



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

PROCESVERBAL

Tiranë, më 21.11.2018, ora 10.00

Drejton mbledhjen:

Erion Braçe – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

1. Miratimi i procesverbalit.
2. Seancë dëgjimore për shqyrtimin e investimeve të parashikuara dhe buxhetin e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë në projektbuxhetin e vitit 2019.
3. Seancë dëgjimore për shqyrtimin e investimeve të parashikuara dhe buxhetin e Ministrisë së Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural në projektbuxhetin e vitit 2019.

Marrin pjesë:

Erion Braçe, Anastas Angjeli, Antoneta Dhima, Arben Pëllumbi, Evis Kushi, Ilir Xhakolli, Roland Xhelilaj, Xhevit Bushaj, Ismet Beqiraj dhe Sadi Vorpsi.

Mungojnë:

Jorida Tabaku, Blerina Gjylameti, Edmond Spaho, Agron Shehaj, Fatbardha Kadiu, Nadire Meçorapaj, Dashamir Shehi, Edmond Haxhinasto, Reme Lala, Ervin Bushati dhe Përparim Spahiu.

Të ftuar:

Damian Gjiknuri – Ministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Gentian Keri - Sekretar i Përgjithshëm

Eduart Gjokutaj – Këshilltar

Anisa Pina - Këshilltare

Afrim Qendro- Drejtor i Përgjithshëm

Arben Skenderi - Drejtor i Përgjithshëm

Enkeleon Topulli – Drejtor

Niko Peleshi – Ministër i Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural

Ilir Halilaj – Zëvendësministër i Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural

Aurora Alimadhi - Sekretare e Përgjithshme në Ministrinë e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural

Irfan Tarelli- Drejtor i Përgjithshëm i Politikave të Bujqësisë, Sigurisë Ushqimore dhe Zhvillimit Rural

Agron Vata - Drejtor i Buxhetit dhe Menaxhimit Financiar.

Fatjon Hoxhalli - Këshilltar për Mediet

HAPET MBLEDHJA

Erion Braçe – Mirëmëngjesi, të gjithëve!

Fillojmë mbledhjen e Komisionit të Ekonomisë dhe Financave të Kuvendit. Sot në rendin e ditës së punës së këtij komisioni kemi dy seanca dëgjimore.

Së pari, do të kemi një seancë dëgjimore për shpenzimet, kryesisht për investimet publike, me ministrin e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, zotin Damian Gjikhuri. Më pas do të vijojmë me një seancë dëgjimore me të njëjtat çështje me ministrin e Ministrinë e Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural, zoti Niko Peleshi.

Do të vijojmë me prezantimin nga ana e zotit ministër, më pas me pyetje, përgjigje dhe diskutime për buxhetin e secilës prej ministrive respektive.

Zoti Ministër, fjala për ju!

Damian Gjikhuri – Mirëdita të gjithëve!

Faleminderit për mundësinë që na jepni të adresohemi përpara këtij komisioni!

Buxheti i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë pak a shumë përfshin sektorët që ju i përmendët, pra sektorin e transportit rrugor, ku kryesisht futen investimet e mëdha në kapitale, në ndërtimin e rrugëve, buxhetin për mbështetjen për energjinë, si dhe buxheti për sektorë të tjerë të transportit apo fushat që mbulon kjo ministri, të cilat nuk është se kanë ndonjë vlerë të madhe në gamën e shërbimit që mbulon. Kryesisht investimet më të mëdha kapitale dhe që përbëjnë luanin e këtij buxheti, pra pjesën e luanit për investimet në infrastrukturë shkojnë rreth 24 pikë ca miliardë lekë në vit, ku nga buxheti i shtetit kemi një mbështetje prej 16,1 miliardë lekësh, që shkojnë për investimin e ndërtimit të rrugëve të reja apo për mbulimin e projekteve tashmë të filluara, përfshirë edhe mbështetjen për projektet e partneritetit publik-privat, dhe pjesa tjetër është kosto që përfshihet në fondet e huaja për investimet e disa projekteve, të cilat janë duke u financuar nga institucionet financiare ndërkombëtare.

Pavarësisht nga perceptimi që mund të ekzistojë, mbështetja që ka qeveria për infrastrukturën dhe energjinë, po ta shikosh në raport me GDP-në, është më e vogël se mbështetja për shëndetësinë apo për arsimin, gjë që nuk është domosdoshmërisht e keqe, por duhet të kuptojmë që qeveria i ka dhënë prioritet shëndetësisë, arsimit, por, njëkohësisht, edhe investimeve publike në infrastrukturë. Pra, deri diku është një buxhet ose një ndarje e balancuar, që nuk është se shfazonet në funksion të investimeve publike, por mban një raport të kënaqshëm brenda parametrave konkurruese, por edhe mbështetës për të gjithë sektorët e këtij vendi, që qeveria duhet t'i mbështesë me buxhet.

Po ta shikojmë, përgjithësisht, buxheti është jo më shumë se 2,9% e GDP-së, që përfshihet energjia dhe infrastruktura.

Për se i përket infrastrukturës rrugore, ky buxhet do të mbështesë projektet e filluara vitin e kaluar ose gjatë këtij viti, sepse po flas që për vitin 2018, meqenëse është buxheti i vitit 2019. Ndërkohë rrugët që janë nisur vite më parë dhe ato që janë në vazhdim do të përfundojnë dhe do bëjnë kujdes të mos hapim rrugë të tjera të pambështetura financiarisht. Pse? Ku është rreziku? Me të drejtë është ngritur një pikëpyetje, ku thuhet: “Meqenëse qeveria shqiptare po merr obligime qoftë ndaj kontratave të partneritetit publik-privat, qoftë ndaj kontratave të hapura; ne kemi bërë kujdes që me këtë buxhet dhe brenda parashikimeve afatmesme buxhetore të mbyllim brenda këtij 4-vjeçari të gjitha kantieret e hapura, ku flitet për rrugën Kardhiq-Delvinë, një rrugë e re, bapasi i Tepelenës, nyja e Milotit, (po flas veprat kryesore, të cilat financohen me këtë buxhet). Unaza e Tiranës, segmentet lindore, që janë pjesa e Shkozës dhe lidhja me zonën e fushës së helikopterëve të Farkës, si edhe unaza aktuale, pjesa e dytë, pra nga “Pallati me shigjeta” drejt sheshit “Shqiponja”.

Njëkohësisht, ky buxhet bën të mundur edhe fillimin e financimit të pjesës tjetër për rrugën Kardhiq-Delvinë, që ka të bëjë me tunelin, dhe me një segment tjetër deri në Sarandë, dhe kjo e kompletton përfundimisht këtë rrugë të re, që u kontraktua nga qeveria shqiptare, si dhe bën të mundur edhe financimin e disa projekteve si projekte, qoftë me fondet të huaja, qoftë me fonde të brendshme, për vazhdimin e Unazës së Madhe.

Së pari, kompletimi i projektit nga pikëpamja teknike, por qoftë edhe bajpasi i Elbasanit dhe bajpasi i Beratit si projekte, pastaj do të shikohet mundësia e financimit në të ardhmen. Synimi ka qenë që të evitojmë gabimet e bëra nga qeveritë e shkuara, që çojnë në rritje të borxhit dhe në ekspozime të paparashikuara për qeverinë shqiptare, dhe të mos hapim rrugë, të cilat ne nuk mund t’i financojmë”. Pra, të mos kontraktojmë më shumë nga mundësitë financiare që kemi për t’i financuar.

Nga ana tjetër, buxheti mbulon edhe kontratat me partneritetin publik-privat, kryesisht Rrugën e Arbrit, për të cilën fillojnë pagesat vitin e ardhshëm dhe është bërë parashikimi i nevojshëm. Njëkohësisht, do të ketë mbështetje financiare në vitet në vijim për kontratat e reja të partneritetit publik-privat, siç është rruga Thumanë-Kashar, rruga Milot-Balldren dhe rruga Oriku-Dukat. Pra, edhe këto koncesione, përfshirë edhe Rrugën e Arbrit, e cila është në proces në vazhdim, pra të gjithë këto kontrata me partneritet publik-privat bëhen të mundur me financimin nëpërmjet këtij buxheti. Flas për vitet 2019-2020 dhe më tutje.

Synimi i qeverisë shqiptare ka qenë përfundimi i të gjitha veprave të nisura, që për ne janë veprat kryesore të këtij vendi dhe që janë arteritet kryesore të transportit rrugor, dhe

financimi i vetëm atyre veprave, që ndikojnë te rrjeti kombëtar rrugor që është pjesë e rrjetit european rrugor, siç është rasti i autostradës joniane-adriatike, ku dy segmente, nga Balldreni deri në Lezhë dhe Thumana deri në Kashar, janë pjesë të kësaj autostrade; Unaza e Tiranës, që edhe kjo është një nga arteret kryesore të këtij vendi, pasi e kam thënë është gati si aorta që ka trupi i njeriut dhe kjo është aorta e qarkullimit të transportit rrugor dhe hapja e rrugës së re Kardhiq–Delvinë, e cila është një rrugë jashtëzakonisht e rëndësishme me fizibilitet të lartë, nisur nga fakti që lidh një nga zonat me përparësi të turizmit me pjesën tjetër të vendit, dhe fizibiliteti i këtij projekti është shumë i lartë se projekte të tjera, të cilat mund të kenë qenë në radhë për t'u financuar.

