



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

PROCESVERBAL

Tiranë, më 18.09.2018, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Erion Braçe – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

1. Miratimi i procesverbalit.
2. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Fondit OPEC për Zhvillim Ndërkombëtar (OFID) për projektin e punimeve për riparime emergjente të autostradës Tiranë-Elbasan, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji dhe është pjesë përbërëse e tij”.
3. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së zbatimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë, të përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe Agjencisë Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar (GIZ) për projektin “Këshillimi për migracionin në Shqipëri”.
4. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim, për shtesën e dytë të financimit për projektin e sigurisë së digave”.
5. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së financimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë (marrësi) përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë dhe KfW Frankfurt am Main (KfW) për programin e rehabilitimit të konvikteve të Universitetit të Tiranës, sipas parimit të eficiencës së energjisë, faza II” .

Marrin pjesë:

Erion Braçe, Antoneta Dhima, Blerina Gjylameti, Evis Kushi, Ilir Xhakolli, Roland Xhelilaj, Xhevit Bushaj, Arben Pëllumbi, Reme Lala, Anastas Angjeli dhe Ervin Bushati.

Mungojnë:

Jorida Tabaku, Edmond Spaho, Agron Shehaj, Fatbardha Kadiu, Nadire Meçorapaj, Dashamir Shehi, Edmond Haxhinasto dhe Përparim Spahiu.

Të ftuar:

Damian Gjiknuri - Ministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Erjon Luçi – Zëvendësministër i Financave dhe Ekonomisë

Dajna Sorensen – Zëvendësministre e Financave dhe Ekonomisë

Afrim Qendro - Drejtor i Përgjithshëm i ARRSH-së

Enea Karakaçi - Drejtor Juridik

Gledian Llatja - Drejtor i Kabinetit

Enkelon Topulli - Drejtor

Dardan Malaj – Këshilltar

Tedi Bushaj – Specialist në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Genta Prodani – Specialiste

Brikena Jazxhi – Specialiste

Gentian Keri- Sekretar i Përgjithshëm i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

Alfred Bundo – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Agim Bregasi – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Fatos Bundo – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

HAPET MBLEDHJA

Erjon Braçe - (*Mungesë regjistrimi*) si edhe ju kërkojmë ndjesë për vonesën, por e gjitha kjo ndodhi për shkak të angazhimit të një komisioni tjetër. Dua t'ju njoftoj se sot në rendin e ditës së punës së Kuvendit dhe të këtij komisioni janë këto çështje:

1. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Fondit OPEC për Zhvillim Ndërkombëtar (OFID) për projektin e punimeve për riparime emergjente të autostradës Tiranë-Elbasan, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji dhe është pjesë përbërëse e tij”.

2. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së zbatimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë, të përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe Agjencisë Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar (GIZ) për projektin “Këshillimi për migracionin në Shqipëri”.

3. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim, për shtesën e dytë të financimit për projektin e sigurisë së digave”.

4. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së financimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë (marrësi) përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë dhe KfW Frankfurt am Main (KfW) për programin e rehabilitimit të konvikteve të Universitetit të Tiranës, sipas parimit të eficiencës së energjisë, faza II”.

Fillojmë menjëherë me çështjen e parë, me projektligjin “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Fondit OPEC për Zhvillim Ndërkombëtar (OFID) për projektin e punimeve për riparime emergjente të autostradës Tiranë-Elbasan, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji dhe është pjesë përbërëse e tij”.

Për të prezantuar projektligjin ndodhet në Komisionin e Ekonomisë zoti Damian Gjiknuri, ministër i Infrastrukturës dhe Energjisë, si edhe zoti Erjon Luçi, zëvendësministër i Financave dhe Ekonomisë.

Zoti Ministër do të procedojmë me prezantimin nga ana juaj të projektligjit. Pastaj do të dëgjojmë relatorin e komisionit për të njëjtën çështje.

Fjala është për ju.

Damian Gjiknuri - Faleminderit, zoti kryetar!

Të nderuar deputetë,

Në fakt, kjo marrëveshje që ka ardhur, ku qeveria ka kërkuar miratimin është ratifikimi përfundimtar i një marrëveshjeje shtesë huaje, një nga përfaqësuesit e të gjithë atij grupi sindikal të kredithënësve për qeverinë shqiptare që ka të bëjë direkt me një infrastrukturë shumë të rëndësishme të vendit, siç është rruga e pambaruar Tiranë-Elbasan. Bëhet fjalë për 16 milionë dollarë, të cilat kryesisht do të përdoren për punime që kanë dalë si nevojë, domosdoshmëri gjatë zbatimit të kësaj rruge, si dhe gjëra të tjera të paparashikuara, të cilat mund t'i përkufizojë si formacione gjeologjike të paqëndrueshme në gjurmën e projektit. Bëhet fjalë gjithmonë për segmentin e parë, për plotësime dhe përmirësime të projektit, të cilat konsistojnë në rrugë aksesit dhe në nënkalime të nevojshme, punime hidraulike shtesë, mbrojtje lumore, shërbime publike për zonat e banuara, investigime gjeologjike dhe gjeoteknike për projektet e rehabilitimit dhe rrëshqitjeve, si edhe sinjalistikë e përkohshme. Kjo është shtesa tjetër e fundit, megjithëse ka qenë pak a shumë e njohur edhe gjatë procesit të mëparshëm të marrjes së kredisë së mëparshme, ku dihet që u mor në një vlerë prej 35 milionësh, por nuk ka qenë e mjaftueshme për të përfunduar të gjitha punimet e kësaj veprë, duke bërë që kjo vepër të tejkalojë çdo lloj afati. Njëkohësisht, për shkak të çështjeve që unë i kam përmendur më parë si: keqmenaxhimi, mungesa e projektit të saktë apo probleme të tjera për të cilat po heton prokuroria kanë marrë më shumë kohë dhe para nga buxheti i shtetit sesa ka qenë e menduar më parë. Mjafton t'ju jap një shembull, që vepra ka qenë e planifikuar të mbarojë për 312 milionë dollarë (kjo rrugë prej 27 kilometrash) dhe sot që flasim do të shkojë në 450 milionë dollarë. Pra, një vlerë goxha e lartë e shtuar me 44% që është kthyer në një gangrenë të vërtetë. Por me shtesën e kredisë dhe me bërjen të vlefshëm të fondeve në një kohë të mëparshme, besoj se brenda këtij muaji apo fillimit të tetorit ne do të jemi në gjendje që këtë vepër ta mbarojmë brenda afatit, brenda muajve në vijim. Mendoj që brenda këtij viti vepra do të jetë funksionale, mund të mbetet tek -tuk ndonjë gjë e vogël, por e rëndësishme është që brenda vitit rruga të jetë e kalueshme drejt tunelit të Elbasanit.

Kredia është me terma të buta, është një nga përfaqësuesit e kësaj sindikate kredithënësisht, që është fondi i OPEC-ut, ka 5 vjet *grace period* dhe ka një shtrirje kohore të gjatë, nga pikëpamja e leverdishmërisë ekonomike të kredisë që është shumë e mirë për vendin. Sfida jonë do të mbetet që menjëherë me aprovimin e kësaj kredie, të bëjmë të mundur të ushtrojmë të gjithë trysninë e nevojshme që kjo kontratë të zbatohet në kohë. Të jeni të bindur që brenda kësaj vlere të miratuar që ka, jo vetëm punime, por edhe shërbime konsulence, edhe një fond minimal rezervë për ndonjë ngjarje të vogël, të paparashikuar, do

të bëjmë të mundur përfundimin e kësaj vepre kaq të rëndësishme kombëtare, e cila siç e thashë fatkeqësisht, përtej asaj që u deklarua me kohë, se do të përfundonte para shumë e shumë vitesh, ishte një nga veprat që mori më shumë kohë dhe më shumë para nisur nga ajo që ka qenë e planifikuar.

Nuk dua të zgjatem më me këtë prezantim, por pak a shumë ajo që thashë më parë mbetet, se kredia është e favorshme, na mundëson të realizojmë objektivin e caktuar që është përfundimi i veprës brenda afatit. E mira është që të fillohet sa më shpejt.

Kam një sugjerim, nëse është e mundur që në diskutimet tuaja, me ndonjë propozim të deputetëve të bëhet e mundur që kjo marrëveshje të hyjë në fuqi menjëherë, jo 2 javë nga botimi në Fletoren Zyrtare. Pse do ta kërkoja këtë gjë? Për shpejtësi kohe, në mënyrë që të përfitojmë nga periudha, moti është i mirë dhe nuk ka filluar stina e shirave apo e reshjeve të dendura, gjë që i bëjnë punimet me të vështira dhe ndonjëherë edhe të pamundura. Nëse kjo është e mundur do t'u kërkoja një favor, që me një amendim, apo një propozim të komisionit, kjo gjë të mund të realizohej dhe ne t'i kishim këto mundësi financiare menjëherë, në mënyrë që vepra të përfundonte në kohën e duhur.

Zoti kryetar, këto kisha. Ndoshta mund të ketë ndonjë pyetje, prandaj nuk dua ta zgjas më tepër prezantimin.

Erion Braçe – Faleminderit!

Fjalën e ka relatorja e komisionit.

Evis Kushi - Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit, zoti Ministër, për të gjithë shpjegimet dhe argumentet tuaja për këtë rrugë, e cila është shumë e rëndësishme jo vetëm se lidh një zonë të rëndësishme të Shqipërisë siç është zona Juglindore me pjesën tjetër të vendit, por krijon edhe lidhje me vende si: Maqedonia apo Greqia, duke pasur një ndikim shumë të rëndësishëm edhe në zhvillimet tregtare, të turizmit e kështu me radhë!

Për sa i përket marrëveshjes që po diskutojmë është nënshkruar nga palët më 29.08.2018 dhe parashikon marrjen e një huaje prej 16 milionë dollarësh nga Fondi OPEC për Zhvillim Ndërkombëtar, financim, i cili do të përdoret për riparimin emergjent të punimeve civile në segmentin rrugor nr.1 të autostradës Tiranë-Elbasan, segmenti rrugor nr.1 nënkupton pjesën nga Sauku deri në hyrje të tunelit të Kërrabës.

Ky financim u bë i nevojshëm gjatë zbatimit të projektit, ku u vërejtën probleme gjeologjike në disa zona, siç janë rrëshqitjet në zonën e Ibës dhe lëvizjet gjeotektonike në zonën e Mulletit.

Për të zgjidhur këto probleme u hartua ky projekt, i cili ka qëllim reduktimin e aksidenteve apo rreziqeve gjeologjike përgjatë segmentit nr.1 të rrugës.

Për sa i përket projektit, ai do të realizohet nëpërmjet komponentëve të mëposhtëm:

14,9 milionë dollarë për kryerjen e punimeve civile emergjente në segmentin rrugor nr.1, 1,1 milionë dollarë për shërbimet e konsulencës, 40 mijë dollarë për shpenzimet e njësisë së menaxhimit të projektit.

Për sa u përket termave të kredisë, huaja prej 16 milionë dollarësh do të ketë një interes vjetor prej 2,75 %. Një periudhë maturimi prej 20 vjetësh, duke përfshirë periudhën prej 5 vjetësh pa pagesë principali.

Jam shumë dakord me të gjitha këto argumente, jam shumë dakord me marrëveshjen dhe me propozimin e ministrit për të hyrë në fuqi menjëherë për të gjitha ato argumente që solli. Për këtë arsye u kërkoj edhe kolegëve që ta votojnë.

Zoti kryetar, nëse më lejoni, kam edhe disa pyetje.

Siç e thatë edhe ju, zoti Ministër, kjo rrugë ka marrë shumë para nga buxheti i shtetit, janë marrë edhe hua, siç ishte njëra vitin e kaluar prej 35 milionë dollarësh, është premtuar rruga disa herë dhe asnjëherë nuk është përfunduar, është premtuar, por gjithmonë është shtyrë afati: sa na garantoni se kjo do të jetë hera e fundit? Përsëri pas disa muajve mund të vini dhe të na thoni se gjatë zbatimit të projektit na dolën disa probleme rrëshqitjeje apo gjeotektonike dhe mund të kërkojnë përsëri para. A na garantoni ju se kjo është hera e fundit dhe rruga së shpejti do të përfundojë?

Ju e sqaruat edhe në Komisionin për Politikën e Jashtme, ku isha prezente, por besoj se është me interes edhe për kolegët e tjerë të dimë diçka rreth segmentit nr.3, sepse kjo marrëveshje mbulon vetëm segmentin e parë të rrugës nga Sauku deri në hyrje të tunelit, ndërkohë që të gjithë e dimë, se po bëhet gati një vit që në segmentin nr.3 nga tuneli deri në Elbasan një masiv i madh shkëmbor ka rënë në rrugë dhe është bllokuar qarkullimi normal i automjeteve. A mund të na thoni diçka: çfarë po bëhet në lidhje me këtë? Kur do të lirohet rruga? Çfarë masash janë marrë? Sa kohë afat ka për ta zgjidhur këtë problematikë?

