



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Integrimin European

PROCESVERBAL

Tiranë, më 21.02.2018, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Genc Pollo – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

1. Miratimi i kalendarit të punimeve të Komisionit për Integrimin European **26 shkurt – 16 mars 2018.**
2. Shqyrtimi i projektligjit “Për ratifikimin e traktatit që themelon Komunitetin e Transportit”.

Marrin pjesë:

Genc Pollo, Bledar Cuci Elisa Spiropali, Musa Ulqini, Ilir Pendavinji, Arben Kamami, Klodiana Spahiu, Sadri Abazi, Aldo Bumçi, ,, Fatmir Velaj, .Klajda Gjoshaj Viktor Tushaj

Mungojnë: Taulant Balla, Grida Duma , Jorida Tabaku,Vangjel Dule

Të ftuar:

Dorina Cinari – Zëvendësministre e Infrastrukturës dhe Energjisë

Juna Kote – Përfaqësuese e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

Anisa Pine – Specialiste në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Renata Teta – Përfaqësuese e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

Aldo Xherahu – Fotograf në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

HAPET MBLEDHJA

Genc Pollo – Të futet media!

Fillojmë mbledhjen, zonja e zotërinj.

Fillimisht duhet të miratojmë kalendarin, që të përfshijmë edhe ratifikimin e traktatit që themelon komunitetin e transportit, në mënyrë që ta shqyrtojmë në vijim.

Mbetet e hapur data për të shqyrtuar në komisionin tonë projektligjin “Për trashëgimin kulturore dhe muzetë”, sepse do të rakordohet me komisionin përgjegjës. Nuk kemi caktuar ende datat e dëgjësës me zëvendëskryeministren dhe me ministrin e Brendshëm, për ato çështje që kemi rënë dakord në muajin dhjetor.

Kalendari miratohet.

Në rendin e ditës kemi ratifikimin e traktatit që themelon komunitetin e transportit, që është një dokument i BE-së.

Për ta mbrojtur kemi në komision zëvendësministren e Infrastrukturës dhe Energjisë, zonjën Dorina Çinari bashkë me stafin e saj, të cilët mund ta marrin fjalën, nëse do të jetë e nevojshme.

Meqë është traktat, ka një praktikë dhe një traditë sesi veprohet. Ndoshta nuk do të ketë shumë debat.

Ftoj zonjën zëvendësministre të prezantojë jo vetëm nevojën e ratifikimit të traktatit, meqë është një akt i BE-së dhe është i detyrueshëm, por edhe impaktin që do të ketë në vendin tonë një dokument i tillë kur të zbatohet nëpërmjet ligjeve dhe mënyrave të tjera.

Zonja Çinatri, ju lutem, keni fjalën!

Dorina Çinari – Mirëmëngjesi!

Faleminderit, zoti kryetar!

Të nderuar anëtarë të komisionit, sikurse edhe ju shpjeguat, traktati ka për qëllim themelimin e komunitetit të transportit në fushën e transportit rrugor, hekurudhor dhe detar (transporti ajror ka një rregullim më vete), si dhe zhvillimin e rrjeteve infrastrukturore të transportit ndërmjet BE-së dhe gjashtë vendeve të Europës Juglindore, pjesë e W6.

Objektivi i traktatit është integrimi progresiv i tregut të transportit në vendet e Europës Juglindore me ato të BE-së në bazë të *acqius*-ve përkatëse, të cilat përfshijnë fushat e standardeve teknike, të ndërveprimit të sigurisë, të politikës sociale, të menaxhimit të trafikut, të prokurimit

publik, të mjedisit për të gjitha fusha e transportit. Siç thashë edhe më parë, këtu përjashtohet transporti ajror, por përfshihet infrastruktura aeroportuale.

Natyrisht që traktati do të shërbejë për integrimin e rajonit të Ballkanit Perëndimor në BE. Ka përparësi për ne, pasi do të shërbejë si një observator për të monitoruar performancën e zgjerimit indikativ të rrjetit TEN –T në Ballkanin Perëndimor dhe do të mbështetë zbatimin e axhendës së ndërlidhjes për të gjashta vendet e Ballkanit Perëndimor.

