



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Ekonominë dhe Financat

PROCESVERBAL

Tiranë më, 18.06.2019, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Arben Ahmetaj – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

1. Shqyrtimi i projektligjit “Për disa shtesa në aktin normativ, me fuqinë e ligjit, nr.4, datë 09.07.2008 të Këshillit të Ministrave “Për privatizimin dhe dhënien në përdorim shoqërive tregtare dhe institucioneve shtetërore të ndërmarrjeve apo objekteve të veçanta, mjeteve kryesore të xhiros së këtyre ndërmarrjeve”.

2. Shqyrtimi i projektligjit “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardhi konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren”.

3. Shqyrtimi i projektligjit “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe “Gjikuria”, sh.p.k, si koncesionari, dhe shoqërisë koncesionare “Rruga Orikum – Llogora”, sh.p.k., për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës “Porti i jahteve – bajpasi Orikum – Dukat (ura e Shën Elizës)”.

Marrin pjesë:

Arben Ahmetaj, Roland Xhelilaj, Xhevit Bushaj, Antoneta Dhima, Evis Kushi, Senida Mesi, Blerina Gjylameti, Krenar Rryçi, Nikolin Staka, Ervin Bushati, Anastas Angjeli, Reme Lala, Artur Roshi dhe Edlira Hyseni.

Mungojnë:

Artemis Dralo (Malo) dhe Vullnet Sinaj.

Të ftuar:

Elton Haxhi – Zëvendësministër i Financave dhe Ekonomisë
Endri Duçka – Drejtor në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë
Artan Shkreli – Zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë
Teuta Balili – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë
Enea Karakaçi – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë
Agron Hysenlliu – Drejtor i Institutit të Ndërtimit
Afrim Cenga – Përgjegjës Sektori në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë
Elona Bushpepa – Juriste në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

HAPET MBLEDHJA

Arben Ahmetaj – Mirëmëngjesi të gjithëve!

Fillojmë mbledhjen e komisionit me një rend dite të ngarkuar: shqyrtimi i projektligjit “Për disa shtesa në aktin normativ, me fuqinë e ligjit, nr. 4, datë 09.07.2008, të Këshillit të Ministrave “Për privatizimin dhe dhënien në përdorim shoqërive tregtare dhe institucioneve shtetërore të ndërmarrjeve apo objekteve të veçanta, mjeteve kryesore të xhiros së këtyre ndërmarrjeve”, për të cilin është relatore zonja Kushi, si dhe dy kontrata koncesionare: atë “Milot – Balldren” dhe atë për “Portin e jahteve, bajpasi Orikum – Dukat (ura e Shën Elizës)”.

Për projektligjin e parë të ftuar në komision kemi zotin Elton Haxhi, zëvendësministër të Financave dhe Ekonomisë, dhe zotin Endri Duçka, drejtor po në këtë ministri, ndërsa nga Ministria e Infrastrukturës do ta shohim më vonë se kush do të jetë prezent gjatë shqyrtimit.

Mendoj të fillojmë me zonjën Kushi.

Evis Kushi – Faleminderit, zoti kryetar!

Për sa i takon projektligjit të parë, ai vjen si propozim i Këshillit të Ministrave dhe Komisioni për Ekonominë dhe Financat e shqyrton në cilësinë e komisionit përgjegjës, bazuar në nenet 32 deri në 39 të Rregullores së Kuvendit.

Qëllimi i projektligjit është zgjerimi i konceptit të privatizimit të pronës shtetërore, në funksion të zbatimit të planeve të zhvillimit urban të njësive të vetëqeverisjes vendore.

Në praktikën e deritanishme janë ndeshur raste kur planet e zhvillimit urban të njësive të vetëqeverisjes vendore parashikojnë kryerjen e investimeve në sipërfaqe toke, që janë kryesisht në pronësi private, por që përfshijnë edhe një sipërfaqe të vogël prone shtetërore. Sipërfaqja e tokës në pronësi private rrethon, prek ose kufizohet me sipërfaqe toke në pronësi të qeverisjes qendrore ose njësive të vetëqeverisjes vendore. Sipërfaqja e tokës shtetërore nuk tejkalon 20% të totalit të sipërfaqes private plus shtetërore.

Gjithashtu, janë hasur paqartësi në regjimin juridik të tokës, i cili ndryshon në varësi të llojit dhe mënyrës së përdorimit të saj: tokë truall, tokë bujqësore, pyje, kullota, livadhe, toka të pafrytshme.