Kuptohet, ka projekte që ne do t'i shikojmë në vitet në vijim, në varësi edhe të performancës së buxhetit të shtetit dhe të financimeve shtesë për t'i përfunduar, por më mirë të qëndrojmë tek ato rrugë, të cilat ne i përfundojmë, ndikojnë në një infrastrukturë shumë më të mirë ndërkombëtare. Patjetër infrastruktura ose investimet publike në infrastrukturë, investohen në funksion të rritjes ekonomike. Pra, në turizëm apo në sektorë ekonomikë, të cilat e kanë të nevojshme qarkullimin rrugor kudo në të gjithë Shqipërinë. Shqipëria ka shumë nevojë për rrugë kudo, është një vend që ka prapambetje nga ana infrastrukturore, por paraja është investuar atje ku *return-i* është i mirë dhe ka një perspektivë të zhvillimit të turizmit, sepse, në fund të fundit, e kemi thënë perspektiva ekonomike e Shqipërisë do të jetë zhvillimi i turizmit, si një nga sektorët që jo vetëm do të thithë investime, por ka mundësi që të thithë valutë nëpërmjet shpenzimeve që do të kenë turistët e huaj në Shqipëri. Me pak fjalë, kjo është ekspozita e buxhetit të infrastrukturës rrugore.

Patjetër mbështet edhe programin e mirëmbajtjes së rrugëve, një program tashmë i nisur dhe shumë i suksesshëm. Për herë të parë u bë e mundur që në Shqipëri të investohet dhe të rikonstruktohen rrugë, të cilat ishin lënë pas dore. Besoj se ju e keni parë që ka një përmirësim të dukshëm gjatë vitit të fundit, ndërhyrje në të gjitha akset kryesore kombëtare të Shqipërisë, qoftë në sinjalistikë, qoftë në sigurinë rrugore, por qoftë edhe në rehabilitim të shumë segmenteve, të cilat ishin degraduar. Realisht, ky ishte një buxhet i nevojshëm për të mbështetur mirëmbajtjen. Është e vërtetë se nevojat për mirëmbajtjen janë më të mëdha. Ne e kemi ndryshuar modelin e mirëmbajtjes në bazë të kontratës së performancës, siç është edhe projekti që kemi zhvilluar së bashku me Bankën Botërore, por problemi i mirëmbajtjes është një çështje që duhet adresuar edhe në vitet në vijim, sepse do të jetë një problem real, që do të kërkojë një përballim edhe një pjesë nga ana e përdoruesve të rrugës, pasi ndryshe kostot e mirëmbajtjes do të hanë një pjesë të buxhetit të infrastrukturës. Kjo për sa i përket infrastrukturës rrugore.

Për sa i përket energjisë, kemi mbështetjen e zakonshme, deri në 3 miliardë, si tavan mbështetjeje për sektorin elektroenergjetik, në formën e garancive, qoftë për të përballuar ndonjë situatë jo të mirë të prodhimit të energjisë, situatë hidrike, apo për të mbështetur investimet. Investimet në sektorë tashmë janë të kufizuara brenda një kepi të absorbueshëm dhe të rënë dakord edhe me institucionet ndërkombëtare, pra jo më shumë se 7,5 miliardë në sektorin e shpërndarjes. Ndërsa dy kompanitë e tjera kanë nivele shumë më të ulëta investimesh, por, në fund të fundit, investimet në sektorin e shpërndarjes janë shumë të domosdoshme për përmirësimin e furnizimit me energji dhe do të vazhdojnë.

Nga ana tjetër, përmirësimi i parametrave financiarë të sektorit energjetik ka bërë të mundur edhe një likuiditet më të mirë të kompanive, megjithëse Shqipëria vazhdon të ketë një sfidë të madhe (unë e kam thënë, por më jepet rasti ta them edhe këtu) për sa u përket balancimit të nevojave për energji. Çfarë dua të them me këtë? Shqipëria një pjesë të energjisë e blen nga sektori i liberalizuar apo edhe importi, sepse kaskada e Drinit apo asetet e trashëguara mbulojnë vetëm 55% të nevojave të vendit. Domethënë, gjithçka tjetër do t'uekspozohet çmimeve të tregut. Domethënë, ne duhet të bëjmë një politikë shumë të kujdesshme ekonomike dhe reforma të nevojshme, në mënyrë që të mbajmë nën kontroll tarifat e energjisë elektrike, sepse ky është një problem real. Ne jemi vend që kemi tarifa të kontrolluara, në njëfarë mënyre të subvencionuara, energjia ende është nën kosto, dhe kryesisht sektori privat është ai që përballon kostot e energjisë në dobi të qytetarëve, të konsumatorëve familjarë. Pra, kjo do të jetë një sfidë e vazhdueshme e këtij sektori, i cili deri tani është menaxhuar me kujdes, me rezultate të mira, sepse humbjet kanë arritur në nivele historike për sa i përket anës pozitive, pra humbja e energjisë ka rënë shumë në rrjet, megjithatë sfidat janë se si ne do të diversifikojmë të gjithë prodhimin me energji elektrike jo vetëm nga hidro, por edhe nga burime të tjera.

Së fundi, patëm një sukses nëpërmjet burimeve të reja energjetike, siç është ankandi i fundit i energjisë diellore, që arriti çmime shumë më të mira se sa tregu i importit, gjë që na inkurajon që të shkojmë në të këtë drejtim me dy ose tre projekte të reja, të një shkalle utilitare, ku jo vetëm do të thithim investime të huaja, por në momentet kur vendi ka nevojë për energji, sidomos në periudhën e verës, që është energjia është edhe e shtrenjtë, ne do të kemi mundësi t'i diversifikojmë me këto prodhime të energjisë solare.

Nga ana tjetër, ky buxhet mundëson edhe mbështetjen për disa sektorë jetikë të vendit.

Së pari, ujësjellës-kanalizimeve, ku jemi brenda një niveli mbështetjeje buxhetore prej 3 miliardë lekësh në vit, e cila mundëson vazhdimin e disa projekteve të nisura, por edhe hapjen të dy ose tre projekteve të reja. Gjithmonë, në fokus të qeverisë shqiptare ka qenë investimi në zona me përparësi turizmin. Nga ana tjetër, e di se nevojat mund të jenë të mëdha, por dua t'u

them deputetëve që kam gjetur një buxhet të kontraktuar deri në vitin 2019, pra kam kontrata të lidhura deri në vitin 2019, më pas çlirohem për të hapur projekte të reja. Pra, paraardhësit e mi kanë bërë kontrata disavjeçare dhe praktikisht pjesa më madhe e këtij buxheti shkon për të mbështetur projekte të hapura.

Për sa i përket mbetjeve, buxheti mundëson mbështetjen e projekteve për trajtimin e mbetjeve në Fier, në Elbasan, edhe projektin në Bashkinë e Tiranës, pra projekti për përpunimin dhe incenerimin e mbetjeve. Kjo bën të mundur që këto asete të funksionojnë, të realizohen në kohë, siç është rasti i Fierit dhe më vonë i Tiranës, dhe të zgjidhë një nga problemet e mëdha të trashëguara për një pjesë të zonave të Shqipërisë, sepse nuk e zgjidh të gjithë problemin, që është trajtimi i mbetjeve. Por edhe kjo në të ardhmen do të ketë sfidat e saj, sepse të gjitha proceset që lidhen me infrastrukturën, qoftë edhe me infrastrukturën e mbetjeve, kërkojnë kontribut nga qytetarët ose nga buxheti i shtetit. Pra, është një infrastrukturë, e cila kërkon mbështetje dhe ende nuk është në gjendje të mbulojë vetveten, sepse normalisht këto duhet t'i paguajnë rezidentët në bashkitë specifike.

Për sa i përket industrisë, industria përpunuese në Shqipëri ka një ecuri shumë të mirë, buxheti ka një rol minimal në të. Kryesisht, ne kemi zhvilluar politika liberale nëpërmjet investimeve private dhe kapitalit privat. Reformat që po bëhen, përfshirë edhe politikat e reja me paketën fiskale, me nxitjen e përpunimit të mineralit brenda vendit, që kanë ndodhur edhe më parë, por që do të vazhdojnë edhe me paketën e re fiskale kanë bërë të mundur që Shqipëria të ketë rezultate rekord për sa i përket përpunimit të kromit në vend. Ne i kemi tejkaluar edhe prodhimet e kohës së komunizmit, pra para demokracisë, që në atë kohë mbahej si një monedhë krenarie eksporti i ferrokromit. Pra, investimet kapitale në furrat e ferrokromit dhe përpunimi i ferrokromit kanë bërë të mundur që ne ta tejkalojmë dukshëm sasinë e ferrokromit që ka eksportuar Shqipëria dikur. Kjo sjell një vlerë të shtuar në ekonomi, jo vetëm që hap vende të reja pune, por ndikon në një zinxhir të tërë ekonomik, në të gjitha fushat që lidhen me industrinë e kromit, por, mbi të gjitha, sjellë më shumë të ardhura për ekonominë shqiptare se sa eksporti i minerareve bruto jashtë vendit.

Edhe një tjetër element i rëndësishëm, që nuk dua ta lë pa përmendur, është hekurudha. Besoj se vitin tjetër do të fillojmë një nga investimet më të mëdha në rehabilitimin e hekurudhës Tiranë-Durrës, përfshirë edhe linjën e re në Rinas. Ky do të jetë investimi i parë serioz në hekurudhë pas 27 vjetësh, madje që nga viti 1985 nuk pa pasur investime serioze në hekurudhë.