Pjesëmarrja e Shqipërisë në këtë traktat është e rëndësishme, pasi vjen në kuadër të procesit të integritetit të vendit në BE. Përfitimet e kësaj pjesëmarrjeje, në raport me kontributin financiar të kërkuar, janë në favor të vendit tonë, pasi nga zbatimi i këtij traktati realizohet përafrimi ligjor në të gjitha fushat e transportit, si dhe vënia në një nivel e shkëmbimeve të transportit ndërmjet vendeve të rajonit dhe shteteve anëtare të BE-së.

Ky ishte, në një mënyrë kompakte, shpjegimi i traktatit. Traktati ka 44 nene dhe 5 anekse. Në njërin prej anekseve përfshihet i gjithë legjislacioni që duhet të përmbushet nga vendet dhe parashikimet transitorë për të gjitha vendet që do t'i bashkohen traktatit. Ai hyn në fuqi në momentin kur ratifikohet nga katër vende në parlament dhe nga BE-ja, në muajin e dytë pas mbërritjes së këtij informacioni.

Nëse ka pyetje teknike, kam kolegët këtu, të cilët mund t'ju përgjigjen.

Genc Pollo – Faleminderit!

Nuk e kuptova qartë nëse është një dokument i përgjithshëm i BE-së apo është specifik për Ballkanin Perëndimor në kuadër të Procesit të Berlinit. A mund ta bëni dallimin ndërmjet tyre?

(Reagim pa mikrofon)

Pra, është një dokument specifik dhe nuk është i përgjithshëm i BE-së.

Klajda Gjoshaj – Në fakt, falënderoj zonjën zëvendësministre dhe stafin e saj shoqërues që janë të pranishëm!

Mendoj se ky është një dokument shumë i rëndësishëm, të cilin, në fakt, Shqipëria dhe të gjitha vendet e Ballkanit Perëndimor e kanë kërkuar prej kohësh dhe më vjen mirë që edhe nga Bashkimi Europian u bë një hap para për ta vendosur në tryezat tona këtë traktat, i cili e ndihmon Shqipërinë në të gjitha standardet jo vetëm në ato të transportit, por edhe të monitorimit, siç thatë edhe ju, të këtyre proceseve.

Mendoj se është më rëndësi të votohet dhe të mbështetet nga pala shqiptare. Uroj që ju t'i keni marrë parasysh të gjitha kërkesat për plotësimin e fondeve që duhet të ketë Shqipëria, pra për

mbështetjen buxhetore që duhet të japë vetë shteti shqiptar. Kuptohet që mbështetja financiare vjen si nga pala europiane, ashtu edhe nga ajo shqiptare. Kështu që buxheti i shtetit duhet të jetë i përgatitur për këtë. Ky është një lloj projekti që vjen në kuadër të Procesit të Berlinit. Mendojmë se është me rëndësi dhe deklarojmë votën pro tij.

Faleminderit!

Aldo Bumçi – Faleminderit!

Pyetja është: a do të përfitojmë fonde nga ky traktat për të ndërtuar rrjetin tonë infrastrukturor?

E dyta: në lidhje me Procesin e Berlinit, a mund të thoni, meqë qenka pjesë e ndërlidhjes së vendit tonë me vendet e rajonit, më pas me BE-në, sa fonde dhe sa projekte kemi përfutur ne për ta realizuar këtë ndërlidhje, këtë integrim në rrjetin europian?

Dorina Çinari – Traktati nuk është një burim financimi, por është një marrëveshje, një komitet, një trupë, e cila do t'i drejtojë vendet e Ballkanit Perëndimor drejt procesit të integritit, duke imponuar legjislacionin dhe mjetet e monitorimit për të gjitha standardet teknike që kërkohen. Pra, mund të ngjajë me Komitetin e Energjisë, domethënë me iniciativa të ngjashme në sektorë të tjerë.

Për sa u përket investimeve, a mund të japësh përgjigje Thimio?