Ndër vite disa sipërfaqe toke i kanë humbur funksionet, për të cilat janë përdorur më parë dhe, si rrjedhojë, janë krijuar problematika në drejtim të sigurisë juridike që lidhet me pronat.

Ekzistenca e këtyre pronave shtetërore dhe paqartësitë në regjimin juridik të tyre kanë krijuar pengesa për kryerjen e investimeve dhe zbatimin e planeve të zhvillimit urban të vetëqeverisjes vendore.

Aktualisht, kuadri ligjor parashikon dy forma të privatizimit të pronës shtetërore, shitjen ankand dhe tenderin.

Për t'i dhënë më shumë kuptim, hapësirë dhe fleksibilitet procesit të privatizimit, projektligji parashikon që, krahas këtyre dy formave, të shtohet edhe një formë tjetër e privatizimit të pronës shtetërore, që është tjetërsimi. Tjetërsimi do të bëhet sipas kontratave që do të lidhen me blerësin e pasurisë shtetërore.

Projektligji parashikon që privatizimi i pronës shtetërore të bëhet edhe në funksion të planeve të përgjithshme vendore. Detajet për kryerjen e procesit të privatizimit, siç janë, për shembull: kushtet që duhet të plotësojnë kërkesat e tjetërsimit me kontratë të pronës shtetërore, mënyra e vlerësimit të kësaj prone, organet që do ta kryejnë këtë proces dhe roli i tyre do të përcaktohen nga Këshilli i Ministrave.

Ndryshimet e propozuara me këtë projektligj do të ndihmojnë në zgjidhjen e disa problematikave, që ndeshen aktualisht me disa sipërfaqe toke shtetërore, të cilat preken nga planet e përgjithshme vendore. Vënia e tyre në zbatim do të ndikojë në lehtësimin e procesit të privatizimit të pronës shtetërore, rritjen e investimeve vendase dhe të huaja, si dhe përmirësimin e zhvillimit territorial të vendit tonë.

Mbështetur në argumentet e mësipërme, i propozoj komisionit miratimin e projektligjit.

Kur të vijmë te pyetjet dhe diskutimet, do të bëj dy pyetje të shkurtra për përfaqësuesit e ministrisë.

Faleminderit!

Arben Ahmetaj – Faleminderit, zonja Kushi!

Po, zoti Zëvendësministër.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Por, ju lutem, mos na lexoni relacionin!

Elton Haxhi – Jo.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – E kanë bërë zakon që vijnë në parlament dhe lexojnë relacionet!

Elton Haxhi – Pa përsëritur relacionin dhe ato që tha relatorja, do të doja të kërkoja mbështetjen që ky projektligj të kalojë në këtë komision.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Do të kërkoja që komisioni, gjithashtu, të shqyrtonte mundësinë e një përcaktimi në lidhje me përqindjen që zë prona shtetërore në raport me totalin, pavarësisht se në pikën 2 të këtij akti normativ është përcaktuar që kjo do të vendoset me vendim të Këshillit të Ministrave. Në gjykimin tuaj, sigurisht, por ky është një opsion që mund të konsiderohet nga komisioni.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Pra, ju po bëni një propozim?

Elton Haxhi – Është diskutuar edhe te komisionet e tjera dhe është ngritur kjo paqartësi.

Arben Ahmetaj – Pra, ju si qeveri po bëni një propozim.

Elton Haxhi – Është një alternativë.

Arben Ahmetaj – Po bëni propozim si qeveri?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Elton Haxhi – Mund të fusim...

Arben Ahmetaj – Po dorëzoni një propozim këtu në komision?

Elton Haxhi – Jo, është një diskutim që mund të...

Arben Ahmetaj – Me kë?

Elton Haxhi – Me ju, si komision.

Arben Ahmetaj – Nuk e kemi filluar ne.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Elton Haxhi – Shprehemi të hapur për diskutim.

Arben Ahmetaj – Ju doni të vendosni përqindje definitive në ligj? Kjo është ideja?

Elton Haxhi – Mund të jenë edhe në vendimin e Këshillit të Ministrave.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Më falni, që ta kuptojmë, në nenin 1 thuhet: “Kalimi i pronës shtetërore në private të bëhet edhe në funksion të planeve të përgjithshme vendore, sipas kushteve dhe kriterëve që përcaktohen me vendim të Këshillit të Ministrave. Vendimi i Këshillit të Ministrave për këto raste përcakton, gjithashtu, kushtet që duhet të plotësojnë kërkuesit e tjetërsimit me kontratë të pronës shtetërore, mënyrën e vlerësimit të pronës shtetërore”...

