



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë më 18.09.2018, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Eduard Shalsi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

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” *(Komision për dhënie mendimi)*

Marrin pjesë:

Eduard Shalsi, Besnik Baraj, Ilir Beqaj, Gjetan Gjetani, Rrahman Rraja, Eglantina Gjermeni, Andrea Marto, Rakip Suli, Tatiana Nurçe, Ilir Ndraxhi, Robert Bitri, Dritan Bici dhe Vullnet Sinaj.

Mungojnë:

Florion Mima, Endri Hasa, Lorenc Luka, Izmira Ulqinaku, Hekuran Hoxhalli, Agron Çela dhe Lefter Koka.

Të ftuar:

Damian Gjikhuri - Ministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Gledian Llatja - Drejtor Kabineti në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Afrim Qendro - Drejtor i Përgjithshëm i ARRSH

Dardan Malaj - Këshilltar

Enea Karakaci- Drejtor Juridik

Erjon Luçi – Zëvendësministër i Financave dhe Ekonomisë

Tedi Bushaj - specialist në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

HAPET MBLEDHJA

Eduard Shalsi – Mirëmëngjesi!

Para se të fillojmë me rendin e ditës, a jeni dakord me procesverbalin e mbledhjes së kaluar?

Dakord.

Sot në rend të ditës kemi 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”. Relatore e këtij projektligji është zonja Eglantina Gjermeni. Të ftuar në komision janë Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë, zoti Damian Gjiknuri së bashku me ekipin e tij.

Fjalën e ka relatorja dhe më pas fjalën do ta marrë ministri.

Pas fjalës së ministrit do të vazhdojmë me pyetjet, përgjigjet dhe komentet, nëse ka.

Zonja Gjermeni, fjala për ju.

Eglantina Gjermeni – Faleminderit, kryetar!

Në fakt, ky projektligj synon ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Fondit OPEC për Zhvillim Ndërkombëtar dhe është në vlerën 16 milionë dollarë.

Meqenëse unë isha e pranishme edhe në Komisionin e Jashtëm, ku ministri e prezantoi projektligjin, do të doja ta vazhdoja me atë që ai na tha për rrugën Tiranë-Elbasan, e cila në fakt, është një rrugë që ka marrë shumë para. Gjithmonë është menduar se kjo rrugë do të mbaronte, prandaj besoj se ky do të jetë financimi i fundit ose marrëveshja që ne do të kalojmë do të çojë në përfundimin e rrugës Tiranë-Elbasan.

Sipas relacionit shoqërues nevoja për financim shtesë ka ardhur si rezultat i problematikave të shumta që janë hasur gjatë zbatimit të projektit. Shkaqet kryesore që kanë ndikuar në mosfinalizimin e projektit lidhen me problemet gjeologjike dhe konkretisht me rrëshqitjet e dheut dhe lëvizjet gjeoteknike në zonën e Mulletit.

Pra, duke iu referuar relacionit shoqërues kushtet e huas janë normale, si ato të marrëveshjes, por edhe ato të mëparshmet, nuk është se kanë ndonjë ndryshim. Afati për përdorimin e këtij financimi shtesë që do të akordohet nëpërmjet marrëveshjes në fjalë është deri në datën 31.12.2019, prandaj është kërkuar nga qeveria që të kalojë me procedurë të përshpejtuar

në parlament, duke kërkuar mbështetjen nga ne si deputetë, kalimin në seancë parlamentare dhe fillimin për realizimin e këtij projekti madhor kaq të rëndësishëm për ne.

Uroj dhe shpresoj që ky financim të jetë i fundit, si dhe i uroj suksese ministrit dhe stafit të tij për ta realizuar dhe përmbyllur me sukses financimin për këtë rrugë kaq të rëndësishme për ne.

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Faleminderit, zonja Gjermani!

Fjala për ju, zoti Ministër.

Ju lutem, në mënyrë sa më koncize!

Në komisionin tonë është e disataherë që diskutohet për rrugën Tiranë-Elbasan. Ne kemi deklaratat e paraardhësve tuaj të mëparshëm, prandaj shpresojmë që të jetë hera e fundit që ne të bëjmë një amendim.

Do t'ju lutesha në na thoshit shkurtimisht historinë e rrugës, momentet kryesore të shtesave dhe çfarë arrihet me këtë miratim të fundit!

Damian Gjiknuri – Faleminderit, zoti Shalsi!

Të nderuar deputetë,

Siç e përmendët ju dhe relatorja kjo është një shtesë e kontratës së kredisë, një kredi e re, e marrë një prej anëtarëve të sindikatës së kredidhënësve, të cilët janë një grup institucionesh financiare që i kanë dhënë kredi shtetit shqiptar për këtë rrugë, pasi pjesa më e madhe e kësaj rruge kryesisht është ndërtuar me kredi të huaj.