Thimo Plaku – Duke iu referuar pak edhe diskutimit të deputetes më parë, ky traktat është shumë i rëndësishëm, sepse krijon një instrument të veprimit, që është sekretariati i komunitetit të transportit, që është një konvertim i strukturës së SEETO-s, pra Observatori i Transportit të Europës Juglindore. Tashmë kalon në një shkallë më të lartë cilësore, sepse kalon direkt nën monitorimin dhe në kontrollin e Bashkimit Europian.

Kontributet e palës shqiptare janë po ato kontribute që jepen në kuadër të SEETO-s, por këtu vetëm shtohet që 80% e buxhetit do të përballohet nga BE-ja, kryesisht ndihma do të jetë në përgatitjen e projekteve, në maturimin e tyre.

Për sa i përket financimit të infrastrukturës, për këtë shërben instrumenti WBIF, në kuadër të agjendës së Berlinit për kolektivitetin.

Kështu funksionon skema, pra përgatiten projektet, financohen nga komuniteti i transportit nëpërmjet sekretariatit, maturohen dhe paraqiten pranë WBIF-së për grante. Ne kemi përfutur mjaft projekte në kuadër të Procesit të Berlinit. Një është ai i hekurudhës Tiranë-Durrës dhe lidhja me aeroportin e Rinasit me një grant rreth 36 milionë euro. Kemi grante të tjera për Korridorin e

Tetë, për studim fizibiliteti prej 750 mijë eurosh. Një grant tjetër është për projektin e detajuar të rehabilitimit të hekurudhës Vorë-Han i Hotit. Kemi projekte të tjera për Korridorin Adriatiko-Jonian në vlerë 2,5 milionë euro për studimin e fizibilitetit, për zgjatimin e korridorit TEN-T european. Pra, kemi një sërë financimesh në kuadër të axhendës së Berlinit dhe të axhendës së konektivitetit, të cilat ndërlidhen në një strukturë, duke filluar nga komuniteti i transportit, nga sekretariati i këtij komuniteti dhe më tej me WBIF, që është instrumenti i financimit për procesin e Berlinit.

Aldo Bumçi – Ju thatë që keni 36 milionë euro grant për hekurudhën Tiranë-Rinas-Durrës, ndërsa për projektet e tjera ishin grante për studime fizibiliteti dhe jo për ndërtim. Pra, kemi vetëm një grant për ndërtim dhe të tjerët për studime.

Thimio Plaku – Deri tani po.

Aldo Bumçi – Projekti i vetëm që ne kemi qenë të suksesshëm të marrim grante është projekti që nuk na lidh me asnjë vend fqinj. Me cilin vend fqinj na lidh ne hekurudha Tiranë-Rinas-Durrës? Pse nuk e keni vënë prioritet Hanin e Hotit, që na lidh me rrjetin rajonal european? Ne po ndërtojmë një segment në një zonë me një intensitet shumë të lartë trafiku transporti, por që nuk ka lidhje me asnjë vend fqinj, as me Kosovën, as me Maqedoninë dhe as me Greqinë, por e vetmja pikë lidhëse është Mali i Zi, aktualisht kemi edhe një projekt tjetër me Maqedoninë. Si mundet që i vetmi projekt ndërlidhës nuk na lidh me askënd?

Thimio Plaku - Nuk është absolutisht e drejtë të themi se ky projekt nuk na çon në asnjë vend, sepse i gjithë procesi i hartimit të projekteve, i prioritizimit të tyre dhe i maturimit të tyre kalon në një proces të gjatë seleksionimi dhe vlerësimi. Hekurudha Tiranë-Durrës është zemra e hekurudhës shqiptare dhe lidhja e saj me Rinasin është në *cornetwork*, sepse që të financohet një projekt, duhet të jetë në *cornetwork*-un e vendeve CEETO dhe, hekurudha Tiranë-Durrës, porti i Durrësit dhe aeroporti i Rinasit janë *cornetwork*. Kështu që, përzgjedhja e këtyre projekteve dhe prioritizimi i tyre kanë qenë në përputhje të plotë me sistemin e vlerësimit të WBIF dhe të sekretariatit CEETO. Pas këtij projekti, ne po vazhdojmë lidhjen me jashtë, që është aksi Vorë-Hani i Hotit dhe për këtë kemi marrë grant prej 4,5 milionë eurosh dhe pas kësaj do të aplikojmë për përfitimin e gjysmës së saj, sepse projektet hekurudhore që promovohen nga BE-ja, financohen grant deri në 50% të vlerës së tij. Kështu që ne po ndjekim procesin e maturimit të projektit, pra pas kryerjes së fizibilitetit është kryer *detail design* dhe pas kësaj do të aplikohet për fondet për

