



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 07.11.2018, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Eduard Shalsi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Prezantimi i Buxhetit të Ministrisë së Energjisë dhe Infrastrukturës nga ministri i Energjisë dhe Infrastrukturës, z. Gjiknuri, lidhur me shqyrtimin e projektligjit “Për Buxhetin e vitit 2019” (*Komision për dhënie mendimi*)

Marrin pjesë:

Eduard Shalsi, Besnik Baraj, Ilir Beqaj, Eglantina Gjermani, Andrea Marto, Rakip Suli, Ilir Ndraxhi, Tatjana Nurçe, Robert Bitri, Dritan Bici, Edmond Leka, Fadil Nasufi dhe Vullnet Sinaj.

Mungojnë:

Florjon Mima, Endri Hasa, Izmira Ulqinaku, Hekuran Hoxhalli, Lorenc Luka, Lefter Koka, Rrahman Rraja, Gjetan Gjetani dhe Agron Çela.

Të ftuar:

Damian Gjiknuri – Minister i Energjisë dhe Infrastrukturës

Gentian Keri – Sekretar i Përgjithshëm, MEI

Eduart Gjokutaj – Këshilltar i ministrit

Dardan Malaj – Këshilltar i ministrit

Afrim Qendro – Drejtor i Përgjithshëm, MEI

Arben Skenderi – Drejtor i Përgjithshëm, MEI

Enkeleon Topulli – Drejtor, MEI

HAPET MBLEDHJA

Eduard Shalsi – Mirëmëngjes të nderuar deputetë,

Sot në rend të ditës kemi dy mbledhje. Dëgjesë me ministrin e Energjisë dhe Infrastrukturës dhe ministrin e Bujqësisë.

I kujtoj deputetët nëse do të kenë pyetje, për të cilat do të duhet informacion shtesë për mbledhjet që vijojnë, t'ia drejtojnë sekretarisë.

Ditën e enjte, për shkak se nuk kemi seancë plenare, kemi parashikuar mbledhjen me Fondin Shqiptar të Zhvillimit, si dhe dëgjesa me grupe të ndryshme interesi, në bazë të kërkesave që kemi apo edhe të deputetëve.

Ditën e premte do të vijojmë me ministrin e Mjedisit.

Do t'ia jap fjalën, pa humbur kohë, ministrit të bëjë një prezantim. Pastaj do të vijojmë me pyetjet për të cilat jam i bindur që do të ketë me shumicë.

Zoti Gjikhuri, fjala është për ju.

Damian Gjikhuri – Mirëdita!

Zoti kryetar,

Të nderuar deputetë,

Në fakt, është kënaqësi që të prezantoj përpara komisionit përgjegjës buxhetin për vitin 2019, një buxhet që mbështet objektivat që ka qeveria shqiptare për përmirësimin e infrastrukturës kombëtare dhe për arritjen e objektivave në të gjitha fushat që mbulon Ministria e Infrastrukturës dhe Energjetikës, pra në fushën energjetike dhe fusha të tjera, trajtimi i mbetjeve apo infrastruktura tjetër që lidhet me fushat e përgjegjësisë.

Nuk mund të them që plotëson çdo objektiv, sepse buxheti ka limitet e tij, Shqipëria ka limitet e saj për sa i përket financimit dhe të mos bëhemi më entuziastë sesa duhet, por mund të them se jemi mbështetur për të realizuar projektet që i kemi nisur dhe i kemi vënë objektiv vetes për 4-vjeçarin që vjen.

Nëse do ta marrim në total buxheti që ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjetikës është sa 2,9% e GDP-së, pak më pak se arsimi dhe shëndetësia. Këtë nuk është se e them me konotacion ankues apo negativ, pasi mendoj se arsimi dhe shëndetësia duhet të jenë prioritet i çdo vendi, aq më tepër i një force që elementin social e ka në themel të programit të saj.

Buxheti i infrastrukturës është më i mirë sesa vjet, është më i konsoliduar dhe na bën të mundur që të realizojmë të gjitha projektet e nisura apo ato që do të nisim në 4 vjetët që vijnë.

Po ndaloj tek infrastruktura kombëtare rrugore, e cila përbëhet nga mbyllja e të gjitha kantierëve, të cilët u hapën apo janë hapur më përpara për sa u përket rrugëve kombëtare. Këtu bëhet fjalë për kompletimin e rrugës Kukës-Morinë, e cila ka qenë një vepër e pambyllur që nga koha kur u deklarua si e mbyllur në vitin 2009 dhe më tutje. Përfundimisht kjo vepër do të përfundojë, do të përfundojnë të gjitha ndërhyrjet në segmentet kryesore të tjera kombëtare të trashëguara nga vitet e mëparshme, siç është nyja e Milotit apo të gjitha rrugët lidhëse që lidhin pjesën afër Milotit, ku është nyja lidhëse me rrugën e Kombit.

Do të bëjmë të mundur financimin e të gjitha veprave që tashmë kemi hapur dhe që dihen, siç është pjesa e unazës së Tiranës, pjesa e re e unazës së Tiranës nga Pallati me Shigjeta drejt sheshit “Shqiponja”, e cila do të lidhet me autostradën Tiranë – Durrës, rruga e Elbasanit, e cila edhe ajo besoj se brenda disa muajve do të përfundojë dhe puna po vazhdon në terren.

Bëmë të mundur përfundimin e veprës së bajpasit të Fierit dhe të Vlorës, vepra të cilat tashmë kanë filluar, pra bajpasi i Fierit fillon punën sot, dje u nënshkrua kontrata. Në bajpasin e Vlorës brenda pak ditëve do të fillojë puna edhe në këtë pjesë.

Bëmë të mundur përfundimin e rrugës Kardhiq-Delvinë, duke përfshirë edhe ndërtimin e tunelit vitin tjetër, fillimin e punës, ndërtimin e tunelit, një rrugë krejt e re.

Bëmë të mundur të gjitha ndërhyrjet e tjera për sa i përket përmirësimit, mirëmbajtjes të gjithë programit që ne tashmë kemi nisur për mirëmbajtjen e rrugëve kombëtare. Kuptohet që dëshira do të ishte për më shumë fonde, por thashë që ne jemi të arsyeshëm se shteti ka nevoja, shoqëria shqiptare në të gjitha drejtimet dhe jo gjithçka mund të shkojë te buxheti i rrugëve. Ne pavarësisht se kemi një buxhet të shtuar edhe për mirëmbajtjen, shqiptarët janë dëshmitarë se kemi filluar një program intensiv mirëmbajtjeje që nuk ka qenë ndonjëherë vitet e fundit. Besoj e kemi parë, ju jepet rasti, sepse jeni deputetë dhe udhëtoni në të gjithë territorin që në të gjitha rrugët kombëtare ka ndërhyrje për sa i përket sistemit të mirëmbajtjes. Ka qenë një ndërhyrje masive, miliona e miliona euro, të cilat bëjnë të mundur rritjen e jetëgjatësisë së rrugës dhe përfundimin e punimeve të parashikuara për sa i përket mirëmbajtjes, sepse rruga një herë në dhjetë vjet ka nevojë për ndërhyrje në shtresa, përndryshe ajo do të degradojë. Gjithë ky buxhet e realizon këtë gjë.

Buxheti realizon edhe mbështetjen e nevojshme që do të ketë programi për partneritetin publik -privat. Bëhet fjalë për rrugën e saponisur Rrugën e Arbrit, e cila po ecën me ritme të kënaqshme, mbi 17-18% e punës është e realizuar tashmë. Ky buxhet mundëson financimin sipas kontratës, në 13 vjetët e ardhshëm, do të jetë një parashikim vjetor.

Bëmë të mundur fillimin e rrugës Thumanë- Kashar. Edhe ky është një projekt me partneritet publik privat, kontratë, e cila pritet të miratohet në qeveri në ditë në vijim. Besoj se brenda pak muajsh dhe aty do të kemi një kantier të ri të hapur, që do të zgjidhë një problem shumë të madh të trafikut nga Thumana në drejtim të kryeqytetit apo në drejtim të Jugut.

Bëmë të mundur fillimin e projektit tjetër nga Miloti në Balldren, duke përfshirë edhe tunelin që është një lloj bajpasi për qytetin e Lezhës dhe makinat nuk kanë nevojë më të hyjnë në qytetin e Lezhës.

Fondet janë të nevojshme edhe për supervizimin e nevojshëm të këtyre projekteve. Ne e kemi deklaruar publikisht kemi adresuar edhe një shqetësim të ngritur publik në lidhje me kostot e projekteve. Për të qenë të mbrojtur dhe për të transferuar risqet siç duhet, sepse risia e partneritetit publik- privat ishte që riskun ta marrë privati, në projektimin, dizenjimin, ekzekutimin e veprës në kohë dhe dorëzimin me çelës në dorë brenda afateve të lejuara në kontratë, që zakonisht variojnë nga 2-3 vjet dhe marrjen e riskut edhe të mirëmbajtjes për 10 vjetët e ardhshëm. Për këtë ne kemi parashikuar fonde për të marrë kompani ndërkombëtare inxhinjerike të supervizimit, që do të thotë se të gjitha këto projekte do të supervizohen nga kompani të huaja, sepse kyçi i veprave publike është sesa të zotë jemi ne për t'i mbikëqyrë ato, si nga pikëpamja e vlerës, ashtu nga ajo e cilësisë. Menduam se zgjidhja më e mirë do të ishte marrja e kompanive ndërkombëtare me emër, të cilat në fund të fundit kanë emrin e tyre në lojë dhe nuk mund të tregtojnë emrin e tyre për interesa të vogla, pasi janë kompani me kooperacione globale dhe kjo u jep mundësi shumë më të mira për sa i përket kontrollit.

Një vepër tjetër që nuk dua ta lë pa përmendur është nga porti i jahteve në Orikum në drejtim të Llogorasë, edhe kjo është vepër e këtij programi, i cili do të ekzekutohet sipas skemës: partneritet publik privat.

Ndërkohë nevoja të tjera të infrastrukturës kombëtare ka shumë. Ne jemi duke studiuar edhe mundësinë që është bërë tashmë publike për partneritet publik -privat edhe për rrugën Tiranë-Durrës, një rrugë, e cila vërtetë do të jetë me pagesë, nuk kemi pse ta fshehim, por duhet të kemi parasysh se do të ketë dy rrugë alternative, pjesë e kësaj kontrate

koncesionare të mundshme, të cilat do të jenë pa pagesë. Pra, do të jenë rrugë shërbimi, të cilat i mundësojnë kujtdo që nuk do të paguajë dhe do që të ecë në një rrugë krejt normale, do të jetë mundësi alternative.

Njëra është rruga nga Tirana me drejtim Maminas –Shijak, ish -rruga e vjetër, duke përfshirë edhe rrugët e shërbimit për biznesin dhe rruga tjetër që do të rehabilitohet plotësisht do të rikonstruktohet, është rruga nga Kombinati nëpërmjet Ndroqit deri te Plepat në Durrës. Do të kemi dy rrugë alternative që qytetarët mund t'i shfrytëzojnë. Pse është i domosdoshëm zgjerimi i kësaj rruge? Kjo rrugë, ju i shikoni vetë lajmet përditë, por edhe qytetarët i shikojnë, çdo fundjave, në sezon vere më tepër dhe sa vjen do të bëhet më problematike për sa i përket qarkullimit. Ajo ka arritur çdo lloj limiti. Është tepër i nevojshëm zgjerimi i kësaj rrugë. Që të zgjerosh këtë rrugë me paratë e buxhetit do të duhen mbi 200 e ca milionë euro, gjë që nuk e kemi. E vetmja alternativë mbetet që të gjejmë dhe të mobilizojmë kapitalin privat për ta bërë këtë gjë të mundur, përndryshe, të tjerat janë demagogji dhe fjalë boshe. Të gjithë mund të bëjmë premtime, por nuk i kemi paratë. Zgjidhja më e mirë dhe këtë e ka menduar qeveria shqiptare do të jetë që të ftojme kapitalin privat, të investojë, të ketë një tarifë të arsyeshme për ata që duan të udhëtojnë shpejt dhe ndërkohë t'u krijohej mundësia alternative pa pagesë të gjithë qytetarëve të tjerë, të cilët nuk do të dëshironin të paguanin për të shkuar në këtë drejtim.

Kjo rrugë do të ketë 2 komponentë Tiranë –Durrës dhe Kashar –Rrogozhinë. Pra, faza e parë do të jetë ndërtimi me 3 krosi Tiranë-Durrës. Faza e dytë Kashar-Rrogozhinë që krijon edhe një alternativë tjetër drejt Jugut, edhe kjo me pagesë, sepse është e shpejtë, kush do që të shkojë shpejt për 25-30 minuta në Rrogozhinë, jo vetëm që do të kursejë karburant, se aty të del llogaria, por do të fitojë shumë në kohë, do të shkojë shumë më shpejt në drejtim të Jugut. Mendoj se ky është një nga projektet shumë të mira, jemi me fat që dikush vjen, investon me gjithë risqet që kanë investime të tilla. Realisht ne jemi duke punuar në këtë drejtim.

Kjo është për sa u përket rrugëve kombëtare, por më vonë mund të ketë edhe pyetje, se ndoshta mund të na shpëtojë ndonjë detaj.

Ne do të vazhdojmë edhe me projektet tona për infrastrukturën aeroportuale. Ju e dini se jemi në negociata për aeroportin e Vlorës, nëse ne nuk do të përfundojmë dot negociatat në kohën e duhur, shumë shpejt do të tentojmë çdo lloj mënyre, duke përfshirë edhe skemë me financim nga buxheti i shtetit për ta bërë të mundur këtë aeroport. Janë parashikuar të gjitha hapësirat buxhetore nga Ministria e Financave që të mbulohet brenda

limiteve që na lejon hapësira për financimin e partneritetit publik privat, të kemi mundësi ta bëjmë këtë aeroport vetë, sepse e ardhmja e turizmit shqiptar nuk mund të mbahet peng nga mungesa e një aeroporti, përndryshe ne nuk do të kemi turizëm pa bërë një aeroport në Vlorë. Çdo gjë tjetër është iluzion. Shqipëria nuk mund të ketë turizëm 1-2 muaj, Shqipërisë i duhet patjetër një aeroport në Vlorë, në mënyrë që të aksesohet një pjesë e mirë e territorit të Jugut, sidomos zonat që kanë potenciale të mëdha turistike.