Vlera e saj është 16 milionë dollarë dhe parashikohen një sërë punimesh, të cilat janë lidhura me shkaqe të dala nga emergjenca, mangësi të projektit, si dhe shumë elemente të tjera, të cilat janë shtjelluar në relacion. Mendoj se këto para, meqenëse ju e ngritët si pyetje, do të jenë të mjaftueshme nisur nga kushtet aktuale në të cilën ndodhet rruga, kushtet që kemi, punimet e mbetura, sepse nga i gjithë investigimi që kemi bërë nga pikëpamja teknike, këto para do të jenë të mjaftueshme që kjo rrugë të përfundojë në muajt në vijim.

Pra, në qoftë se paratë bëhen të vlefshme që në momentet e para, në fund të muajit shtator, apo në fillim të muajit tetor, sepse kështu është lloji kredisë, ne do të kemi mundësi që kjo rrugë të përfundojë brenda afatit, përveçse, këtu jam duke e thënë se ka gjithmonë një pikëpyetje të madhe për veprat e mëdha civile, nëse do të ketë ngjarje të jashtëzakonshme, të cilat njeriu nuk mund t'i parashikojë në momentin e duhur. Çfarë do të thotë kjo? Kjo lidhet me

fenomene gjeologjike të paparashikueshme, tërmete dhe elemente të tjera si këto, që quhen “vepra të Zotit” apo ngjarje të jashtëzakonshme, të cilat do ta bënin të pamundur përfundimin e veprës.

Në kushte normale kjo vepër nuk do të kërkojë më fonde shtesë për t’u përfunduar. Nga ana tjetër historia e kësaj rruge është deri diku tragjike për mënyrën se si është bërë. Kjo nuk është rruga e madhe e vetme e re, sepse siç edhe e kam thënë edhe herë të tjera, sa herë që kemi projekte *Green-Fill*, që janë rrugë të pashkelura, përgjithësisht kostot e ndërtimit kanë qenë jashtëzakonisht të larta. Kështu ka ndodhur me Rrugën e Kombit, kështu ka ndodhur edhe me këtë rrugë, e cila ka filluar me vlerën prej 312 milionë dollarë, sepse kaq ka qenë fondi i parashikuar dhe kontrata paraprake dhe ka përfunduar me 450 milionë dollarë, pra një shtesë prej 44% nga vlera fillestare e menduar e kontratës.

Të gjitha këto janë kredi që janë marrë nga shteti shqiptar dhe do të paguhen prej tij. Vërtet janë kredi të buta, siç është edhe kjo. Pra, në lidhje me kredinë që po diskutojmë sot është një kredi e butë me 5 vjet *Great Spirit* dhe me një shtrirje afatgjatë, por në totalin e stokut të kredive kostoja e rrugës ka shkuar shumë e lartë, sepse këto janë vetëm kostot e vlerave të ndërtimit dhe jo kostot e tjera që duhen të paguhen me gjithë interesat.

Ju e dini që administrata dhe institucionet e specializuara kanë kryer edhe një auditim të themeltë për gjithë procesin e kësaj rrugë, ku në prokurori ka një kallëzim, organ, i cili po e heton dhe nuk më takon mua të zgjaten në këtë drejtim, por jam i bindur që nga fondet e vëna në dispozicion, si dhe trysninë që duhet të ushtrojë Autoriteti i Rrugëve ndaj kontraktorit për pjesën e mbetur, ne do të jemi në gjendje që kjo rrugë të përfundojë brenda afateve dhe të jetë në dispozicion të qytetarëve shqiptarë që shkojnë drejt Elbasanit për një periudhë shumë të shkurtër.

Ky pak a shumë është prezantimi dhe nuk mendoj se është e nevojshme të zgjatëm më shumë, pasi ju do të keni pyetje, të cilave do t’u jap përgjigje.

Eduard Shalsi – Kur thoni afat të shpejtë, a mund të kemi një datë?

Damian Gjikhuri - Afati i kontratës është deri në fund të vitit, por, në fakt, ka një vonesë për shkak...

Eduard Shalsi – Në fund të vitit?

Damian Gjikhuri – Po, në fund të këtij viti, megjithatë, për të qenë i saktë, mendoj se deri në tetor të 2018-s rruga do të jetë e kalueshme drejt tunelit, por mund të duhen 1 ose 2 muaj për sinjalistikën dhe elemente të tjera, kjo varet edhe nga kushtet atmosferike, sepse në qoftë se

në këtë periudhë do të ketë shumë shira, sidomos gjatë muajve nëntor-dhjetor, mund të ketë frenim të punës.

Ajo që ka më shumë rëndësi është fakti se me këto para që do të hidhen kjo do të jetë ndërmarrja e fundit për përfundimin e kësaj rruge.