ndërtimin dhe këtu mbyllet cikli i projektit. Ne nuk mund ta realizonim këtë më parë, sepse projekti Vorë-Hani i Hotit nuk ishte maturuar.

Dua të theksoj se në Samitin e Parisit, ne fituam grantin me vlerë prej 36 milionë eurosh, e fitoi Serbia me pothuajse të njëjtën vlerë dhe Kosova, ndërsa shtetet e tjera kanë qenë të përjashtuar nga përfitimi i këtyre granteve. Kur ne fitojmë të njëjtin grant me ato që e kanë 10-fishin e sistemit tonë hekurudhor në gjatësi dhe akoma më shumë në volum mallrash, mendoj se është një arritje dhe një vlerësim mjaft i mirë i punës që kemi kryer për përfitimin e këtyre granteve.

Genc Pollo- Në vijim të kësaj çështjeje, është shumë pozitive që fondi i investimeve të Ballkanit Perëndimor, WBIF, financon projektet dhe bën të mundur që Shqipëria të aplikojë në to, por nga njoftimet zyrtare të disa mbledhjeve të samiteve të Ballkanit Perëndimor, krahasimi i projekteve të paraqitura dhe i projekteve të suksesshme të Shqipërisë në raport me vendet e tjera, ishte shumë më i paktë. Kishte kritika nga media dhe nga zëra të ndryshëm, që qeveria nuk shkoi me projekte, shkoi me gjëra të tjera, por jo me substancën e çështjes, ndoshta me paraqitje. A mund ta përshkruani ju si ka qenë ecuria e projekteve të suksesshme dhe numri i projekteve, që nuk është e lehtë t'i bësh më cilësi, që kemi paraqitur në samitet përkatëse dhe në organet e duhura për miratim?

Thimio Plaku – Të gjitha ato që përmenda më parë kanë qenë projekte të suksesshme dhe për të arritur një pjesë të financimit të plotë të projektit grant dhe pjesën tjetër nga IPARD-i dhe nga BERZH-i, duhet që të kemi projekte të maturuara. Ne gjatë kësaj periudhe, përveç linjës Tiranë-Durrës, që kemi kryer *detail design* dhe të gjitha ato që ndjekin procesin, projektet e tjera nuk ishin akoma të maturuara në Trieste për të marrë financimet e nevojshme. Ne kemi përgatitur projekte të tjera, që në samitin e radhës ne të kemi mundësi të aplikojmë për grante për ndërtimin e infrastrukturës dhe shpresojmë shumë që të përfitojmë grantet e aplikuar.

Genc Pollo - Në qoftë se nuk ka pyetje të tjera, kalojmë në votim.

Hedhim në votim projektligjin për ratifikimin e traktatit që themelon komunitetin e transportit. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Falënderoj përfaqësuesit e ministrisë që ishin të pranishëm.

Zoti Gila, dua të na sqaroni për dëgjuesat me dy anëtarët e qeverisë, që kemi planifikuar në muajin dhjetor, në mënyrë që edhe ne të planifikojmë axhendën tonë.

Denis Gila- Për sa i përket dy dëgjesave me zëvendëskryeministren dhe ministrin e Brendshëm, në mbledhjen e fundit kemi rënë dakord që datat duhet të jenë indikative dhe duhet të kontaktohen institucionet përkatëse që të vendosim për datat e disponueshme që ne të zhvillojmë këto seanca.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Për momentin jo, sepse nuk i është kërkuar.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Patjetër!

MBYLLET MBLEDHJA