Pra, me vendim të Këshillit të Ministrave e keni. Cili është propozimi juaj, zoti Zëvendësministër?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Elton Haxhi – Alternativa është të futet që në këtë akt normativ se sa mund të jetë përqindja e pronës shtetërore në raport me totalin.

Arben Ahmetaj – Çfarë propozimi?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Elton Haxhi – Jo kriteret.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Zonjë, ju lutem!

Elton Haxhi – Sigurisht, kriteret nuk mund të jenë këtu.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Më falni! Bëjeni propozimin tuaj, ju lutem, konkretisht!

Elton Haxhi – Jo më shumë se 20%.

Arben Ahmetaj – Dorëzoheni me shkrim propozimin tuaj.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ju lutem, zoti Duçka!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

E keni të momentit, apo e keni të menduar dhe të shkruar?

Endri Duçka – E kemi të menduar.

Arben Ahmetaj – E keni të menduar dhe të shkruar? Dakord, atëherë, dorëzoheni në komision.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Kush ka pyetje? Po, zonja Kushi.

Evis Kushi – Siç e thashë edhe gjatë relativitetit, aktualisht janë dy forma privatizimi: shitja me ankand dhe tenderi, ndërkohë që në ligjin, që po shqyrtojmë sot, propozohet edhe një formë e re, që është tjetërsimi.

Unë mendoj që në projektligj duhet të jepet një përkufizim për këtë formë të re privatizimi, në mënyrë që të jetë më e qartë: bëhet fjalë vetëm për shitje apo edhe forma të tjera të kalimit të pronësisë, si, për shembull, koncesion ose partneritet publik-privat? Mendoj se duhet të jepet një përkufizim. Tani, ndoshta ju mund të na sqaroni edhe arsyen pse nuk është dhënë përkufizimi i kësaj forme të re.

Pyetja tjetër. Në përgjithësi kur kemi projektligje të reja, kur kemi procedura të reja, ne konsultohemi edhe me eksperiencat e vendeve të tjera, me modele të tjera në vendet e rajonit ose të Bashkimit Europian. Në ligjin, që po shqyrtojmë sot, në relacion nuk kemi asnjë

rast, pra nuk e kanë bërë propozuesit një krahasim me vendet e tjera. A mund të na jepni informacion nëse ekziston kjo formë e re që propozohet dhe a ka modele të suksesshme të saj, apo jo?

Së treti, në relacion theksohet që sipërfaqja e tokës shtetërore, që parashikohet të tjetërsohet, nuk duhet të kalojë 20%-shin; këtë që sapo e diskutuam. A duhet që kjo të vendoset në ligj? Sepse e kemi vetëm në relacion, ndërsa në ligj nuk përmendet. Në vijim të kësaj, vlen më shumë që 20%-shi të jetë i sipërfaqes, apo i vlerës së investimit? Sepse në varësi të vlerës së investimit, 20%-shi i tokës mund të jetë shumë pak ose mund të jetë shumë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Si mendoni ju që është më e përshtatshme? Këtë e shtroj për diskutim pastaj edhe për kolegët e tjerë të komisionit.

Faleminderit!

Elton Haxhi – Faleminderit për pyetjet!

Në lidhje me pyetjen e parë për tjetërsimin...

Arben Ahmetaj – Më falni, por merret leje kur fillohet të flitet!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po, zoti Zëvendësministër.

Elton Haxhi – Në lidhje me pyetjen e parë, përkufizimi i tjetërsimit është sipas Kodit Civil.

Arben Ahmetaj – A mund të na e citoni Kodin Civil, ju lutem?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Elton Haxhi – Mund t’jua sjellim më tutje, sepse nuk e kemi me vete.

Arben Ahmetaj – Jo, na e citoni.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ju lutem, hyni tani në dosjen e legjislacionit që ka bërë Kuvendi dhe qeveria. Na e citoni, në mënyrë që zonja deputete të ketë referencën e duhur nga Kodi Civil, siç ju referuat.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Elton Haxhi – Të mbaroj me pyetjet e tjera dhe pastaj e shohim.

Arben Ahmetaj – Jo, do ta desha tani.

Elton Haxhi – Ta ndërpresim mbledhjen?

Arben Ahmetaj – Po.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Bëjmë tri minuta pushim, sa zëvendësministri të gjejë referencën që citoi në përgjithësi dhe të konsultohet me legjislacionin.

(Pas pushimit)

Arben Ahmetaj – Zonja Kushi, e bëtë pyetjen? Dëgjoni përgjigjen tani.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po, zoti Zëvendësministër.