Në lidhje me mirëmbajtjen e rrugës Tiranë-Elbasan, a keni filluar të mendoni se si do të bëhet mirëmbajtja pas përfundimit të rrugës? Do të bëhet me para nga buxheti i shtetit apo do t'i jepet një koncesionari dhe automjetet duhet të paguajnë aty? E bëj këtë pyetje thjesht për t'i dalë përpara të keqes, sepse problemi që patëm në rrugën Durrës- Kukës ishte se në mënyrë të papritur njerëzit nuk ishin të përgatitur se do të ndodhte kjo gjë. Nëse do të ndodhë edhe këtu kjo gjë, kjo fushatë sensibilizimi, ky proces duhet të fillojë kohë më parë

dhe njerëzit duhet të informohen.

Së fundi, kam një pyetje që lidhet me termat e kredisë. Me sa shikojmë te shpenzimet 92,9 %- 93% janë shpenzime për punimet civile dhe rreth 7% janë shpenzime për shërbimet e mbikëqyrjes dhe konsulencën. Si e vlerësoni këtë gjë në raport me marrëveshjet e tjera? Mos është pak e lartë kjo shumë, totali i shpenzimeve që bëhet për konsulencën në mbikëqyrje? Shifra 1,1 milionë dollarë për shërbimet e konsulencës dhe 40 milionë dollarë për menaxhimin e projektit, pra thjesht krahasuar me marrëveshjet e tjera, me huat e tjera, si është, është normale?

Erion Braçe - Po, zoti Ministër.

Damian Gjikhuri – Në lidhje me pyetjen tuaj, nëse do të vijmë në Kuvend për të kërkuar fonde shtesë, apo qeveria do të vijë me një shtesë, dua të them se në kushtet që jemi, me dijeninë që kemi, me projektet që janë në fuqi dhe me punimet e kryera, se ky fond është i mjaftueshëm për të përfunduar veprën në kohë pasi kemi edhe një fond të vogël rezervë për çdo të papritur. Këto janë nëse nuk do të ketë ngjarje të jashtëzakonshme. Këto të fundit janë fuqi madhore, janë ato që quhen *act of God*, ku asnjë nga ne nuk mund t'i parashikojë, siç janë tërmetet apo fenomene gjeologjike, të cilat nuk janë të mundura për t'u parashikuar me të dhënat e sotme nga njeriu. Normalisht në këto kushte që jemi kjo rrugë përfundon me këto fonde brenda afatit. Nuk besoj se do të jetë nevoja, vetëm nëse ndodhin gjëra të jashtëzakonshme.

Lidhur me segmentin nr.3, ka qenë një segment i marrë me kohë në dorëzim nga Autoriteti Rrugor Shqiptar, pra ka qenë në administrimin e qeverisë shqiptare, që do të thotë se ky segment ka qenë në përgjegjësinë e shtetit për ta mirëmbajtur dhe realisht ka një kontratë mirëmbajtje me programin e performancës që kemi bërë me Bankën Botërore. Rrëshqitja që ndodhi ishte një fenomen gjeologjik, i cili kërkonte kohë për t'u studiuar dhe për të bërë një zgjidhje përfundimtare, sepse rrëshqitja ka ndodhur, në mos gaboj në muajt nëntor- dhjetor dhe u deshën disa muaj dhe një negociatë me Bankën Botërore, nëse ata do të financonin nëpërmjet projektit të mirëmbajtjes për ta zgjidhur atë problem. Por përfundimisht Autoriteti Rrugor bëri një studim të tij, studim gjeologjik dhe zgjidhje inxhinierike, të cilat bënë të mundur zgjidhjen përfundimtare, që nuk është vetëm zhvendosja e masivëve shkëmborë që kanë rënë, por është një gjysmë tunel i hapur me mbrojtje anësore të skarpateve të rrugës në mënyrë të tillë që jep një zgjidhje përfundimtare që këto ngjarje të mos përsëriten më, që edhe nëse ka rrëshqitje ato të mos krijojnë probleme me qarkullimin në rrugë. Shpeshherë ka edhe mungesë dijenie dhe është krejt normale, çdo njeri që shikon

një grumbull dheu mendon se po të dërgosh ekskavatorin ai hiqet, por që të bësh gjëra, ato duhet të jenë të qëndrueshme, nuk është problemi të hiqen shkëmbinj, sepse mund të bien shkëmbinjtë e tjerë, mund të ketë rrezik për jetën dhe mund të ketë para dhe kosto shtesë, por nëse do të bëheshin veprime të nxituara do t'i kushtonin shumë arkës së shtetit. Pra, u bë studimi përfundimtar dhe sot që flasim, këto ditë lidhet edhe kontrata. Është bërë edhe procedura e përzgjedhjes së firmës që do ta marrë përsipër atë dhe këto ditë lidhet kontrata për zgjidhjen përfundimtare të pjesës së rrëshqitjes. Pra, edhe ajo kontratë brenda disa muajve do të jetë e përfunduar dhe rruga Tiranë-Elbasan do të jetë me të gjithë parametrat e duhur të sigurisë, do të jetë plotësisht funksionale. Besoj se iu përgjigja pyetjeve të para.

Në lidhje me mirëmbajtjen, do të thosha se për mirëmbajtjen e rrugës Tiranë-Elbasan, aktualisht pjesa tjetër që do të merret në dorëzim pas përfundimit të veprës do të trajtohet me sistemin aktual të mirëmbajtjes, pra me kontratat që janë në fuqi. Për problemet në perspektivë, ne jemi duke parë të gjitha mundësitë se si do të adresojmë mirëmbajtjen e të gjithë rrugëve të vendit, sepse duhet të thuhet një gjë, meqenëse u ngrit tema e mirëmbajtjes se ne jemi të nënfinancuar në mirëmbajtje. Sot që flasim, sipas studimeve të miratuara nga qeveria shqiptare për këtë rrjet rrugor kombëtar që kemi, nuk po flas për rrjetin shtesë, sepse harrojmë një gjë, që çdo rrugë e re ka kosto të reja për mirëmbajtjen dhe fatkeqësisht në Shqipëri asnjëherë nuk kanë menduar për kostot e mirëmbajtjes, gjëja e fundit që mendojmë shpeshherë edhe me naivitete është që pasi e bëjmë një gjë, themi se ajo nuk ka kosto. Çdo gjë e re dhe me standarde ka kosto të larta mirëmbajtjeje. Sot që flasim kërkohen minimalisht 50 milionë euro për mirëmbajtjen normale për sistemin tonë rrugor. Aktualisht financojmë vetëm 30, pak më pak se 30, që është më e larta këtë vit nga çdo vit tjetër, sepse qeveritë e mëparshme nuk kanë financua me shumë se 2 miliardë lekë. Kjo do të thotë se ne jemi prapë në një gep, pra në një hendek financiar, i cili kërkon të mbushet në njëfarë mënyre. Ose do të paguhet më shumë nga buxheti i shtetit, dhe rrugët e reja do të marrin akoma më shumë para, ose, siç e kam thënë, nuk e fsheh këtë, sepse dua ta mbroj si politikë dhe do ta promovoj për sa të jem ministër, sipas mendimit tim ka ardhur momenti që përdoruesit e rrugës të kontribuojnë për mirëmbajtjen e rrugës. Parimi është: ai që e përdor rrugën dhe që e konsumon më shumë, ai duhet të kontribuojë. Kjo është e vetmja zgjidhje që kanë gjetur të gjitha vendet e botës, aq më tepër vendet me buxhet të varfër si Shqipëria.

Unë e mbroj me shumë forcë dhe shoh se kjo është zgjidhja e duhur. Mendoj se në të ardhmen përdoruesit e rrugës në Shqipëri duhet të marrin më shumë angazhime për menaxhimin e këtij asetit kaq të rëndësishëm, sepse, në fund të fundit, kjo është në dobi të

gjithë jetës ekonomike e të mbarëvajtjes së kësaj infrastrukture, ku hyjnë edhe autostradat e vendit.

Së fundi, në lidhje me vlerat e konsulencës, mendoj se ato janë vlera të përafërta, të ngjashme me marrëveshjet. Kini parasysh se një element tjetër, që e mësova nga eksperiencia në punë, i cili ka çaluar vazhdimisht në Shqipëri, ka të bëjë me fondet e ulëta për supervizim. Fatkeqësisht, supervizimin është gjëja më e dështuar në Shqipëri. Ndodh që në tenderë të hyjnë firma me supervizim me vlera minimale, që mbase paguhen nën dorë apo nën tavolinë nga kompanitë që ndjekin projektet.

Supervizimi ka një vlerë të përafërt në të gjithë botën. Për kontratat serioze nuk është asnjëherë më pak se 5 % e vlerës. Edhe më pak. Te ne kanë ndodhur çudira, që me pak lekë do të supervizojnë gjoja rrugë të mëdha, kështu që, fatkeqësisht, cilësia është ajo që është.

Inxhinieri i pavarur, ai që quhet supervizor, që sipas meje ai është zoti dhe drejtuesi i vërtetë i gjithçkaje në lidhje me punimet, ai duhet të mbajë përgjegjësi deri në fund, dhe normalisht që kjo ka kosto. Sepse, si me çdo gjë tjetër, duhet t'i rrish mbi kokë, se ky është supervizimi, me qëllim që standardet e duhura të përputhen.

Normalisht, unë mendoj se kjo është një vlerë e pranueshme, dhe jam i bindur se një nga sfidat që ne duhet të kemi në të ardhmen, është se si ta reformojmë edhe procesin e mbikëqyrjes së punëve publike në Shqipëri, që për mendimin tim ka qenë një dështim total, arsye për të cilën jemi në stadin ku jemi.

Erion Braçe – Ka pyetje? Po. Urdhëro, zoti Bushati!

Ervin Bushati – Faleminderit!

Përfitoj nga rasti që kemi ministrin këtu. Edhe unë ndaj të njëjtin mendim, që e përdor duhet të paguajë më shumë për shërbimet. Një njeri që lëviz me biçikletë apo me autobus nuk ka pse të kontribuojë më shumë në një rrugë që përdoret nga makinat. Shpeshherë, kjo është politizuar. Si mendoni se po shkon koncesioni një ditë pasi është hapur, në momentin që nuk u mor më politika, më qartë nuk u mor më opozita? Si duket gjendja sot dhe çfarë mendoni për të ardhmen?

Damian Gjikhuri – Megjithëse jemi jashtë temës, kjo është diçka që ka interes për publikun: në dijeninë time nuk ka pasur asnjë problem. Opinioni publik në qarkun e Kukësit e ka mirëpritur marrëveshjen e re që bëri qeveria shqiptare dhe negocimi që bëmë me shumë faktorë në atë qark. Mendoj se ishte zgjidhja e duhur për një qark, i cili relativisht është i izoluar dhe nuk ka një rrugë alternative dinjitoze për të udhëtuar, gjë që ka qenë një nga arsyet e përjashtimit që u bë për atë qark. Mendoj, siç e thashë dhe e them, se kjo është më se

e nevojshme. Më vjen keq, por njerëzit nuk mërzhiten kur paguajnë njëmijë lekë në orë për parkim, që është hapësirë publike, mërzhiten të paguajnë për kalimin në një rrugë, të cilën e konsumojnë. Ne duhet të kuptojmë se edhe të mirat publike kanë nevojë për një kontribut. Ne vërtet jemi vend i varfër, vërtetë që çdo gjë duhet në proporcion, e këtu jam dakord me të gjitha shqetësimet, por edhe buxheti i shtetit nuk mund ta mbajë këtë barrë pafundësisht, sepse e thashë: ne do t'i shtojmë këtij vendi edhe një 1 miliard euro stok veprash të tjera publike e rrugore, të cilat po ashtu kanë një tjetër faturë mirëmbajtjeje.

Unë jam i bindur se në krye të dhjetë vjetëve paratë minimale për mirëmbajtjen me standardet e kërkuara do të jenë jo më pak se 100 milionë dollarë. Nga do të dalin këto para? Ose kontribuuesit do të marrin riskun e tyre, si për çdo aset tjetër që përdorin, ose buxheti i shteti do të heqë fonde të nevojshme nga sektorë të tjerë më jetikë, për t'i kaluar te rrugët.

Dilema është e qartë, se këtë përgjigje kanë dhënë edhe vende të tjera, dhe unë mendoj se kjo do të jetë rruga në të ardhmen, por kuptohet, kjo do të bëhet në mënyrë graduale, duke iu adresuar edhe nevojave ekonomike që ka popullata shqiptare.