Gjithashtu, kemi përfunduar studimin e fizibilitetit për lidhjen me Malin e Zi. Shumë shpejt do të fillojë studimi inxhinierik për linjën Shqipëri-Mali i Zi, pra rehabilitimi nga Vora

deri në Hanin e Hotit. Ky është një projekt i mundshëm për t'u financuar, ku një pjesë e mirë e me fonde të buta dhe me kredi të buta nga Bashkimi Europian, siç ka qenë edhe rasti i hekurudhës Tiranë-Durrës. Pra, kjo do të mundësojë që këto fonde të vlefshme të kanalizohen edhe me një sektorë të rëndësishëm të infrastrukturës dhe të transportit që është transporti hekurudhor. Ndikimi do të jetë shumë i madh, sepse rritja e transportit hekurudhor jo vetëm për pasagjerët, sepse nuk e shikoj veten për pasagjer, sepse pasagjerët përgjithësisht e gjithë bota i ka me subvencionim, nuk është se ka ndonjë aktivitet fitimprurës, pra kur nuk është në Perëndim, imagjinoni si mund të jetë në Shqipëri, por për transportin e mallrave do të ketë një interes shumë të madh, sidomos do t'u japë mundësi porteve shqiptare, kryesisht portit të Durrësit, për t'u kthyer në një port me përpunim volumesh më të mëdha të mallrave, që shkojnë edhe në vendet fqinje.

Gjithashtu, po bëjmë disa studime fizibiliteti me Greqinë dhe me Maqedoninë për lidhjen hekurudhore me të dyja vendet. Të gjitha këto janë projekte, të cilat hyjnë te infrastruktura e konektivitetit europian dhe është mundshme që të thithin investime të nevojshme nga BE-ja.

Investime të rëndësishme kapitale në konektivitet rajonal, do të jetë në fillim i të vitit tjetër investimi për linjën e tensionit të lartë mes Shqipërisë dhe Maqedonisë, pra edhe ky është një investim që një pjesë financohet nga KFW-ja dhe një pjesë nga fonde dhe grante të BE-së, është një financim relativisht i mirë.

Kështu që këto janë disa nga projektet e pritshme për sa i përket kolektivitetit rajonal. Megjithatë, po e mbaroj parashtrimin tim, sepse jam i bindur që mund të ketë pyetje dhe diskutime, sepse biseda bëhet më interesonte duke pasur pyetje edhe për ata që na dëgjojnë.

Faleminderit!

Erion Braçe – Faleminderit, zoti Ministër!

Kalojmë në pyetje.

Fjalën e ka zonja Evis Kushi.

Evis Kushi – Faleminderit, zoti Ministër për prezantimin tuaj!

Dua të ndalem pak te rruga Tiranë–Elbasan.

Të gjithë e dimë rëndësinë e kësaj rruge, jo vetëm se lidh Tiranën me Elbasanin, por lidh një zonë të tërë të Shqipërisë, siç është Shqipëria Juglindore, me pjesën tjetër, po ashtu lidh Shqipërinë me Maqedoninë apo me shtete të tjera të rajonit, duke nxitur zhvillimin e tregtisë, të turizmit e kështu me radhë. Po ashtu e dimë shumë mirë se rruga ka paraqitur shumë problematika, midis të cilave tri kanë qenë në kryesoret

Së pari, nuk janë respektuar afatet.

Së dyti, kan pasur probleme me buxhetin, me paratë që i ka kushtuar buxhetit të shtetit

Së treti, me cilësinë, sepse e mbaj mend shumë mirë se si një masiv i madh shkëmbor ra para disa kohësh dhe rrezikoi jetën e udhëtarëve.

Pyetja e parë që më lind lidhet me afatin e premtuar, muajin dhjetor të këtij viti. Herën e fundit ju keni premtuar që rruga do të hapet, jo të përfundojë plotësisht, në muajin dhjetor, maksimumi në muajin janar. Them herën e fundit, sepse është premtuar shumë herë, por asnjëherë nuk është respektuar afati. A është ende në fuqi afati që në dhjetor ose janar do të hapet për t'u hapur rruga e Krrabës?

Pyetja e dytë, duke u nisur nga një deklaratë e ministrit të Financave dhe në komision, i cili tha që rruga u projektua me një vlerë diku rreth 300 milionë euro, por gjatë kalimit të afatit kërkoheshin më shumë dhe deri tani ka shkuar 405 ose 406, më falni nëse nuk jam e saktë, dua të di nëse kjo rrugë do t'i kushtojë akoma më shumë buxhetit të shtetit?

Pyetja e tretë lidhet me një problem shumë të rëndësishëm që është shfaqur me këtë rrugë, mungesa e studimit. Ne që në fillim e kemi thënë që rruga është bërë pa një studim të mirëfilltë gjeotektonik, por sot që flasim a e kemi këtë studim, apo ende jo?

Pyetja e fundit lidhet me projektet e tjera që po bëhen në të gjithë Shqipërinë. A janë marrë masa që të mos përsëriten këto lloj problematikash, duke filluar që nga studimi? Studimet që bëhen sot a janë të detajuara dhe të specializuara, në mënyrë që këto lloj problemesh që ka shfaqur rruga Tiranë-Elbasan të mos i kushtojnë më buxhetit të shtetit?

Faleminderit!

Damian Gjikhuri – Lidhur me rrugën Tiranë-Elbasan, ju e dini që në fund të shtatorit parlamenti mundësoi aprovimin e shtesës së kredisë, që do të thotë se vlera prej 14 milionësh është vlera e fundit që do të nevojitet për përfundimin e këtij projekti. Paratë u mundësuan në muajin tetor dhe po këtë muaj filloi puna në terren, e cila po vazhdon me ritëm relativisht të kënaqshëm, sepse ritmi i punës varet edhe nga koha, por unë jam i bindur që, nëse ajo kontratë nuk përfundon totalisht deri në afatin e caktuar, në dhjetor të vitit 2018 mund të ketë një shtesë disamujore, por asgjë nuk mund ta pengojë vazhdimin e projektit. Nuk ka më probleme të mëdha gjeologjike për t'u trajtuar, përveçse po ndodhën fenomene, të cilat janë në dorën e Zotit dhe jo në dorën e njeriut, por mendoj që brenda disa muajve ajo rrugë do të jetë e dorëzuar, jo e hapur. Ne synojmë që ajo rrugë të hapet deri në fillim të muajit janar, por përfundimi i plotë mendoj se mund të realizohet në pranverën e vitit tjetër, sepse nuk shoh ndonjë të papritur, përveçse dështimit të vetë kontraktorit. Këto janë disa gjëra që nuk i parashikon njeri, sepse edhe një punëtor mund ta lërë punën në mes dhe nuk ke se çfarë i bën.

Nga ana tjetër, për sa u përket kostove dhe rreziqeve, e kemi thënë që kjo është një dëshmi tjetër e atyre që propagandojnë se Shqipëria po të marrë fonde të huaja do t'i bëjë rrugët më lirë. Së pari, për investime me fonde të huaja, që nga negocimi i marrëveshjes deri në fillimin e ekzekutimit të kontratës, duhen 3-4 vjet, ku fatkeqësisht në Shqipëri këto projekte kanë marrë 7-8 vjet për zbatim. Pra, realiteti është që nga fillimi i konceptimit të idesë deri në zbatim kanë marrë të paktën një 10-vjecar. Të gjitha projektet, duke filluar që nga bajpasi i Fierit dhe i Vorës, qoftë edhe rruga e Elbasanit janë të kësaj kategorie dhe të këtyre shembujve të atyre që propagandojnë dhe thonë që kjo është zgjidhja më e mirë për Shqipërinë, pavarësisht faktit sesa mundësi kemi ne të absorbojmë borxhe.

Për sa u përket kostove, e kam thënë edhe herë tjetër publikisht, po e them edhe këtu, sot që flasim kjo rrugë ka shkuar rreth 450 e ca milionë dollarë nga 310 milionë dollarë që ka qenë fondi fillestar. Pra, ka një rritje prej 44%.

Kam edhe një shqetësim tjetër lidhur me klemet ligjore, të cilat nuk janë futur ende në kosto, ku disa prej tyre janë pranuar edhe nën dorë nga zyrtarë që po hetohen. Pra, kini parasysh, të gjitha kontratat me fonde të huaja, qoftë BERZH-i, qoftë Fondi Islamik, janë fidik. Fidiku i jep shumë mundësi kontraktorit të modifikojë projektin dhe të bëjë vazhdimisht kleme ligjore ndaj qeverisë shqiptare dhe të gjitha kostot i mban qeveria shqiptare. Klemet mund të jenë nga vonesa e shpronësimit, nga vonesa e disbursimit të fondeve ose nga fenomene të tjera sociale, që janë normale në një projekt kaq të madh, dhe kostot bëhen të pakontrollueshme.

Për sa i përket projektit, ai ka pasur defekte nga çështjet e ekzekutimit, ku një pjesë e fondeve shtesë kanë ardhur edhe si pasojë e dizenjimit të keq të projektit dhe riskut që merr qeveria në bazë të kontratave fidik, ku risku i kalon kryesisht shtetit dhe kontraktori privat nuk ka asnjë risk. Kështu që një nga arsyet që vijnë këto kosto është pikërisht mënyra pse nuk janë kontraktuar këto kontrata. E njëjta gjë mund të thuhet edhe për aksin Qukës-Qafë Plloçë, i cili është një problem më vete, që nuk i dihet fundi dhe kërkon, të paktën nga vlerësimet paraprake, edhe 52 milionë dollarë të tjerë, por nuk dua të flas para kohe, sepse dua të pres rezultatet finale të inxhinierëve për të nxjerrë kostot shtesë për të përfunduar kjo rrugë. Ky është një shembull tjetër se çfarë ndodhë me projektet e huaja.