Elton Haxhi – Faleminderit, madje edhe për kohën e vënë në dispozicion!

(Diskutime në sallë)

Arben Ahmetaj – Ju lutem, qetësi! Po, mund të vazhdoni.

Elton Haxhi – Në aspektin juridik, tjetërsimi lidhet me “ushtrimin e tagrit të disponimit nga pronari ose bashkëpronarët për të ndryshuar fatin juridik të sendit ose të një të drejte pronësore, që ata zotërojnë nëpërmjet veprimeve juridike me shpërblim ose pa shpërblim, sikurse janë kontratat e shitjes, dhurimit, shkëmbimit, heqjes dorë nga pronësia, rentës jetore, testamentit”.

(Diskutime në sallë)

Arben Ahmetaj – Ju lutem, zoti Bushati!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Patjetër, edhe dhurimi, sipas Kodit Civil.

Tani, a ka referencë këtu në akt për tjetërsimin sipas Kodit Civil?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

A do të duhet ta përcaktojmë?

Elton Haxhi – Do ta rishikojnë.

Arben Ahmetaj – Do ta përcaktojmë, apo jo?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Elton Haxhi – Do ta rishikojmë nëse ka një referencë, sepse ka edhe një vendim...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Në rregull. Atëherë, bashkë me komisionin...

Elton Haxhi – Ka edhe një vendim unifikuese të Gjykatës së Lartë.

Arben Ahmetaj – Jo, nuk ka vendim unifikues, por ka definicion, le të themi, përcaktues në bazë të Kodit Civil, siç ju referuat. A ka nevojë që të referohet këtu tjetërsimi sipas Kodit Civil ose jo?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Nëse jo, ecim.

Dakord?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Patjetër, me nenin specifik. Në rregull.

Ka ndonjë pyetje tjetër nga kolegët?

Po, zoti Angjeli.

Anastas Angjeli – Cila ishte nevoja që ju shtyu ta bënit këtë akt?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Domethënë, është ankuar pushteti vendor? Janë ankuar investitorët? Janë ankuar qytetarët? Pse erdhi ky ndryshim? Nga ku buron kjo nismë e ndërmarrë?

Elton Haxhi – Siç është theksuar edhe në relacion, ka mjaft raste të konstatuara, ku prona private zë shumicën e një sipërfaqeje zhvillimi sipas planeve zhvillimore dhe ku, ndërmjet kësaj prone ose në kufijtë e kësaj prone, ekziston një pronë shtetërore, e cila, në raport me totalin, është një sipërfaqe e vogël, siç e thamë, prandaj edhe në relacion është theksuar që kjo përqindje të mos jetë më tepër se 20%, pra si kriter përjashtuar. Në qoftë se është më tepër se 20%, nuk mund të kalosh në këto forma të tjera tjetërsimi.

Është konstatuar që kjo është bërë pengesë, sepse nuk lejon që pushteti vendor të zbatojë plane zhvillimi për arsye të kësaj prone shtetërore, e cila nuk mund të tjetërsohet me format e parashikuara nga akti normativ në përmbajtjen, siç është aktualisht. Prandaj është hapur mundësia edhe për mënyra të tjera, siç mund të jetë ajo e shkëmbimit.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Është konstatuar që i ka penguar.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Nuk është realizuar shitja e pronës.

(Deputetja Kushi ndërhyr pa mikrofon.)

Në lidhje me pyetjen e dytë për eksperiencë nga vende të tjera, nuk kemi ndonjë eksperiencë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Është një rast, të cilin jemi munduar ta adresojmë si një problematikë.

(Kryetari i komisionit flet pa mikrofon.)

Elton Haxhi – Faleminderit!

Pra, nuk kemi ndonjë eksperiencë nga vende të tjera për ta sjellë si ngjashmëri, pasi është rast specifik i vendit tonë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Pra, juve iu referuat cilës nevojë, pak konkretisht, zoti Zëvendësministër?

Elton Haxhi – Planet zhvillimore të pushtetit vendor kanë parashikuar zhvillim në një sipërfaqe të caktuar toke. Në përgjithësi bëhet fjalë për pronë private. Janë konstatuar mjaft raste, ku, si pjesë e zhvillimit të një zone të caktuar, ka pasur në minorancë një pjesë prone shtetërore, e cila, nisur nga eksperiencia që ne kemi pasur, nuk ka mundur të privatizohet.

Për këto raste janë parashikuar forma të tjera nga ato që përcakton akti normativ në përmbajtjen aktuale, duke përfshirë një kuadër më të gjerë tjetërsimi, siç u përmend edhe më parë, që mund të jetë edhe shkëmbimi.