Ervin Bushati – Desha të bëja edhe një pyetje apo më tepër një sugjerim. Gjithmonë është thënë se rrugët janë një kapital për zhvillimin e ekonomisë e të shoqërisë. A ka ardhur koha që të biem dakord të gjitha palët, e këtu ftoj edhe opozitën, që të ngrihet një tavolinë strategjike, ku të vendoset më në fund se si do të jenë rrugët si prioritet, të mos ketë më prioritet politike, por prioritet shoqëror dhe ekonomike, të vendoset e si do të bëhen rrugët, cila do të fillojë e para, cila do të fillojë e dyta, dhe si do të menaxhohen ato. Ka ardhur koha që, kur të merren masa të tilla, qoftë në investime, qoftë në prioritet, qoftë në mirëmbajtje apo koncesione, politika të jetë në sinkron dhe të thotë: po, kjo është strategjia jonë për 30 vjetët e ardhshme në lidhje me zhvillimin e rrjetit rrugor. Pra, të biem dakord për një sjellje të tillë dhe të mos vazhdojmë më me këto situata, që çdo rrugë të kthehet në diçka politike, çdo sistem mirëmbajtjeje apo koncesioni...

Erion Braçe –Zoti Bushati, pyetje!

Ervin Bushati – A do të jemi të gatshëm të ngremë një tryezë të tillë, të ftojmë edhe opozitën, e më në fund të bisedojmë dhe të sheshojmë një gangrenë kaq të madhe të ekonomisë e të shoqërisë shqiptare?

Damian Gjikhuri – Mund të them vetëm një opinion timin, që realisht, strategjia në fuqi për mirëmbajtjen e rrugëve, është miratuar që në kohën e qeverisë së Sali Berishës, kjo do të thotë se jo vetëm korridoret kombëtare, dhe këtu s'ka asgjë të keqe, sepse korridoret e vendit kanë edhe karakteristika natyrore. Praktikisht, ne që po investojmë sot, deri tani nuk po

përsërisim gabimet e së kaluarës, për të bërë rrugë të çastit elektoral. Çfarë do të thotë kjo? Do të thotë se paratë të shkojnë te korridoret kryesore të këtij vendi, të cilat e lidhin me vendet fqinje e që mundësojnë konektivitetin Veri – Jug, Lindje – Perëndim, sepse Shqipëria këtë strukturë gjeografike ka. Do të thotë që paratë të shkojnë për realizimin e rrjetit kryesor rrugor, që të fillojmë pastaj të hedhim para edhe për rrugë që mund të jenë të domosdoshme, por që nuk u ka ardhur ende radha. Se shpeshherë bëhet edhe politikë: dua rrugë në këtë qytet, duam ta lidhim këtë bashki me një tjetër, gjë që devijon nga një program, i cili duhet të jetë konsistent. Kështu, nga kjo pikëpamje, strategjia është e qartë, korridoret janë miratuar edhe në strategjinë e Europës Juglindore. Të gjitha investimet që po bëjmë sot në rrugë, janë në këtë drejtim, edhe rruga Kardhiq – Delvinë, që nuk është devijim, por rrugë e domosdoshme për lidhjen e një nga qendrave më të rëndësishme turistike të vendit. Sepse rruga këto dy funksione duhet të ketë: interkonektivitet në shërbim të tregtisë dhe zhvillimit ekonomik, turizmin dhe aseteve kombëtare që ka Shqipëria, sepse Shqipëria turizmin ka.

Praktikisht, investimet po orientohen drejt këtij objekti.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Erion Braçe – Pyetje apo diskutim?

Ervin Bushati – Një pyetje shumë të shkurtër.

Erion Braçe – Po.

Ervin Bushati – Si deputet i qarkut Tiranë, jam shumë i interesuar të di: unaza e madhe e Tiranës...

Erion Braçe – Jemi mbledhur për tjetër gjë këtu, zoti Bushati. Jemi mbledhur për tjetër gjë.

Ervin Bushati – E mora vesh, por meqë kemi ministrin këtu...

Erion Braçe – Si deputet i qarkut Tiranë, kur jeni në Shqipëri, mund të bëni një interpelancë me ministrin, në lidhje me të gjitha rrugët e Tiranës. Tashti, këtu jemi mbledhur për rrugën Tiranë – Elbasan. Të lutem!

Ervin Bushati – Dakord!

Erion Braçe – Çështje konkrete. Po, urdhëroni, zonja Dhima!

Antoneta Dhima – Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit për prezantimin, zoti Ministër!

Unë kam një pyetje: me gjithë vlerën e financimit, që ne po diskutojmë sot, sa shkon vlera e autostradës Tiranë – Elbasan?

Damian Gjikhuri – Vlera totale shkon rreth 450 milionë dollarë, nga 312 që ka qenë e parashikuar. Pra, edhe ajo propaganda, se dua ta lidh pak, meqenëse është hapur debati mbi kostot e rrugëve... Praktikisht, Shqipëria ka bërë dy ose tri rrugë të reja, që quhen *greenfield*, rrugë të pashkelura: Tiranë – Elbasan, Rrugën e Kombit, dhe në mos gaboj, mund të jetë edhe rruga Qukës – Qafë-Plloçë, e cila është po ashtu një rrugë e re, një histori më vete. Po të shikosh, të gjitha rrugët e pashkelura, që janë jashtë shtrateve tradicionale të rrugëve, sepse është tjetër gjë dublimi i një rruge; përgjithësisht kostot kanë vajtur gjithmonë shumë më lart, minimalisht 40 – 60 % më lart, siç është rasti i Rrugës së Kombit, e cila nga 700 e ca milionë dollarë ka marrë gati 1, 3 miliardë, dhe akoma nuk ka përfunduar.

Prandaj, dhe tek projektet partneritet publik privat, meqenëse shpeshherë ngrihet problemi i kostove, edhe për rrugët e bëra me para publike, kostot kanë vajtur shumë më lart. Përgjegjësitë kryesore i ka marrë shteti, sepse shteti është palë kontraktore dhe përgjigjet për gjithë dizenjimin e inxhinierimin e veprës. Mungesa e fondeve apo çdo problem tjetër i shkakton shtetit dëm financiar. E kundërta ndodh me partneritetin publik privat, ku risku kryesor i transferohet investitorit privat. Meqenëse mund të dalë pyetja se sa i mbrojtur është shteti në këtë rast: vepra dorëzohet me çelësa në dorë, dhe shteti ka paguar jo më shumë se 20 – 25 % të parave. Kjo do të thotë se risku është transferuar tërësisht te privati. Për rrugët që quhen *greenfield*, rrugët e reja, kjo është mënyra më e mirë, gjë për të cilën jam i bindur, pasi përndryshe ne jo vetëm do të bënim projekte të detajuara, por dhe do të merrnim përsipër të gjitha risqet gjeologjike e inxhinierike, le pastaj të kesh mundësi të gjesh fondet e të investosh në vepra që kërkojnë me qindra e qindra miliona euro apo dollarë për t'i përfunduar. Kësisoj, bëra një lidhje, meqenëse u ngrit kjo çështje, por besoj se dhashë edhe përgjigje për pyetjen tuaj.

Erion Braçe – Po, urdhëroni zonja Gjylameti!

Blerina Gjylameti – Faleminderit, kryetar!

Faleminderit, zoti Ministër!

Jam më se dakord me pjesën e parë, që rrugën duhet ta paguajnë ata që e përdorin. Unë kisha një pyetje në lidhje me planin e investimeve për rrugët dytësore. Jam më se dakord që në Kukës arritët pas një marrëveshjeje, sipas së cilës të ketë një pagesë minimale për ata që e përdorin rregullisht, duke mos pasur nju alternativë të rrugës dytësore. Po në rastin e autostradës apo rrugës Tiranë – Elbasan, çfarë keni menduar në lidhje me investimet e rrugëve dytësore? Sepse, do të vijë momenti kur do të kalojmë në pagesë për mirëmbajtjen, dakord por, po rruga dytësore?

Faleminderit!

Damian Gjikhuri – Kur të vijë ai moment, nëse do të vijë ai moment, patjetër që do të kemi edhe zgjidhjet alternative, kështu që unë nuk mund të parashikoj...

Blerina Gjylameti – Pyetjen e kisha shumë të qartë, besoj: plani i investimeve për rrugët dytësore Tiranë-Elbasan.

Damian Gjikhuri – E para, njëherë, duhet të përfundojë rruga parësore Tiranë – Elbasan, pastaj dytësorja. Nëse do të vijë momenti i tarifimit të kësaj rruge, dhe që ka një rrugë alternative, që është rrugë e mirë, pra rruga nga Kërraba...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Të lutem! Parimi është: qytetarët do të kenë gjithmonë edhe rrugën alternative. Kështu që, nëse do të vijë ky momenti i tarifimi të rrugës Tiranë – Elbasan, patjetër që do të jenë marrë masat edhe për rrugët dytësore.

Unë nuk dua t'u paraprij ngjarjeve, për të cilat nuk e kam të sigurtë kohën se kur do të ndodhin.

Erion Braçe – A ka pyetje tjetër?

Zoti Ministër, kam unë nja dy pyetje, më shumë për të mësuar se sa për gjë tjetër.

Së pari, do të doja të dija: sa kredi kemi marrë ne për këtë rrugë? Nëse më jep një përgjigje edhe zëvendësministri i Financave. Sa është kredia dhe cilat janë vlerat?

Erion Luçi – Pak a shumë, ajo që tha ministri është e gjitha kredi. Domethënë, hiq koston...

Erion Braçe – Kjo po. Dua të di që nga momenti i fillimit të rrugës.

Erion Luçi – 450 milionë...

Erion Braçe – 450 milionë është e gjitha kredi? Bashkë me interesat, sa është kostoja totale?

Erion Luçi – Interesat variojnë nga viti në vit, si mesatare ka rënë goxha, por mund ta marrësh me 2 % - 3 %. Domethënë, përfshi edhe periudhën kur interesat mund të jenë pak më të larta.

Erion Braçe – Sa shkon kostoja totale e kredive që kemi marrë? A keni një vlerë?

Erion Luçi – Kostoja e cilave kredi?

Erion Braçe – E gjithë këtyre kredive, bashkë me interesat, e të tjera me radhë.

Erion Luçi – Të 450...?

Erion Braçe – Po pra, sa do të paguajmë ne?

Erion Luçi – Mund të jetë 2 % ndaj 450-ës, që i bie në vit...

Erion Braçe – Në rregull! Në vit, pra. Për sa vjet?

Erion Luçi – Ndaj pjesës së disbursuar. Tani, këto janë kredi relativisht të mira, me një mesatare prej 18 vjetësh.

Erion Braçe – Zoti zëvendësministër, dua një kosto totale të kredive që janë marrë për ndërtimin e kësaj rruge. Dakord?

Erion Luçi – Në rregull!

Erion Braçe – Duhet t'ia jepni këtij komisioni para ditës së enjte.

Erion Luçi – Dakord!

Erion Braçe – Së pari kjo. Së dyti: sa është paguar për këtë rrugë deri tani, nga thesari?

Erion Luçi – Praktikisht, përveç kësaj dymbëdhjetësheje, që kërkohet tani, është paguar e gjitha.

Erion Braçe – Është paguar e gjitha?

Erion Luçi – Po.

Erion Braçe – Domethënë, nga 450 do të heqim gjashtëmbëdhjetëshen e sotme?

Erion Luçi – Po, pak a shumë.

Erion Braçe – Dhe kjo është paguar e gjitha? Ka filluar pagesa e kredisë?

Erion Luçi – Kam përshtypjen se ende jo, sepse është akoma në periudhën...

Erion Braçe – Bashkë me informacionin e parë, këtij komisioni do t'i sillni edhe skedulin e shtyrjes së interesave sipas viteve.

Erion Luçi – Po.

Erion Braçe – Tani, zoti ministër, do të doja të dija: nga kjo rrugë, sa segmente janë marrë në dorëzim?

Damian Gjikhuri – Tuneli dhe pjesa nga tuneli deri te segmenti 3, në mos gaboj, nga tuneli deri në Elbasan.

Erion Braçe – Në rregull! Kur janë marrë këto në dorëzim?

Damian Gjikhuri – Para dy vjetësh, dy vjet e ca.

Erion Braçe – Para dy vjetësh. Domethënë, edhe segmenti që ka ceduar, është marrë në dorëzim para dy vjetësh. Në rregull! Faleminderit! Unë kaq kisha.

Ka pyetje të tjera? Diskutime, ka?

Urdhëroni, zoti Angjeli!

Anastas Angjeli – Problemi që shtrohet, për të cilin shqetësohet qeveria, shqetësohen edhe qytetarët, është: duhet të përfundojë kjo rrugë apo s' duhet të përfundojë?

E dyta: kujt i shërben kjo rrugë, dhe çfarë anësh pozitive ka?