Nga ana tjetër, unë thashë që risqe të pritshme gjeologjike unë nuk shoh, kështu që besoj se vepra do të përfundojë në kohë, pasi studimet e fundit gjeologjike u bënë gjatë rrëshqitjes, ku u dha edhe zgjidhja teknike e mundshme.

Për sa i përket pjesës tjetër, që është marrë në dorëzim nga autoritetet shqiptare, nga tuneli i Elbasanit drejt Elbasanit, po punohet për riparimin e saj dhe ju që jeni qytetare e Elbasanit dhe lëvizni shpesh, aty e keni parë dhe besoj se edhe riparimi i asaj rrëshqitjeje do të

përfundojë në kohë. Duhet të kuptojmë që rrëshqitjet janë fenomene normale gjeologjike dhe ndodhin në çdo lloj kantieri, por duhet të dimë sesi mund t'i minimizojmë këto risqe dhe si të bësh zgjidhjet e duhura teknike që këto risqe të jenë sa më të pakta. Rrugët që janë në zona malore apo në terrene jo të qëndrueshme i kanë këto probleme gjeologjike, prandaj rrugët kushtojnë dhe duhet t'i qëndrojnë kohës.

Lidhur me studimet e reja, ato janë brenda parametrave të pranueshëm për projektet e reja, por koha do ta tregojë. Mënyra sesi janë bërë studimet kohët e fundit, ka përmirësim, megjithatë, askush nuk mund të parashikojë, sidomos kur hap rrugë të reja, se çfarë ka nëntoka apo çfarë fenomenesh gjeologjike mund të dalin. Kur nuk e kanë gjetur dhe nuk e kanë zgjidhur vende të tjera më të zhvilluara se ne, kuptohet që për Shqipërinë do të jetë akoma më e vështirë.

Erion Braçe – Zoti Angjeli, fjala për ju.

Anastas Angjeli- Faleminderit, zoti Ministër, për shpjegimet e dhëna deri tani!

Unë kam vetëm një pyetje që lidhet me incelatorin e Tiranës. Këtë pyetje ia bëra dje edhe ministrit të Financave dhe përgjigjen unë nuk e kuptova mirë. Ai tha se incelatori i Tiranës do të ndërtohet nga investitori privat, qeveria do të mbështesë me subvencion vetëm përpunimin e plehrave. Pyetja ime ishte: a ka filluar incelatori të ndërtohet dhe, nëse po, kur futet në punë?

Në buxhetin afatmesëm janë vendosur shuma për subvencionimin e përpunimit të plehrave dhe pyetja ime ishte, si mund të vendosen shuma kur fabrika nuk ka filluar përpunimin e tyre dhe përgjigja e ministrit të Financave dje ishte që subvencionimi bëhet për grumbullimin e tyre në fushë. Në qoftë se ata grumbullohen në fushë, do të rrinë tri vjet pa u përpunuar deri sa të mbarojë incelatori, apo janë të lidhura me situatën ekzistuese?

Faleminderit!

Damian Gjikhuri - Në dijeninë time, nga informacionet që kam si autoritet kontarktor që e kam trashëguar këtë kontratë, kontrata e Tiranës ndryshon nga ajo e Fierit dhe Elbasanit, sepse është kontratë koncesionare me parimin e toll servis-it, që do të thotë se bashkia duhet të paguajë një vlerë për përpunimin e metër/kub mbetje, depozitimin dhe përpunimin. Nëse nuk gabohem, çmimi për metër/kub është 29 euro, që do të thotë se në momentin që e depoziton te ky aset, sot landfill nesër impinati i përpunimit, do të paguash këtë kuotë.

Qeveria shqiptare mbështet Bashkinë e Tiranës dhe në mënyrë të përshkallëzuar Bashkia e Tiranës duhet të fillojë të marrë më shumë angazhime financiare, që do të thotë se duhet të fillojnë të paguajnë nga kontributi i qytetarëve për përpunimin e mbetjeve dhe qeveria shqiptare fillon pak nga pak të marrë më pak ngarkesë financiare duke u tërhequr nga mbështetja buxhetore për të bërë një skemë të përballueshme. Ky është i vetmi angazhim që ka

qeveria shqiptare, përveç kostove të shpronësimit. Ndryshe nga dy impiantet e tjera, të cilat janë asete të ndërtuara nga privati, që nesër do t'i kalojnë në administrim shtetit dhe do të nxjerrin të ardhura nga shitja e energjisë elektrike në bazë të një çmimi që do të trajtohet si çmimi i energjive të mbështetura, ky aset do t'i mbetet shtetit në të ardhmen.

Anastas Angjeli – Faleminderit!

Erion Braçe – Zonja Dhima.

Antoneta Dhima – Faleminderit, zoti kryetar!

Zoti Ministër, ju faleminderoj për prezantimin e projektbuxhetit për vitin 2019, i cili mbulon disa sektorë, njëkohësisht ju falënderoj për punën dhe angazhimin tuaj në drejtimin e kësaj ministrie!

Në muajin shkurt të vitit të kaluar është miratuar statusi i naftëtarëve dhe deri sot nuk ka filluar zbatimi i tij. Unë dua të di cili është problemi që ky ligj nuk ka filluar zbatimin. Komisioni, i miratuar me vendim të Këshillit të Ministrave, për përpunimin e dosjeve të personave, të cilët përfitojnë statusin e naftëtarëve, po vijon punën për plotësimin e dokumentacionit sipas ligjit, ndaj dua të di sa është numri i aplikantëve, të cilët kanë depozituar dokumentacionin pranë këtij komisioni dhe sa prej tyre kanë tërhequr dëshminë e statusit të naftëtarit.

Një nga sektorët që ju si ministri mbulonit është edhe shërbimi ujësjellës kanalizime. Edhe në takime të tjera të zhvilluara me ju është trajtuar problemi i ujësjellësit të Bashkisë Patos, ku në buxhetin afatmesëm 2017-2019 ky investim është parashikuar të fillonte në vitin 2019, në buxhetin afatmesëm 2018-2020 ky investim është parashikuar të fillonte në vitin 2019, në buxhetin afatmesëm 2019-2021 ky investim parashikohet të fillohet në vitin 2021. Cila është arsyeja që ky investim shtyhet çdo vit në kohë? E ritheksoj se rikonstruksioni i këtij ujësjellësi është i domosdoshëm, edhe për faktin se pjesë e projektit të rikonstruksionit të këtij ujësjellësi është edhe njësia administrative e Zharrzës, e cila, përveç problemeve të ndërtesave të dëmtuara, ka edhe problemin e ujësjellësit. Dua të di nëse do të shikohet mundësia nga ana juaj që ky rikonstruksion të bëhet me fonde të tjera të Bankës Botërore ose të Bankës Gjermane për Rindërtim dhe Zhvillim.

Një nga prioritetet e ministrisë suaj është edhe trajtimi i mbetjeve në mënyrë të kontrolluar sanitare nëpërmjet vazhdimit të ndërtimit të impianteve të reja të trajtimit të mbetjeve të ngurta dhe rehabilitim të venddepozitimeve ekzistuese. Në territorin e Bashkisë Fier është duke u ndërtuar inceneratori i trajtimit të mbetjeve dhe pyetja ime është: kur mendoni se do të përfundojë ky investim dhe sa është kapaciteti i trajtimit të mbetjeve në këtë

incenerator? A është parashikuar trajtimi i mbetjeve të bashkive të tjera, që janë pjesë e qarkut Fier dhe, nëse po, a do të paguajnë bashkitë koston e trajtimit të mbetjeve në këtë incenerator?

Spektori i energjisë është një sektor që mbulohet nga ana juaj dhe në fjalën tuaj ju thatë se sa është limiti i investimeve që do të kryhen. Pyetja ime është: a keni parashikuar investime për rikonstruksionin e rrjeteve të energjisë elektrike, për ndërtimin e kabinave të reja elektrike, si dhe për ndërtimin e nënstacioneve elektrike në qarkun e Fierit? Nëse po, cilat janë zonat në të cilat ju do të ndërhyri, sepse problemet që na përcillen çdo ditë nga banorët janë për shkak të rrjetit të amortizuar, ku ka ndërprerje të energjisë elektrike në zona të caktuara.

Faleminderit!

Erion Braçe – Zonja Dhima, shumë faleminderit për pyetjet, por mendoj se secilën nga pyetjet mund ta kishit bërë interpelencë në sallën e Kuvendit. Këtu jemi në Komisionin e Ekonomisë dhe nuk jemi për zona të veçanta. Dakord?

Antoneta Dhima – Zoti kryetar, i jam referuar..

Erion Braçe – Në rast se keni problematika për zonën tuaj elektorale, pa asnjë lloj problemi mund t’i drejtoheni seancës plenare dhe t’i merrni përgjigjet e duhura atje. Këtu jemi mbledhur për buxhetin e Ministrisë së Transporteve dhe jo për buxhetin e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë për një zonë të caktuar.

Antoneta Dhima – Pjesë e buxhetit të Ministrisë së Energjisë janë edhe 12 qarqet.