Arben Ahmetaj – Pra, kur deputetët ju pyetën: “A ka raste në botë?”, sigurisht që ka raste në botë, zoti Zëvendësministër, sepse këmbimet e pronave janë rëndom në bazë të kodeve bazë civile në të gjithë botën, flas atë të qytetëruar. Kështu që kjo është një praktikë e njohur, ku shteti tjetërsion një pronë në favor të zhvillimit urban dhe/ose të zhvillimit ekonomik. Pra, po, ka, patjetër raste dhe, sigurisht, dhurimi do të duhet të shënohet, pasi dhurimi i pronës shtetërore është jashtë diskutimit këtu.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Tjetërsimi nuk e përfshin dhurimin.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Kjo do të duhet të shënohet këtu, pasi tjetërsimi nuk e përfshin dhurimin.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Nëse i referohemi Kodit Civil, siç ju bëtë, i bie të jetë dhurimi.

Shteti në Republikën e Shqipërisë nuk dhuron në rastet e kësaj natyre. Mund të dhurojë në raste të tjera, por jo në rastet e kësaj natyre, kur do të duhet të ketë zhvillim urban në bazë të një plani vendor. Kjo duhet theksuar edhe në aktin normativ.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Faleminderit!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po, zoti Angjeli.

Anastas Angjeli – Unë mendoj që Komisioni i Ligjeve duhet të shprehet për nenin specifik të Kodit Civil, nëse tjetërsimi është për raportet e shtetit brenda organeve të pushtetit qendror dhe lokal...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Është me privatët, apo është ndërmjet privatëve?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Duhet parë dhe të referohet.

Alma, shënojeni atje, bëjani kërkesë me shkrim Komisionit të Ligjeve të na sqarojë, në funksion të këtij neni. Faleminderit!

Arben Ahmetaj – Por e duam brenda ditës së sotme, sepse do të duhet të jetë në seancë të enjten.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Dakord, do ta diskutojmë më vonë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Më falni, keni pyetjen e tretë nga zonja Kushi!

Kujtoja pyetjen e tretë, ju lutem!

Elton Haxhi– Edhe në relacion shifra 20% i referohet vlerës së tokës, nuk i referohet vlerës së investimit.

Arben Ahmetaj- Po jua sqaroj unë. Koncepti i 20%-it që thotë zëvendësministri ka të bëjë me totalin e tokës, të PDV-së...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Bëje prapë pyetjen, të lutem!

Blerina Gjylameti- 20%-shi e sipërfaqes ishte në relacion dhe jo në ligj. A është e nevojshme që ta vendosim në ligj?

Pyetja e dytë është: a do të ishte më mirë që 20%-shi të ishte vlera e investimit?

Arben Ahmetaj - Ne po flasim për territore, jo për investime.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Këtu po flasim për territore urbane, në konceptin e zhvillimit urban, jo në konceptin e investimit.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Nuk ka ende një projekt konkret, ka vetëm një plan zhvillimi urban. Po, zonja Dhima.

Antoneta Dhima- Faleminderit, zoti kryetar!

A keni ju një inventar të saktë për këto objekte shtetërore, për mjetet kryesore dhe mjetet e xhiros? Nëse po, pse të mos i kalojë ky inventar pushtetit vendor dhe ai të kryejë të gjitha procedurat sipas ligjit? Faleminderit!

Arben Ahmetaj – Besoj se mjetet e xhiros nuk kishin lidhje me çështjen, megjithatë, në respekt të pyetjes suaj, po i përgjigjem unë kësaj pyetjeje.

Patjetër që ka inventar pronash dhe kontabilitet të detajuar, duke përfshirë edhe mjetet e xhiros. Ka një faqe në Ministrinë e Financave, ku i rreshton të gjitha pronat, ka dinamikë kontabël për të gjitha ndërmarrjet shtetërore dhe pronat që kanë. Nuk ka në të gjitha rastet vlerësim të pronës me çmimet aktuale, por janë të kontabilizuara me çmimet historike. Faleminderit!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

I kalohen rast pas rasti me vendim të Këshillit të Ministrave, në bazë të kërkesës ose nevojës së pushtetit vendor.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo të gjitha bashkia, por ka nevoja pushteti vendor ose plane të ndryshme investimi që prona kalon rast pas rasti. Nuk i kalojnë të gjitha pronat pushtetit vendor, sepse nuk jemi në feudalizëm.

Edlira Hyseni– Përshëndetje!