Të njëjtën gjë do të parashikojmë për Sarandën, që do të jetë një projekt jo me buxhetin e shtetit, por jemi të gatshëm me një partneritet, me investim tërësisht privat, të mundësohet edhe aty një aeroport turistik. Dikush do të thotë: si ka mundësi dy aeroporte në Jug? Nga studimet e fizibilitetit mundësohet edhe një projekt turistik në Sarandë, një aeroport, pasi Korfuzi është i mbingopur, sepse nga porti i Sarandës kanë kaluar mbi 600 mijë qytetarë, kanë lëvizur, kanë hyrë dhe dalë, që do të thotë se ka një fluks goxha të madh njerëzish që lëvizin në drejtim të Sarandës. Kjo e fundit ka kapacitete akomoduese më shumë se çdo vend tjetër i Shqipërisë dhe krijon ambientin apo situatën e nevojshme për të pasur një model biznesi, i cili mund të jetë ekonomik.

Ne kemi hapur garën edhe për aeroportin e Kukësit, i cili do të jetë një investim tërësisht privat, koncesionohet aeroporti i Kukësit me shpresën që ky aeroport të përdoret nga linjat me kosto të ulët dhe, sipas disa studimeve paraprake të fizibilitetit ka interes qoftë nga ana e Kosovës, qoftë nga pjesa veriore e Shqipërisë, sidomos për disa destinacione: Zvicra, Britania e Madhe dhe disa shtete të tjera ku ka edhe një përqendrim me origjinë të popullsisë nga këto vende, të emigracionit nga këto zona.

Kjo ishte për sa i përket infrastrukturës aeroportuale. Për infrastrukturën portuale detare, vazhdojnë investimet e nevojshme në portin e Vlorës për ndërtimin e terminalit të ri. Në portin e Durrësit megjithë se është një port tërësisht i koncesionuar, ne kemi hapur garën për thellimin e portit, pasi ai rrezikon të bllokohet dhe të mos ketë mundësi që të hyjnë anije të mëdha, për shkak të nevojës për gërmime, për hapje të kanalit dhe rritjen e thellësisë mbi 12 metra. Shpeshherë ka ndodhur që edhe anijet të mbeten në Durrës për shkak se një projekt ka mbi 10 vjet që është i nevojshëm, por nuk është bërë realitet. Pra, fondet e nevojshme janë, gara është hapur dhe shpresojmë që brenda këtij vitit të lidhim kontratën dhe në krye të 6 muajve porti i Durrësit të ketë thellimin e nevojshëm, në mënyrë që të përpunojë anije më të mëdha, që sjellin volume më të mëdha, të ulin kostot e transportit dhe të gjitha historitë e tjera që lidhen me to.

Nga ana tjetër po shikojmë mundësinë nëpërmjet investimit privat për një terminal të kroçerave në Durrës, sepse interesi për kroçerat është rritur. Mendojmë se shtimi i kroçerave në Durrës, së bashku me thellimin, se pa thellimin ato nuk mund të vijnë, do të bëjë të mundur rritjen e të ardhurave për portin dhe rritjen e të ardhurave nëpërmjet turizmit, pasi ka një interes të madh nga kroçerat mesdhetare për të sjellë të paktën gjatë sezonit 1 kroçerë në ditë në Durrës, por mund të jetë edhe për më shumë. Pra, është një fluks i shtuar pozitiv.

Për sa u përket ujësjellës-kanalizimeve dhe mbetjeve, shifrat i keni aty, jemi brenda tavaneve buxhetore të pranueshme, të cilat janë 3 miliardë, është tavani i financuar nga buxheti i shtetit për ujësjellës-kanalizimet, shtohet edhe një pjesë që janë fonde për subvencion, por në një pjesë të tyre duam t'i kthejmë incentivime për investime, që do të thotë se kur një ndërmarrje ujësjellësi performon, ne do kemi mundësi të financojmë një projekt infrastrukturor për ujësjellës dhe kanalizime dhe jo thjesht t'u japim para subvencioneve, të cilat fatkeqësisht janë përdorur për paga. Ujësjellësit kanë qenë edhe burim i shtimit të detyrimeve karshi OSHEE-së dhe sektorëve të tjerë, duke shtuar borxhet.

Investimet janë përqendruar, kryesisht në zonën bregdetare, duke përfshirë edhe projektet e huaja, të cilat zënë një pjesë të mirë të fondit për ujësjellës dhe kanalizime, ku do të bëjmë të mundur projektet e filluara, për sa u përket ujësjellësve të rinj apo trajtimin e ujërave të zeza, në zonat bregdetare. Ka një listë të projekteve, të cilat janë paraqitur edhe në projektbuxhet që bën të mundur realizimin e këtyre veprave, duke mos adresuar të gjitha nevojat që ka Shqipëria, sepse nevoja për to është shumë e madhe dhe do të duhen disa miliardë dollarë që vendi të kishte plotësuar një rrjet të tërë me ujësjellës dhe kanalizime.

Për sa u përket mbetjeve urbane, edhe këtu kemi siguruar financimet e nevojshme për vazhdimin e projekteve tashmë të nisura për ndërtimin e impianteve të trajtimit të mbetjeve në Fier, i cili financohet nga buxheti i shtetit, si dhe mbështetjen e nevojshme financiare për Bashkinë e Tiranës për të bërë të mundur zbatimin e skemës koncesionare që po zbatohet në qarkun e Tiranës, që është ndërtimi i impiantit dhe trajtimi i *landfill*-it aty.

Janë parashikuar edhe fonde për fillimin e adresimit të problemit që ekziston me mbetjet në Durrës, ku po shikojmë mënyrën se si do të adresohet kjo gjë. Një problem është trajtimi i mbetjeve nga sot e tutje.

Problemi i dytë është se çfarë do të bëhet me mbetjet e depozituara, ku ka një projekt për inkapsulimin, mbylljen dhe trajtimin e tyre, sipas metodave bashkëkohore në vitet e ardhshme. Ideja është që ajo zonë të transformohet komplet, ato të groposen dhe të

trajtohen siç duhet. Të kenë edhe mundësinë e trajtimit të gazrave që çlirohen dhe të jetë një ambient krejt normal për aktivitete të ndryshme ekonomike apo çlodhëse.

Për sa i përket energjisë, është një sektor, i cili kryesisht financohet nga vetvetja, pra nga tarifat dhe nga të ardhurat që gjeneron, përveç mbështetjes që ne zakonisht i japim sistemit energjetik, në raste krizash kemi parashikuar një mbështetje prej 3 miliardë lekësh, një lloj llogarie, e cila është mbështetje në rastet kur sistemi mund të ketë nevojë për importe të energjisë elektrike. Fatkeqësisht, ky ishte një vit paradoksal, që kishte një gjastëmujor të parë jashtëzakonisht të lagshim dhe superprodhim, por u pasua nga një gjastëmujor i dytë, që është jashtëzakonisht i thatë, aq sa ka pothuajse pesë muaj pa rënë shi ose ka pasur shira sporadikë. Domethënë, Shqipëria e ka këtë problem. Kjo ka qenë një nga arsyet që ne kemi filluar programet e diversifikimit të burimeve energjetike.

Shumë shpejt do të shpallim edhe rezultatet e ankandit që zhvilluam në Akrini të Vlorës, të sistemit fotovoltaik, ku do të kemi mundësi të ngremë një impiant prej 100 megavatësh për prodhimin e energjisë diellore. Risia e këtij projekti është që për 50 megavat nuk do të garantohe fare blerja e energjisë nga operatori i shpërndarjes, ndërsa çmimet do të jenë jashtëzakonisht kompetitive.

Në momentin që ky ankand do të përfundojë, unë do ta bëj shumë shpejt publik sepse është ende në procesin final, ne do të kemi mundësi t'i shtojmë burimet e energjisë diellore, kjo edhe në site të tjera që kemi zgjedhur, në mënyrë që Shqipëria t'i diversifikojë vërtet burimet e saj. Sepse Shqipëria, krahas hidros ka potencial në energji diellore, tashmë me kosto edhe më të lirë se më parë. Pse jo edhe shfrytëzimi i mundësisë së hidrocentralit të Vlorës, për të cilin shumë shpejt do të shpallim garën për koncesionin. Dokumentacioni i tenderit është bërë gati dhe do të shpallet shumë shpejt, për konvertimin e këtij impianti dhe ndërtimin e një gazsjellësi nga pika e daljes në Fier e në drejtim të Vlorës, në mënyrë që edhe ky termocentral të vihet shumë shpejt në funksionim.

Mendoj se ky portofol i diversifikuar i energjisë do të bëjë të mundur që Shqipëria të ketë furnizim normal me energji, që të përshtatet dhe të përputhet me nevojat gjithnjë në rritje që ka vendi për konsumin energjisë elektrike, dhe deri diku të mbahen edhe çmimet nën kontroll.

Unë gjithnjë e them publikisht këtë, sepse njerëzit vazhdojnë të besojnë sikur kaskada e ndërtuar në kohën e socializmit plotëson nevojat e këtij vendi: kaskada e Drinit plotëson vetëm 55 %, maksimumi deri në 60 % të nevojave kombëtare, që do të thotë se janë me çmim të lirë. Gjithçka tjetër i nënshtrohet çmimeve të importit dhe çmimeve të tregut të

energjisë. Kjo është sfida që ka Shqipëria. Pra, pa rënduar shumë konsumatorët, edhe të krijojmë mundësi për investime të zgjerimit të rrjetit, por njëkohësisht edhe të mbajmë nën kontroll çmimet energjisë brenda këtyre tarifave. Kjo është një sfidë e vërtetë, sepse nuk është e thjeshtë. Është shumë e vështirë, sepse përtej spekulimit që bëhet, Shqipëria ka çmimet më të lira të energjisë elektrike në Europë, përveç Kosovës. Kosova, për shkak të linjitetit i ka më të lira, por dhe Kosova tashmë është e detyruar të rrisë çmimet për shkak të TEC-it të ri që do të ndërtojnë. Shqipëria ka çmimin më të lirë të energjisë për popullatën.

Të flasë kush të dojë, të spekulojë kush të dojë, por këto janë shifra dhe të gjithë duhet at dinë këtë gjë, dhe kjo është falë subvencionimit që bën shteti indirekt për të mbajtur këto tarifa, që nuk është politikë normale, dhe gjë e cila në të ardhmen nuk do të lejohet.

Këto janë pak a shumë. Kuptohet, ka financime të nevojshme për planifikimin urban, për të përfunduar të gjithë planet rregulluese, për të cilat tashmë i kemi lidhur kontratat dhe po punohet. Patjetër edhe për industrinë, aq sa mund të marrë përsipër buxheti i shtetit, me studime dhe projekte të ndryshme, pasi industria përpunuese, qoftë nafta, qoftë kromi, qoftë mineralet, janë duke u zhvilluar vetë. Unë e kam bërë edhe publike një gjë që dua ta theksoj sërish, ne duhet të krenohemi me një gjë: për shkak të politikës së këtyre katër viteve, dhe nuk është thjesht mburrje, por po e them shumë sinqerisht...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo, jo, nuk ka. Po them: gjatë këtyre viteve, për sa i përket ferrokromit, ne kemi tejkaluar eksportet e Enver Hoxhës, se njerëzit kanë qejf ta dëgjojnë kështu. Shqipëria eksporton 60 mijë ton ferrokrom. Kjo arrihet për shkak të kapaciteteve të shtuara të industrisë përpunuese të ferrokromit.

Të gjitha këto investime private, qoftë koncesioni i Bulqizës, qoftë ndërtimet e tjera që janë bërë në Elbasan, për sa i përket fabrikave të reja, kanë bërë të mundur rritjen e eksportit të ferrokromit. Kjo është një industri me vlerë të shtuar për ekonominë shqiptare, gjë që është arritur falë politikave të nxitjes së përpunimit të ferrokromit brenda vendit, por dhe rishikimit të kontratave koncensionare, përfshirë edhe kontratën me AlbChrome, e cila, të themi të drejtën, ka qenë një kontratë shumë performuese, që e ringjalli të gjithë industrinë.

Së fundi, edhe një element tjetër që më shpëtoi, kjo për shkak edhe të reminishencës se asnjë nuk ka menduar se do të kemi sukses në këtë drejtim, ne jemi duke bërë edhe garën për rindërtimin e hekurudhës Tiranë-Durrës. Gara është në procesin e selektimit të kompanive, pra të përzgjedhjes paraprake, dhe për herë të parë Tiranë-Durrës-Rinas do të ketë një hekurudhë bashkëkohore totalisht të rehabilituar. Tashmë janë gati 90 milionë euro,

të cilat do të investohen në këtë drejtim. Po përfundojmë edhe studimin inxhinierik për lidhjen e linjës Tiranë Durrës me hanin e Hotit, pra me Malin e Zi. Kryesisht, këto projekte janë të vlefshme për financime nga Bashkimi European, me kredi të buta, por dhe me grante deri në 50 %. Pra, në 50 % të projektit kemi mundësi të marrim para pa interes nga Bashkimi European, që edhe këtë segment të rinovuar ta lidhim me Malin e Zi, me rrjetin hekurudhor european, pasi është pjesë e këtij rrjeti. Kjo ka avantazhe të mëdha ekonomike, sepse mallrat do të mund të transportohen nëpërmjet hekurudhës dhe në të ardhmen do t'i japin më shumë vlerë portit të Durrësit.

Pak a shumë kjo është ekspozaja. Kuptohet, shumë gjëra mund t'i kem lënë pa përmendur, por doja të bëja një përmbledhje lidhur me të gjitha fushat që mbulon ministria që unë drejtoj, si dhe të flisja për arritjet kryesore që lidhen me mbështetjen e dhënë nga ky buxhet.

Jam i hapur për pyetje. Faleminderit!

Eduard Shalsi – Faleminderit, zoti Gjikhuri!

Jam i bindur se tani do të fillojmë me pjesën e pyetjeve. Besoj se ka shumë kolegë, të cilët duan të bëjnë pyetje.

Zoti Baraj i pari. Pastaj do të vazhdojmë me të tjerët.

Besnik Baraj – Faleminderit!

Së pari, komplimente lidhur me dhënien prioritet industrisë përpunuese. Ky është një shembull vërtet shumë pozitiv, ndaj do të uroja që po kështu, kjo të shtrihet dhe në sektorë të tjerë, në të cilat vendi ka pasur eksperiencë, si fjala vjen në industrinë e bakrit, që kemi pasur ciklin e mbyllur të trajtimit të këtij minerali.