Erion Braçe – Zonjë, më vjen shumë keq, por këtu jemi në Komisionin e Ekonomisë dhe jo në komisionin e zonave elektorale.

Antoneta Dhima – Zoti kryetar, ne jemi votuar për të përcjellë shqetësimet e qytetarëve dhe unë jam...

Erion Braçe – Zonjë, mbylle mikrofonin!

Shqetësimet e qytetarëve përcillini në sallën e Kuvendit të Republikës së Shqipërisë.

Zoti Ministër, urdhëroni!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Në rast se doni të diskutoni për zonën tuaj elektorale, shkoni në seancë plenare, jo këtu!

Damian Gjikhuri – Për sa i përket inceneratorit të Fierit, ai ka një kapacitet prej 180 tonësh në ditë përpunim mbetjesh. Landfilli modern i Fierit është në përfundim e sipër dhe besoj se shumë shpejt do të kemi edhe inaugurimin e këtij aseti të rëndësishëm. Ky impiant ose ky aset, përfshirë edhe landfillin, është parashikuar të trajtojë mbetjet e të gjithë qarkut, jo vetëm të Bashkisë së Fierit, kështu që kapaciteti është edhe për Bashkinë e Patosit, Roskovecit dhe Lushnjës, të cilat mund t’i depozitojnë dhe t’i përpunojnë mbetjet aty. Qëllimi është që të

shkojnë drejt përqendrimit të mbetjeve brenda të njëjtit qark. Investimi po vazhdon dhe shumë shpejt do të fillojë ngritja e punimeve të impiantit. Deri tani është në përfundim e sipër ndërtimi i landfillit.

Për sa u përket investimeve të tjera, pa hyrë në debate, nevojat për infrastrukturë janë shumë të mëdha. Unë e kam thënë që vendet e varfra vuajnë nga mungesa e infrastrukturës dhe nga nevojat për investime të mëdha kapitale, gjë që nuk mund të bëhen menjëherë. Domethënë që të gjitha nevojat, qoftë për ujësjellës kanalizime, qoftë për rrugë, apo për rrjet energjie elektrike është e pamundur të rregullohen të gjitha dhe nga kjo pikëpamje, e rëndësishme është të prioritetizosh aty ku ka kthim më të madh investimi dhe aty ku administrimi mundëson shkallë ekonomike, në mënyrë që investimi të kthehet, por edhe ndihmon një zinxhir tjetër ekonomik për t'iu krijuar. Kryesisht investimet në ujësjellës kanalizime do të ndahen në dy drejtime.

Së pari, unë e thashë që kam gjetur një buxhet kryesisht të kontraktuar, s'ka lekë, përveç fondeve kapitale të huaja nëpërmjet kredive me KfW-në, që ne do të vazhdojmë projektin e Bashkisë së Fierit dhe në disa bashki të Republikës së Shqipërisë. Ky proces ka filluar, investimet i kemi përqendruar për të kompletuar rrjetet në zonat turistike, me qëllim që turizmi të ketë një kontributor në rritjen ekonomike të Shqipërisë dhe një buxhet më të pasur, gjë që do të mundësojë edhe rritjen e tavanëve buxhetore për mbështetje për ujësjellës kanalizime. Kështu që nga kjo pikëpamje mund të ketë edhe zhvendosje të disa projekteve në kohë, për arsye të pamundësisë për t'u financuar të gjitha. Ajo që ne bëjmë është që projektet e nisura të përfundojnë dhe të zgjidhim disa probleme më akute, që janë në zonat bregdetare.

Për sa i përket investimeve në energjinë elektrike, nuk i kam detajet, por jam i bindur që do të investohet në të gjithë Shqipërinë, gjithmonë atje ku nevojat janë më të mëdha, ku ka koncentrat popullsie, por njëkohësisht edhe të konsumit të energjisë. Pavarësisht se ndoshta nuk jemi aty ku ne do të donim, ka një përmirësim të dukshëm. Ne nuk mund të krahasohemi me situatën e para disa vjetëve, ku energjia ka qenë një problem shumë serioz për shoqërinë shqiptare, ku patjetër zonat rurale mbeten më problematike për shkak të amortizimit të linjave, por investimet do të vazhdojnë, madje në Fier, me projektin e linjës së Maqedonisë, do të ndërtohet një nga stacionet më të mëdha të energjisë në Shqipërisë, sepse linja Elbaasan-Manastir-Bitola do të ketë degëzimin deri në Fier dhe do të jetë një nga qarqet që do të ketë rrjetin më të qëndrueshëm të energjisë elektrike.

Këto janë përgjigjet për pyetjet që u ngritën. Buxhetet e energjisë nuk janë buxhete të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë. Energjia presupozohet që është një sektor, i cili vetmenaxhohet dhe si të tilla duhet të trajtohen. Qeveria jep vetëm mbështetjeje, ashtu siç jep për ujësjellës kanalizimet, ashtu edhe për sektorin energjetik jep një mbështetje në formën e

garancive deri në 3 miliardë lekë, që mund të jetë ose mbështetje direkte buxhetore, ose garanci për projekte të ndryshme investimesh. Por supozohet që sektori elektroenergjetik duhet të jetë i vetëfinancuar, që është një sfidë më vete dhe e thashë pak më parë se cila është ajo.

Erion Braçe – Zonja bëri një pyetje që lidhej me statusin e naftëtarit. A është i parashikuar...?

Damian Gjikhuri – Lidhur me statusin e naftëtarit, së pari, janë 11 mijë kërkesa. Ministria, si organ i ngarkuar për dhënien e statusit, ka miratuar mbi 2 mijë kërkesa deri tani. Procesi po trajtohet në Ministrinë e Financave, madje dhe ose gjithë këto ditë keni pasur ministrin e Financave këtu, dhe meqenëse procesi tjetër është financiar, ata janë duke punuar shumë seriozisht për gjetjen e një zgjidhjeje të qëndrueshme brenda limiteve që ato kanë parashikuar në momentin që u miratua statusi.

Këto detaje unë nuk mund t'i jap tani, sepse realisht edhe informacionin nuk e kam të plotë. Por jam i bindur se ministrin e Financave duhet ta keni pyetur dhe ju ka dhënë ndonjë përgjigje.

Erion Braçe – Fjalën e ka zoti Vorpsi, pastaj zoti Xhelilaj dhe ju.

Sadi Vorpsi – Faleminderit, zoti kryetar!

Në radhë të parë, e vlerësoj angazhimin tuaj si ministër për buxhetin e vitit 2019! Natyrisht, si qytetar, si banor, por edhe si deputet i qarkut Tiranë, pyetja ime ka lidhje, sigurisht, me një temë që sot është bërë temë e opinionit publik, me Unazën e Madhe. Pra, pyetja e parë ka lidhje me reflektimin që ju, si ministri, keni bërë në këtë buxhet për sa i përket këtij objekti madhor për qytetin e Tiranës, por do të thosha edhe për të gjithë Shqipërinë, sepse Tirana është kryeqyteti i shqiptarëve.

E dyta, nisur nga situata e shqetësuar për të gjithë opinionin publik në zonën e Astirit, kemi dëgjuar këto ditë, sepse përballë nuk kemi as opozitën këtu, shumë akuza, duke filluar që nga ndryshimi i projektit për arsye korruptive. Sigurisht, një nga pyetjet është edhe kjo: a ka një ndryshim projekti, sepse, me sa kam informacion, ky është një projekt i miratuar shumë kohë më parë?

Pyetja e tretë ka lidhje me situatën e shpronësimeve. Si po operohet me çështjen e shpronësimeve të këtyre qytetarëve që shpronësohen për shkak të këtij projekti madhor?

Faleminderit!

Damian Gjikhuri – Faleminderit!

Erion Braçe – Më falni, zoti Gjikhuri!

Zoti Vorpsi, e njëjta vërejtje shkon edhe për ju.

Urdhëroni!

Damian Gjikhuri – Faleminderit për pyetjet, se, në fakt, kjo është një çështje madhore dhe Unaza e Tiranës është, siç e thashë, aorta e të gjithë Shqipërisë, sepse ajo unazë lidh edhe pjesën Lindore të Shqipërisë me pjesën Perëndimore të saj, pasi mendohet se edhe një pjesë e mirë e trafikut që vjen nga Elbasani në drejtim të Portit të Durrësit do të kalojë edhe në këtë Unazë!

E para, për të sqaruar publikun, unë e kam thënë edhe në raste të tjera, ky projekt ose masterplani i këtij projekti ka qenë i konceptuar që në vitin 1989, pra që në kohën e Adil Çarçanit; dihej gjurma e kësaj Unaze.

Së dyti, projekti është bërë brenda parametrave teknikë dhe është miratuar nga Autoriteti Rrugor Shqiptar nëpërmjet një studioje të specializuar, që është e ngarkuar për të bërë projektme të tilla. Projekti vazhdon në konceptin e tij, gjurmën tashmë të nisur dhe të përfunduar, që vjen nga TEG-u deri te “Pallati me shigjeta”, që është një unazë e plotë dhe një autostradë e karakterit urban, me të gjitha nënkalimet dhe mbikalimet e nevojshme, njëkohësisht edhe me rrugët paralele.