Të gjitha këto janë bërë prezente, ndaj besoj se të gjithë bashkohen me mendimin se ky aks, lindje – perëndim, i cili lidh perëndimin me lindjen, për shkaqet dhe faktorët që u përmendën këtu e që janë përmendur vazhdimisht, qoftë të lëvizjes së qytetarëve, qoftë të lëvizjes ekonomike, tregtare, të zhvillimit të turizmit dhe të gjitha efekteve që jep në ekonomi, padyshim që duhet ta përfundojmë. Problemi që shtrohet është: me çfarë mjetesh financiare duhet ta përfundojmë atë, sa jemi në gjendje ta përballojmë në një kohë sa më të shpejtë që kjo rrugë të hiqet sa më shpejt nga lista e problematikave që ne kemi pasur dhe që kemi trashëguar në sistemin e infrastrukturës rrugore?

Zgjidhja që është gjetur është zgjidhja e miratimit të një marrëveshjeje kredie me kushte lehtësuese për t'u vënë në dispozicion për të arritur afatin e caktuar.

Dëgjova dy komente që u bënë me të drejtë nga kolegët.

Komentin e parë, që kishte të bënte me shpenzimet, e bëri Evisi. Vetëm një gjë duhet të kemi parasysh, ajo rrugë si shumë rrugë të tjera ka vuajtur koston, “defektin” e mbikëqyrjes. Po të kishte një mbikëqyrje të mirë, ajo nuk do të sillte problematikën që ka sjellë, po themi që nga studimi gjeologjik e projekti, por sidomos te mbikëqyrja. Kështu që, duke ruajtur një standard të shpenzimeve siç është parashikuar, krahasueshmërisht me mbikëqyrjet që bëhen sot në vendet e tjera, unë besoj se kjo është një zgjidhje e drejtë, por që kjo mbikëqyrje do mbikëqyrje.

Së dyti, kam përshtypjen se do të krijojë një keqkuptim fakti, ministri ishte korrekt në atë që tha, se përdoruesit e rrugës duhet të kontribuojnë, por jo të marrin rrugën në kurriz. Kështu që, ta dallojnë pak këtë që thanë, se do ta paguajnë ata. Ministri tha se duhet të kontribuojnë dhe kontributi është aq sa u takon atyre, aq sa mund të jetë një kosto e llogaritshme për të dhënë kontributin. Është tjetër të kontribuosh dhe të mësohesh me kontributin dhe është tjetër të thuash do ta marrin qytetarët rrugën. Nuk tha njeri këtu se rrugët do t'i bëjnë qytetarët. Shteti e ka marrë përsipër, po e bën dhe eksperiencën po tregon, siç po tregon edhe në Kukës, se në kohën e duhur, në momentin e duhur, sipas një strategjie që kanë miratuar qeveria dhe parlamenti, atje ku është e mundur dhe sigurohen edhe kushtet e tjera sekondare për lëvizjen e qytetarëve dhe të mallrave do të shihet mënyra e dhënies së këtyre rrugëve me qëllim që të ketë edhe kontribut qytetar, i cili shndërrohet menjëherë në dobi të tyre në mirëmbajtjen e rrugëve.

Parë në këto kushte, unë bashkohem me mendimin që ne të japim aprovimin që kjo marrëveshje të hyjë në fuqi menjëherë me qëllim që të fillojnë puna dhe ashtu siç është objektivi i qeverisë, mundësisht brenda vitit ajo të përfundojë dhe të vihet në funksionim.

Faleminderit!

Erion Braçe – Faleminderit, zoti Angjeli!

A ka diskutime të tjera? Nuk ka.

Atëherë për ta mbyllur, edhe unë bie dakord me ato që tha ministri për hyrjen në fuqi të këtij projektligji, edhe me kolegët deputetë që e mbështesin.

Besoj se do të kemi një zgjidhje teknike në seancën e Kuvendit. I kam kërkuar që tani administratës së Kuvendit të hyjë në komunikim me Presidentin e Republikës, i cili duhet të japë miratimin paraprak për Kuvendin për hyrjen në fuqi menjëherë, e justifikuar kjo nga gjithë nevoja e domosdoshme për shkak edhe të kushteve atmosferike që pasojnë për t'i dhënë hov punimeve për të mbyllur më në fund ndërtimin e kësaj rruge brenda këtij viti.

Së dyti, me të njëjtën përgjegjësi dhe me të njëjtën shpejtësi do të doja t'i bëja një apel sot Prokurorisë së Përgjithshme. Administrata e ka bërë detyrën e saj me hetimin e gjithë kësaj historie, tani duhet që prokuroria të përshpejtojë hetimin për gjithçka që ka ndodhur mbi këtë rrugë. Historitë me hyrje-dalje të personave nën hetim, nga burgu në burg, nga një gjykatë në një gjykatë tjetër duhet të marrin fund. Natyrisht, prokuroria t'i çojë gjykatës sa më parë gjykimin e kësaj çështjeje. Rritja e kostos me 44% për shkak të keqmenaxhimit apo keqplanifikimit, apo çdo lloj historie tjetër përfshirë edhe grabitjen gjatë ndërtimit të kësaj rruge, duhet të marrë një përgjigje të qartë ligjore. Kjo çështje nuk mund të shtyhet më.

Së treti, do të doja të theksoja se qoftë kostoja e ndërtimit të Rrugës së Kombit, qoftë edhe kostoja e ndërtimit të kësaj rruge nuk mund të vlejë si shembull për ndërtimin e cilësdo rrugë tjetër në territorin e Republikës së Shqipërisë. Pa asnjë lloj diskutimi, edhe unë i mbështes kontratat ndërtuese, qofshin këto edhe me partneritet publik- privat, por duke analizuar një më një zërat e kostove të ndërtimit të këtyre rrugëve, duke garantuar transparencë maksimale dhe mbi të gjitha duke garantuar një garë të plotë për të marrë çmimin më të mirë dhe cilësinë më të mirë të ndërtimit të një rruge. Të gjitha këto elemente i japin fund çdo lloj spekulimi për nevojat e propagandës që ngrihen nga këtu në selinë e cilësdo parti politike, e para dhe mbi të gjitha PD-ja, por edhe më gjerë se sa kaq.

Së fundi, pa asnjë lloj diskutimi, edhe ky vend do të shkojë drejt asaj që të gjitha vendet po aplikojnë për korridoret strategjike, me qëllim që mirëmbajtja e këtyre korridoreve të garantohet plotësisht duke i dhënë vendit jo vetëm rrugë për të kaluar, por edhe rrugë të

sigurta për të kaluar njerëzit edhe mallrat, por pa asnjë lloj diskutimi ne duhet të mendojnë qysh sot për alternativat për cilindo tjetër që nuk ka mundësi nuk ka burime të mjaftueshme për ta përdorur rrugën përkundrejt pagesës, kështu që e gjej me shumë vend shqetësimin që ngriti zonja Gjylameti lidhur me përgatitjen që tani të rrugëve alternative me qëllim që gjithkush të ketë mundësinë për të shfrytëzuar rrugët që ndërtohen në këtë vend apo rrugët ekzistuese që janë në këtë vend, pavarësisht gjendjes së vështirë ekonomike apo pavarësisht edhe dëshirës për të kontribuar ose jo me pagesën gjatë kalimit në akset rrugore. Unë mendoj që ligjin ta votojmë kështu, ndërkohë që zgjidhjen teknike e adoptojmë në seancë plenare me propozim të një deputeti në momentin që Presidenti i Republikës jep miratimin e tij për hyrjen në fuqi menjëherë të projektligjit.

Kalojmë në votimin e projektligjit “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas, ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Fondit OPEC për Zhvillim Ndërkombëtar (OFID), për projektin e punimeve për riparime emergjente të autostradës Tiranë-Elbasan, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij ligji dhe është pjesë përbërëse e tij”.

Kush është kundër në parim? Nuk ka. Pro? Abstenim. Nuk ka.

Miratohet.

Neni 1.

Kundër? Nuk ka. Pro? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 2.

Kundër? Nuk ka. Pro? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Hedhim projektligjin në votim në tërësi.

Kundër? Nuk ka. Pro? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Zoti Ministër, faleminderit!



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

PROCESVERBAL

Tiranë, më 18.09.2018, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Erion Braçe – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

“Për ratifikimin e marrëveshjes së zbatimit, ndërmjet Republikës së Shqipërisë, të përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe Agjencisë Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar (GIZ), për projektin “Këshillimi për migracionin në Shqipëri”.

Marrin pjesë:

Erion Braçe, Antoneta Dhima, Blerina Gjylameti, Evis Kushi, Ilir Xhakolli, Roland Xhelilaj, Xhevit Bushaj, Arben Pëllumbi, Reme Lala, Anastas Angjeli dhe Ervin Bushati.

Mungojnë:

Jorida Tabaku, Edmond Spaho, Agron Shehaj, Fatbardha Kadiu, Nadire Meçorapaj, Dashamir Shehi, Edmond Haxhinasto dhe Përparim Spahiu.

Të ftuar:

Damian Gjiknuri - Ministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Erjon Luçi – Zëvendësministër i Financave dhe Ekonomisë

Dajna Sorensen – Zëvendësministre e Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë

Afrim Qendro - Drejtor i Përgjithshëm i ARRSH-së

Enea Karakaçi - Drejtor Juridik

Gledian Llatja - Drejtor i Kabinetit

Enkelon Topulli - Drejtor

Dardan Malaj – Këshilltar

Tedi Bushaj – Specialist në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Genta Prodani – Specialiste

Brikena Jazxhi – Specialiste

Gentian Keri- Sekretar i Përgjithshëm i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

Alfred Bundo – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Agim Bregasi – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Fatos Bundo – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Erion Braçe - Kalojmë te projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së zbatimit, ndërmjet Republikës së Shqipërisë, të përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe Agjencisë Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar (GIZ), për projektin “Këshillimi për migracionin në Shqipëri”.

Për të prezantuar projektligjin ka ardhur zëvendësministria e Financave dhe Ekonomisë bashkë me zëvendësministrin tjetër.

Zonja Dajna Sorensen, do të procedojmë me prezantimin e këtij projektligji dhe pastaj vazhdojmë me relatoren e komisionit.

Urdhëroni!

Dajna Sorensen – Përshëndetje të gjithëve!

Projektligji që kemi sjellë sot ka të bëjë me miratimin e marrëveshjes së zbatimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë, të përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe Agjencisë Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar (GIZ), për projektin “Këshillimi për migracionin në Shqipëri.

Projekti në vetvete është pjesë e një projekti global që përfshin një sërë vendesh të tjera. Është një projekt i autorizuar nga qeveria federale gjermane për bashkëpunim ekonomik dhe zhvillim, BMZ. Programi global në vetvete quhet “Migracion për zhvillim”.

Objektivi primar i këtij projekti është lufta kundër migracionit të parregullt, duke ofruar informacion për rrugët e ligjshme të migracionit të punës dhe, mbi të gjitha, duke informuar për mundësitë që ofrohen në tregun e punës në Shqipëri dhe mundësitë që ofrohen arsimin dhe formimin profesional në vend.

Në vetvete projekti është i ndarë në këto dy elemente:

Elementi i parë ka të bëjë më tepër me informacionin dhe këshillimin në vendet e origjinës, në rastin tonë Shqipërinë, që përmban rreth 70% të fondeve të parashikuara në këtë marrëveshje, që bëhet fjalë për një grant në masën 1,5 milionë euro.

Konkretisht, aktivitete të parashikuara janë informimi dhe këshillimi direkt i palëve të interesuara, organizimi i aktiviteteve informuese, si panairë pune dhe karriere, uorkshope për përgatitjen e CV-ve, këshillim referues drejt kurseve të formimit profesional dhe mundësive të punësimit tek ofruesit provat, publikë, OJF-të e të tjera dhe, mbi të gjitha, mbështetja e zyrave të punës dhe ngritja e kapaciteteve të tyre pikërisht për t’i adresuar nevojat e personave, emigrantëve, kryesisht migrantëve të kthyer.

Në vetvete projekti ka një sërë outputesh të parashikuara, siç janë paketat informative, hartimi i një dokumenti strategjik për MFE-në, për politikëbërjen e migracionit dhe punësimit

të orientuar drejt zhvillimit, orientimi dhe hartimi i manualeve të punës për sportelet e migracionit.

Sikurse ju e shikoni edhe nga listimi i autputeve të parashikuara në kuadër të këtij projekti, shumica e ndërhyrjeve janë të ankoruara pranë Shërbimit Kombëtar të Punësimit dhe sporteleve të migracionit që ndodhen pranë zyrave të punës.

Parashikohet që mbi 2000 persona në vit do të përfitojnë nga procesi i këshillimit për migracion dhe punësim nëpërmjet qendrave të këshillimit.

Marrëveshja në vetvete do të jetë deri në fund të vitit 2020 dhe kostoja financiare për buxhetin e shtetit do të jetë në masën 90 mijë euro për periudhën 2018-2020.

Jam e hapur ndaj pyetjeve që mund të keni.

Erion Braçe - Faleminderit!

Urdhëroni, relatorja!