Po kështu, vend për komplimente ka edhe në fusha të tjera, veçanërisht lidhen me transportin dhe cilësinë e sinjalistikës, do të thosha. Për operacionalitet, po kalojmë në pyetjet, një pjesë të të cilave ua kemi nisur me shkrim.

Rezulton që ujërat detarë, veçanërisht në Gjirin e Vlorës, që është shumë i frekuentuar, të kenë ngarkesa mikrobiale mbi nivelin maksimal të lejuar. Pra, shihet një investim prej rreth 1, 6 miliardë lekësh. Me këtë investim, vitin që vjen, për turistët a do të ketë një zonë jo me ngarkesa të tilla të këtyre niveleve të ujërave detare?

Po kështu, ka 1, 3 miliardë lekë investime në Gjirin e Lalzit. A zgjidhet problematika e cilësisë së ujërave të zeza? Pra, a do të futen ato në impiantin e trajtimit të ujërave, që është në Durrës?

Pas kësaj, ç'pjesë e bregdetit mbetet e pambuluar me trajtim të ujërave të zeza?

Pyetje tjetër. Mbështetja për energjinë parasheh 6 miliardë lekë. Sa shkon për energjinë e rinovueshme? Kam parasysh atë solare apo eolike. Shkon e tëra apo kihet parasysh se ndoshta do të shkojnë edhe për TEC-in?

Një pyetje tjetër është: meqenëse do të bëhen shumë ndërhyrje në Tiranë, në infrastrukturën e transportit, meqenëse ka pasur edhe protesta të banorëve në zonat përkatëse, a është parashikuar fond për familjet, të cilave do t'u prishen shtëpitë për shkak të projekteve, te Shqiponja dhe te Unaza e Madhe? A ka ndonjë ndryshim nga praktika e ndjekur herët e tjera, meqenëse këta kanë 10, 20 apo 25 vjet që i kanë ndërtuar shtëpitë e tyre?

Një tjetër pyetje që kam, është për impiantin e djegies së mbetjeve në Elbasan. Bëhet fjalë të jepen rreth 2, 8 miliardë lekë. Këto janë për pagesën e investimeve të bëra nga koncesionarët? Kjo shumë nuk ishte parashikuar të ishte e fragmentuar në vite, me qëllim që buxheti i shtetit të mos rëndohet?

Po kështu edhe në lidhje me impiantin e mbetjeve në Fier 4, 5 miliardë, nëse jam i saktë me shifrat. Bëhet fjalë për ndërtimin e tij apo për pjesët që parashihen në transport, që mund të merren nga rrethe të tjera?

Ndoshta s'është vendi, por do të ishte me interes të dinim nëse, për shembull, se me çfarë kapaciteti punon impianti i Elbasanit. Në qoftë se e ka 120 ton në ditë, arrin të furnizohet me këtë sasi?

Ka edhe pyetje të tjera, por mendoj se u duhet dhënë mundësi edhe kolegëve.

Eduard Shalsi – Atëherë, do ta bëjmë pyetje-përgjigje, meqenëse do të ketë shumë pyetje, apo në fillim do t'i bëjmë të gjitha pyetjet, e pastaj...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Pyetje-përgjigje. Dakord!

Damian Gjikhuri – Së pari, sa i takon aspektit të trajtimit të ujërave të zeza, është e vërtetës e në Shqipëri ka pasur probleme me derdhjen e ujërave të zeza në det. Kemi zona si Himara, që akoma e derdh në det, megjithëse pretendojmë se duhet të jetë diamanti i turizmit në Shqipëri. Kemi impiantin e Laçit, i cili është duke përfunduar, dhe do të bëhet lidhja me të gjithë asetet turistike, të cilat po ndërtohen aty. Projekti është. Madje dhe, miratuar në KKT edhe shtesën e projektit, në mënyrë që të bëhet lidhja me gjithë tubacionin kryesor, dhe të gjithë ujërat e zeza do të përpunohen në këtë impiant.

Kemi thënë se vitin tjetër, në bashkinë e Himarës fillon implementimi i projektit të ujësjellës-kanalizimeve, përfshi edhe trajtimin e ujërave të zeza, ku përmblihen të gjitha fshatrat atje. Kemi parashikuar një projekt të ri për Vlorën, për eliminimin e derdhjes së

ujërave të zeza në zonën e plazhit të ri në Vlorë, ajo që njihet si zona e lungomares, ku fatkeqësisht ka akoma penetrime, duke u kthyer prej vitesh në një problem. Sipas projektit të bërë, ne do ta financojmë dhe do ta realizojmë, duke filluar që me buxhetin e vitit 2019. Edhe ai problem do të zgjidhet përfundimisht. Ndërkohë Vlora dhe Orikumi i kanë të ngritura impiantet e përpunimit të ujërave të zeza.

Me pak fjalë, po marr pjesën bregdetare, përfshirë edhe Durrësin, i cili, sipas projektit nga Banka Botërore, e ka një pjesë të mirë të derdhjes dhe të trajtimit të ujërave të zeza, përgjithësisht, në pjesën më të madhe bregdeti shqiptar nuk do ta ketë më këtë problem. Kuptohet, ka edhe fenomene si derdhja e paligjshme e ujërave të zeza në lumenj. Ky është një problem, i cili do trajtim në kohë. Duhet të kuptojmë se këto janë impiante të kushtueshme, të cilat nuk mund t'i financojmë që të gjitha. Një gjë është: për sa i përket ujërave të zeza, ka mundësi të thithin edhe financime nga fondet strukturore të Bashkimit Europian. Pra, kjo është një fushë, për të cilën Bashkimi Europian është gati të japë edhe grante, pasi interesi është komunitare, i përbashkët. E kemi lënë që në të ardhmen, një pjesë e këtyre problemeve të trajtohen me fonde nga Bashkimi Europian apo nga donatorë të tjerë.

Me pak fjalë, kjo është përgjigja e ujërave të zeza.

Për sa i përket mbetjeve, fondet e parashikuara janë pjesë e pagesave të kontratave koncesionare për Elbasanin dhe Fierin, që janë për mbulimin e investimit të impiantit. Këto dy impiante do të gjenerojnë energji elektrike, ndaj një pjesë të të ardhurave duhet t'i sigurojnë nga shitja e energjisë elektrike. Kështu, Në krye të katër vjetëve, pesë vjetëve, në mos gabo, këto impiante i kalojnë shtetit. Kjo është një sfidë më vete, se si do të zgjidhet, kush do ta marrë përsipër. Prandaj, impiantet duhet të jenë vetëeficientë, duke prodhuar e duke shitur energji, ndërkohë që kostot kapitale i ka mbuluar shteti. Në çdo burim energjie apo impiant industrial, ato që të vrasin më shumë janë kostot kapitale se sa shpenzimet operative. Derisa kostot kapitale i ka marrë shteti, pra, ka hequr riskun më të madh, pjesa operacionale mund të mbulohet nga vetë prodhimi i energjisë, që mund të dalë nga trajtimi i mbetjeve. Kjo është logjika.

(Ndërhyrje pa mikrofoni)

Ja, ta mbaroj, Besnik! Pastaj, patjetër le të bëjmë debat. Unë e di se ju dini më shumë se unë në lidhje me këtë drejtim.

Besnik Baraj – Ndoshta ju ndihmon kjo: asnjë impiant, asnjë incenerator nuk është vetëeficient. Domethënë, kostoja e djegies së një toni mbetje, përveç investimeve, shkon nga

60 deri në 150 euro toni. Kjo do të thotë se në Shqipëri mund të shkojë 60 euro, po kurrësi të jetë eficient.

Damian Gjikhuri – Më fal, unë nuk dua të vë në diskutim ato që ju thatë, por të paktën sa i përket impianteve të Fierit dhe të Elbasanit, nëse do të heqim koston kapitale, mendoj se me një çmim energjie elektrike të përafërt me çmimet me të cilat biznesi i sotëm blen energjinë, të paktën me sa kam parë, sepse ka projekte që kanë filluar para se të bëhesha unë ministër, ato i mbulojnë kostot operative të impiantit.

Për sa i përket Tiranës, të paktën janë në kontratë, duken, janë obligime kontraktore, Tirana paguan një *fee* përpunimi, në mos gaboj, 30 euro për metër kub.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Më falni, 29 euro për ton. Kjo do të thotë se brenda kësaj tarife, përfshi edhe të ardhurat që krijohen nga shitja e energjisë elektrike të paincentivuar, pra me çmim të tregut të energjisë, mendohet e ky impiant të mbajë veten, për shkak të volumit të mbetjeve që prodhon Tirana.

Të paktën kështu është në studimin e fizibiliteti, kështu është përcaktuar edhe në kontratë. Nëse dështojnë, ne s'humbim gjë, marrim impiantin, nuk kemi ndonjë detyrim financiar, sepse është kontratë e pastër koncesionare dhe të gjithë riskun e ka marrë përsipër privati. Në këtë rast qeveria nuk humbet asgjë.

Për s ai përket impiantit të Elbasanit, ai punon akoma me kapacitet të ulët, për shkak se mbetjet duhet të vijnë edhe nga bashkitë e tjera, gjë që nuk ka ndodhur, siç janë bashkitë e Peqinit, Cërriku apo ndonjë bashki tjetër. Nuk jam i qartë tani, por e di se ka pasur mungesa nga bashkitë e tjera në lidhje me sjelljen e mbetjeve aty, gjë që ka bërë që impianti të mos punojë me eficiencë të plotë. Ndërkohë, në Fier është duke u zbatuar, por të mos harrojmë një gjë: e di që ka debate për sa i përket trajtimit të mbetjeve, por këtu iu dha zgjidhje një problemi, një problemi madhor. Ka edhe forma të tjera, por jua në shumë më të shtrenjta. Shqipëria nuk e ka luksin të paguajë shumë. Qytetarët shqiptarë nuk janë fare koshientë se për të pasur ambient më të pastër dhe për të trajtuar ambientin duhet të paguajnë. Se është gjithmonë ai debati populist, që duhet të kujdeset shteti; edhe për rrugët do të kujdeset shteti, edhe për mbetjet edhe për ujin do të kujdeset shteti, etj, por të gjitha këto kanë kosto të mëdha. A do ambient të pastër? Atëherë do të paguash për trajtimin e mbetjeve. Nuk ka rrugë tjetër.

Ne kemi zgjedhur forma, të cilat, të paktën janë ekonomikisht më të favorshme, në këto kushte, me aq sa mban kurrizi i këtij vendi, sepse format e tjera, si ato që funksionojnë

në Gjermani apo në vende të tjera, janë forma që kërkojnë subvencione të mëdha nga shteti. Ky shtet nuk ka mundësi. E them me bindje të plotë, jam dakord me Besnikun: mund të kishte forma më të mira riciklimi, por të gjitha ato janë me kosto shumë të lartë, kosto që s'ka kush ta paguajë.

Shkoni në një këshill bashkiak dhe u thoni: duhet të paguani! Sot në Tiranë, pjesën më të madhe e mbulon qeveria. Se po t'u shkosh qytetarëve të Tiranës dhe do t'u thoni: do të paguani kaq për plehrat, për trajtimin e mbetjeve, asnjëri nuk do të ishte dakord. Sepse mendojnë: mjafton që ne nuk i shohim plehrat, pa se ku shkojnë s'ka rëndësi.

Praktikisht ekziston ky mentalitet, por të gjitha këto kanë kosto. Unë them se gjetja e zgjidhjeve ka qenë veprim i guximshëm nga ana e qeverisë, shumë efektiv, brenda limiteve financiare që ne kemi. Kjo nuk është zgjidhja më perfekte, por është zgjidhja më e përballueshme. Në fund të fundit, është ekonomia ajo që determinon zgjidhjet, jo thjesht dëshira.

Në mos gaboј këto ishin pyetjet, apo jo?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Landfilli i Fierit përfundon në nëntor. Ne do të kemi rastin që, së bashku me ju, i nderuar koleg, por edhe me kolegë të tjerë, të shikojmë e ta shikojmë landfillin. Shumë shpejt do të fillojë edhe ndërtimi i impiantit. Në mos gaboј, afati i kontratës për ndërtim përfshin dhe një vit e gjysmë tjetër. Nuk e kam të saktë, por pak a shumë kaq. Sa për landfillin, ai është gati në fund të nëntorit.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po. Nuk e diskutoј.

Fatkeqësisht, ky është mentaliteti ynë në Shqipëri. Përgjithësisht, vendet e varfra nuk e vrasin shumë mendjen për plehrat. Kushdo që ka udhëtuar, e ka parë se në vendet e varfra plehrat kështu i grumbullojnë, i hedhin në vende që as landfille s'janë. Praktikisht, ato kthehen në kosto të mëdha. Pra, të gjitha këto kanë kosto, të cilat qytetarët duhet t'i marrin parasysht.

Për sa i përket Unazës së Tiranës, që ka krijuar edhe shqetësimin e fundit për sa u përket shpronësimeve, së pari, duhet të sqarojmë të gjitha ato ndërtime aty janë bërë duke e ditur se plani për zgjerimin e Unazës ka qenë që nga koha e Adil Çarçanit, nuk është se u shpik tani. Ai plan diheј me kohë.

E dyta, nuk kanë qenë të legalizuara objektet pikërisht për këtë arsye, sepse, sipas ligjit shkualifikoheshin, ngaqë ishte zonë për t'u zgjeruar rruga.

Unë i mirëkuptoj njerëzit që nga nevojat e tyre kanë ndërtuar, kanë jetuar me vite aty dhe kanë menduar se ky shtet nuk do të ketë lekë ose mbase do të ndryshojë planet qeveria, por ai është një problem real, është për të gjithë Shqipërinë se është një arteria kryesore e këtij vendi. Tirana është zemra e vendit dhe gjithë trafiku i Shqipërisë është aty. Po nuk e bëmë atë nyje, imagjinoni se sa problem do të jetë trafiku në këtë qytet.

Ne do t'i trajtojmë banorët sipas legjislacionit në fuqi. Me Bashkinë e Tiranës do t'i mbështesim financiarisht. Kam folur edhe me ministrin e Financave për të alokuar një shumë për trajtim të përkohshëm me qira, sipas legjislacionit në fuqi. Në fillim një vit, mbase do ta shtyjmë edhe dy vjet, pra do të jetë një periudhë kohe, meqenëse është një problem i madh social për t'i trajtuar këto familje.