Arsyeja pse ky projekt ka pasur nevojë edhe për rrugë paralele, që ka ngjallur edhe debat, është sepse ne nuk mund të bëjmë një unazë që e ndan qytetin në mes, pa krijuar komunikim mes lagjeve dhe blloqeve të ndryshme të banimit, pasi kemi të bëjmë me një autostradë të mirëfilltë urbane. Prandaj edhe projekti është i komplikuar dhe i shtrenjtë nga ana inxhinierike, pasi bëhet fjalë për zbatimin e një projekti tërësisht urban, qoftë me mbrojtje zhurmash, qoftë me ndriçimin e nevojshëm, qoftë me komunikimin e nevojshme mbi dhe nën tokë. Pra, është një projekt i plotë, me parametra jashtëzakonisht të mirë, që do t’i bëjë nder Tiranës dhe besoj se do t’u qëndrojë nevojave të këtij qyteti dhe të Shqipërisë për 100 vjetët e ardhshëm.

Nga kjo pikëpamje nuk ka pasur asnjë devijim të projektit. Projekti është vazhdim i gjurmës së nisur dhe i konceptit të Unazës së Madhe, pra me ato parametra që ka një autostradë urbane, e theksoj, që mundëson edhe komunikimin nga të dyja anët e rrugës.

Së dyti, sepse këtu ka pasur një spekulim shumë të madh politik dhe meqenëse po më jepet rasti ta them këtë, meqenëse është vendi, nuk ka filluar një proces prishjeje. Gjithçka është e stisur politikisht, për të penguar zhvillimin e këtij projekti kaq të rëndësishëm. Pse?

Së pari, nuk ka filluar asnjë procedurë njoftimi qoftë për banorët, të cilët kanë dokumente pronësie, qoftë për ata të cilët janë me ndërtime ilegale dhe nuk kanë dokumente (as leje legalizimi, as dokumente të tjera pronësie).

Nga vlerësimet paraprake që janë bërë dhe, meqenëse është ngritur pyetja përse kanë shkuar njerëz me uniformë atje, njerëzit nga autoritetet (qoftë Autoriteti Rrugor, qoftë nga

Bashkia e Tiranës) kanë shkuar të piketojnë dhe të administrojnë të dhënat konkrete në zonë. Madje më duhet ta theksoj publikisht se nuk ka një proces prishjeje pa dalë vendimi i Këshillit të Ministrave për shpronësimin e banorëve, të cilët, sipas ligjit, duhet të shpronësohen. Pra, gjithçka është e stisur nga politika.

Përfitoj nga rasti, meqenëse kemi mediet këtu, t'ju them që, së pari, do të dalë vendimi i Këshillit të Ministrave për të gjitha 180 e ca, sa janë, në mos gabo, objektet me dokumente...

123 janë me vërtetim pronësie.

Vetëm pasi del VKM-ja dhe alokohen fondet do të fillojë procesi i shpronësimit dhe procesi tjetër legal, që është procesi i pastrimit të zonës nga ndërtimet pa leje.

Së dyti, dua të theksoj që, qeveria e ka thënë dhe ne do ta mbajmë këtë angazhim, personat pa dokumentacion pronësie do të trajtohen me tre vjet bonus qiraje dhe më vonë me kredi të buta ose banesa sociale. Pra, do të jetë një problem, që qeveria do ta shikojë në terma afatgjatë. Por të nxjerrësh nesër njerëz në rrugë, pa pasur një proces real dhe të pengosh kantierin i cili do të fillojë në vende ku nuk ka prishje (se po të shikoni kantieri po ngrihet në të gjitha zonat ku trojet janë shtetërore dhe është pjesa nga ana e pallateve të Astirit, tek e cila do të fillojë puna, apo te mbikalimi, te nyja e madhe në sheshin “Shqiponja”), tendenca për të penguar punimet aty është thjesht një proces i stisur politikisht. Kështu që, unë u bëj thirrje të gjithë banorëve të na mirëkuptojnë dhe të bashkëpunojnë me administratën e ARRSH-së dhe Bashkinë e Tiranës, pasi çdo proces është legal. Kjo do të thotë që do të ketë njoftim për çdo objekt, sipas ligjit, si dhe një vlerësim. Madje sot do të shpallet edhe lista e plotë e 25 vetave personel të Autoritetit Rrugor Shqiptar, e inxhinierëve, të cilët do të merren me vlerësimin e pronave atje dhe me vlerësimin e tyre nga ana financiare. Ky është një proces legal, që nuk e shpikëm ne tani, por që është bërë vazhdimisht kështu: vlerat e pronave përcaktohen nga transaksionet mesatare të zonës së deklaruar në hipotekë, sepse shteti nuk mund të bëjë shpronësime pa një referencë të caktuar qoftë tatimore, qoftë të vlerave që reflektohen në transaksionet e shitjes.

Jo tregu i zi, sepse ky treg nuk është asnjëherë referencë.

Vetëm atëherë fillon procesi i prishjes. Kështu që gjithçka tani është e parakohshme, sepse nuk ka dalë as VKM-ja, as ka filluar procesi. Një pjesë e banorëve, mbi 40%-50% e atyre që kanë dokumente pronësie, kanë shkuar në zyrat e Autoritetit Rrugor Shqiptar. Madje ju bëj thirrje, sepse nuk mund të shkojë shteti të ulet në mexhllis atje dhe të trajtojë dokumentacionin zyrtar. Por të gjithë banorët që kanë dokumente ose kanë pretendime i kanë zyrat e hapura deri pasdite vonë pranë Autoritetit Rrugor Shqiptar për të shkuar me dokumentacionin përkatës.

Kështu funksionon shteti. Nuk del shteti në rrugë, shteti ka zyra dhe çdo qytetar i interesuar e ka mundësinë të shkojë atje dhe të marrë informacionin e nevojshëm.

Pyetja që bëtë më dha rastin ta jap edhe këtë mesazh, e përsëris, se pa daljen e vendimit të Këshillit të Ministrave për shpronësimin me vlerat përkatëse nuk ka proces të fillimit të prishjes së godinave. Gjithçka është e parakohshme; gjithçka është e stisur politikisht për të kapitalizuar një kauzë, e cila për mendimin tim nuk do të ketë shumë vlerë për ata që e mbështesin.

(Kryetari i komisionit flet pa mikrofon.)

Roland Xhelilaj – Faleminderit, zoti kryetar!

Zoti Ministër, projektbuxheti që paraqet ministria juaj është shumë ambicioz, i mbështetur saktë në situatën që kemi trashëguar që nga viti 2013, por edhe nga mandati i parë, duke përcaktuar objektiva shumë të rëndësishëm në shumë fusha. Në fakt, unë dua të bëj dy pyetje, në kuadrin e pyetjeve që bënë edhe deputetët parafolës, për problemin e trajtimit të mbetjeve. Ky është një problem tejet i rëndë ose i trashëguar në vite, që para viteve '90, në vendin tonë, që kërkon vëmendje maksimale jo vetëm nga ministria juaj, por edhe nga ministritë e tjera, të cilat bëjnë pjesë në ndryshimin e kësaj situatë që ne trashëgojmë. Në fakt, deri sot ne diskutojmë për tre inceneratorë të ndërtuar në Elbasan, Fier dhe ai në Tiranë, i cili, gjithashtu, do të ngrihet.

Unë kam dëshirë të di: a ka ndonjë studim se në çfarë mënyre do të zgjidhet ky problem? Cila është ecuria që do të ketë zgjidhja e këtij problemi në periudha afatmesme ose afatgjata, sepse këta inceneratorë në këto tre qytete zgjidhin vetëm problemet e qarqeve, apo më gjerë se kaq? Pra, të gjitha qarqet duhet të kenë detyrimin e ndërtimit të një impianti të tillë? Ekziston kjo si ide, apo ka ndonjë ide tjetër të studiuar, apo mund të ketë edhe mungesë studimi në thellësi të këtij problemi madhor?

Së dyti, për trajtimin e rrugëve të reja nuk kemi çfarë të themi, sepse këtu janë të gjitha të parashikuara dhe synojnë zhvillimin shumë të vrullshëm ekonomik të vendit tonë në raport edhe me Ballkanin, edhe me Europën Perëndimore, por shqetësimin e kam te mirëmbajtja e rrugëve. Me të drejtë, ju thatë se mirëmbajtja kërkon fonde të mëdha, por tek objektivat që ju i keni vënë vetes si ministri apo edhe qeveria është një pikë që mua më duket normale, që bazohet në performancën e këtyre rrugëve. Dua të di: si është kjo performancë? Është e studiuar nga ARRSH-ja, është e njohur nga të gjithë të interesuarit, po marr në këtë rast, pushtetet vendore, për të mos pasur një lloj situatë të pakuptimtë, që duket sikur ka rrugë, të cilat janë në vëmendje për t'u mirëmbajtur, ndërkohë që ka edhe rrugë të tjera, të cilat janë të rëndësishme, por që ende nuk po shohin ndërhyrjen e ARRSH-së, në këtë rast të ministrisë suaj? E kam fjalën për

rrugët që përfshijnë qarkun Tiranë – Durrës, që lidhin Ndroq – Plepa, apo edhe rruga Shijak – Ura e Dajlanit, që lidh Bashkinë e Shijakut me Bashkinë e Durrësit.

Faleminderit!

Erion Braçe – Po, zoti Ministër.