Evis Kushi - Faleminderit!

Marrëveshja që po ratifikojmë me anë të këtij projektligji ka për objektiv forcimin e kontributeve të migrantëve për zhvillimin e vendeve të tyre të origjinës, përmirësimin e kushteve kuadër për migracionin e ligjshëm, luftimin e migracionit të parregullt përmes ofrimit të informacionit të nevojshëm për rrugët ligjore të migracionit të punës, si dhe rritjen e informimit lidhur me arsimin dhe formimin profesional, si dhe perspektivat e tregut të punës, si në Gjermani, ashtu edhe në Shqipëri.

Këto objektiva do të ndiqen në mënyrë aktive në 5 fusha, veprimtari që lidhen me këshillimin për politikën e migracionit me kthimin e migrantëve të orientuar nga zhvillimi, bashkëpunim me diasporën, si dhe idetë e biznesit për zhvillim.

Kontributi gjerman për projektin do të menaxhohet nëpërmjet agjencisë gjermane për bashkëpunim ndërkombëtar GIZ dhe për këtë qëllimi qeveria e Republikës Federale të Gjermanisë do t'i ofrojë GIZ-it deri në 1 milionë e 500 mijë euro.

Ky kontribut është i ndarë në 4 elemente:

- Sigurimi i ekspertëve.
- Furnizimi me materiale dhe pajisje.
- Kostot operative dhe administrative.
- Kontribute të tjera.

Marrëveshja plotëson kërkesat formale të një marrëveshjeje dhe ka afat deri në 30 nëntor të vitit 2020.

Duke vlerësuar efektet pozitive të kësaj marrëveshjeje i propozoj komisionit miratimin e projektligjit.

Faleminderit!

Erion Braçe – A ka pyetje? Nuk ka.

Diskutime? Nuk ka.

Kalojmë në votimin në parim të projektligjit “Për ratifikimin e marrëveshjes së zbatimit, ndërmjet Republikës së Shqipërisë, të përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe Agjencisë Gjermane për Bashkëpunim Ndërkombëtar (GIZ), për projektin “Këshillimi për migracionin në Shqipëri”.

Kush është kundër? Nuk ka. Pro? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 1.

Kundër? Nuk ka. Pro? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 2.

Kundër? Nuk ka. Pro? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Hedhim projektligji në votim në tërësi.

Kundër? Nuk ka. Pro? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Zonja zëvendësministre, faleminderit!



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

PROCESVERBAL

Tiranë, më 18.09.2018, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Erion Braçe – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim, për shtesën e dytë të financimit për projektin e sigurisë së digave”.

Marrin pjesë:

Erion Braçe, Antoneta Dhima, Blerina Gjylameti, Evis Kushi, Ilir Xhakolli, Roland Xhelilaj, Xhevit Bushaj, Arben Pëllumbi, Reme Lala, Anastas Angjeli dhe Ervin Bushati.

Mungojnë:

Jorida Tabaku, Edmond Spaho, Agron Shehaj, Fatbardha Kadiu, Nadire Meçorapaj, Dashamir Shehi, Edmond Haxhinasto dhe Përparim Spahiu.

Të ftuar:

Damian Gjikhuri - Ministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Erjon Luçi – Zëvendësministër i Financave dhe Ekonomisë

Dajna Sorensen – Zëvendësministre e Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë

Afrim Qendro - Drejtor i Përgjithshëm i ARRSH-së

Enea Karakaçi - Drejtor Juridik

Gledian Llatja - Drejtor i Kabinetit

Enkelon Topulli - Drejtor

Dardan Malaj – Këshilltar

Tedi Bushaj – Specialist në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Genta Prodani – Specialiste

Brikena Jazxhi – Specialiste

Gentian Keri- Sekretar i Përgjithshëm i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

Alfred Bundo – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Agim Bregasi – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Fatos Bundo – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Erion Braçe – Kalojmë te projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas, ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim, për shtesën e dytë të financimit për projektin e sigurisë së digave”.

Kush do ta prezantojë projektligjin?

Gentian Keri – Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë.

Erion Braçe – Meqë keni ardhur do të vijoni ta bëni këtë propozim, por herë tjetër duhet të jetë këtu prezent minimalisht zëvendësministri.

Dakord?

Gentian Keri – Dakord.

Faleminderit, i nderuar kryetar!

Të nderuar anëtarë,

Qëllimi i projektligjit është ratifikimi i marrëveshjes për shtesën e dytë të financimit për projektin e sigurisë së digave, ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim (IBRD), për akordimin e një financimi shtesë në vlerën 12 milionë euro, për projektin e sigurisë së digave.

Objektivat e projektit janë:

1. Rritja e sigurisë së digave të hidrocentraleve më të mëdha të sistemit elektroenergjetik shqiptar në kaskadën e lumit Drin;
2. Rritja e sigurisë dhe cilësisë së furnizimit me energji elektrike, nëpërmjet rritjes dhe përmirësimit të eficiencës së prodhimit të energjisë elektrike nga burimet hidrike, duke ndikuar në këtë mënyrë edhe në rritjen e qëndrueshme të sigurisë së furnizimit me energji elektrike në tregun rajonal të energjisë.

Shtesa e dytë e financimit për projektin e sigurisë së digave, projekt i cili është në fazën e pestë, konsiston në rehabilitimin e agregatit të bobinës nr.1 dhe nr. 4 në hidrocentralin e Komanit, në rehabilitimin e portave të shkarkimit dhe remontit në hidrocentralin e Fierzës dhe të Komanit, si dhe në supervizimin e aktiviteteve të përmendura më sipër.

Referuar zbatimit të projektit, ai do të bëhet nga Korporata Elektroenergjetike Shqiptare (KESH) deri në datën 31 dhjetor i vitit 2020. Fondet e kredisë do t’i nënhyzohen KESH-it me të njëjtat terma të marrëveshjes hua, nëpërmjet një marrëveshjejenëhuaje të lidhur ndërmjet Ministrisë së Ekonomisë dhe Financave dhe subjektit zbatues të sipërpërmendur.

Financimi shtesë për projektin e digave do të garantojë kompletimin e të gjitha furnizimeve dhe instalimeve në kryerjen e të gjitha provave, vënien në punë dhe dorëzimin e agregateve/turbinave nr. 1 dhe nr. 2 në Koman, kryerjen e të gjitha pagesave për furnizimet dhe punimet që do të kryhen nga kontraktori, financimin e aktivitetit dhe të konsulentit për implementimin e panelit të ekspertëve të projektit në rolin e asistencës së njësisë së menaxhimit të projektit dhe të supervizorit, si dhe financimin e të gjithë aktivitetit për rehabilitimin e portave të shkarkimit për Fierzën dhe Komanin.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Erjon Luçi – Dua të shtoj diçka shkurtimisht për termat e kredisë, që janë relativisht standarde: do të jetë një eurobond të 0,5-a plus një marzh i pandryshueshëm rreth 1,2, ndërsa tarifat normale do të jenë 0,25% për një maturim rreth 23 vjet.

Totali i kredisë deri tani ka qenë 82 milionë. Kjo është, si të thuash, shtesë deri diku edhe e parashikuar, sepse një pjesë e madhe e digave është relativisht e amortizuar, madje nuk është bërë një remont kaq i madh i digave të kaskadës që në vitet '80. Pra, kjo e finalizon pak a shumë ciklin e një projekti që duhet të theksohet se është relativisht kompleks dhe e ka provuar disa herë vështirësinë e prokurimeve me firma ndërkombëtare, domethënë janë vonuar goxha për vetë kompleksitetin e projektit. Por tashmë jemi afër finalizimit të një projekti relativisht të rëndësishëm.

Erion Braçe – Faleminderit!

Fjalën e ka zoti Pëllumbi, si relator i komisionit.

Arben Pëllumbi – Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit edhe zotërinjve për shpjegimet që dhanë!

Projekti që po shqyrtojmë sot është propozuar nga Këshilli i Ministrave në përputhje me nenet 78 dhe 121 të Kushtetutës të Republikës së Shqipërisë, nenin 68 të Rregullores së Kuvendit dhe me nenin 17 të ligjit nr. 43 të vitit 2016 “Për marrëveshjet ndërkombëtare në Republikën e Shqipërisë”. Komisioni për Ekonominë dhe Financat e shqyrton projektligjin në cilësinë e komisionit përgjegjës, bazuar në nenet 32 dhe 38 të Rregullores së Kuvendit.

Projektligji vjen pas miratimit në parim të marrëveshjes së huas me vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 303, datë 23.05.2018 dhe ka për qëllim ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim e Zhvillim të nënshkruar prej palëve.

Qëllimi i projektligjit është ratifikimi i kësaj marrëveshjeje për shtesën e dytë të financimit për projektin e sigurisë së digave ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës

Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim për akordimin e një financimi shtesë në vlerën 12 milionë euro. Kjo shtesë e dytë e financimit përbën fazën e pestë të programit dhe konsiston në dy pjesë: investime në infrastrukturën e sigurisë së digave dhe siguri në punime dhe shërbime për masat korrigjuese, me prioritet shumë të lartë për digat, duke përfshirë rehabilitimin e portave të shkarkimit dhe remontit të hidrocentraleve të Fierzës dhe Komanit, rehabilitimin e pajisjeve elektromekanike agregat/turbina nr.4 dhe nr.1 në hidrocentralin e Komanit, si dhe modernizimin e departamentit të sigurisë së digave.

Pjesa e dytë ka të bëjë me asistencën teknike dhe trajtimin për sigurimin e digave dhe konsiston në sigurimin e shërbimeve të konsulencës për menaxhimin e ujëmbledhësve lumorë të Drinit dhe Matit; optimizimin e prodhimit të energjisë dhe menaxhimin e burimeve ujore; përmirësimin e kapacitetit të menaxhimit financiar, përfshirë aktivitetet e projektimit dhe mbikëqyrjes; sigurimin e mbikëqyrjes së konsulentëve për panelin e ekspertëve të pavarur.

Në terma financiarë huaja është në një vlerë prej 12 milionë eurosh me interes të bazuar në normat e referencës plus marzh të pandryshueshëm. Tarifa fillestare është 0,25% e shumës së huas, ndërsa komisioni i angazhimit është në masën 0,25% në vit të tepricës së patërhequr të huas. Maturimi i huas është 23 vjet, duke përfshirë periudhën prej shtatë vjetësh, e cila është pa pagesë principali.

Zbatimi i projektit do të kryhet nga “KESH sh.a” deri në datën 31 dhjetor të vitit 2020, të cilës do t’i nënhuazohet fondi i kredisë me të njëjtat terma nëpërmjet një marrëveshjeje specifike. Projekti është brenda parashikimeve buxhetore të KESH-it për periudhën 2018-2021. Marrëveshja plotëson kërkesat formale të një marrëveshjeje. Ajo është trajtuar në gjashtë nene, tre skedule dhe një shtojcë. Marrëveshja është nënshkruar siç duhet nga palët dhe hyn në fuqi 90 ditë nga nënshkrimi i saj.

Në përfundim të fjalës sime, duke vlerësuar se kjo marrëveshje do të mundësojë rritjen e sigurisë së digave të hidrocentraleve në kaskadën e lumenjve Drin dhe Mat, përmirësimin e efikasitetit të shfrytëzimit të këtyre digave hidroenergjetike dhe rritjen e sigurisë dhe të cilësisë së furnizimit me energji elektrike, me impakt në rritjen e qëndrueshme të sigurimit të furnizimit me energji, e ftoj komisionin që ta miratojmë.

Me lejen tuaj, zoti kryetar, kam edhe dy pyetje.

(Kryetari i komisionit flet pa mikrofon.)

Sikurse u theksua, kjo është shtesa e dytë e fazës së pestë.

Ju lutem, u përpoqa që ta gjeja të saktë shumën, por nuk arrita dot: sa është shuma e të pesta fazave në këtë investim?

Pyetja e dytë është: me këtë financim që po aprovojmë sot, mbyllet përfundimi i rehabilitimeve të sistemit të digave dhe të agregateve, apo do të kemi edhe faza të tjera?

Faleminderit!

Erion Braçe – Po, zoti zëvendësministër.

Erjon Luçi – Kjo kredi është financuar nga tre donatorë kryesorë: KfW-ja, IBRD-ja (ose BERZH-i) dhe Banka Botërore, kryesisht me supervizimin e Bankës Botërore. Deri tani është 82, plus korrenten, shkon në rreth 12 milionë. Kështu që mund të shkojë te 94-milionëshi.

Praktikisht, kjo fazë rehabilitimi mbaron, çka mund ta shpjegojnë edhe ekspertët e fushës se sa përmirësim ka sjellë sistemi, por që praktikisht, po, mund të thuhet se në aspektin e diskutimit të kreditimit apo të financimit për këtë mund të quhet e ezauruar.

(Kryetari i komisionit flet pa mikrofon.)