Ata që kanë dokumente pronësie, pra që janë pronarë të ndonjë prone tek-tuk, do të shpronësohen sipas ligjit në fuqi, kurse pjesa tjetër duhet të na mirëkuptojë, por ato janë qenë ndërtime pa leje, të cilat i shfrytëzuan me vite dhe nuk i ngacmoi njeri. Vërtet paguan taksa, por bënë biznes, nuk është se paguan taksa për pronën. Në këtë pikëpamje është problem real, por keni parasysh se këto janë projekte prioritare kombëtare, që i shërbejnë qytetit dhe qytetarëve të Tiranës se është nyja më e nevojshme.

Imagjinoni çfarë bëhet aty! Vjen me autostradë nga Elbasani, pra Jugu i Shqipërisë, hyn për të kaluar në drejtim të Durrësit apo të Veriut dhe futet në një grykë shisheje, duke filluar nga ish-Fabrika e Birrës e deri te sheshi “Shqiponja”.

Të gjithë jemi dëshmitarë se çfarë bëhet aty, prandaj ajo është vepër shumë e domosdoshme, e cila i jep një zgjidhje sot e 100 vjet pas trafikut të Tiranës.

Eduard Shalsi – Urdhëroni, zonja Gjermani!

Eglantina Gjermani – Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit, zoti Ministër!

Unë kam një pyetje, duke qenë se edhe në prezantimin tuaj, mbase nuk u prek shumë furnizimi me ujë të pijshëm, përmirësimi i mbulimit gjeografik dhe kohëzgjatja e furnizimit me ujë të pijshëm për qytetarët.

Nëse për buxhetin e këtij viti ju keni investime për ujësjellës, krahas reformës së ujit që keni bërë edhe diçka tjetër që e keni parashikuar në buxhet, pikërisht për të përmirësuar furnizimin me ujë të pijshëm për qytetarët.

Faleminderit!

Damian Gjikhuri – Zonja Gjermani, unë e thashë se kemi disa projekte për ujësjellës dhe kanalizime, disa me financime nga buxheti i shtetit, disa me financime të huaja.

Besoj se lista e plotë e projekteve është dhënë edhe në relacionin e buxhetit të shtetit. Po mjaftohem duke thënë disa gjëra kryesore: vazhdon financimi i përfundimit të impiantit të trajtimit të ujërave të zeza në Lalëz, do të vazhdojë projektet për ujësjellësin dhe kanalizimeve të Durrësit, fillimi i ujësjellësit dhe i rrjetit të kanalizimeve në Vlorë, rasti i Himarës është nëpërmjet KfV-së dhe Fondit Shqiptar të Zhvillimit, sepse një pjesë e infrastrukturës të ujësjellës-kanalizimit trajtohet edhe nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit; vazhdimi i investimeve në disa qytete të tjera të Shqipërisë me fazën e dytë të projektit të KfV-së, Fieri, Librazhdi, Berati, Lushnja, pra janë disa qytete të cilat do të mbulohen me financime të plota. Kryesisht fokusi ka qenë në zonat bregdetare dhe në qendrat e mëdha urbane.

Së dyti, një pjesë të financimeve që do të mbulojmë me buxhetin e shtetit, do t'i çojmë në ato ujësjellës që performojnë, sepse ne duam t'i rrimë kësaj politike, jo ujësjellës që marrin projekte, bëjnë thjesht ato investimet atje dhe asnjë lloj performance nuk kanë, as nuk mbledhin para për ujin, krijojnë vazhdimisht borxhe, kështu që qytetarët duhet t'i ndëshkojnë këta lloj administratorësh, të cilët nuk kujdesen për pasuritë e tyre.

Ndërkohë, ne po punojmë, kemi një projektligj të ri, së bashku me mbështetjen e qeverisë gjermane në mënyrë që të merren masa dhe të kemi hapësirat ligjore për ujësjellësit që nuk performojnë. Kjo do të thotë që ne edhe t'i agregojmë, t'i marrë shteti këto, pavarësisht se shteti nuk ka dëshirë të marrë asete me probleme, por ne duhet t'i japim një zgjidhje, siç e dhamë me energjinë elektrike, edhe uji është një mall shumë i nevojshëm, por është shumë vështirë për ta zgjidhur çështjen e ujit nëse nuk do të kenë vullnet pushtetarët vendorë.

Në qoftë se duam të bëhemi mirë me zgjedhësit, se ujë është pa lekë dhe o burra abuzoni dhe vidhni, normal që uji do të ketë probleme. Të gjitha këto rrisqe të investimeve i merr qeveria shqiptare, se edhe ujësjellësit janë si energjia, ndaj duhet të paguhet. Pra, ndërmarrja e ujësjellësit duhet të mbajë veten, s'është rasti i Tiranës apo i ndonjë ujësjellësi tjetër si Korça, ndërkohë qeveria shqiptare investon miliona e miliona euro borxhe, të cilat qytetarët shqiptarë i paguajnë dhe zotërinjtë vendorë nuk e vënë ujin në zjarr, e quajnë si një detyrë të shtetit.

Mbase nuk është lista e plotë, nuk kemi shumë financime ose projekte të reja në ujësjellës-kanalizime për shkak se, duhet ta dini, kur unë shkova ministër, për 3 vjetët në vijim ishin kontraktuar të gjitha projektet, pra administrata e asaj kohe, drejtuesit, i kishin bërë të gjitha deri në vitin 2020 dhe i kishin harxhuar paratë. Ky është fakt, prandaj unë nuk

kam nga të gjej fonde të reja, jam munduar me donatorë dhe këto projekte që përmenda janë me donatorë të huaj, por nga buxheti i shtetit pjesa më e madhe e fondeve është kontraktuar.

Eduard Shalsi – Urdhëroni, zoti Suli!

Rakip Suli - Faleminderit!

Zoti Ministër, ju e prekët pak a shumë, por doja të dija për pjesën e investimit të linjës hekurudhore Tiranë-Durrës dhe Rinas.

Siç e thatë edhe ju, është siguruar edhe pjesa e grantit prej 90 milionë dollarësh, por doja të dija me saktësi se kur mund të fillojë ky investim.

E dyta, për vitin 2019 janë planifikuar rreth 15 miliardë nga buxheti i investimeve për infrastrukturën, për rrugët. Doja të dija se sa është rritja në krahasim me vitin 2018, gjithmonë brenda buxhetit.

E treta, normalisht ka dy vjet që shohim se janë hapur kantiere ndërtimi kudo në Shqipëri dhe për herë të parë po shohim një punë cilësore, sidomos për sinjalistikën sipas standardeve të BE-së. E di se gjithmonë fondi është i pamjaftueshëm, por doja të dija se sa është rritur kjo pjesë e buxhetit në krahasim me vitin 2018.

Faleminderit!

Damian Gjiku – Buxheti i sivjetshëm për transportin rrugor është 26,44 miliardë lekë, ku përfshihen fondet buxhetore, mirëmbajtja dhe projektet, që janë 18 miliardë, kurse 8,3 miliardë lekë janë fonde të huaja. Në këtë rast po përmend rastin e bajpasit të Fierit dhe bajpasit të Vlorës. Në përqindje nuk bëj dot llogarinë, por po them se në vitin 2018 ka qenë 23,9 miliardë, kurse sivjet janë 26,44 miliardë, pra janë rreth 3 miliardë lekë më shumë.

Kjo vërteton atë që kemi thënë, se prioritet do të jetë infrastruktura kombëtare. Prioritet nuk do të thotë se çdo para duhet të shkojë aty, duhet të më mirëkuptoni se ngjallim edhe xhelozin në këtë drejtim. Kemi gjithmonë një qasje të balancuar, pra duke investuar në infrastrukturë, e cila gjeneron kthim ekonomik dhe të gjitha rrugët që po bëjmë janë akse kryesore, rrjeti bazë i këtij vendi, Veri – Jug – Lindje – Perëndim.

E vetmja rrugë e re që krijon akses, por që jam i bindur se do të jetë rruga që do të gjenerojë më shumë aktivitet ekonomik dhe do të ketë avantazhe të shumta për qytetarët shqiptarë, është rruga Kardhiq- Delvinë, sepse shkurton me një orë rrugën për Sarandë. Saranda është një qytet shumë i rëndësishëm nga ana turistike dhe do të ketë një lëvizje masive në atë drejtim. Ajo do të jetë një rrugë e mrekullueshme, kurse pjesa tjetër do të jenë akset kryesore të vendit dhe jam i bindur se këto rrugë do të rrisin ekonominë, turizmin, industrinë, tregtinë dhe të gjitha avantazhet e tjera.

Në të kaluarën mund të jenë bërë edhe eksperimente me rrugët, me ndonjë rrugë që në pamje të parë mund të duket elektorale, nuk dua t'i përmend tani, por qasja jonë është që të kompletojmë njëherë rrjetin kryesor kombëtar, pastaj do të shtrihemi avash-avash edhe në zona të tjera më të largëta.

Hekurudha është në proces tenderimi. Mendoj që brenda disa muajsh mund të përfundojë procesi i tenderit. Pse them “disa muaj”? Sepse duke qenë edhe BERZH-i institucion financiar, ata marrin kohën e nevojshme për dhënien e *non objection* për zgjedhjen e fituesit. Pra, pas përzgjedhjes së fazës fillestare, pranohen ofertat, të cilat çohen për *non objeciton*, lidhet kontrata dhe plani ynë është që hekurudha të fillojë në pranverën e vitit tjetër.

Shpresojmë që brenda vitit 2021 kjo vepër të përfundojë, përfshirë edhe zgjatimin e segmentit deri në qendër të Tiranës, ish-stacioni i vjetër, sepse u bë gabim atëherë me heqjen e atij stacioni. Që hekurudha të ketë interes për qytetarët nuk është të marrësh autobusin dhe të shkosh në Kashar për të marrë trenin, por të shkosh direkt në qendër të qytetit, në rastin e stacionit të vjetër, me një tren të lehtë, se kështu është ideja që në drejtim të Rinasit ose në drejtim të Durrësit. Pra, ideja është të kthehet në një lloj treni urban, krahas transportit për mallrat.

Ideja jonë është që treni të jetë kombinim diezel me elektrik, që do të thotë se brenda Tiranës të bëhet elektrik dhe pjesa tjetër diezel, sepse ashtu ka qenë projekti i bërë, që nga Kashari në Durrës apo në Rinas të jetë dizel, brenda standardeve të vendeve europiane.

Eduard Shalsi – Urdhëroni, zoti Bitri!

Robert Bitri – Kemi dy lloj rrugësh në Shqipëri. E kam bërë edhe më parë këtë pyetje: Pse ekzistojnë edhe Drejtoria e Rrugëve, edhe Fondi i Zhvillimit? Pse nuk përqendrohen në një ministri, në një standard, sepse sido të jetë puna standardi i tyre me standardin e rrugëve që bëhen nuk është i njëjtë. Ne e bëjmë që e bëjmë investimin, po pse të mos bëhet ky investim dhe të përqendrohet brenda një standardi rrugor për të gjithë Shqipërinë?

Çfarë do të bëhet me naftën? Siç thatë për kromin, që ne po vemi drejt ferrokromit, po për përpunimin e naftës a do bëhet gjë, se një pjesë e madhe e qytetarëve në qarkun e Fierit e kanë si prioritet punësimin nëpërmjet këtyre. A ka ndonjë ndërhyrje, rregullim ose bashkëpunim? Unë e kuptoj se në çdo gjë atje është futur privati dhe duke qenë privati, shteti e ka shumë të vështirë të ndërhyjë.

Po Alpetriolin do të na e forconi apo do ta privatizoni?

Damian Gjikhuri – Në lidhje me standardet e rrugëve theksoj se rrugët kombëtare kanë një standard dhe përgjithësisht kështu ka ndodhur me ndonjë përjashtim, për shkak edhe se kështu kanë qenë negociatat me donatorë në të kaluarën, ka ndodhur që rrugët kombëtare t'i bëjë Fondi Shqiptar i Zhvillimit.

Si rregull, në fakt ajo që ngritët është e drejtë, rrugët kombëtare duhet të jenë brenda një autoriteti, sepse janë një standard, një kosto, në mënyrë të të bërit të gjërave dhe të supervizimit, kështu që normalisht duhet të jenë brenda autoritetit rrugor shqiptar.

Për sa u përket rrugëve të tjera, që janë rrugë rurale, rajonale, sepse Autoriteti Rrugor nuk mund të hyjë aty dhe nuk është detyrë e qeverisë, por nëpërmjet fondit në bashkëpunim edhe me bashkitë, gjë që ka ndodhur, këto rrugë mund të financohen nga FSHZH-ja dhe mendoj se kjo mund të jetë një zgjidhje e mirë, sepse ato janë rrugë me kosto më të lirë, kuptohet me standarde të tjera, sepse rrugët rurale s'kanë pse të jenë 9 metra apo 7,5 metra, mund të jenë edhe më të ngushta dhe me mënyra të tjera zgjidhjeje, gjë që ndodh edhe sot që flasim. Kështu që kjo është një gjë për t'u parë. Normalisht, në të ardhmen nuk besoj se edhe qëllimi është që financimi për rrugët kombëtare do të kanalizohen me Ministrinë e Transportit dhe nëpërmjet Autoritetit Rrugor Shqiptar.

Ajo që thatë ju është krejt logjike dhe ashtu duhet të jetë se më mirë të jetë në një dorë.

Për sa i përket Alpetrolit dhe naftës, ju e dini se përpunimi i naftës është tërësisht i privatizuar, është teknologji e vjetër, nuk është si te kromi që morën përsipër investitorët duke pasur edhe burimin, se ka një problem këtu. Te rasti i kromit (po marr si shembull koncesionarin e Albanian Crome) ka pasur edhe burimin, edhe fabrikat e përpunimit që u dhanë apo që u ndërtuan dhe bënte ciklin e mbyllur.

Prodhuesi më i madh i naftës është kompania Bancher Petroleum, që tani e zotërojnë kinezët. Shpeshherë ata nuk garantojnë furnizimin e rafinerisë me naftë, nganjëherë për shkaqe se nuk kanë qenë në gjendje ata që kanë pasur rafinerinë të paguajnë naftën në kohë ose edhe për konflikte tipike komerciale. Ne si shtet jemi munduar dhe brenda hapësirave ligjore që lejohen, kemi ushtruar presione pozitive kompanisë së naftës për të dedikuar një pjesë të sasisë dhe kemi bërë të mundur që në vitet e fundit një pjesë e sasisë së naftës, në një gamë prej 300-400 mijë tonë të përpunohet në Shqipëri.