Damian Gjiknuri – Për sa i përket trajtimit të mbetjeve qoftë në Durrës apo në përgjithësi, kuptohet, ne po përfundojmë masterplanin për trajtimin e mbetjeve në të gjithë Shqipërinë, ku aty do të jenë të parashikuara disa forma. Aty ku është e mundshme dhe ku ka përgjithësisht volume të mëdha mbetjesh urbane, varianti më i pranueshëm qoftë nga eksperiencia botërore, qoftë edhe më i përballueshëm me kosto, do të jetë trajtimi i impianteve dhe përpunimi i mbetjeve, siç është rasti i incenerimit. Aty ku mbetjet janë në vlera ose të themi në sasi më të vogla, patjetër që do të kemi rastin e landfillleve, siç është rasti i Maliqit, i Bajkajt apo edhe disa raste të tjera, ku është ndërtuar venddepozitimi me parametrat bashkëkohorë të një landfillli, ku do të bëhet edhe trajtimi i mbetjeve.

Nga kjo pikëpamje, mendoj se do të bashkëjetojnë të gjitha format e trajtimit të mbetjeve, që diktohen gjithnjë nga volumi i tyre dhe nga perspektiva e zhvillimit urban.

Durrësi është një problem serioz. Qeveria shqiptare po mendon për një zgjidhje dhe zgjidhja që ne kemi menduar në parim, dhe që është diskutuar, është transferimi i mbetjeve të Durrësit në inceneratorin e Tiranës, pra ideja Durrës – Tiranë të trajtohet si një qark i tërë ose, le të themi, si një zonë trajtimi mbetjesh. Pse? Sepse, së pari, distanca nuk është shumë e largët, është pak a shumë si distanca brenda një qarku në një vend tjetër, si dhe ka volume të pranueshme, të mëdha, që nga pikëpamja ekonomike e bëjnë më efektive, duke shtuar vetëm koston e transportit.

Problemi i tretë që do të mbetet aty është trajtimi i depozitimit aktual, pra i vendgrumbullimit aktual. Ne jemi duke bërë një projekt për inkapsulimin dhe trajtimin e mbetjeve të depozituara prej shumë e shumë vitesh. Këtë jemi duke e diskutuar edhe me Fondin Shqiptar të Zhvillimit, për të parë se si do ta financojmë këtë proces, por mund t’ju them se jemi duke e trajtuar, edhe sepse trajtimi i mbetjeve në Durrës është një nga prioritetet e trajtimit të mbetjeve në Shqipëri.

Besoj se iu përgjigja pyetjes së parë.

Për sa i përket mirëmbajtjes, e thashë, mirëmbajtja është diçka kostoze, por është tejet e nevojshme, sepse ka qenë fusha që është lënë pas dore në Shqipëri. Çfarë ndodh në Shqipëri? Bëhen rrugë dhe pastaj i lënë pa mirëmbajtje, me idenë se rruga do të jetojë vetë gjithnjë, sepse nuk e gjen gjë. Por po të shikojmë rrugët e reja, që janë ndërtuar para gjashtë-shtatë vjetësh, edhe ato do të shkojnë në degradim po nuk u mirëmbajtën dhe po nuk u ndërhy në kohë.

Programi i performancës që e kemi bërë me Bankën Botërore zbatohet për herë të parë në Shqipëri, ka pasur goxha sukses, çka e thotë vetë Banka Botërore, madje ka qenë më i suksesshëm se sa në disa vende të tjera të rajonit, për të nxjerrë konkluzione se si do ta shtrijmë këtë proces mirëmbajtjeje edhe në pjesën tjetër të Shqipërisë, sepse jo të gjitha rrugët kombëtare janë përfshirë në këtë program.

Për sa u përket rrugëve që ju përmendët, ato rrugë nuk duan mirëmbajtje, duan investime kapitale, ato rrugë duhen rindërtuar nga e para. Por e kemi thënë që ne kemi një projekt, i cili do të jetë një projekt koncesionar që, nëse do ta realizojmë autostradën Tiranë – Durrës, e cila do të përfshijë edhe pagesën, do të ketë dy rrugë alternative, pa pagesë, totalisht të rikonstruara dhe të reja. Bëhet fjalë për rrugën paralele të biznesit, përfshirë edhe zonën e Maminasit deri në Durrës nëpërmjet Shijakut e më tutje, edhe rrugën tjetër Kombinat, nëpërmjet Ndroqit, deri te Plepat. Këto dy rrugë do të jenë pjesë e të njëjtit investim dhe do të jenë pa pagesë për qytetarët që duan të udhëtojnë në to.

Pjesa që do të zgjidhim do të jetë vetëm rruga Tiranë – Durrës, e cila është tepër e domosdoshme për t’u zgjeruar, sepse është rrugë e mbingarkuar dhe shpeshherë jemi dëshmitarë që gjithmonë gjatë fundjavave apo qoftë edhe në orët e pikut ajo rrugë bllokohet, madje sa vjen e do të bëhet më keq, kjo nuk diskutohet fare, sepse nuk ka asnjë zgjidhje tjetër përveçse zgjerimit.

Nga kjo pikëpamje, sepse në segmentin Tiranë – Durrës kemi edhe përqendrimin më të madh të popullsisë, aktivitetin më të madh ekonomik, kemi portin, pra nga të gjitha analizat dhe studimet e bëra praktikisht, rruga ka nevojë për zgjerim, por ky i fundit kërkon investime të mëdha kapitale, që shkojnë mbi 230 milionë-240 milionë euro, për të cilat buxheti i shtetit nuk i ka mundësitë dhe prandaj po shikon zgjidhje nëpërmjet investimit privat, pa marrë ndonjë risk shteti, përveçse trafikut minimal të garantuar, por që në rastin e rrugës Tiranë – Durrës nuk besoj se do të vihet në funksionimin minimal të garantuar, sepse ka trafik të mjaftueshëm për të përballuar investimin e kësaj rruge, si dhe hapjen e rrugës së re nga Kashari në drejtim të Rrogozhinës, ku në vitet në vijim, me parashikimet e fluksit të shtuar, trafiku për në Jug të mos shkojë fare në drejtim të Durrësit.

Ky është një projekt tjetër madhor, për të cilin ne jemi duke punuar për ta bërë sa më shpejt realitet.

Faleminderit!

Ismet Beqiraj – Përshëndetje!

Zoti Ministër, kam disa pyetje.

Pyetja e parë lidhet me përqendrimin e investimeve kapitale në disa zona, i cili vendos një disbalancë në zhvillimin në një formë edhe me zonat e tjera, sidomos zonat e largëta rurale, por ka edhe zona që në projektbuxhetin e vitit 2019-2021, sidomos për vitin 2019 nuk kanë asnjë objekt të ri infrastrukturor, sidomos në rrugë, në ujësjellës dhe në kanalizime.

Pyetja e dytë lidhet me projektbuxhetin e vitit 2019-2021 për parashikimet e investimeve publike me financim të brendshëm. A keni ndjekur praktikën e përjashtimit të objekteve, të cilat kanë qenë të parashikuara dhe të miratuara me ligjin nr. 130/2016 “Për buxhetin e vitit 2017-2019” dhe atë nr. 109/2017 “Për buxhetin e vitit 2018-2020”? Ka zona ku janë përjashtuar objekte të miratuara.

Pyetja e tretë ka të bëjë me një nga përgjigjet që u dhatë pyetjeve të kolegut Xhelilaj, nëse skema e dhënies me sipërmarrje të mirëmbajtjes së rrugëve nacionale, jo autostradave, ka qenë e suksesshme apo jo, sepse më rezulton që kompanive që kanë marrë u ka përfunduar kontrata prej një viti dhe këto rrugë nuk mirëmbahen, përkundrazi, kanë mbetur jashtë funksionit. Ju rikujtoj këtu rrugën Patos – Qendër Mallakastër – Ballsh – Fratar, që lidhet me autostradën.

Si ministër përgjegjës për sektorin e hidrokarbureve dhe të minerareve, a keni marrë në konsideratë në projektbuxhetin e vitit 2019 edhe financimin e fondit të sigurimeve të detyrueshme shoqërore, për efekt të implementimit të statusit të naftëtarit dhe të minatorëve? Sepse ju mbroheni deri tani që janë dhjetë mijë kërkesa. Po ata 2 mijë që e kanë marrë këtë status dhe presin të dalin? Po ata qindra të tjerë përfitues nga statusi që presin të hyjnë në punë?

Një pyetje tjetër ka të bëjë me pasqyrimin në projektbuxhetin e vitit 2019 të dëmshpërblimit të fermerëve, madje shumë mirë që mendojmë për shpronësime të reja. Pra, ku jemi me dëmshpërblimin e fermerëve, ku ka edhe nga ata për të cilët nuk ka dalë ende VKM-ja? Po në lidhje me autostradën Levan – Tepelenë, e cila që nga viti 2008 nuk është kryer ende?

Pyetja e fundit lidhet me sektorët e tjerë, ku sidomos përfshihet industria e nxjerrjes dhe përpunimit të naftës, shërbimit ndaj qytetarëve, sidomos furnizimit me ujë të pijshëm dhe me energji elektrike për një zonë të tërë, edhe për shkak të privatizimit kriminal të kompanisë ARMO, ku edhe nënstationet elektrike dhe stacionet e pompave të ujit që furnizojnë një zonë të tërë, janë privatizuar.

Sipas opinionit tuaj, a është e nevojshme të ndërhyri për ta zgjidhur përfundimisht këtë proces?