Eduard Shalsi – Po, zoti Baraj.

Besnik Baraj – Duke vijuar me pyetjen e zotit Shalsi, ajo pjesë dhe ai segment që është i papërfunduar do të përfundojë?

Eduard Shalsi – E kishit për pjesën e IPA-s, para se të hysh në tunel...?

Besnik Baraj – Po. Pyetja e dytë, po vihet re se për shkak edhe të lëvizjeve demografike në Tiranë, duke filluar nga TEG-u po krijohet një shtrëngim; a parashikohet të bëhet ndonjë ndërhyrje për ndonjë mbikalim me këto lloj fondesh?

Damian Gjijnuri – Kjo nuk parashikohet me këto lloj fondesh, e para.

Këto fonde janë vetëm për përfundimin e segmentit të parë që fillon nga IPA në lidhje me tunelin. Për sa i përket pjesës tjetër, sepse mund të ketë ndonjë pyetje më vonë, por unë po i paraprij që tani, sa u takon rrëshqitjeve që kanë ndodhur sa kalon tunelin në drejtim të Elbasanit, ky është një segment që e ka marrë Autoriteti Shqiptar në dorëzim disa vjet më parë, çka do të thotë se është përgjegjësi direkte jona riparimi i tyre. Gjithashtu, është zhvilluar procedura e tenderit ku është shpallur edhe fituesi dhe shumë shpejt do të fillojë edhe ndërhyrja për atë pjesë me një vlerë prej rreth 3 milionë eurosh, të cilat paguhen nga buxheti i shtetit, për të bërë një gjysmë tunel të hapur, si dhe të gjitha masat mbrojtëse inxhinierike në mënyrë që të mos kemi më përsëritje të atyre ngjarjeve. Për këto arsye është dashur më shumë kohë, pasi edhe në media kam parë dhe dëgjuar të thonë: pse nuk i heqin shkëmbinjtë me ekskavatorë e të tjera. Puna nuk është të hiqen shkëmbinjtë me ekskavatorë, por duhet një zgjidhje e plotë inxhinierike që fenomene të tilla të mos përsëriten dhe të mos kemi dëmtime të jetëve njerëzore apo edhe të pronës më vonë.

Për sa i takon ngërçit, vërtet te TEG-u, pasi kjo pjesë lidhet edhe me Unazën e Tiranës, me kalimin e viteve do të krijohet një problem i madh. Për këtë arsye Autoriteti Rrugor po përgatit projektin për bërjen e një nyjeje lidhëse me gjithë Unazën e Tiranës, hyrja nga TEG-u me gjithë pjesën tjetër, që quhet Unaza e Tiranës dhe besoj se pas përfundimit të projektit do t'i japim një zgjidhje, duke ndërtuar një nyje të mirëfilltë, duke eliminuar gjithë ngërçin që krijohet në rrethrotullim.

(Diskutime pa mikrofon)

Po, mbikalim, nënkalam, e gjithë nyja e plotë, por kjo do të dalë nga studimi i projektit. E rëndësishme është që ne po e prokurojmë dhe po e marrim atë konsulencë për të bërë një zgjidhje të mirëfilltë për gjithë atë nyje dhe mënyrën se si do të lidhet.

Eduard Shalsi – Zoti Suli, a kishit ndonjë gjë?

Rakip Suli – Faleminderit, kryetar!

Faleminderit, zoti Ministër!

Moralisht ju përgëzoj, jo se i përkasim të njëjtit subjekt politik, por jeni ndër ministrat e parë që keni ndërmarrë hapin e çuarjes drejt institucioneve gjyqësore të të gjithë atyre personave që kanë abuzuar.

Siç e tha edhe kryetari, ne kemi diskutuar herë pas here për shtesa fondesh për rrugët në të gjithë Shqipërinë. Siç e ka bërë të qartë edhe Kryeministri, rrugë të ngelura rrugëve, por ka ardhur momenti që ne si qeveri duhet të ndalemi te abuzimet që janë bërë me fondet publike gjatë 8 vjetëve të qeverisjes së partisë, e cila sot është në opozitë.

Fatura ekonomike e kësaj rruge ka shkuar 44% më shumë, pa llogaritur interesat bankare dhe bashkë me to mund të shkojë në rreth 50%. Unë mendoj se kjo është tronditëse, sepse janë taksat e shqiptarëve. Ne kemi përgjegjësi morale, meqenëse jemi votuar dhe jemi sot këtu nga votat e qytetarëve, të jemi transparentë për gjithçka.

Unë ju përgëzoj për nismën, por ndoshta edhe ne mund të kemi faturën tonë, sepse kemi 5 vjet që nuk merremi fare me këto probleme.