Synimi është që në momentin kur po kryhen investimet në Ballsh, sepse zotëruesit e fundit të rafinerisë kanë filluar të bëjnë disa investime, gjithashtu edhe në Fier është vënë në funksionim rafineria e Fierit, kemi thënë që, të paktën, gjysma e naftës të shkojë në këto

rafineri me tendencë rritjeje. Ka një problem: Shqipëria nuk ka naftë mjaftueshëm dhe nafta jonë është e rëndë dhe ka një problem si naftë, për prodhimet e cilësisë së lartë kostoja është pak më e lartë, sepse është naftë e rëndë dhe ju e dini shumë mirë se jeni inxhinier, që nuk del produkt i rafinuar nga nafta jonë, kurse po të ishte naftë e lehtë, do të kishte marzhe më të mira për të nxjerrë produkte të rafinuar.

Shpresojmë që, nëse operacionet e SHELL-it do të jenë të suksesshme, dhe deri tani lajmet janë pozitive, nëse do të shtohet prodhimi i naftës në Shqipëri me naftë të lehtë, jam i bindur që do të lindin incentivë ekonomike për ndërtimin e një rafinerie të re, tashmë me naftë të lehtë që mund të mbulojë gjithë rajonin.

Ne po bëjmë gjithçka, madje së fundi qeveria hoqi edhe taksën e karbonit për eksport të produkteve të naftës, pikërisht për të incentivuar prodhimin dhe eksportin e naftës sonë në Kosovë, sepse një pjesë e naftës që prodhohet në Ballsh shkonte për tregun kosovar dhe kjo është një gjë e mirë që ne duhet ta inkurajonim dhe ne në mbledhjen e fundit të qeverisë e kemi hequr këtë edhe për të nxitur përpunimin e brendshëm të nënprodukteve të naftës.

Alpetroli, realisht, është një ndërmarrje që jeton kryesisht me të ardhurat që prodhojnë të tjerët, pra jo se ka kapacitetin e vet për të shtuar prodhimin. Ku u duk kjo? Në momentin që Alpetroli mori fushat e naftës, të cilat ne i hoqëm nga koncesionarë privat, fatkeqësisht Alpetroli filloi të ketë më shumë humbje, pra kostoja e operimit të këtyre fushave është më mirë të mbahet nga privati, ky është fakt, se sa të administrohen nga vetë Alpetroli.

Tendenca e qeverisë dhe qasja jonë ka qenë që fushat të operohen nga privati dhe Alpetroli të reduktohet në një njësi teknike monitoruese edhe operuese në rastet e nevojës së fundit, që do të thotë se kur dështon një koncesionar privat, Alpetroli të ketë kapacitet të ndërhyjë deri sa të gjejnë një koncesionar tjetër. Ju e dini se nafta ka shpenzime të mëdha kapitale.

SHELL-i ka harxhuar deri tani 500 milionë dollarë dhe nuk e di a ka gjasa për të pasur fitime në atë biznes apo jo, akoma nuk e dimë, pra që të hysh në eksplorimin e naftës, do minimalisht të kesh një buxhet minimalisht 400-500 milionë dollarë, mund të investosh edhe 800 milionë dollarë apo 1 miliard dhe nuk e di nëse do t'i nxjerrësh ato shpenzime. Pra, nafta është një investim që nuk bëhet dot me legjenda, nuk e bën dot shteti, unë e kam bindje këtë, e them kudo, bëj debate, po ne nuk kemi as specialistë më, ne po na ikin pjesa më e mirë e specialistëve kanë ikur te kompanitë private dhe nuk ka më njerëz, ose kanë ikur jashtë

shtetit, si në Kanada, në Amerikë, në Francë. Pra, realisht është një situatë, e cila duhej të ishte kapur me kohë, që kur Shqipëria pësoi tranzicionin...

(Diskutime pa mikrofon)

Këto ditë është duke u testuar pusi tjetër dhe kur të kem lajme, patjetër do t'i bëj publike, sepse disa lajme janë konfidenciale deri sa të kemi rezultate, por gjasat janë. Pra, nëse do të dalin mirë edhe pusët e tjera, Shqipëria mund të ndodhet përpara një rezervuari të madhe naftë dhe kjo mund ta ndryshojë komplet figurën ekonomike të vendit, sepse Shell-i nuk rri për 17-20 mijë barila siç është Patos-Marinza, minimalisht do të dojë 50-60 mijë barila në ditë për të larë këtë lloj niveli investimesh dhe kjo patjetër automatikisht gjeneron të ardhura të mëdha për vendin.

Eduard Shalsi – Po, zoti Marto.

Andrea Marto – Faleminderit, zoti kryetar!

Unë kam dy pyetje të thjeshta. E para, ju na thatë se kohët e fundit është treguar në kujdes i veçantë për mirëmbajtjen e rrugëve kombëtare dhe këtë e kemi parë të gjithë, ndërsa tani bëhet fjalë për rrugët rurale. Një pjesë e mirë e bashkive që kanë shumë fshatra dhe rrugë rurale nuk e kanë të mundur mirëmbajtjen e këtyre rrugëve. A është menduar ndonjë zgjidhje për këtë problem?

E dyta, e cila është një çështje konkrete, uji i pijshëm në Delvinë. A mendohet të fillojë zgjidhja me buxhetin e 2019-ës?

Faleminderit!

Damian Gjilknuri – Ujësjetësi i Delvinës do të fillojë vitin tjetër, sepse kemi projektin me financimin e KfW-së, kështu që ky problem do të zgjidhet. Sa u përket rrugëve rurale ai është një problem bashkiak. Unë si ministër e kuptoj që zgjidhja gjendet duke u drejtuar te qeveria, por mendoj se këto janë çështje që duhen diskutuar me ministrin e Financave për mënyrën se si riallokohen mbështetjet buxhetore për bashki të caktuara, ku merret parasysh edhe komponenti i shtrirjes territoriale dhe vështirësitë natyrore, si distanca, mungesa e popullsisë e shumë çështje të tjera si këto. Në lidhje me këtë çështje nuk jam në gjendje t'ju jap një përgjigje të saktë.

Sipas logjikës, riskun duhet ta marrin më shumë përsipër qytetarët, pra në qoftë se ata kanë zgjedhur të jetojnë në një vend të vështirë, për këtë ose do të mbështeten nga qeveria ose ato burime që janë aty do të shfrytëzohen më mirë për të financuar një pjesë të rrugëve. Kjo është një situatë mjaft e vështirë, sepse shumë krahina malore janë zbrazur nga njerëzit dhe ky është vërtet një problem. Ne kemi bërë një propozim, madje kemi kaluar edhe një

teknologji të re për kostot e rrugëve, për ndërtimin e rrugëve rurale, duke ulur me 30% koston, pasi rruga rurale nuk ka nevojë ta bësh me asfalt, por me anë të disa formave të tjera më ekonomike të transportit për ato rrugë që kanë intensitet të ulët komunikimi.

Pra, këto rrugë në të cilat nuk ka shumë trafik, nuk ka arsye pse të jenë me asfalt, por mund të bëhen me forma të tjera me më pak shpenzime në mënyrë që të realizohet qarkullimi në këto zona rurale. Ky është një problem afatgjatë, siç është çdo problem tjetër infrastrukturor, jo vetëm rrugët.

Eduard Shalsi – Do t’ju kërkoja kolegëve mirëkuptim për zotin Sinaj, që ta kalojmë pak radhën, i cili është një anëtar zëvendësues në komisionin tonë dhe i duhet të jetë edhe diku tjetër.

Vullnet Sinaj – Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit, zoti Ministër, për informacionin!

Unë do të ngrija disa probleme lidhur me qytetin e Vlorës. Ju e përmendët pak TEC-in në fjalën tuaj, por ai është një investim i bërë, i cili ka kushtuar rreth 100 milionë euro dhe që nga viti 2012 nuk është vënë në punë, pra janë gati 6 vjet. Çfarë keni parashikuar, pasi ju e përmendët që 6-mujori i këtij viti ishte i thatë, pa lagështirë dhe mendoj se ky është një burim alternativ për energjinë dhe për vendin. Unë dua të di se çfarë do të ndodhë me këtë investim kaq të madh që është bërë në qytetin e Vlorës?

Kolegët para meje përmendën rrugët e fshatrave, por unë do t’ju flisja për Gorishtin, që është një nga vendburimet kryesore të naftës, një zonë që shfrytëzohet prej 60 vjetësh dhe atje nuk janë bërë fare investime as në rrugë dhe as në ujësjellës. Unë e di se nga qeveria ka prioritetet për t’u bërë investime në zonat minerare, zonat naftëmbajtëse, ndërsa për zonën që po ju flas nuk ka asnjë investim, madje doja t’ju përmendja edhe diçka tjetër. Vlera e rentës minerare apo e rentës nga nafta, që kthehet mbrapsht në këto zona, është shumë e vogël, prandaj do të doja që të gjithë së bashku të bënim një propozim për ta parë këtë zonë.

Në prioritetet tuaja në buxhet flitet se do të plotësoni të gjitha kërkesat e konsumatorit të energjisë elektrike pa ndërprerje, duke mos prekur buxhetin e shtetit. Dua t’ju them se në zonën e Bashkisë së Selenicës me OSHE-në ka një problem me linjat të ashtuquajtura private, të cilat nuk ekzistojnë në inventarin e OSHE-së. Çfarë masash parashikoni të merrni për 2019-ën për t’i vendosur këto në inventar që të kryhen investime, pasi situata e këtyre linjave nuk është normale dhe ka goxha ndërprerje të energjisë elektrike?

Sa u takon ujësjellësve të fshatrave, ju në fjalën tuaj përmendët se do t’u jepnit prioritet ujësjellësve, të cilët i rikthejnë shtetit dhe kjo është e drejtë. Nga shfrytëzimi i ujit

dhe nga matja e matësve ata i rikthejnë lekë shtetit dhe shteti duhet të investojë në momentin kur ata rikthejnë. Po në rastet kur në zonat rurale nuk ka fare investime? Unë mendoj se sa u takon këtyre rasteve, ato nuk duhen parë në këtë formë, por duhen bërë investime, sepse ju e dini shumë mirë që në ato zona malore ka edhe fshatra që nuk kanë ujë, por ka edhe fshatra, të cilat kanë burime të mëdha uji dhe uji nuk u shkon.

Pyetja e fundit. Në këtë projektbuxhet ka një heqje të akcizës për rërat bituminoze dhe shtohet një akcizë mbi zhavorret bituminoze. Rërat bituminoze janë importe, ndërsa zhavorret janë prodhim vendi dhe eksport. Si e keni parë ju këtë çështje si ministri, a do të ndikojë ajo negativisht apo pozitivisht? Në minierën e Selenicës janë rreth 100 punëtorë që punojnë për nxjerrjen e këtyre zhavorreve bituminoze.

Faleminderit!

Damian Gjiknuri – Po e filloj nga çështja e fundit, meqenëse kemi shprehur edhe një qëndrim si ministri me shkrim. Përfshirja e akcizës te zhavorret bituminoze do të ndikojë negativisht në industri, pikërisht për këtë çështje i kam kërkuar ministrit të Financave ta rishikojë dhe me aq sa unë kam marrë vesh, e ka parë dhe e ka bërë nga 2 lekë në 1 lek, por mendoj se duhet të reduktohet më shumë. Për ta kuptuar edhe ata që nuk e dinë 2-lekëshi është 50% i vlerës për ata, të cilët shesin mallin, pra i bie një akcizë, po të shkojë 1 lekë është 25% mbi vlerën e shitjes së këtij malli. Për mendimin tim kjo gjë duhet riparë, pasi do të ketë një impakt dhe ministri i Financave duhet të ketë një përgjigje për këtë ose do të ketë mundësinë të bëjë një rishikim, siç u reflektua me të drejtë në komunikimin me grupet e interesit ku nga 2 lekë e çuam në 1 lekë, sepse ky është një material që përdoret për djegie në fabrikat e çimentos, si lëndë e parë për prodhimin e çimentos.

Sa i takon TEC-it të Vlorës, ajo që ju thatë është mëse e vërtetë. TEC-i i Vlorës, gjë të cilën e kam thënë disa herë, por po i trash pak dozat e ironisë, për mua është investimi më idiotesk që është bërë ndonjëherë në Shqipëri, sepse të blesh dhe të ndërtosh në vitin 2012 një impiant me diesel, me naftë, kur ke energji elektrike është diçka që nuk e bën askush. Kostoja e prodhimit të energjisë me naftë është sa trefshi i importit, pra nuk ka asnjë vlerë ekonomike. Investimi për TEC-in e Vlorës është totalisht i gabuar, por është si puna e atij njeriut që të ka ngecur në dorë dhe duhet të bësh diçka me të. E vetmja shpresë është ose të dërgohet për skrap ose do ta vëmë në punë me gaz, gjë që e ul koston e prodhimit dhe çmimi i energjisë të jetë deri diku kompetitiv dhe i pranueshëm për situatën dhe portofolin energjetik që ka Shqipëria. Nëse nuk realizohet edhe me gaz dhe del me çmim të lartë, fati i tij do të jetë që ta marrë dikush që mund t'i dalë për zot, sepse nuk mund të rikuperohet asgjë. Me diesel

kostoja e prodhimit të karburantit me çmimet e sotme është 17 lekë për kilovat, çmimi mesatar i shitjes së energjisë 11 lekë për kilovat, pra për çdo kilovat ka 6 lekë humbje. Imagjino se çfarë fizibiliteti ekonomik ka ky HEC?

Gjithashtu, ai nuk është vënë në punë edhe për arsye teknike, sepse ishte një dështim nga pikëpamja e kontraktorit, por i vetmi shans që ekziston, për këtë arsye po bëjmë një garë të hapur ndërkombëtare, pasi ka disa kompani ndërkombëtare që janë të interesuara, të cilat do të marrin pjesë në garë, ndoshta mund të dalë një zgjidhje ekonomike e pranueshme për të cilën ne do të gjykojmë nëse ka leverdi ekonomike ose jo për të vijuar më pas me hapat e mëtejshëm.

Sa u takon investimeve në energjinë elektrike, investimet do të vazhdojnë në rangun e 7 miliardë lekëve çdo vit nga OSHE-ja, pra 50-60 milionë euro në vit, sepse kaq është edhe mundësia e buxhetit brenda kësaj tarife që kemi. Për ta kuptuar më mirë, gjithçka ka të bëjë me tarifën e energjisë, pasi po të kishim tarifë më të lartë, do të bënim më shumë investime dhe pak a shumë është si ajo shprehja “Sa paguan, aq do të marrësh”, po të kishim energji më të shtrenjtë do të kishim më shumë investime. Kjo logjikë është edhe për energjinë elektrike. Realisht investime në energji këto vite janë bërë shumë, ka shumë zona, të cilat kanë një përmirësim të dukshëm të furnizimit me energji elektrike, por ka ende probleme në zonat rurale, siç është edhe zona ku unë jam deputet, të cilën unë e di shumë mirë, ku edhe pse kemi bërë ndërhyrje përmirësuese ekzistojnë ende probleme. Problemi i linjave dhe i kabinave private është një problem, pasi privatët pasi e ndërtojnë duhet t’ia kalojnë në pronësi OSHE-së, por i mbajnë dhe banorët e pallateve thonë pse nuk marr masa OSHE-ja, ndërkohë që kabina është private.