Fatos Bundo – Jam drejtor i projektit për sigurinë e digave pranë KESH-it.

Financimi që kërkojmë tani është në fazën e fundit, që i përket rehabilitimit të portave të shkarkimit dhe një pjesë shumë e vogël nga ky 12-milionësh është 2,62 milionë, që u takon agregateve nr. 1 dhe nr. 4 në hidrocentralin e Komanit. Të katër agregatat e hidrocentralit të Komanit, në fakt, me këtë shumë financimi e përfundojnë totalisht rehabilitimin, ndërsa për sa i përket pjesës së mbetur, që do të financojë portat e shkarkimit, flitet për katër porta shkarkimi (dy janë në Fierzë dhe dy në Koman), pasi në Vaun e Dejës është kontributi i KfW-së tashmë i miratuar nga parlamenti shqiptar, që do të financojë përsëri portat e shkarkimit në Vaun e Dejës. Domethënë, ky cikël mbyllet përfundimisht në fazën e pestë.

Për ta kuptuar ju, titulli i projektligjit është “shtesa e dytë...”, por nuk është shtesë e dytë në lidhje me rehabilitimin e portave të shkarkimit. Nuk ka pasur asnjëherë, por janë faza të ndryshme, të cilat financohen nga Banka Botërore. Domethënë, ky financim bëhet për herë të parë për portat e shkarkimit. Nuk mund të keqkuptohet se ka filluar rehabilitimi dhe tani është shtesë mbi këto punë, por kjo është një fazë e fundit që u përket portave të shkarkimit vetëm të hidrocentralit të Komanit dhe Fierzës.

Arben Pëllumbi – A mundem?

(Kryetari i komisionit flet pa mikrofon.)

Ideja e pyetjes sime është: me këto financime, prej 94 milionë eurosh, a mbyllet rehabilitimi i kaskadës si në agregat, ashtu edhe në diga...

Fatos Bundo – Totalisht.

Arben Pëllumbi – ...apo mund të kemi edhe kërkesa të tjera për investime?

Fatos Bundo – Mbeten vetëm dy turbina në Fierzë. Në fakt, në vitin 2012 dy turbina janë rehabilituar, ndërkohë që për shkak të buxheteve të atëhershme të pamjaftueshme nuk janë rehabilituar dy turbinat e Fierzës. Këto janë në fazë negocimi, por përgjithësisht projekti për sigurimin e digave mund të konsiderohet i mbyllur, pavarësisht se edhe vetë KESH-i po financon për mirëmbajtjen periodike të aggregateve problematike që janë në Fierzë. Gjithsesi, ato janë në operativitet të plotë, por tendenca është për të pasur një financim të fundit, qoftë nga vetë KESH-i apo donatorë të tjerë, për ta quajtur të mbyllur përfundimisht të gjithë projektin e sigurisë së digave.

(Kryetari i komisionit flet pa mikrofon.)

Roland Xhelilaj – Të bëj një pyetje të vogël?

Erion Braçe – Urdhëroni, zoti Xhelilaj.

Roland Xhelilaj – Duke pasur parasysh se huaja është shumë e rëndësishme dhe meqenëse ka të bëjë me sigurinë e digave, kam një pyetje: me zhvillimet e reja, me reformën territoriale, ministria ia ka kaluar pushtetit vendor pjesën dërmuese të digave (që kanë të bëjnë me ujëmbledhësit dhe hidrovoret). A ka raporte të ministrisë me pushtetin vendor për të transmetuar jo vetëm ngarkesën e këtyre impianteve, digave dhe rezervuarë, por edhe për të përcaktuar rëndësinë? Sepse, të paktën nga opinioni im, deri sot përpjekjet në pushtetin vendor për mirëmbajtjen e këtyre digave në pamje të parë janë të vogla, por problematike për zonat ku janë, janë minimale.

Agim Bregasi – Atëherë, duhet të sqarojmë diçka: para dy vjetësh, me ligj, digat që administroheshin nga Ministria e Bujqësisë në atë kohë i kanë kaluar pushtetit vendor. Pra, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk ka pasur ndonjë pushtet mbi këto diga, pra edhe në atë kohë, edhe tani. Por ministria jonë ka një lidhje të tërthortë, sepse Komiteti Kombëtar i Digave të Mëdha, që është një strukturë në varësi të Këshillit të Ministrave, për arsye të infrastrukturës, pagash e të tjerë është në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Faktikisht, siç e thatë edhe ju, pushteti vendor e ka të vështirë, qoftë nga pikëpamja e menaxhimit me burime njerëzore, pasi çdo digë kërkon specialistë hidroteknikë apo edhe ekonomistë për të parë si është gjendja dhe çfarë investimesh duhen, por edhe me financime, pasi pushteti vendor deri tani i ka pasur mundësitë të vogla për rehabilitimin ose për mirëmbajtjen e këtyre digave.

Nga Komiteti Kombëtar i Digave të Mëdha është bërë një kërkesë para gjashtë-shtatë muajsh në të gjitha bashkitë për të dhënë inventarin e digave për çdo bashki dhe gjendjen e çdo dige. Por kur themi diga, e kemi fjalën për ujëmbledhësin, pra jo vetëm si strukturë e

digave, por diga si digë. Probleme kanë portat e shkarkimit, por mund të jenë edhe të mbushura me aluvione.

Shqetësimi më i madh i këtyre njëzet e pesë vjetëve të fundit është ndërtimi i banesave apo i ambienteve të tjera poshtë digave, çka përbëjnë një rrezik të shtuar për këto.

Komiteti Kombëtar i Digave ka mbledhur materiale, ndërsa tani është duke përpunuar një material përfundimtar për të përcaktuar se cila është gjendja teknike e digave qoftë atyre që quhen diga të larta, që janë mbi 15 metra, por edhe ato më të voglat, që janë kryesisht digat e ujëmbledhësve dhe që kanë qenë te bujqësia. Pastaj do të përcaktohen masat që duhen marrë: kush duhet abandonuar, sepse mund të jetë mbushur dhe nuk ka toka për të ujitur poshtë, por vetëm rreziqe për shtëpitë që mund të jenë ndërtuar poshtë digave, të cilat duhen rehabilituar; në çfarë mase duhen rehabilituar, që përfundimisht të dalë një preventiv i ndërhyrjeve që duhen bërë.

Aktualisht ka përfunduar një projekt i Bankës Botërore për rehabilitimin e 14 digave që ishin në administrimin e ish-Ministrisë së Bujqësisë dhe kjo ka filluar që kur administrimi i këtyre digave bëhej nga kjo ministri, por me siguri edhe me shtysën e Komitetit Kombëtar të Digave do të kërkohen rrugët për financimin e këtyre digave dhe, natyrisht, për menaxhimin e tyre ndër vite, pasi jemi përsëri në të njëjtën situatë degradimi, nuk ka kujdes, ka rreziqe e të tjerë.

Pra, në këtë situatë jemi. Me të përfunduar, ne do t'ia sugjerojmë edhe kryetarit të Komitetit Kombëtar të Digave të Mëdha që me të dalë raporti, të dërgojë kopje edhe pranë Kuvendit, siç e ka detyrimin për të raportuar pranë Këshillit të Ministrave.

Kjo ishte në përgjithësi për sa u përket të gjitha digave në Shqipëri. Ndërsa këtu flitet vetëm për digat që janë në administrim të KESH-it, si shoqëri me kapital 100% shtetëror, ku qeveria është garante për marrjen e kësaj kredie.

Faleminderit!

Erion Braçe – Ka diskutime?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

E keni diskutim?

Po, urdhëroni!

Ervin Bushati – Faleminderit!

Përfitoj nga rasti ta sjell më shumë si propozim, meqenëse pata nja dy pyetje në Komisionin e Jashtëm, që të mos zgjatemi, dhe shpresoj të merren parasysh këto tri propozime.

E para, duhet bërë një inventarizim i aseteve që kemi ne në të gjithë sistemin hidroenergjetik. Pra, bëra një pyetje në komisionin tjetër se sa janë vlerat e këtyre sistemeve, hidrocentraleve dhe...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo thjesht kontabilizimi, por një vlerë ekonomike që ne pastaj të fillojmë të mendojmë, në radhë të parë, se çfarë pasurish të vendit kemi dhe pastaj në bazë përqindjeje sa do të shkojnë për mirëmbajtjen, për sigurinë, sepse të gjitha duhet të jenë sipas parametrave ndërkombëtarë.

Në qoftë se e dimë që një rrugë bën 1 miliard euro, e dimë se 6% është mirëmbajtja dhe sa do të shkojë në vit. E njëjta gjë do të fillojë të aplikohet edhe për digat. Pra, të dimë se çfarë kemi ne sot në Shqipëri, për të mos ardhur te rasti kur privatizohen më vonë dhe nuk dihet vlera dhe i ofrohet prurësit më të parë, që mund të jetë një vlerë në atë që është vlera reale ekonomike e një investimi shumë të madh që nuk e kanë bërë as alienët, as të huajt, por e ka bërë ky popull.

E dyta, mendoj se duhet të kemi një strategji afatgjatë për efektet e ngrohjes globale. Ky vend ka 2 sfida të mëdha, siç mund t'i kenë edhe shumë vende të tjera, për mendimin tim, demografia dhe ngrohja globale. Pra, do të jemi gjithmonë e më shumë nën presionin e efekteve klimaterike, të ndryshimeve, të reshjeve më të shpeshta, më të përqendruara në zona dhe në kohë. Sa gati jemi ne për t'i përballuar këto?

Është kollaj të hapësh dyert dhe të përmbysësh pjesën poshtë. Më pas i futemi debatit, nëse ishin apo nuk ishin të siguruar, kush do t'i paguajë, shteti, kjo maxhorancë apo ajo tjetra. Ju, si ministri, apo i gjithë sistemi duhet të ketë strategji të tilla efektive për koston dhe për çfarë do të bëhet në të ardhmen.

E treta, edhe ju i përmendët aluvionet. Shumë zona ujëmbledhëse fillojnë mbushen dhe dalëngadalë, do të dalin jashtë funksionit. Erozioni e ka përshpejtuar këtë proces, me sa di unë. Prerja e pyjeve ka bërë që shumë ujëmbledhës të mbushen në një kohë shumë më të shkurtër nga sa ishin parashikuar nga projektuesit e tyre për të pasur një jetë 50-60-70-vjeçare për shlyerjen e investimit. Duhet të fillojë të bëhet një analizë kostoje, se ndoshta edhe sistemi i KESH-it si kompani, apo edhe Ministria e Energjetikës të fillojë të pyllëzojë zonat që janë mbi digat, sepse do të ishte më mirë të fillojnë të pyllëzohen sot, sepse nuk ka më vlerë të fillojë pastrimi i ujëmbledhësve. Të paktën duke pyllëzuar dhe duke e ulur erozionin nëpërmjet masave të tilla mekanike apo teknike, parapritëse, gabione, si edhe pyllëzim, të krijohen strategji, të cilat shkojnë në një përfitim të dyfishtë.

E para, zgjasim afatin e përdorimit të zonave ujëmbledhëse, të përdorimit të këtyre vlerave të mëdha ekonomike që kemi e pse jo, të përmirësojmë edhe zonën duke e pyllëzuar dhe të rrisim potencialet për një jetë më të mirë për qytetarët, për ata që janë në atë zonë duke u punësuar në këtë punë dhe duke i kthyer edhe në zona me vlera turistike. Unë mendoj se këto 3 strategji duhet të futen sa më shpejt dhe të bëhen një prioritet i punës së ministrisë suaj, sidomos tani që është kaq e fuqizuar dhe lidhet edhe me energjetikën, edhe me infrastrukturën, edhe me mjedisin, edhe me menaxhimin e mbetjeve. Mendoj se ky është momenti të ngrihen 3 grupe pune dhe të shihen këto 3 lloj strategjish dhe kjo mënyrë e të menduarit, duke balancuar kostot me efektivitetin që mund të sjellin në të ardhmen për ekonominë. Ky ishte sugjerimi im. Faleminderit!

Erion Braçe – A ka diskutime të tjera? Nuk ka.

Kalojmë në votim!

Hedhim në votim në parim projektligjin “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas, ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Ndërkombëtare për Rindërtim dhe Zhvillim, për shtesën e dytë të financimit për projektin e sigurisë së digave”.

Kush është pro? Kush është kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet në parim ky projektligj.

Kalojmë në votimin nen për nen.

Neni 1.

Kush është pro? Kush është kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë te neni 2.

Kush është pro? Kush është kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Kalojmë në votimin në tërësi të projektligjit.

Kush është pro? Kush është kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet në tërësi projektligji.

Faleminderit!