E dyta, nga TEG-u deri në Elbasan, fatura ekonomike prej 16 milionë dollarësh e mbyll rrugën apo do të ketë prapë probleme?

E fundit, ndoshta kjo mund të jetë jashtë çështjes, por rrotullimi te Shqiponja, gjërat nuk zgjidhen me buton, sepse çdo gjë do kohën e saj....

Eduard Shalsi – Zoti Suli, më falni pak ju lutem!

Kam pasur një kërkesë nga disa deputetë, prandaj me Drejtorinë e Rrugëve dhe me ministrin do të gjykojmë që në një nga javët në vazhdim të diskutojmë për disa probleme, siç janë ajo për Lumin e Vlorës, për bypass-in dhe shumë pjesë të tjera...

Rakip Suli – Jam dakord, por për Tiranën... E kisha thjesht pyetje teknike, a do të fillojë shpejt, apo jo, sepse është pjesë të Unazës së Tiranës?

Eduard Shalsi – Ju lutem, do të doja mirëkuptimin tuaj, sepse po hapëm çështje tjetër përveç Elbasanit, ju siguroj se çdo deputet do të ketë 2 apo 3 çështje. Për këtë arsye do të lëmë një vizitë apo qoftë një ftesë, qoftë informale me drejtorin e asaj...

Për pyetjen e parë, zoti ministër jua dha përgjigjen.

Po, zoti Marto.

Andrea Marto – Kisha një pyetje të thjeshtë, për zëvendësministrin. Pas ratifikimit të marrëveshjes si është tradita e fondeve të OPEC-ut, i lëvrojnë fondet? A i keni ju fondet për ta përfunduar rrugën në afat?

Eduard Shalsi – Po, zoti Luçi.

Erjon Luçi – Kjo përveçse ka qenë pjesë e financimit të mëparshëm, e ndihmon goxha këtë si operacion që të vazhdojë, sepse e kanë vetë supervizimin dhe njohurinë e projektit, janë treguar jashtëzakonisht të shpejtë dhe shumë të gatshëm për të pasur një farë fleksibiliteti edhe për kohën e mbulimit të faturave, duke qenë të gatshëm që përpara miratimit të këtij financimi. Pra, shpejtësia është relativisht e siguar.

Eduard Shalsi – A ka ndonjë koleg tjetër që e do fjalën?

Po, zoti Beqaj.

Ilir Beqaj - Ministri e preku pak edhe zgjidhjen e problemit pas tunelit. Cili është afati?

Damian Gjiknuri –Unë besoj se pas dimrit edhe ajo pjesë do të jetë plotësisht e përfunduar.

Eduard Shalsi – A ka pyetje të tjera?

Nuk ka.

Para se të kalojmë në votim, për dijeni të komisionit, disa prej anëtarëve të këtij komisioni, pasi një pjesë janë të pranishëm që nga viti 2009, kanë pasur një shqetësim të madh për Autoritetin Kombëtar të Rrugëve, i cili është shumë larg pritshmërisë dhe sfidave të kohës. Unë kam pasur mundësi të flas me ministrin dhe me drejtorin, prandaj mendoj se po hapet një kapitull i ri, shumë i domosdoshëm. Janë shpenzuar jo miliona, por miliarda euro për rrugët dhe mjaftonte të vizitoje dhe të shpenzoje vetëm 5 minuta, siç e thoshte një ekspert yni, për ta kuptuar se çfarë mund të prodhonte. Ne po presim me padurim që të shohim një fytyrë të re tek ai institucion, shumë i rëndësishëm. Dihet fakti që projektet janë projekte dhe zbatimi i tyre në gjithë botën ka modifikime, sjell zhvendosje, ndonjëherë kërkohen më shumë fonde, si dhe gjëra

të paparashikueshme, por këtu te ne për shkak të një institucioni të degraduar, krejtësisht jashtë sfidave, problemet kanë qenë më të agravuara.

Sa u takon kolegëve, të cilët mund të kishin pyetje për çështje të ndryshme, kërkesat e tyre t'i depozitojnë te sekretaria e komisionit dhe në vazhden e vizitave që ne organizojmë nëpër institucione të ndryshme, mund të organizojmë një vizitë edhe tek Autoriteti Kombëtar, duke i dërguar paraprakisht shqetësimet që ne kemi për rrugët dhe për investimet dhe më pas të mbajmë një urë komunikimi të vazhdueshme.

A jeni dakord, të nderuar kolegë? Po.

Pa humbur kohë po hedh projektligjin në votim në parim.

Kush është pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 1.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 2.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Hedhim projektligjin në votim në tërësi.

Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Zoti Ministër, ju uroj punë të mbarë dhe do të mbetemi në kontakt edhe për çështje të tjera.

Faleminderit!

MBYLLET MBLEDHJA