Pra, nëse është aset privat duhet ta vendosin vetë banorët, në qoftë se është aset shtetëror ndërtuesit duhet t’ia japin OSHE-së kabinën dhe jo ta quajnë pronë të tyre dhe më pas operatori i shpërndarjes do të kujdeset për këto linja private, transformatorë apo kabina private që i kalojnë OSHE-së. Pra, me pak fjalë ne do ta shohim këtë rast, por parimi është që aty ku ka linja private, kujdesin e ka ai që ka investuar për linjën, është si diçka që është private dhe të duhet të paguash për të, kur e ka operatori shtetëror normal që është brenda kostove të operatorit shtetëror. Rasti në fjalë do të shihet dhe unë posaçërisht do të tregoj një kujdes të veçantë.

Vullnet Sinaj – Nuk janë private, por janë lagje fshati.

Damian Gjinkuri – Jam dakord, por janë bërë pa standarde dhe i gjithë problemi qëndron në faktin se po e mora unë, duhet të jetë brenda standardeve, megjithatë kjo gjë kërkon një kujdes të veçantë, por nuk është një çështje për t'u bërë debat në komision...

Vullnet Sinaj – Derisa OSHE-ja arkëton lekët nga ata?

Damian Gjinkuri – Sa i takon Gorishtit, politika e rentës është një politikë qeveritare dhe për momentin nuk kam një përgjigje të saktë se sa duhet të jetë. Një pjesë e rentës i kalon pushtetit vendor, në qoftë se gjykohet nga të gjithë, sepse ky është vullnet i të gjithëve dhe i qeverisë dhe nëse duhet të rriten transfertat e rentës për vendet që kanë burime natyrore kjo gjë duhet parë. Normalisht Bashkia e Selenicës merr rentë për naftën që është 25% e vlerës, atëherë për to duhet të ketë projekte, por problemi më pas varet se ku i çojnë paratë pushtetarët vendorë. Në qoftë se ne së bashku do të arrijmë të kemi një administrim të përgjegjshëm në Bashkinë e Selenicës, jam i bindur se edhe ju si deputetë mund të bëni gjëra të mira për Gorishtin.

Vullnet Sinaj – Unë do të insistoja pak për Gorishtin, sepse ka 60 vjet që këtij vendi i shfrytëzohet nafta dhe nuk ka rrugë...

Damian Gjinkuri – Ata të votojnë për atë që duhet...

Vullnet Sinaj – Ne nuk mund të presim vetëm nga renta, pasi edhe ministria ka detyrimet e veta për rrugët...

Eduard Shali – Fjalën e ka zoti Draçi.

Draçi – Zoti Ministër, unë kisha një pyetje konkrete: çfarë do të bëhet me vendin e grumbullimit të mbetjeve në qytetin e Durrësit?

Damian Gjinkuri – Sa i takon vendit të grumbullimit të mbetjeve, ju thashë se ai vend nuk do të jetë më i tillë. Ne po shohim mundësinë e transferimit të mbetjeve në incineratorin e Tiranës, nëse skema bëhet e financueshme, pra nëse do të ketë leverdi ekonomike, në mënyrë që të mos ndërtojmë një impiant tjetër në Durrës, pasi kjo gjë nuk ka kuptim, sepse Tiranë-Durrës është një qytet. Sa u takon mbetjeve të grumbulluara ndër vite, po bëhet një projekt për inkapsulimin e tyre, groposjen sipas standardeve bashkëkohore dhe kthimin e saj në një zonë të gjelbër, një pyll ose një park, në mënyrë që të eliminohen të gjitha problematikat e mbetjeve të akumuluar me vite në zonën e Porto Romanos.

Fadil Nasufi – Faleminderit, zoti kryetar!

Unë e mbështes këtë projektbuxhet, sepse ka prioritetet e orientuara dhe në vazhdimësi të buxhetit të mëparshëm, por duke qenë një buxhet afatmesëm deri në 2021 jam i interesuar për disa projekte që lidhen me qarkun e Beratit.

Së pari, unaza e qytetit të Beratit, e cila është një emergjencë për fluksin e madh të mjeteve të rënda që kalojnë mes për mes qytetit, për prioritetin që ka ky qytet si qytet i UNESCO-s, ku mjetet nuk duhet të kalojnë asnjëherë pranë qendrës historike, si dhe për faktin që pedonaliteti nuk mund të bashkëjetojë me mjetet e rënda.

I mbështes të gjitha projektet për qytetet e vogla, që kanë mundësinë e daljes së trafikut jashtë qytetit, por kjo duhet fokusuar ose në donacionet e tjera, ose në programet e buxheteve të qeverisë. Me të njëjtin shqetësim, meqenëse kemi gjithë panelin e pranishëm me ministrin dhe drejtorin e ARSH-së, ju shtroj problemin e rrugës Poshnjë-Roskovec, rrugën kombëtare Berat-Fier, e cila fatmirësisht lidh një zonë me popullsi shumë të qëndrueshme, si: Kutallia, Poshnja, Strumi, Suku, me gati 35 mijë banorë, një zonë shumë e zhvilluar për prodhimet bujqësore. Për shembull, dje ishin 8 kamionë në 2 pika grumbullimi që dërgonin produkte bujqësore në Austri dhe në zonën e Lindjes. Ka një eksport të jashtëzakonshëm, është një zonë naftëmbajtëse dhe mbi të gjitha përfitueshmëria dhe kthyeshmëria e investimit ia vlen për këtë rrugë, për shkak të dendësisë së popullsisë dhe gjithçkaje që kjo zonë përfaqëson.

E treta, ka të bëjë me rrugën kombëtare Berat-Përmet, zona e Terpanit, janë 23 fshatra përgjatë kësaj rruge, të cilët kanë qenë krenarë para 100 vjetësh kur këtë rrugë e ndërtuan austro-hungarezët, ndërsa sot është një zonë e izoluar dhe pothuajse e pakalueshme. Dua të di se cilat do të jenë në vazhdimësi studimet apo investimet për këtë rrugë?

Na ka rënë për pjesë, për arsye të deficiteve që na kanë lënë nga vitet e mëparshme apo edhe sistemi i mëparshëm, ku ka shumë zona që nuk e njohin asfaltin, siç u shpreh edhe zoti Sinaj, e gjithë krahina e Tomorrit, gjithë lugina e Osumit në qarkun e Beratit.

Jam dakord me transferimin që u është bërë rrugëve rurale pranë bashkive, por ne nuk mund ta mbyllim dot punën e prezencës së zhvillimit urban në fshat me këtë trend dhe me këtë menaxhim apo shembullin që kanë dhënë bashkitë deri në këtë moment.

Sa u përket investimeve në OSHE, ka filluar një trend i pranueshëm, sepse trashëgojmë linja të tensionit të ulët dhe të mesëm që nga vitet '70-të, të cilat kërkojnë investime kapitale, por fatmirësisht OSHE-ja, duke qenë me një bilanc pozitiv si rezultat i daljes nga borxhi, ka filluar të bëjë investime, por përsëri duhet një kalendar ose një grafik të linjave që lidhin zona të tëra me investime të tensionit të mesëm dhe të tensionit të ulët.

Çështja e fundit, kur është bërë rruga nga Ura Vajgurore deri në Berat në vitet 2012-2013 të gjithë fermerët përgjatë rrugës nuk kanë marrë shpronësimet. Nuk e di, nëse drejtori i ARSH-së mund të na thotë se ku ka ngelur problemi i shpronësimeve për këta banorëve.

Faleminderit!

Damian Gjikhuri – Sa i takon unazës së Beratit, ne kemi filluar me selektimin e konsulentit për bërjen e projektit nëpërmjet një fondi të Kooperacionit Italian. Pasi të bëhet projekti i plotë i fizibilitetit dhe projekti i zbatimit, pra projekti teknik që të dalë vlera përfundimtare se sa shkon kjo unazë, do të shohim mundësitë se ku do t'i gjejmë burimet e financimit. E para, duhet projekti.

Sa i përket rrugës nga Ura Vajguore në drejtim të Roskovecit, nëse është një vend që kërkon në të ardhmen një vëmendje për investim është kjo zonë, sepse është një zonë mjaft e populluar. Nga pikëpamja e konektivitetit është normale që banorët e Beratit t'i bien nëpërmjet kësaj rruge për në Fier dhe jo të hyjnë nëpërmjet Lushnjës, gjë që unë e kam diskutuar edhe me Kryeministrin dhe e kemi vënë si prioritet. Në një bisedë që kam bërë edhe me drejtorin e Fondit të Zhvillimit kemi thënë që ose Fondi i Zhvillimit ose Autoriteti Rrugor, të paktën për vitin që vjen, duhet t'i japin një zgjidhje, pasi është një rrugë e domosdoshme. Ne do investojmë 30 milionë lekë të rinj për ndërhyrje të shpejta lidhur me mirëmbajtjen. Kuptohet se kjo është një zgjidhje provizore për mbushjen e gropave apo për ndonjë sistemim, por ajo rrugë ka nevojë për një rikonstrukcion të plotë, sepse është vërtet një rrugë e nevojshme dhe është një nga dy-tre rrugët më prioritare në Shqipëri pas këtyre që ne kemi filluar.

Për sa i përket çështjes së rrugëve rurale, siç e thashë, është një problem që nuk jam në gjendje t'i jap një përgjigje të saktë, sepse, në fund të fundit, si ta ketë shteti, si ta ketë bashkia, gjithçka lidhet me paranë. Pra, të gjitha këto rrugë kanë kosto pa fund. Shqipëria ka një terren të vështirë, ka popullsi të vogël dhe po t'i bashkosh të gjitha bashkë e bëjnë koston e infrastrukturës jashtëzakonisht të shtrenjtë dhe kjo gjë kërkon kohë që të trajtohet. Ne po shikojmë disa mënyra për ndërtimin e rrugëve të reja rurale me kosto më të lirë, por ky është një problem real, që nuk mund të them nëse mund të zgjidhet përnjëherë. Ai që thotë të kundërtën, gënjen veten dhe të gjithë, sepse nuk mund të bëhen përnjëherë. Kjo është Shqipëria, sepse ne nuk mund të krahasohemi as me Zvicrën, as me Austrinë, as me Gjermaninë. Gjithashtu, edhe vendet si Maqedonia, Kosova apo edhe Greqia nuk i kanë të mira rrugët në zonat rurale. Kështu që nuk mund të jap dot një përgjigje shteruese.

Unë jam dakord me ty, që ka nevojë për qasje ose njerëzit do të paguajnë më shumë taksa, por kjo varet edhe sa taksë do të paguajnë, se kjo është mundësia ekonomike e vendit. Kështu, ky është një problem që duhet të trajtohet në terma afatgjatë.

Prandaj, futja në BE apo progresi është e vetmja mënyrë ku ne të kemi akses për fonde. Nëse do të flasim në mënyrë shoqërore, a mund të më thoni si i bëri Greqia rrugët? Treçerekun e rrugëve i bëri me fondet e BE-së, sepse me buxhetin grek nuk i bënte dot kurrë. Edhe progresi në BE ka disa avantazhe, si: për mbetjet, për trajtimin e ujërave të zeza, për infrastrukturën e madhe kombëtare, sepse të krijon mundësinë e marrjes së parave pa kosto, si dhe një pjesë të buxhetit mund ta investosh në përmirësimin e rrugëve rurale apo rrugëve, që normalisht nuk i financon njeri. Ky është një proces që kërkon kohë. A lashë ndonjë gjë pa thënë, zoti Fadil?

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Damian Gjikhuri – Lidhur me shpronësimet, nuk kam ndonjë ide, por mund të përgjigjet zoti Afrim.

Afrim Qendro – Një pjesë aty janë shpronësuar, sepse ka dalë edhe VKM-ja për këtë gjë, por për pjesën tjetër dosjet janë në ministri. Duhet të kemi parasysh se ecuria e punimeve me ecurinë që kanë shpronësimet jo gjithmonë është në uniformitet. Për të gjitha shpronësimet që kanë mbetur dhe për objektet e përfunduara, të dorëzuara dhe të kolauduara, ne kemi biseduar edhe me zëvendësministrin Shkreli për të bërë një program, ku qeveria çdo vit të fillojë të zerojë. Në fakt, nuk është vetëm kjo rrugë, por kemi ende rrugë të tjera pa shpronësuar. Po ju sjell në vëmendje rrugën Gjirokastër –Tepelenë, e cila ka 10 vjet që ka mbaruar. Kjo gjë kërkon një program të kalkuluar mirë me buxhete, si dhe me Ministrinë e Financave. Kjo është arsyeja dhe jo të gjitha nuk janë shpronësuar, sepse disa janë shpronësuar.

Eduard Shalsi – Po, zoti Beqaj.

Ilir Beqaj - Zoti Ministër, do të përpiqem të trajtoj çështje, që lidhen jo drejtpërdrejtë me buxhetin, por me ministrinë. Ne kemi pritur debatin me përfaqësuesit e Ministrisë së Ekonomisë dhe Financave, të cilët, në gjykimin tim, kanë bërë një vlerësim shumë konstruktiv për GDP-në e vitit 2021. Nga kjo gjë na krijohet hapësira të mendojmë se çfarë do të bëjmë me emëruesit në sektorë të ndryshëm. Fillimisht e kam fjalën për paketën prej 1 miliard. Kur kjo paketë u lançua para dy vjetësh ne kemi thënë se do t'i japim ekonomisë, kur këto projekte të jenë në fazë të plotë zhvillimi, të paktën 1 deri në 1,5% rritje vetëm nga kjo paketë. Mirëpo kuadri makro për vitin 2020 na parashikohet me 4,4% dhe viti 2021 na parashikohet me 4,5%. Po të kthehemi pas, para dy vjetësh, kur u lançua paketa, ne prisnim të paktën 5%. Ndoshta jo sot, por në ditët në vijim në bashkëpunim edhe me bashkëpunëtorët tuaj, besoj se 4 PPP-të e rrugëve do të jenë në zbatim, apo jo? Ju, me një

qasje të zhdërvjellët, besoj se në vitin 2020 do të na siguroni 200 mega solarë të garantuara dhe të pagarantuara, të cilat, edhe me raportin 900 mijë euro për mega, do të prodhojnë diçka. Besoj se ka ende hapësirë të madhe për hidro me Kalivaçin dhe një tjetër që është në Veri, të cilat janë ende në fazë prodhimi dhe, bashkë me aeroportin, mua më rezulton se në vitin 2020 ne duhet të jemi mbi 5%. Në këtë mënyrë, duke pasur një GDP shumë të madhe, edhe sektorët marrin më shumë, por edhe ne do të kemi më shumë mundësi për të shlyer borxhet e të tjerë. Ndoshta këtë gjë ne nuk e zgjidhim sot, por ju i keni pak a shumë...