Damian Gjikhuri – Unë nuk dua të bëj interpretime politike në lidhje me preferencat e investimeve për zona të caktuara, sepse të them të drejtën, unë e thashë që në fillim, se investimet nisen aty ku nevoja është e lidhur edhe me potencialet e zhvillimit ekonomik në të

ardhmen. Pra, ndryshe nga shpërndarjet e karakterit elektoral, buxheti duhet të jetë në funksion të rritjes ekonomike të vendit në mënyrë që këto para të hedhura në infrastrukturë, të kthehen mbrapsh nëpërmjet rritjes ekonomike.

Në të kundërt, po të hedhësh para aty ku nuk të kthehet mbrapsh, për çfarë e bërë? Pastaj nesër, mund të të kushtojë më shumë.

Nuk dua të të komentoj për këtë, sepse nuk kam një përgjigje. Nëse ka ndonjë analizë më të thellë për këtë tregim, ia vlen të diskutohet një herë tjetër.

Për sa u përket çështjeve të shpronësimeve, unë thashë se besoj se vjet është adresuar një problematikë për rrugën Levan-Fier. Nëse akoma ka probleme të mbartura, do të interesohem, sepse tani nuk e kam informacionin e nevojshëm dhe nuk dua të spekuloj në lidhje me të.

Në lidhje me mirëmbajtjen e rrugëve, them se modeli i mëparshëm nuk ka qenë i suksesshëm, madje kontrata 1-vjeçare nisur edhe nga vonesat në tenderime dhe ankesat në Komisionin e Prokurimit Publik, për fat të keq vetëm para 2-3 javësh, kemi pasur mundësi të lidhim një pjesë të kontratave për shkak të proceseve, ankesave të shumta dhe zvarritjes së procesit të prokurimit. Kemi menduar që kontratat e mirëmbajtjes së rrugëve duhet të jenë disavjeçare. Modelin e performancës që kemi ngritur me BB-në, duam ta shtrijmë gradualisht në të gjithë pjesën tjetër të Shqipërisë për aq kohë sa mbështetet edhe me buxhet, sepse duhet ta kuptoni që ne kemi limitet tona buxhetore për mirëmbajtjen.

Për sa i përket infrastrukturës rrugore, unë e di që rruga e vjetër për në Ballsh është e degraduar plotësisht dhe ka nevojë për investime kapitale, por siç thashë, këto janë mundësitë. Unë, si ministër i Infrastrukturës do të kisha dëshirë të ndërtoja rrugë në të gjithë Shqipërinë, por këto janë mundësitë. Nga kjo pikëpamje mendoj se ...

Nganjëherë, na thonë se duhet të jemi shumë optimistë, por realisht mundësitë për financime këto janë. Shqipëria ka bërë investime kapitale në rrugë më shumë edhe se sa vendet e rajonit dhe praktikisht, në këtë 4-vjeçar, ne do të investojmë në 1,4 miliardë dollarë për infrastrukturën rrugore (po të përfshijmë edhe disa vepra të FSHZH-së), se në fund të fundit, edhe ato rrugë janë, por duhet thënë se këto janë mundësitë dhe kërkesat janë shumë më të mëdha. Prandaj kemi aplikuar edhe një pjesë të programeve me partneritetin publik-privat që disa pjesë të infrastrukturës t'i kemi tani në kohë dhe të mos presim që Shqipëria t'i ketë të gjitha paratë për të financuar këto rrugë. Më mirë kuptoni në këtë drejtim! Po ta shikoni investimet janë bërë vetëm në rrugët nacionale me intensitet të madh trafiku, jo në rrugë të caktuara, si në të kaluarën, kur janë bërë edhe thjesht për interesa elektorale.

Për sa i përket çështjes së statusit të naftëtarëve, unë ju thashë se në këto 2 javët e fundit e keni pasur ministrin e Financave në komision dhe besoj se ai jua ka shtjelluar më mirë këto çështje, sepse ato janë përgjegjësi direkte të kontributit të sigurimeve shoqërore apo imponimit nëpërmjet mekanizmave që ajo ministri ka. Kështu, unë nuk dua të përgjigjem përtej përgjigjes që i dhashë zonjës Dhima pak më parë.

Çështja e pasojave të privatizimit, që ju me të drejtë e quajtet kriminal, ku janë privatizuar edhe asete energjetike atje, është një problem legal për të cilin po luftojmë, por akoma nuk e kemi zgjidhur dot, pasi vendimet e gjykatave të caktuara këto asete ia kanë kaluar privatëve të tjerë. Në këtë përballje ligjore ne po luftojmë, por këto janë mundësitë. Përderisa çështja ka qenë në duart e përmbareshve dhe të gjykatave, e kemi pasur të pamundur t'i marrim këto asete mbrapsh dhe praktikisht, ashtu është ndërtuar keq ai sistem, sepse ka qenë në funksion të uzinës dhe qyteti ishte derivat i uzinës. Që në kohën e privatizimit duhej menduar më mirë se si do të bëhej kjo gjë. Këto janë probleme të mbartura që nuk zgjidhen me një të rënë të lapsit, aq më shumë që kanë ndërhyrë edhe vendimet gjyqësore në këtë proces. Këto janë të dhënat.

Ismet Beqiraj - Nuk iu përgjigjët pyetjes, që për mua është shumë e rëndësishme. Zona e Mallakastrës nuk ka asnjë objekt të ri në vitin buxhetor 2019.

E dyta...

Erion Braçe – Ju lutem, zoti Beqiraj!

Ismet Beqiraj - Ju lutem!

Erion Braçe – Mos m'u lut fare, se këtë mbledhje e drejtoj unë!

Ismet Beqiraj - Ju lutem!

Ka hequr 2 objekte të ujësjellës-kanalizimeve, njëra prej të cilave në fshatin Visokë.

Erion Braçe – Zoti Beqiraj,

Në qoftë se janë hequr 2 objekte.

Ismet Beqiraj – Janë hequr 2 objekte të ujësjellës-kanalizimeve.

Erion Braçe – Zoti Beqiraj,

Edhe një herë tjetër, për zonat elektorale të gjithsecilit, keni grupin parlamentar dhe seancën plenare. Shkoni dhe diskutoni atje për zonat individuale të gjithsecilit! Këtu nëse u bë pyetje, u bë për projektet madhore shqiptare.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ju lutem shumë!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo pra, nuk është ky komisioni, ku flitet për zonat elektorale.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Unë kam një orë që dua të pyes dhe nuk pyes dot, sepse ju po pyesni për zonat elektorale. Kaq.

Ismet Beqiraj – Mbase ju, në zonën e Divjakës i keni zgjidhur problemet, ndërsa unë nuk i kam zgjidhur dot.

Erion Braçe – Jo, unë nuk kam zgjidhur asnjë gjë. Shko dhe zgjidhi në grupin parlamentar problemet e zonës tënde!

Ismet Beqiraj – Duhet të shfuqizohen dy ligje. Ky është ministër.

Ju lutem!

Nuk dua të shihet zona e Mallakastrës me syrin e njerkes! Kaq po them.

Erion Braçe – Zoti Beqiraj,

Edhe një herë tjetër. Nuk po ju sheh njeri as me syrin e njerkes, as me syrin e vjehrrës. Edhe një herë tjetër, po të them se ...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Edhe një herë tjetër, zotëri...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Zotëri,

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Seanca mbyllet këtu.

Sekretar
Anastas Angjeli

Përgjegjësja e Sektorit të Redaktorëve
Euzheni Pengili

Sekretar i komisionit
Elvi Prifti



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

PROCESVERBAL

Tiranë, më 21.11.2018, ora 11.15

Drejton mbledhjen:

Erion Braçe – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Seancë dëgjimore për shqyrtimin e investimeve të parashikuara dhe buxhetin e Ministrisë së Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural në projektbuxhetin e vitit 2019.

Marrin pjesë:

Erion Braçe, Anastas Angjeli, Antoneta Dhima, Arben Pëllumbi, Evis Kushi, Ilir Xhakolli, Roland Xhelilaj, Xhevit Bushaj, Ismet Beqiraj dhe Sadi Vorpsi.

Mungojnë:

Jorida Tabaku, Blerina Gjylameti, Edmond Spaho, Agron Shehaj, Fatbardha Kadiu, Nadire Meçorapaj, Dashamir Shehi, Edmond Haxhinasto, Reme Lala, Ervin Bushati dhe Përparim Spahiu.

Të ftuar:

1. Z. Niko Peleshi – Ministër i Bujqësisë dhe Zhvillimit Rural
2. Z. Ilir Halilaj – Zv. Ministër

3. Znj.Aurora Alimadhi- Sekretare e Përgjithshme.
4. Z.Irfan Tarelli- Drejtor i Përgjithshëm i politikave të Bujqesise,Sigurise Ushqimore dhe Zhvillimit Rural
5. Z.Agron Vata - Drejtor i Buxhetit dhe Menaxhimit Finaciar.
6. Z.Fatjon Hoxhalli - Keshilltar për Mediat.

Erion Braçe – *(Ndërhyrje pa mikrofon)*

Besoj se ju e dini që Kuvendi nuk vjen pas qeverisë.

Seanca ishte programuar për në orën 11:15 dhe ne pritëm goxha. Sa të mbarojë ministri mbledhjen e qeverisë, ju vazhdoni punën tuaj. Kjo seancë nuk do të zhvillohet.

Faleminderit!

Mirupafshim!

MBYLLET MBLEDHJA

Sekretar
Anastas Angjeli

Përgjegjësja e Sektorit të Redaktorëve
Euzheni Pengili

Sekretar i komisionit
Elvi Prifti