Së pari, nevoja që ka lindur për ndryshimin e një ligji apo një akti normativ kaq të rëndësishëm, që lidhet me tjetërsimin ose me privatizimin e pronave shtetërore, a bëhet kjo duke shtuar një formë, siç është tjetërsimi, për të cilën jam dakord me parafolësit, që duhet zëvendësuar fjala “tjetërsim” me “shitblerje” ose forma të specifikuara, ose “përrjashtuar dhurimi”, pasi “tjetërsimi” është shumë i përgjithshëm si koncept, a bëhet ky ndryshim për të thjeshtësuar procedurat e privatizimit të çdo lloji prone shtetërore në përgjithësi? Privatizimi bëhet që në momentin e lidhjes së kontratës së tjetërsimit. Pra, thjeshtësohet jashtë mase procesi i privatizimi. A bëhet kjo jo vetëm për të zgjidhur problematikat, por për të thjeshtësuar në çdo rast privatizimin e pronave shtetërore?

Së dyti, me ndryshimin që ju propozoni, duke shtuar “tjetërsimin”, ju e shpjegoni këtë ndryshim me problemet që kanë dalë me tokën, por, në fakt, ky ndryshim do të lidhet me privatizimin e çdo lloji prone shtetërore dhe nuk do të jetë vetëm në rastet kur trajtohet problemi i tokës, por në çdo rast që do të duhet të privatizohet çdo lloj pasurie shtetërore. Pra, sot ne kemi një ndryshim që nuk është thjesht për problematikën e 20%-it të tokës, që kanë ndeshur planet vendore, por ndryshimi i këtij ligji do të sjellë në të ardhmen çdo lloj

privatizimi që thjeshtohet nëpërmjet këtij mekanizmi të ri. Nëse ky ndryshim është vetëm për tokën, mund të na e thoni, por nëse është për çdo lloj pasurie shtetërore, atëherë ky është një ndryshim shumë më i rëndësishëm se ai që po diskutojmë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

20%-in nuk e kemi propozuar ende si ndryshim në ligj. Këtu flitet për një ndryshim, ku thuhet se kalimi i pronës shtetërore bëhet me tjetërsim dhe nuk thuhet toka, 20% e të tjerë, por çdo lloj privatizimi bëhet me tjetërsim. A jeni dakord?

Arben Ahmetaj – Jo, nuk jemi dakord, sepse çdo industri dhe çdo pasuri nëntokësore ka ligj më vete.

Edlira Hyseni – Dakord, unë nuk e thashë për minierat, por në përgjithësi për pronat shtetërore. Ky ndryshim tjetërsimi do të shërbejë në rastin e privatizimit të çdo lloji prone shtetërore, jo vetëm tokën? Ne po flasim për tokën, por, në fakt, ky ndryshim do t'i përkasë çdo lloji privatizimi.

Pyetja tjetër. Ju thoni se jeni në dijeni të problematikave ku kanë lindur dhe janë ngritur si shqetësime, a keni një listë aktuale të këtyre pronave shtetërore, që janë bërë pengesë për zhvillimin e planeve urbane dhe vendore?

Mua më duket e çuditshme që 80% e pronës private nuk ka probleme në ato zona ku do të investohet, por ka ngelur 20%-shi i pronës shtetërore, kur problemet në Shqipëri janë më shumë për pronën private sesa për atë shtetërore, por gjithsesi kjo ishte konsideratë.

Së fundi, edhe në këtë rast në këtë projektligj thuhet se nuk është parashikuar në planin e përgjithshëm të vitit 2019 të Këshillit të Ministrave, si ka mundësi që të gjitha këto ndryshimet projektligjesh pothuajse përgjithësisht nuk janë të parashikuar përpara, por linden sot si domosdoshmëri imediate e këtyre kohëve të fundit? Faleminderit!

Arben Ahmetaj – Faleminderit!

Fjalën e ka zëvendësministri, ndërsa pyetjes së tretë, me lejen e zotit Duçka, dua t'i përgjigjem unë.

Elton Haxhi- Faleminderit!

Lidhur me pyetjen e parë, arsyeja ka qenë realizimi i planeve të zhvillimit. Duke qenë se këto prona shtetërore kanë qenë pengesa për realizimin e planeve të zhvillimit, është krijuar mundësia e një zgjidhjeje, përveç atyre të parashikuara në aktin normativ, e cila do të bëjë të mundur, në gjykimin tonë, por edhe nga praktika që kemi hasur, realizimin e këtyre planeve të zhvillimit. Pra, arsyeja nuk ka qenë thjeshtësimi i procesit, por realizimi i planeve të zhvillimit.