Damian Gjiknuri – Ky debat ka lidhje me nivelin makro, kështu që duhet diskutuar me Ministrinë e Ekonomisë.

Ilir Beqaj - Jo, sepse inputet na duhen nga ju dhe, pak a shumë, ju i keni të qarta planet me sektorët që lidhen me ministrinë tuaj. Unë u përpoqa të citoj ato që janë pak a shumë publike dhe ju i prekët, si: PPP-të, energjinë diellore, ILO-të dhe aeroportin. Unë e kuptoj se nuk mund të fusim ne aty çfarë mund të dalë nga *shell*-i, por këto të tjerat janë ose prokurime, ose kontrata, ose shprehje interesi. Unë nuk po përmend si do të shikojë rruga Tiranë –Durrës, sepse ajo është ende pronësi e pakërkuar.

Së dyti, ju jeni më afër sektorit, por lidhur me çështjet e infrastrukturës, dua të ngre dy probleme, të cilat mendoj se duhet të përballen disa nga ju. Unë e shikoj shumë të rrezikshme pranverën e vitit 2019 nëse sipërmarrja do të ketë mundësi t'ju përgjigjet kompleksivisht, me të gjitha kantierët e hapura, qoftë në burimet financiare, qoftë në burimet teknologjike, qoftë në burimet njerëzore. Në pranverën e vitit të ardhshëm ti ke dy bajpase në punë, në Quks, Elbasan dhe Qafë Ploçë dhe 4 PPP. A e vlerësoni dot si do të bëhet kjo gjë, sepse ndonjëherë ka vështirësi në përgjigje?

Ndërkohë, dua të bëj dy pyetje të tjera lidhur me rrugët. Çfarë hapësire financiare do të na lironi në vitin 2021, sepse shumica e këtyre projekteve mbarojnë në vitin 2020?

Eduard Shalsi – Jo, mbarojnë në vitin 2021.

Ilir Beqaj – Sa kanë mbetur në vitin 2021? Kjo mund të na krijojë neve hapësira se si të bëjmë projekte dhe të rrisim të ardhurat. Sa shkon në vitin 2021 vetëm mirëmbajtja e rrugëve, me gjithë këtë rrjet të zgjeruar? Po qëndroj njëherë këtu te infrastruktura dhe më pas dua të vazhdoj me sektorët e tjerë.

Damian Gjiknuri – Zoti Beqaj, na dhatë shumë leksione për ekonomi politike. Megjithatë, me zotin Beqaj jemi miq dhe gjithmonë debatojmë në të mirën e punës për këto gjëra dhe këtë bisedë e kemi trajtuar edhe individualisht.

Në fakt, ky është një ushtrim, që nuk kërkon përgjigje nga unë tani. Presupozohet që 1 pikë ca miliard dollarë, sepse projektet publike plus projektet e PPP-ve, pa futur rrugën Tiranë –Durrës, sepse nëse do të fusim edhe këtë segment rruge, në total do të kenë një vlerë investimesh prej 1,4 ose 1,5 miliardë dollarë në 3 apo 4 vjetët e ardhshëm. Kjo gjë duhet të ketë një formulë se sa rritje ekonomike mund të na japë. Kjo është një gjë, që duhet parë edhe me Ministrinë e Ekonomisë se çfarë projektesh janë *phasing out* dhe çfarë përfundojnë si TAP-i apo Devolli. Pra, sa kompensojnë këto të tjerat dhe sa gjeneron i gjithë ky investim në prodhim apo në zinxhirin tjetër ekonomik për të nxjerrë një formulë të saktë. Unë kam përshtypjen se Ministria e Ekonomisë, në projeksionet e saj në 4,5 apo qoftë edhe në 5%, duhet t'i ketë marrë parasysh këto gjëra. Tani ka edhe gjëra që mund të dalin edhe mirë se sa parashikimet, siç ishte rasti i prodhimit të energjisë elektrike për 6 muajt e parë.

Ne duhet të shikojmë edhe anën tjetër, që pikërisht për shkak të këtyre investimeve po mbahet ritmi mbi 4% i rritjes ekonomike, sepse me përfundimin e dy projekteve të mëdha, siç janë TAP-i dhe Devolli, që kishim një vakum në investime, pikërisht këto investime e mbajnë shkallën e duhur të rritjes ekonomike. Megjithatë, siç e thashë, unë nuk jam në gjendje të jap një përgjigje, sepse kjo është një gjë që kërkon një analizë shumë më të thellë, por pyetja juaj ka vlerë për interesin në nivel makro-ekonomik.

Për sa i përket shqetësimit tuaj në lidhje me absorbimin, ka një të vërtetë dhe ne nuk kemi pse ta fshehim dhe mua më pëlqen t'i themi të vërtetat, sado të hidhura të jenë ato. Unë mendoj se kompanitë tona kanë kapacitete, por kanë një problem që do t'u rriten pak kostot, sepse Shqipëria nuk ka mjaftueshëm inxhinierë, nuk ka kapacitete teknike të mjaftueshme. Për shembull, kemi rastin e investitorit të stadiumit, që disa mund ta njohin, ku të gjithë teknikët atje, kjo është ironike edhe për të qeshur, edhe për të qarë, janë tajlandezë ose turq dhe nuk ka asnjë shqiptar, sepse në Shqipëri nuk ka saldatorë bashkëkohorë për të salduar të gjithë strukturën metalike në stadium. Gjithashtu, në ndërtimin e urave në Kukës që po bëjmë ne me buxhetin e shtetit, të gjithë specialistët janë turq dhe grekë. Pra, çfarë ka ndodhur? Në Shqipëri po ndodh fenomeni i imigrimit të teknikëve specialistë, që punojnë për kompanitë e mëdha shqiptare. Për shembull, kompania që do të fillojë rrugën Thumanë – Kashar ka marrë drejtues teknikë anglezë, të cilët kanë punuar tek TAP-i, pra kanë filluar të vijnë teknikë nga vende të huaja, pasi Shqipëria nuk ka kapacitete.

Unë gjithmonë bëj debat kur thonë se Shqipëria ka kosto të ulëta ndërtimi krahasuar me shtetet e tjera. Përkundrazi, ne i kemi më të larta, sepse shpesh na thonë si i shtrojmë rrugët ne. Nuk ka asgjë ndryshe, sepse çimentoja është njëlloj si në Perëndim, karburanti

është me çmimet e Perëndimit dhe asgjë nuk është më e lirë. Kur ngrihen këto pyetje unë u përgjigjem: “Shikoni pak strukturën e kompanive”, dhe të mos flasim pastaj që efienca shqiptare ...

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Cili ta kursen koston? Sa më eficient të jesh, sa më operativ të jesh, në mënyrë që të mbarosh punë në kohë, patjetër që vepra del më e lirë. Me pak fjalë ky është një problem real, por unë dua të shtoj edhe një element tjetër. Ky është një problem, që do të gjenerojë në kërkesë, sepse duke u hapur të gjithë kantieret, patjetër që do të ketë edhe shqiptarë të tjerë zanatçinj, të cilët do të punësohen të gjithë. Po marr rastin e Sarandës, meqenëse jam deputet në atë zonë...

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Kur fillon një vepër publike, siç filloi rruga Kardhiq-Delvinë, të gjitha kompanitë lokale aty punësuan njerëz. Madje, unë kam folur vetë me drejtorin, i cili më ka thënë se nuk po gjente një manovrator që ta punësonte me 90 mijë lekë të rinj rrogë, sepse nuk kishte.

Eduard Shalsi – Plus 500 mijë lekë siguracione.

Damian Gjikhuri – Po plus 500 mijë lekë siguracion dhe nuk kishte asnjë. Pra, në qytetin e Sarandës nuk kishte asnjë manovrator, që të punonte me 1 milion e gjysmë lekë rrogë.

(Diskutime pa mikrofon.)

Realisht ky është një problem, por jam i bindur se kjo gjë do të gjenerojë në punësim. Pra, të gjitha kompanitë shqiptare do të punësojnë dhe nuk do të kenë kapacitete, do të gjenerojnë në emigracion, por duhet ta pranojmë që kjo është pjesë e zhvillimit ekonomik.

Eduard Shalsi – Zoti Beqaj, a mbaruat me pyetjet?

Ilir Beqaj – Jo, nuk kam mbaruar, sepse nuk kam marrë përgjigje.

Si do të mirëmbahen këto rrugë deri në vitin 2021?

Damian Gjikhuri – Lidhur me mirëmbajtjen, unë nuk kam bërë një llogari të saktë, por do të jap një përgjigje shumë shpejt. I gjithë ky stok, ky fond i ri i rrugëve që do të shtohet, do të kërkojë kosto të tjera për mirëmbajtjen. Ne duhet të shkojmë drejt asaj që përdoruesi duhet të paguajë për rrugët. Rrugët që kanë alternativë, pra rrugët që kanë tunele dhe që kanë një rrugë të vjetër alternative, duhet që përdoruesit të paguajnë një *fee*, që të mbulojmë kostot e mirëmbajtjes, ndryshe ne do të kemi probleme reale për financimin e të gjithë sistemit të rrugëve. Kështu, bashkë me Bankën Botërore ne kemi filluar të ngremë një njësi ekonomike shtetërore të mirëmbajtjes së rrugëve brenda Autoritetit Rrugor Shqiptar, që

të administrojë sistemin e TOLL-ve. Kjo do të thotë që këtë punë të mos e bëjë privati, por ta bëjë shteti. Pra, kur mbaron një rrugë do të vendoset TOLL dhe të ardhurat nga kjo rrugë do t'i mbledhë Autoriteti Rrugor për t'i përdorur si fond për mirëmbajtjen e rrugës. Ne jemi duke ecur në këtë drejtim dhe mendoj se është mënyra më e mirë.

Për sa i përket *phasing out*, lidhur me projektet që fola këtu, janë të gjitha të financueshme për vitin 2021. Të gjitha veprat mund të përfundojnë në vitin 2021, por një pjesë e pagesave do të vazhdojnë në vitin 2022. Nëse do të kemi rritje më të madhe ekonomike ne do të krijojmë hapësira buxhetore, sidomos edhe me përfundimin e projekteve me financim të huaj, që të kemi hapësira për projekte të tjera infrastrukturore.

Ilir Beqaj - Nga diskutimi që bëmë dje me Ministrinë e Financave, sipas tyre ju nuk parashikoni që vitin e ardhshëm të vazhdoni me rrugën Korçë – Kolonjë. Përderisa kjo është një vepër e nisur, mund të bëni një sforcë të paktën për ta mirëmbajtur, sepse ajo mund të krijojë probleme.

Ju u shprehët se nuk keni mundësi për t'i bërë të gjitha, megjithatë pa i shmangur potencialet e zhvillimit të turizmit në Jug (të premtën kemi mbledhje me Ministrinë e Turizmit), unë besoj se synimi i qeverisë është që të rrisë numrin e turistëve nga 6 milionë në 10 milionë dhe kjo gjë mund të zgjidhet më shumë në Adriatik se në Jon.

Historia e kësaj vere na tregoi që ne e quanim të humbur zonën e Shkëmbit të Kavajës dhe të Golemin, por e rifituan dhe bregdeti Adriatik, për shumë arsye, ka më shumë potenciale se bregdeti i Jugut që të rrisë numrin e turistëve nga 6 në 10 milionë. Kështu që ndërmjet balancimit, se ju nuk keni vetëm rrugët, por keni edhe energjinë, edhe trajtimin e ujërave, sepse këto gjëra shkojnë bashkë, por do të ishte mirë që të bënit një harmonizim edhe në funksion të zhvillimit të turizmit.

Damian Gjiknuri – Në bregdetin e Adriatikut janë bërë më shumë investime se në bregdetin e Jugut. Po të shikoni, të gjitha impiantet që u përmendën janë në bregdetin e Adriatikut, gjithashtu edhe infrastruktura rrugore është më e mirë në bregdetin e Adriatikut. Pra, realisht kjo që thoni ju qëndron, por njëkohësisht përputhet edhe me realitetin.

Tani ne nuk do të futemi në debate për turizmin, se po e kthejmë si muhabet kafeneje...

Ilir Beqaj – Nuk po e kthejmë si në kafe, por kjo është pjesë e diskutimit.

Damian Gjiknuri – E kisha fjalën për turizmin.

Bregdeti i Adriatikut ka mundësi volumi, por vlerën e lartë e jep vetëm bregdeti i Jugut, sepse të njëjtin person, që vjen të vizitojë Shqipërinë, mund t'i marrësh dyfish në

bregdetin e Jugut se sa për njësinë e shpenzuar në bregdetin e Adriatikut, kështu që edhe kjo gjë duhet parë.

Cili mund të ishte turizmi perfekt? Turizmi perfekt është që të vijë pak njerëz dhe të shpenzojnë shumë, sepse kur vijë shumë njerëz ndotin më shumë, konsumojnë më shumë infrastrukturë, më shumë energji dhe shumë gjëra të tjera. Pra, intensiteti i shpenzimit është më i vogël.

Ilir Beqaj – Megjithatë, unë mendoj se sfida kryesore e Shqipërisë është punësimi. Ju si qeveri këtë vit keni si prioritet punësimin dhe turizmi i mesëm, 3 deri në 4 yje, të ndihmon më shpejt për të zgjidhur krizën e punësimit, sepse njerëzit po ikin nga Shqipëria.

Ju me të drejtë e prekët çështjen e kufizimeve financiare që kemi për të trajtuar ujërat e mbetura dhe mbetjet e ngurta. Ne e kemi të trashëguar mendimin se këto duhet t'i bëjë shteti dhe besoj se ju, si ministri, duhet të filloni të bëni përpjekje edhe për koshiencën civile.