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

PROCESVERBAL

Tiranë, më 18.09.2018, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Erion Braçe – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

5. Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së financimit, ndërmjet Republikës së Shqipërisë (Marrësi), përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe KfW Frankfurt am Main (KfW), për programin e rehabilitimit të konvikteve të Universitetit të Tiranës sipas parimit të efikasitetit të energjisë, faza II” (*komision përgjegjës*)

Marrin pjesë:

Erion Braçe, Anastas Angjeli, Ervin Bushati, Blerina Gjylameti, Evis Kushi, Antoneta Dhima, Arben Pëllumbi, Ilir Xhakolli, Reme Lala, Roland Xhelilaj dhe Xhevit Bushaj.

Mungojnë:

Jorida Tabaku, Edmond Spaho, Agron Shehaj, Fatbardha Kadiu, Nadire Meçorapaj, Dashamir Shehi, Edmond Haxhinasto dhe Përparim Spahiu.

Të ftuar:

Erjon Luçi – Zëvendësministër, Ministria e Financave dhe Ekonomisë

Afrim Qendro - Drejtor i Përgjithshëm i ARRSH-së

Enea Karakaçi - Drejtor Juridik,

Gledian Llatja - Drejtor i Kabinetit

Enkelon Topulli - Drejtor

Dardan Malaj - Këshilltar

Tedi Bushaj – Specialist, Ministria e Financave dhe Ekonomisë

Genta Prodani – specialiste, Ministria e Financave dhe Ekonomisë;

Brikena Jazxhi – Specialiste

Gentian Keri - Sekretar i Përgjithshëm, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë

Alfred Bundo - Drejtor, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë

Agim Bregasi - Drejtor, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë

Fatos Bundo - Drejtor (KESH), Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë

Erion Braçe - Kalojmë te projektligji i katërt dhe i fundit “Për ratifikimin e marrëveshjes së financimit, ndërmjet Republikës së Shqipërisë (Marrësi), përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe KfW Frankfurt am Main (KfW), për programin e rehabilitimit të konvikteve të Universitetit të Tiranës sipas parimit të efikasitetit të energjisë, faza II” .

Do ta prezantoni ju?

Erion Luçi – Po.

Erion Braçe - Urdhëroni!

Erion Luçi – Po flasim për një grant me vlerë 2 milionë euro, që është miratuar vetëm me VKM, por interpretimi ka qenë për ta sjellë këtë vendim në parlament. Në fakt është një veprim financiar, i cili nuk krijon detyrime. Për më shumë detaje, mund të japin hollësira ekspertët përkatës.

Gentian Keri – Siç e përmendi edhe zëvendësministri, ky është një grant, një shtesë prej 2 milionë e 32 mijë eurosh për programin e rehabilitimit të konvikteve të Universitetit të Tiranës, sipas parimit të efikasitetit të energjisë. Granti me këtë vlerë, do t’i bashkohet financimit të dakordësuar me qeverinë gjermane me vlerën e mëparshme prej 4,5 milionë eurosh, që ishte faza e parë gjë, e cila e çon në total kontributin e KfW-së në 6,5 milionë euro.

Financimi i marrëveshjes ka si objektiv auditimin energjik të ndërtesave për të identifikuar konsumin e energjisë dhe masat përkatëse për ta reduktuar këtë konsum, sidomos në Qytetin Studenti nr. 1.

Përfitues i projektit do të jetë Rezidenca Studentore Universitare nr. 1. Rehabilitimi do të përfshijë 5 konvikte dhe do të kushtojë 6,5 milionë euro. Ndërkohë, po negociohet me qeverinë gjermane edhe për një grant të tretë me vlerë 2,9 milionë euro, i cili do të bëjë të mundur rehabilitimin e dy godinave të tjera të konvikteve. Nga rehabilitimi i sipërpërmendur me efikasitet energjie, do të përfitojnë rreth 1000 studentë. Reduktimi i konsumit të përgjithshëm të energjisë ka synim të ulë konsumin e përgjithshëm të energjisë në 75 kilovat orë për m² në vit dhe të bëjë llogaritjen e reduktimit të emetimit të CO₂ sipas masave dhe sipas kushteve të performancës të standardeve të BE-së.

Projekti parashikohet të fillojë në vitin 2018 dhe do të zgjasë implementimin e tij për 24 muaj. Përveç rehabilitimit programi do të mbulojë në mënyrë të konsiderueshme edhe masat themelore të komfortit, si për shembull: rinovimin e instalimeve sanitare dhe pajisjeve elektrike, instalimin e paneleve diellore, sistemin ngrohje-ftohje, ventilimin, prodhimin e ujit

të ngrohtë sanitar, masat e sigurisë, dhomat e përbashkëta të studimit me qëllim përmirësimin e mjedisit dhe kushteve të jetesës për studentët.

Erion Braçe – Urdhëroni, zonja Gjylameti!

Blerina Gjylameti – Faleminderit, zoti kryetar!

Projektligji “Për ratifikimin e marrëveshjes së financimit, ndërmjet Republikës së Shqipërisë, përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe KfW Frankfurt am Main (KfW), për programin e rehabilitimit të konvikteve të Universitetit të Tiranës sipas parimit të efikasitetit të energjisë, faza II”, është propozuar nga Këshilli i Ministrave.

Komisioni për Ekonominë dhe Financat e shqyrton këtë projektligj në cilësinë e komisionit përgjegjës dhe sipas procedurave të parashikuara në nenet 32-39 të Rregullores së Kuvendit.

Marrëveshja e financimit që është nënshkruar nga palët më 13.12.2017, është në vijim të marrëveshjes midis qeverive të 2 vendeve për bashkëpunimin financiar, për projektin “Programi për rinovimin e konvikteve në Kampusin Universitar të Tiranës, sipas parimit të efikasitetit të energjisë, faza II”, e cila është ratifikuar nga Kuvendi me ligjin nr. 94/2017.

Marrëveshja e financimit parashikon marrjen nga KfW të një granti me vlerë 2 milionë euro, i cili do të përdoret për rehabilitimin e 5 godinave të konvikteve të UT-së për të përmirësuar kushtet e jetës së studentëve, duke zbatuar kërkesat për rritjen e efikasitetit të energjisë të përcaktuara, së pari, në Strategjinë për Zhvillimin e Sektorit Energjetik, e cila parashikon rritjen e sigurisë në furnizimin me energji dhe optimizimin e burimeve të saj, me qëllim plotësimin e nevojave dhe zhvillimin e qëndrueshëm në të ardhmen.

Së dyti, në ligjin nr. 116/2016 “Për performancën e energjisë në ndërtesa”, i cili përcakton kërkesat kryesore lidhur me efikasitetin e energjisë në ndërtesat që i nënshtrohen rinovimit.

Programi parashikon studimin e performancës aktuale energjetike të ndërtesave, identifikimin e nevojave për rinovimin e sistemit të energjisë dhe të masave përkatëse, duke synuar reduktimin e konsumit, uljen e kostos dhe rritjen e efikasitetit të energjisë, si dhe përmirësimin e kushteve të studentëve. Ky program do të zbatohet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, nga Bashkia e Tiranës dhe nga Shoqëria Studentore Universitare e Qytetit të Tiranës, e cila është përfutuese e projektit.

Kostoja e plotë e projektit të rehabilitimit të konvikteve të Universitetit të Tiranës, sipas parimit të efikasitetit të energjisë, është 7,8 milionë euro dhe do të financohet me:

- 2 milionë euro nga granti i KfW-së sipas këtij projektligji (faza II);

- 4,5 milionë euro nga marrëveshja e financimit, e ratifikuar me ligjin nr. 94/2014 (faza I);

- nga buxheti i shtetit, i cili do të mbulojë pagesën e TVSH-së dhe kostot lokale të projektit, me vlerë 1,3 milionë euro.

Kjo marrëveshje konsiderohet tejet e rëndësishme, pasi siguron financimin shtesë për rehabilitimin e sistemit energjetik të konvikteve të Universitetit të Tiranës, duke sjellë përmirësim të ndjeshëm të kushteve të studentëve. Ky financim është në formën e grantit dhe do të rrisë eficiencën e energjisë në konviktet e UT-së.

Mbështetur në argumentet e mësipërme, i sugjeroj komisionit miratimin e këtij projektligji.

Erion Braçe – Ka pyetje nga kolegët deputetë?

Urdhëroni, zoti Pëllumbi!

Arben Pëllumbi - Faleminderit, zoti kryetar!

Desha të di, meqenëse strategjitë e zhvillimit të energjisë sot janë në dy drejtime: në atë të prodhimit të energjisë së rinovueshme dhe, në krahun tjetër, të kursimit të konsumit të energjisë, pjesë e të cilit është edhe ky projekt për të cilin po flasim sot, a kemi ne një ent të aftë të masë eficiencën energjetike të projekteve, që realizojmë?

Agim Bregasi – Pyetja është e drejtë, por siç mund ta keni parë edhe në relacionin që shoqëron këtë projektligj, aty thuhet se një komponent i këtij financimi është edhe auditimi energjetik, që do t'u bëhet godinave të Qytetit Studenti. Kjo do të thotë se sa është konsumi real sot, apo për një periudhë disavjeçare (10 vjet apo më shumë), për të parë se çfarë konsumi energjie ka (qoftë energji elektrike, qoftë energji të llojeve të tjera), në mënyrë që më pas të arrijmë te parametri, që shkruhet në relacion 75 kilovat orë për metër katror në vit.

Pra, komponenti i parë i projektit është auditimi i situatës së sot. Në strategjinë tonë dhe në të gjitha termat e referencës për projektet e ngjashme, ne vëmë si pikë të parë auditimin energjetik të institucionit të ndërtesës publike, që ne duam të rehabilitojmë nga pikëpamja energjetike. Pra, ky është hapi i parë që do të hedhim. Më pas, kur të vihet në funksionim ky sistem, qoftë me elementët e rritjes së eficiencës së energjisë (suvatimi, dyert, dritaret, ventilimi, ftohja dhe panelet diellore), do të bëhet një bilanc disavjeçar që të mund të marrim një mesatare disavjeçare për të parë se sa u realizua faktikisht objektivi që kishim dhe sa eficient është ky investim.

Meqenëse jemi në fazat e para të këtyre projekteve, ky do të jetë si një tregues për të parë se ku ishim, ku do të jemi dhe për të bërë një planifikim sa më të mirë të fondeve për projektet e ardhshme. Kjo ishte në përgjithësi. Duhet bërë një auditim energjetik.

Erion Braçe – Urdhëroni, zoti Pëllumbi!

Arben Pëllumbi – Faleminderit!

Në fakt, esenca e pyetjes sime nuk kishte të bënte me këtë, por me faktin që ne e dimë sot, se duke filluar që nga pajisjet elektroshtëpiake dhe duke vijuar me godinat, ka një klas energjetik.

Po ne a kemi një ent që mund të masë klasin energjetik të një godine në Shqipëri? Pra, nuk po flas thjesht për këtë projekt, por po flas në përgjithësi, për ndërtimet e reja. E kemi apo nuk e kemi dhe a duhet të mendojmë për ta ngritur një ent të tillë?

Agim Bregasi – Kjo është një pyetje edhe më e gjerë. Realisht nga Ministria e Energjisë, e cila është përgjegjëse për energjinë janë bërë disa ligje që tashmë janë në fuqi, si ligji për ngrohjen dhe për ftohjen e ndërtesave dhe ai për eficiencën e energjisë, ku janë përcaktuar edhe strukturat që duhet të merren me auditimin dhe marrjen në dorëzim të objekteve pas ndërtimit, për të parë nëse janë zbatuar apo jo parimet e eficiencës së energjisë në këto ndërtesa.

Përveç kësaj, do të licencohen edhe persona kompetentë për të bërë auditin energjetik dhe për të marrë në dorëzim objektet nga pikëpamja energjetike. Vetë ndërtuesit që do të ndërtojnë qoftë banesa për popullatën, qoftë institucione publike, do të kenë kushte termike për eficiencën e energjisë për të pasur ndërtesa sipas parimeve të eficiencës së energjisë. Tashmë e dimë të gjithë se shumica e banesave tona nuk i plotësojnë kushtet e eficiencës së energjisë. Në ligjin tonë është parashikuar edhe ky hap.

Erion Braçe – A i bëni dot shkollat, se për këtë po pyet zotëria? A e filloni dot me shkollat? Ta vendosni si standard në projektimin e të gjitha shkollave të reja që po ndërtohen dhe po rindërtohen (sidomos për këto që po rindërtohen), që të kenë pikërisht parimin e eficiencës së energjisë në thelb të tyre.

Para 3 vjetësh ju bëtë një projekt shumë të mirë, ku përfituan 3 shkolla të zonës sime. Ato janë bërë shumë të mira, por problemi është se ne, me aq sa na shkon mendja, kemi vazhduar ta zbatojmë atë standard, por a e bëjnë të tjerët këtë? Nuk e bëjnë. Tani vendoseni këtë standard të paktën për institucionet publike, pastaj të shkojmë te privati. Sa të shkonit të arrini ju te shtëpia që po ndërtoni ai fshatari, është histori tjetër ajo.