Lidhur me pyetjen e dytë, nëse përfshihen edhe objektet, sigurisht që akti normativ nuk i përjashton objektet, por në relacion është theksuar se janë objekte që e kanë humbur funksionin e tyre. Pra, nëse ka një objekt, i cili e ka humbur funksionin, këtë do ta gjykojë vendi i Këshillit të Ministrave dhe aktet nënligjore, të cilat do të përcaktojnë kriteret që duhet të përmbushë prona, e cila do të përfitojë nga ky akt normativ.

Lidhur me listën e problematikave...

Arben Ahmetaj – Zoti Zëvendësministër, i bie për të gjitha llojet e pronave?

Elton Haxhi – Po, por që kanë humbur funksionin e tyre.

Arben Ahmetaj – Ku shënohet që kanë humbur funksionin e tyre?

Elton Haxhi – Do të përcaktohet në vendimin e Këshillit të Ministrave në aktet nënligjore.

Arben Ahmetaj – Pra, në ligj keni dhënë konceptin e gjerë dhe në Këshill të Ministrave do ta...

Elton Haxhi – ...do të përcaktohen të gjitha kriteret.

Arben Ahmetaj – Ku e dini ju se si do të jetë vendimi i Këshilli i Ministrave?

Elton Haxhi – Sepse ne e kemi paraqitur në relacion.

Arben Ahmetaj – Më thoni ku i keni në relacion ato që kanë dalë nga funksioni.

Elton Haxhi – Paragrafi i tretë: “Këto investime pengohen nëse investimi nuk do të përfshinte edhe këto sipërfaqe të vogla shtetërore, një pjesë e të cilave prej kohësh rezultojnë të ketë humbur edhe funksionet për të cilat janë përdorur dikur”.

Arben Ahmetaj – Nuk është definicion, që do të thotë se nuk është koncept i ngushtë, por i gjerë. Kështu që mos iu referoni vendimit të Këshillit të Ministrave që do të bëhet. Praktikisht paragrafi ka dhënë informacion për raste të mundshme, jo si fenomen të definuar dhe të furnizuar me procedurë ligjore. Pra, zoti Zëvendësministër, të mos e ngatërrojmë.

A ka pyetje tjetër? Po, zonja Mesi.

Senida Mesi – Përshëndetje!

Në fakt, edhe pse u bënë kaq shumë pyetje dhe diskutime, unë përsëri nuk kam krijuar bindjen lidhur me domosdoshmërinë e një ndryshimi ligjor. Ai u referohet rasteve të ngjashme dhe nuk kemi askund listë për të përcaktuar që në tri vjetët e fundit apo pesë vjetët e fundit ne kemi pasur një problematikë të tillë në 20, 30 apo 50 raste në 1,2 apo 61 bashki. Ju vini për një aprovim në Komisionin e Ekonomisë dhe Financave dhe, sigurisht, që ju keni

argumentet tuaja, por, nëse duam ta kalojmë me të gjitha ndryshimet e propozuar, sigurisht që ky informacion na duhet edhe neve.

Pyetja ime është: kush e vendos kalimin e pronësisë shtetërore në private? Kur flasim për një pronë shtetërore, definicioni i saj është në dobi të interesit publik, e cila, kur kalon në pronë private, i bie të jetë një interes privat. Si do ta vlerësojmë nëse një kalim i tillë është i vlefshëm, është i duhuri dhe kalon, pavarësisht vendimit të Këshillit të Ministrave që ne nuk e dimë si do të jetë kjo rregullore, për të vendosur kalimin e një toke, prone e të tjerë nga interesi publik në interes privat, edhe pse në rastin konkret interesi privat qenka shumë i rëndësishëm dhe cenohet interesi publik. Pyetja konkrete është: kush e përcakton kalimin e një prone shtetërore në private?

Arben Ahmetaj – Ju lutem, zoti Zëvendësministër!

Elton Haxhi – Aktualisht, ne kemi një proces të mirërregulluar, i cili në rastet kur prona shtetërore ka humbur funksionin e vet, këto raste identifikohen me një proces të rregullt marrje mendimi dhe konfirmimi nga institucionet që janë të përfshira në administrimin e asaj prone. Edhe në momentin që flasim, pronat shtetërore të kësaj kategorie, që kanë humbur funksionin e vet, privatizohen. Me këtë akt normativ ne po parashikojmë një mundësi më shumë, siç u diskutua edhe këtu, atë të dhurimit, e cila për momentin nuk është e përcaktuar si një opsion, përjashtuar dhurimin.