Ne kemi qenë me kolegët deputetë në zonat më të zhvilluara të Zvicrës, të cilat deri në vitin 1975 kishin qenë në një gjendje të keqe. Pra, zonat e tyre deri në vitin 1975 kishin qenë më keq seç është Shqipëria sot. Sigurisht, tani janë vende të pasura, por në vitin 1975 zviceranët i kanë thirrur mendjes. Kështu që ne kemi për detyrë edhe ta drejtojmë popullin, ndaj hajdeni të hapim debatin dhe t'u themi troç se nuk do të bëjmë rrugë, por do të laheni sepse sigurisht ajo kushton.

(Diskutime pa mikrofon.)

Kjo gjë duhet të fillojë një ditë dhe nuk mund ta lemë pa e filluar.

(Diskutime pa mikrofon.)

Pra, duhet t'ua bëjmë të ditur njerëzve që kjo gjë kushton ndryshe nuk zgjidhet.

Kam edhe dy probleme të fundit. Diskutuar dje çështjen e rentës minerare, jo vetëm çështjen e akcizës që është futur te zhavorri bituminoz, por edhe çështjen e kromit. Unë jam shumë dakord që ne të orientojmë sa më shumë mbajtje minerali këtu, por ferrokromi ka më shumë vlerë të shtuar, sepse e dërgon në Europë dhe nuk varesh nga konjektura e Kinës. Unë besoj se që kur ka filluar lufta tregtare ndërmjet SHBA-ve dhe Kinës, kësaj të fundit do t'i bjerë kërkesa, por kam një frikë. Me dy fabrika që kemi, si do ta zbusin efektin e një karteli të mundshëm? Se pastaj ato mund të mos punojnë, mund të ulet punësimi dhe kjo mund të kthehet nga një gjë pozitive... Sigurisht, ju si ministri nuk mund të ndërhyini se çfarë bëjnë privatët, por duhet vlerësuar pak edhe ky risku i...

Damian Gjiknuri – Ne si qeveri mund të ndërhyjmë nëpërmjet politikës fiskale, në qoftë se do të shohim një situatë të tillë. Kështu që mos ki merak për atë pjesë. Në qoftë se krijohet situata që fabrikat tona nuk absorbojnë, rikthehet regjimi, ndryshohet dhe...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Më fal, Beqaj! Ka edhe një kërkesë tjetër për një fabrikë të re ferrokromi, e cila pritët të ngrihet. Mendoj se me 3 fabrika, konkurrenca... Aq kapacitete ka Shqipëria.

(Deputeti Ilir Beqaj flet pa mikrofon)

Do të shtohet kapaciteti në Elbasan. Ka kërkesë për shtesë kapaciteti në... Pra, do të shtohet një furrë në Burrel, 8 milionë euro apo 10 milionë euro të tjera investime dhe do të shtohet një kapacitet në uzinën tjetër të Elbasanit, të kompanisë tjetër, e cila do të dyfishojë kapacitetin e përpunimit.

Tani, kur thashë që edhe Enver Hoxha kishte më pak fabrika... Ne shqyr që arritëm një komponent që ta kalojmë atë regjim.

Eduard Shalsi - Meraku i Beqajt për abuzimin me çmimin duhet mbajtur shënim dhe duhet adresuar. Meraku i atyre që prodhojnë dhe e trajtojnë të papërpunuar jashtë prodhimit, është që këto 1,2,3 kompani të imponojnë çmimin e blerjes dhe t'i demoralizojnë... Kjo është.

Vazhdo, Beqaj.

Ilir Beqaj – Nga pjesa e të ardhurave kam lexuar që nuk parashikohen të ardhura nga licencat 5G. Ju si e shikoni? Sepse kam edhe një merak, se u bënë 3 vjet që sektori i Telko-s vjen me... Telko-të në gjithë botën janë me probleme, nuk është se po ndodh vetëm këtu, por ne kam hallin tonë, meqenëse...

Damian Gjiknuri – Realisht, ne kemi shpallur ankandin. Kam dyshimet e mia, prandaj edhe e kemi shtyrë, sepse situata me kompanitë e telekomunikacionit nuk është ajo që duhet. Një nga kompanitë është në proces shitjeje dhe kjo e bën situatën më të paqartë. Ka pasur edhe disa vendime të Autoritetit Rregullator të Komunikimeve, që kanë krijuar shqetësim edhe te kompanitë, të cilat unë jam duke i adresuar, me aq sa më lejohet, sepse ai është një autoritet i pavarur.

(ndërhyrje pa mikrofon)

Unë i sugjeroj komisionit një seancë urgjente, sepse ka pasur disa vendimmarrje rregullatore, për të cilat ka pasur shqetësime. Mendoj se Enti Rregullator, sepse ka proces ankimi, do t'i adresojë shqetësimet siç duhet dhe në kohë. Me shtyrjen e mundshme të ankandit ne kemi mundësi të gjenerojmë të ardhura me vlerën e parashikuar prej 40 milionë

eurosh, që mund të shkojnë në buxhetin e shtetit. Nga ana tjetër, këto ditë në Tiranë do të vijë edhe Komisionerja për Komunikacionet e Komisionit Europian. Ka edhe një projekt interesant, ku janë fonde për konektivitetin, sidomos për fibrat...

(Ndërhyrja pa mikrofon)

Po, nëpërmjet procesit *bearing*.

Pra, ka një fond... Ne kemi mundësi të bëjmë një sinergji mes kompanive private, pra kompanive të telekomunikacionit shqiptar dhe një fondi prej 60 milionë eurosh nga Bashkimi Europian, në mënyrë që në disa zona kryesore urbane të kemi mundësinë e fibrizimit, që do të thotë internet me shpejtësi të lartë. Kjo do të rriste shpejtësinë e internetin, natyrisht, edhe shërbimet që ofrohen nëpërmjet sistemeve të tilla.

Eduard Shalsi – Ka edhe Besniku diçka.

Besnik Baraj – Faleminderit!

Në komisionin tonë është bërë një propozim për menaxhimin e mbetjeve. Me qëllim që të mos digjet, meqenëse ka vlerë më ekonomike po të riciklohet, nga taksa që është 35 lekë për kilogramë plastikë të mbledhur, që merr shteti, 10-15% t'u kthehet ricikluesve, si një mekanizëm ekonomik për të stimuluar grumbullimin e mbetjeve.

Ju, si ministri, do ta mbështesnit këtë?

Në lidhje me vlerën që i duhet buxhetit për ta futur te ricikluesit, në Shqipëri mbledhen 2000-3000 tonë. Kjo vlerë është jo më shumë se rreth 150 milionë lekë të vjetër. Kjo do të tregonte që kemi me të vërtetë një politikë mjedisore ku stimulohet riciklimi, që është edhe konform të gjithë hierarkisë së trajtimit të mbetjeve sipas Bashkimit Europian.

Damian Gjijnuri – Personalisht e mbështes, sepse ky ka qenë një sistem që aplikohet edhe më përpara. Megjithatë, kjo është një politikë që po e udhëheq Ministria e Mjedisit. Unë do ta them fjalën time në qeveri, por personalisht mendoj se është një qasje jo e keqe për të nxitur riciklimin, qoftë të plastikës, qoftë të qelqeve apo gjërave të tjera, të cilat është më mirë të riciklohen sesa të digjen apo të groposen...

Eduard Shalsi – Ish-Ministria e Inovacionit është pjesë e ministrisë tani, apo jo?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Një pjesë po.

Thjesht do ta sjell në vëmendje, pastaj do ta gjykoni ju.

Ne kemi bërë disa vizita shumë interesante në disa kompani, një nga të cilat ishte edhe TAP-i, që ishte shkollë më vete. Kam përshtypjen se me stadiumin dhe ato që thatë duhet të jetë shkollë më vete. Mënyra se si menaxhoheshin punonjësit, lëvizja e kamionëve e

monitoruar me GPS, përdorimi i karburantit, pra teknologjia e informacionit e investuar në një kompani të tillë, bënte diferencën e jashtëzakonshme.

Ne do ta ngremë çështjen me të gjitha ministrinë që kemi dëgjesa në komision, sepse është e papranueshme që bazën e të dhënave, mbi të cilën ne gjykojmë dhe marrim vendime, e kemi të pasaktë. Nuk e di se çfarë mund të gjenerojë ministria dhe nuk e kam shumë të qartë pozicionin dhe komponentin përtej gjithë asaj ngarkese: rrugë, energji, mbetje, dhe se çfarë roli mund të luajë në gjithë këtë gamë, por kam shumë merak se nuk po shfrytëzojmë teknologjinë e informacionit në vendimmarrjet tona, në menaxhimin e përditshëm dhe në performimin më të mirë. Nëse në një moment duhet të diskutojmë, qoftë edhe për strukturën organizative, shohim se ka rënë ndjeshëm komponenti i teknologjisë së informacionit, në shërbim të çdo lloj produkti, le të themi, qeveritar.

Përveç kësaj kam edhe dy pyetje shumë të shkurtra.

Çfarë po ndodh me Unazën e Elbasanit dhe rrugën Elbasan-Qukës?

Ku jemi me rrugën Qukës-Qafë-Plloçë?

Damian Gjikhuri – Kisha një koment për atë që ju thatë, për teknologjinë e informacionit, që të mos krijojmë keqkuptime. Një pjesë e teknologjisë së informacionit mbulohet nga AKSH-i. Mbase duhet parë pak situata, sepse unë si ministri mbuloj më shumë telekomunikacionin, zhvillimin e infrastrukturës, por inovacioni teknologjik ka ngelur te AKSH-i. Nuk e di, mbase ky është një debat që mbetet për t'u parë. A është kjo mënyra më e mirë e organizmit? Këtë unë nuk jam në gjendje ta them.

Eduard Shalsi –Dakord.

Damian Gjikhuri – Nuk është se jam i lumtur që e kam edhe këtë fushë, të them të drejtën, sepse kur ke shumë fusha, edhe menaxhimi bëhet më i vështirë.

Eduard Shalsi – Po në ministrinë tuaj, përdorimi i teknologjikë së informacionit, për vetë menaxhimin e funksioneve, në kuptimin e programeve, të sistemeve...

Damian Gjikhuri – Deri tani mirë i kemi financuar. Ne kemi probleme të tjera, më themelore. Për shembull, folëm për ARRSH-në dhe mënyrën e administrimit të rrugëve, ndërkohë që ARRSH-ja ka paga qesharake dhe ne kërkojmë inxhinierë të zotë për të menaxhuar kualitetin e rrugëve. Pra, këtu ka kontradikta të mëdha, të cilat, realisht, duhet të adresohen.

Eduard Shalsi – Është përjashtuar nga statusi?

Damian Gjikhuri – Është përjashtuar nga statusi, por do mbështetje buxhetore, për të parë nivelet e pagave dhe është një problem real. Domethënë, unë problemin real nuk e

shoh (mbase jam edhe pak konservator) tek teknologjia, por te pasja e njerëzve. Të kemi njerëz që kanë... Teknologjinë e blen, por puna është të kesh njerëz kompetentë, të fushave teknike dhe me integritet, në mënyrë që të menaxhojë gjithë këtë gamë të shtuar investimesh, transaksionesh e të tjerë. Shteti shqiptar nga kjo vuan, nuk vuan nga *softet*. Ky është mendimi im.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Tani, të mos i hyjmë debatit veza apo pula, se kjo është histori e gjatë, por po them si e shikoj unë si zyrtar, si drejtues i një institucioni të rëndësishëm.

Për sa i përket bajpasit të Elbasanit, po bëhet studimi dhe projektimi, pra po përzgjidhet konsulenti nga autoritetet përkatëse, për të bërë projektin e bajpasit të Elbasanit, për të nxjerrë përfundimisht gjurmën, kostot, gjithë vlerësimin dhe fizibilitetin e saj.

Rruga Qukës-Qafë-Plloçë është duke u punuar, por ajo rrugë do të kërkojë fonde shtesë, për të cilat brenda këtij vit ne do të kemi vlerësimin final, sepse ka qenë një projekt, të them të drejtën, më keq se Rruga e Elbasanit, një projekt jo i mirë dhe i bërë në mënyrë skandaloze, që do të kërkojë para të tjera.

Eduard Shalsi – Po Elbasan-Qukës?

Damian Gjiknuri – Elbasan-Qukës është bajpasi i Elbasanit.

Eduard Shalsi – Jo bajpasi i Elbasanit...

Afrim Qendro – Është brenda paketës projekt bajpas-Berat, projekt bajpas-Elbasan.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Bajpasin e zgjedh studimi dhe nuk e zgjedhim ne. Ne themi që duhet të bëjmë bajpasin...

Eduard Shalsi – Për bajpasin është e qartë përgjigjja, është në fazë projektimi. Po themi nga fundi i bajpasit deri në Berat.

Afrim Qendro – Zoti kryetar, bajpas-Berat, bajpas-Elbasan dhe Elbasan-Qukës, janë te paketa e projekteve që kemi futur te koperacioni italian...

Eduard Shalsi – Në rregull.

Afrim Qendro – Se ku kalon bajpasi i Elbasanit, zoti Beqaj, e jep studimi, e jep studioja. Variantet a,b... Nuk përcaktohet që tani se ku kalon. E bën studimi.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Damian Gjiknuri – “Shqiponja” është kontraktuar. Ka filluar zbatimin.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po qesh, sepse më kujtohet ai filmi “me 5 aspra do verë të mirë miku”. E kupton? Nuk mbarojnë kërkesat, po aq lekë kemi.

Zoti Beqaj, ku ta gjej të kem mundësi të bëj sa më shumë projekte, që të kem kënaqësinë të them se u bënë, por aq para janë.

Eduard Shalsi – Faleminderit, Damian!

Do ta mbaj pak shënim këtë pjesën e AKEP-it. Na ka ardhur si shqetësim dhe duhet të bëjmë një dëgjese edhe me AKEP-in, ndoshta edhe me kompanitë, për shkak të disa vendimmarrjeve. Të rakordojmë pak edhe me ministrinë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Do të jemi në kontakt.

Damian Gjikhuri – Ka krijuar shqetësim. Ju duhet ta gjykoni vetë. Unë nuk mund të prononcohem kështu, sepse komunikoj direkt me institucionin. Nuk ka nevojë të flas publikisht.

Eduard Shalsi – Dakord.

Atëherë, mbetemi në kontakt.

Punë të mbarë!

Pas pak do të jemi me Ministrinë e Bujqësisë.

MBYLLET MBLEDHJA