Gentian Keri – Aktualisht, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka një projekt për auditimin e disa godinave publike dhe në përfundim të tij do të bëhet analiza se sa do të ndikojë kostoja në rritjen e eficiencë së energjisë.

Erion Braçe – Deputeti i Tiranës Ervin Bushati ka kërkuar fjalën.

Ervin Bushati – A ka një studim deri më sot për efikasitetin e përdorimit të energjisë elektrike?

Erion Braçe – Jo, kjo është jashtë teme.

Ervin Bushati – Prit pak se po pyes.

Erion Braçe – Jo, nuk merremi me studime. Kur të jesh në Tiranë...

Ervin Bushati – Nuk e kam për Tiranën.

Erion Braçe – Kur të jesh në Tiranë, mund të bësh një interpelancë me ministrin e Energjisë për ta pyetur për studime.

Ervin Bushati – Nuk e kam për Tiranën.

Erion Braçe – Jemi mbledhur për një çështje të caktuar.

Ervin Bushati – Për këtë po pyes.

Erion Braçe – Ore, bëhet fjalë për godinat e Qytetit Studenti.

Urdhëro dhe fol për godinat e Qytetit Studenti!

Ervin Bushati – Si është harxhimi i energjisë elektrike në godinat publike të Qytetit Studentit në raport ato që janë private? Privati në momentin që e përdor atë e ka instaluar mbrojtjen termike. Unë shoh edhe këtu në Kuvend që mbajmë dritaret dhe kondicionerët hapur në të njëjtën kohë. Të ketë një studim të detajuar se si mund të jetë izolimi termik dhe si janë efektivisht sot këto institucione publike. Në të gjitha zyrat që kam hyrë, kam parë se është hapur edhe dera, edhe kondicioneri dhe kur u thua mbyllni derën se është kondicioneri, të shohin me çudi. A ka një rregullore minimale me pesë pika? A ka një studim se ku janë sot institucionet publike me eficiencën?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Prit ta mbaroj, profesor! Ty të duket kot, mua më duket plot...

Erion Braçe – Nuk ka lidhje me këtë gjë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ervin Bushati – A ka një rregullore se si përdoren këto, e cila t'u shpërndahet institucioneve shtetërore që të fillojnë të mendojnë për këtë punë, se nuk do të mendojnë vetë? Të ketë një rregullore minimale para se të shkojmë tek ajo e gjermanëve?

Alfred Bundo – Faleminderit, zoti deputet për pyetjen!

Më lejoni të shpjegoj që aktualisht Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë në lidhje me eficiencën e energjisë në ndërtesa ka miratuar dy ligje të posaçme, njëri është ligji për eficiencën e energjisë dhe tjetri është ligji për performancën e energjisë në ndërtesa...

Erion Braçe – Nuk pyeti për këtë zotëria. Zotëria thotë nëse keni një rregullore në ministrinë ku ju punoni se si ta hapni dhe ta mbyllni...

Alfred Bundo – Janë dy studime konkrete në kuadër të projektit SLED: njëri është për ndërtesat publike dhe tjetri është për ndërtesat private, në bashkëpunim me agjencinë austriake dhe Ministrinë e Energjisë së dikurshme. Në këto dy studime ju mund të gjeni indikatorë qoftë për ndërtesat publike, qoftë për ndërtesat private në kuadër të konsumit të energjisë.

Për sa i takon rregullores, po, ka një rregullore. Rregullorja është në kuadër të llogaritjes së konsumit të energjisë dhe jo në kuadër të asaj se si do të përdoren pajisjet. Domethënë, nuk është një manual. Është thjesht një rregullore në kuadër të një metodologjie llogaritjeje. Besoj se isha i qartë.

Domethënë, janë një sërë indikatorësh që merren, qoftë nga orientimi i ndërtesës, termoizolimi i saj, kushtet në të cilat gjenden dritaret e ndërtesës. Pra, janë një sërë indikatorësh që dalin në një rezultat final, ku përcaktohet konsumi i energjisë kilovat/orë për metër katrorë në vit për sa u takon ndërtesave.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Është e qartë, por ne në legjislacionin tonë nuk e kemi të ndara me klasa, por thjesht e kemi konsum energji për metër katrorë.

Blerina Gjylameti – Kryetar, që në fillim kisha një pyetje, por, me sa duket, çështja ka një interes kaq të gjerë sa nuk më dha kohë të bëja pyetje. Mund të mos duket shumë më interes pyetja ime, por unë dua t'i rikthehem çështjes që po diskutojmë. Sa godina kemi që nuk i janë nënshtruar këtij lloj parimi në Qytetin Studenti? Nëse nuk do të mbulohen nga kjo marrëveshje granti, a keni parashikuar se si mund të vazhdohet më tutje?

Alfred Bundo – Numri total i ndërtesave në Rezidencën Studentore nr. 1 në Tiranë është 29. Parashikohen 5 me këtë marrëveshje dhe me negocimin, që po i bëhet një granti ekstra 2,9 milionë euro nga qeveria gjermane, parashikohet që ky numër të shkojë në 7. Në parim është rënë dakord në protokollin e bashkëpunimit të qeverisë shqiptare me atë gjermane që të shikohet mundësia e kreditimit të pjesës së mbetur të të gjitha ndërtesave që janë të pambuluara nga ky investim. Në shtojcë të pyetjes së deputetit Bushati në lidhje me kursimin që bëhet duke aplikuar masa për eficientësi të energjisë, dua të theksoj se ministria

jonë është duke implementuar një projekt që lidhet me masat e eficiencës së energjisë në Qytetin Studenti nr. 2, që është mbrojtur nga Fakulteti i Ndërtimit. Jemi në proces, kemi mbaruar dy ndërtesat e para. Nga diagnostikimi dhe monitorimi që i kemi bërë përfundimit të dy ndërtesave të para, kemi arritur në një konkluzion të përkohshëm, pra që kursimi i faturave, si ishte dhe si është, është në masën 20-25%. Në qoftë se fatura e energjisë elektrike e Qytetit Studenti nr. 2 në Tiranë vjet ishte 100 lekë, në qershor 2018 ishte 82-83 lekë. Pra, ka një kursim rreth 20%-25%. Pjesë e këtij programi është edhe pjesa e edukimit të studentëve. Ne kemi për t'i dhënë fizibilitet, sepse ky projekt ka qëllim që të shërbejë si një projekt model ekonomik për të gjitha ndërtesat publike; pra, ta shikojmë si një model për të gjetur mundësinë se çfarë impakti do të kenë nga pikëpamja ekonomike këto masa të ndërtesat publike, njëkohësisht të krijojmë një edukatë të studentët për të pasur një sjellje drejt eficiencës së energjisë që lidhet me kursimin e energjisë, pra për të mos e lënë sistemin e ngrohjes gjithë natën e hapur, pra të sillen në mënyrën e duhur për të arritur këtë përqindje kursimi. Ne kemi bërë edhe projektin me *Alter Energy* në Bashkinë e Lushnjës 3-4 vjet më parë në 6 shkolla të këtij qarku, në Çermë të Sipërme dhe në disa zona të tjera. Kursimi i energjisë në këto shkolla ka qenë 25% nga monitorimi që kemi bërë.

Erion Braçe – A keni ndonjë pyetje tjetër?

Nuk ka.

A ka diskutime?

Zoti Bushati, si deputet i Tiranës, a keni ju diçka?

Ervin Bushati – Unë e di se është më afër të të bërit humor kur je kryetar, ose kur je më afër kryetarit, por nuk kam diskutim kësaj radhe. Mund të dukem edhe pa humor.

Faleminderit!

Erion Braçe – Jo, jo po them si deputet i zemrës së Tiranës...

Ervin Bushati – Unë e kisha për gjithë Shqipërinë. Në Tiranë është 60% e ekonomisë dhe 80% e harxhimit të energjisë elektrike, po ta matin tamam këta. Puna është të ndërtesat e vjetra derisa të bëhen këto të reja...

Erion Braçe – Jo, tani nuk duhet të flasësh më, se nuk kishe apo jo...

Do t'i themi atij Erionit tjetër të të menaxhojë.

Zoti Angjeli, urdhëroni.

Anastas Angjeli – Duhet të keni parasysh një gjë: kur vjen një marrëveshje në parlament, në Komisionin e Ekonomisë, ne si deputetë kemi njëmijë për qind të drejtë të bëjmë pyetje nga më të ndryshmet. Vetëm një gjë të vogël duhet të kemi parasysh: kur një

marrëveshje vjen këtu, ka zgjatur një vit; ka qenë një diskutim i gjatë negociatash nga një komision, që është pa modesti të paktën 10 herë më ekspert se të gjithë ne deputetët dhe i ka diskutuar problemet. Kështu që vëmendja jonë duhet të përqendrohet në faktin se sa kjo marrëveshje i shërben qëllimit kryesor që ka. Cili është ky qëllim? Që të plevitoset një student në godinat e Qytetit Studenti gjatë dimrit, apo që ai të përfitojë maksimalisht, aq sa ka mundësi shteti, meqë është godinë publike, të jetojë në kushte normale që të studiojë dhe në t'i ofrojmë një shërbim sa më të mirë këtij brezi qytetarësh? Pa dyshim që është kjo e dyta.

Objektivi i dytë është që atë shërbim që ne ofrojmë të jetë sa më cilësor dhe sa më eficient. Duke qenë se ky projekt, kjo marrëveshje plotëson kushte sa më të mira për studentët. Pra, ato shërbime që u ofrojmë të jenë sa më cilësore dhe sa më eficiente që të kursejmë maksimumin dhe ato të përdoren sa më mirë. Besoj se kjo marrëveshje e arrin qëllimin. Duke qenë se e arrin qëllimin, ne duhet ta miratojmë atë.

Faleminderit!

Blerina Gjylameti – Pa dashur të zgjatem shumë, kryetar, doja një vëmendje më të madhe nga ana e përfaqësuesve të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë për sa i përket parimit të eficiencës energjetike, që unë mendoj se duhet të jetë kriter bazë në çdo projekt të rikonstruksionit të ndërtesave publike. Kështu, duhet ta nisim nga ato ku ne jemi të angazhuar, më pas të kalojmë te pjesa e privatit.

Për sa i përket Universitetit të Tiranës, nëse do të duhet ta bëjmë një punë të mirë deri në fund, mendoj se duhet të vazhdoni më tutje qoftë edhe me një kredi për të përfunduar të gjitha rezidencat universitare, pra të Qytetit Studenti, në mënyrë që të mos ndodhë ajo që ndodh rregullisht që të gjithë tentojnë të shkojnë tek ato katër apo pesë godina, më pas fillon ajo historia e përhershme.

Meraku tjetër që kam, ku duhet një vëmendje e shtuar, është çështja e supervizimit të këtyre projekteve. Ajo që ndodh rregullisht është se ne marrim grante, angazhohemi në ndërtime, në ndryshime dhe në fund marrim në dorëzim godina që nuk i plotësojnë të gjitha kriteret dhe vazhdojmë të shtojmë para nga buxheti i shtetit për të vazhduar të plotësojmë ato që kanë qenë të përfshira në pjesën e projektit. Kështu që, në këtë aspekt, do të doja që supervizimi dhe marrja në dorëzim të plotësojnë të gjitha kriteret.

Erion Braçe – Faleminderit, zonja Gjylameti!

Po, urdhëroni zonja Dhima.

Antoneta Dhima – Kam një pyetje.

Erion Braçe – Nuk jemi te pyetjet, por te diskutimet, zonja Dhima. Pyetjet u bënë qëparë. Jua mori kohën tërësisht zoti Bushati.

Antoneta Dhima – Ti je kryetari. Kryetari vendos.

Erion Braçe – Patjetër. Kini mendjen gjatë mbledhjes. Mos u merrni më çfarëdolloj punësh.

Meqë nuk ka diskutime, kalojmë në votimin e projektligjit “Për ratifikimin e marrëveshjes së financimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë (marrësi), përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe KfW Frankfurt për programin “Rehabilitimi i konvikteve të Universitetit të Tiranës, sipas parimit të eficiencës së energjisë, faza II””.

Kush është kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Zonja Dhima nuk mori pjesë në votim.

Miratohet.

Neni 1. Kush është kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka. Kush është pro? Zonja Dhima nuk mori pjesë në votim.

Miratohet.

Neni 2. Kush është kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka. Kush është pro?

Miratohet.

E votojmë në tërësi projektligjin. Kush është kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka. Kush është pro?

Miratohet.

Zoti Bushati, ta gëzoni fazën e dytë si deputet i zemrës së Tiranës. Inshalla kryetari i bashkisë ju merr me vete!

Ditën e premte, në orën 10:00 do të zhvillohet mbledhja e komisionit për projektligjin e eurobondit që është depozituar në Kuvendin e Shqipërisë.

MBYLLET MBLEDHJA