjena da bi se mojom eliminacijom otvorio prostor da na tom području napokon i ta stranka nekad pobijedi



na izborima.

SDP ima vremena i zna se baviti konstrukcijama na svim razinama po dobro poznatim metodama iz prošlosti.

■ **Tko je donio odluku o vašem ostan-ku u Vladi, i kako?**

- Vodstvo stranke je dalo potporu predsjednici stranke i Vlade da rekonstruira Vladu. Ponavljam ono što sam više puta rekao – predsjednica Vlade ima pravo odabrati ljude za koje smatra da mogu dati najviše u datom trenutku.

Mi smo tim koji je odlučio u ovoj godini posao dovršiti do kraja – od završetka pregovora s Europskom unijom, nastaviti borbu protiv korupcije do pokretanja i realizacije velikih gospodarskih projekata i oživljavanja hrvatskog gospodarstva. Sigurno je da oporbu smeta što što HDZ ima snage i odlučnosti da se obračuna s vlastitim slabostima, zadrži povjerenje birača i Hrvatsku pokrene naprijed.

■ **Jeste li oko toga imali koji razgovor s premijerkom Kosor u četiri oka?**

- S premijerkom imam svakodnevnu komunikaciju o svim važnim pitanjima koja se tiču mog resora, ali i koja se tiču stranačkih stvari za koje smatramo da moramo podijeliti mišljenja.

■ **Postoji mišljenje da bi vas Jadranka Kosor vrlo rado smijenila, ali da za to nema snage, zbog vaše vlastite snage unutar HDZ-a, pa će vas radije prepustiti državnom odvjetniku Bajčiću i USKOK-u, da oni, umjesto nje, obave posao.**

- To su špekulacije u medijima, koje nisu točne. Premijerka i predsjednica HDZ-a ima itekakvu i snagu i hrabrost napraviti sve ono što ona kao prvi čovjek Vlade i prvi čovjek stranke misli da je najbolje. Na kraju krajeva, to je dosad i dokazala kroz čitav niz vrlo teških odluka i situacija u kojima se našla nakon što je bivši premijer bez ikakvog obrazloženja napustio Vladu i stranku. Uostalom ona bira svoj tim s kojim može najbolje provesti program.

■ **S kim ste bolje komunicirali: s Ivom Sanaderom ili s Jadrankom Kosor?**

- Poznato je da nisam baš bio omljen od bivšeg premijera Sanadera. Vjerojatno zbog toga što nisam bio za njega kad je bio izabran za predsjednika stranke. Unatoč tome, činjenica je da je Sanader inzistirao da uđem u Vladu, iako se meni, da budem iskren, nije odlazilo iz Zadra. Ali kroz svo to vrijeme, kako je bio premijer, često mi je znao dati do znanja da ja nisam čovjek od njegova povjerenja. Doduše sad kad gledam, shvaćam da nitko

## S predsjednikom Vlade imam vrlo otvorene odnose i apsolutno je podupirem

od sadašnjeg vodstva stranke nije bio osoba od njegova povjerenja.

Takav je bio moj odnos sa Sanaderom.

Za razliku od danas kada s predsjednikom stranke i Vlade gospodom Kosor imam vrlo otvorene i iskrene odnose i apsolutno je podupirem u svemu što radi, a mislim da to radi sjajno. Danas je rad u Vladi kolegijalniji i s više međusobnog razumijevanja i uvažavanja tako da i u ovom segmentu rad Vlade smatram kvalitetnijim. U vodstvu stranke i Vlade konačno svatko od nas može reći što misli o svakom problemu i svakom pitanju.

■ **U neslužbenom dijelu razgovora spomenuli ste ljubomoru. Tko je na vas ljubomoran i zašto?**

- Pokušava se stalno plasirati nešto što nije točno, a to je: Zadar se razvio otkad sam ja ministar. To jednostavno nije istina. Prešućuje se da sam ja bio gradonačelnik skoro 11 godina i da je čitav niz projekata realiziran upravo u to vrijeme. A neki su projekti tada započeti pa samo dovršeni poslije. Neki su se pripremali i 4 ili 5 godina. Apsolutna je neistina da ja radim samo za Zadar, i ni za koga drugoga. U Rijeci je, primjerice, za moga mandata utrošeno višestruko više novca nego u Zadru, kad je u pitanju prometna infrastruktura, ali o tome nitko ne govori. Da ne govorim o svim drugim dijelovima Hrvatske.

■ **Tvrdite da u ljubomori prema vama prednjači grad Rijeka?**

- Mislim na riječki SDP i ja bih to nazvao mržnjom. Oni kao i njihovi javni i tajni pobočnici - kako me ne mogu politički, tj. demokratski pobijediti, pokušavaju me eliminirati svojim perfidnim i opasnim metodama. Tu tezu, da sam ja samo ministar koji vodi računa samo o Zadru, namjerno plasiraju kako bi i u drugim sredinama izazvali ljubomoru na mene, a naravno, i na sam Zadar i cijelu Zadarsku županiju.

Kad već spominjete riječki SDP, prije nekoliko dana na presici ste s kolegama iz stranke bili vrlo oštri prema riječkim SDP-ovcima.

Da, govorili smo istinu. Činjenica je da u Gradu Rijeci kojim SDP upravlja već dvadesetak godina postoji cijeli niz ozbiljnih afera od afere tržnica, bazena, netransparentnog i nenamjenskog trošenju javnih sredstava, kršenja zakona o javnoj nabavi, sukoba interesa itd.. I to je jedan od razloga što su upravo oni najglasniji u ovakvim pokušajima blačenja i iskazivanju mržnje prema HDZ-u jer je HDZ jasno rekao da u borbi protiv korupcije nema nedodirljivih. Njihovi napadi skretanje su pozornosti s vlastitih afera. Spremni su učiniti sve kako bi pokušali zaustaviti borbu protiv korupcije u njihovom dvorištu. To jasno govori da SDP nije za borbu protiv korupcije.

■ **Imate li "opciju B", ako krene po najgorem?**

- Ne znam na što smjerate, ali moja je opcija učiniti sve da HDZ i partneri, na čelu s predsjednikom Kosor, na sljedećim parlamentarnim izborima pobijede koaliciju na čelu sa SDP-om, što će se, po mom dubokom uvjerenju, sigurno dogoditi, jer ono što nudi SDP praktički je ništa, to su prazne priče i ozračje nekih prošlih vremena. Niti imaju ideje, niti imaju programe, niti imaju načine, a vodstvo im je takvo kakvo je. Ništa ne nude osim duboke mržnje prema HDZ-u. 