Arben Ahmetaj – Jo dhurimi, sepse nuk ka pronë shtetërore që dhurohet, por tjetërsimit. Pastaj tjetërsimi ka definicionin e vet.

Ju lutem, zoti Zëvendësministër, mos ju refero pronës publike, që ka humbur funksionin, sepse nuk e ke definicion në ligj, por e ke domosdoshmëri të një plani të zhvillimit vendor. Mos e përmendni më shprehjen: “që ka humbur funksionin”. Nuk ka pronë që ka humbur funksionin e parë, sepse, përderisa paska një interes në zhvillimin urban, i bie që ka një funksion tjetër. Pra, logjika e shtetit dhe e qeverisë është e saktë kur thotë që nuk mund të pengohet një zhvillim urban për shkak se diku në qendër të një zhvillimi potencial urban është një pronë shtetërore dhe shteti nuk jep dot dakordësinë për tjetërsim, ku përfshihet edhe këmbimi. Pra logjika është e saktë, por mos iu refero një prone që ka humbur funksionin, sepse mund të jetë një pronë që nuk e ka humbur funksionin, por ligji e parashikon që ka nevojë për tjetërsim dhe për një zhvillim më të madh dhe kjo ndodh rëndom në të gjithë botën e qytetëruar, të paktën në atë pjesë të vogël që njohim ne. Këtu është interesi publik. Përgjigjja për pyetjen e zonjës Mesi është që interesi publik është zhvillimi i

madh që është penguar për shkak të pronësisë që e ka shteti në mes të një pronësie private. Logjika është e saktë dhe kjo ndodh gjithandej.

A ka ndonjë opinion lidhur me draftligjin? Nuk ka.

Kalojmë në votimin nen për nen.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Zonja deputete, procedura thotë që kur kalojmë në votimin nen për nen bëhen edhe ndryshimet. Mos kini siklet që nuk e njihni procedurën, sepse edhe unë kohët e fundit e kam mësuar.

Kalojmë në votimin në parim me ndryshimet, që do t'i kalojmë nen për nen.

Kush është pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Kalojmë në votimin nen për nen.

Atëherë do të bëjmë ndryshimin në nenin 1 dhe do të përcaktoni referencën në Kodin Civil me nen për sa i përket definicionit të tjetërsimit dhe 20%-shin që kërkon qeveria ta përfshijë në nenin 1.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo, dhurimi nuk përfshihet. Shteti nuk mund të dhurojë pronë për një zhvillim, por mund ta këmbejë.

Zoti Zëvendësministër, sot do të punoni me shërbimet e Kuvendit, që neni të reflektohet me këto ndryshime.

Kush është dakord me nenin 1, me ndryshimet e cituara, që përfshijnë referencën e 20%-shit dhe definicionin e tjetërsimit, pa dhurimin, duke iu referuar Kodit Civil saktësisht? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Domethënë, ju jeni kundër në parim, por jeni pro një neni.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Në rregull.

Neni 2. Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Kalojmë në votimin në tërësi të projektligjit, me ndryshimet, që cituam, në nenin 1.

Kush është dakord? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

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, 18.06.2019, ora 10:20

Drejton mbledhjen:

Arben Ahmetaj – kryetar i Komisionit

Shqyrtimi i projektligjit “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren”.

Marrin pjesë:

Arben Ahmetaj, Roland Xhelilaj, Xhevit Bushaj, Antoneta Dhima, Evis Kushi, Senida Mesi, Blerina Gjylameti, Krenar Ryci, Nikolin Staka, Ervin Bushati, Anastas Angjeli, Reme Lala, Artur Roshi dhe Edlira Hyseni.

Mungojnë:

Artemis Dralo (Malo) dhe Vullnet Sinaj

Të ftuar:

Artan Shkreli - Zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Teuta Balili – Drejtoreshë në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Enea Karakaçi – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Agron Hysenlliu - Drejtor i Instituti të Ndërtimit

Afrim Cenga - Përgjegjës Sektori në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Elona Bushpepa – Juriste në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Arben Ahmetaj - Kalojmë te pikat 2 dhe 3 të rendit të ditës.

Së pari, kemi shqyrtimin e projektligjit “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot–Balldren”.

Relator është Ervin Bushati.

Urdhëroni, Zoti Bushati!

Ervin Bushati – Faleminderit, zoti kryetar!

Projektligji është parashikuar për t’u miratuar në programin analitik të Këshillit të Ministrave gjatë vitit 2019, si dhe është pjesë e programit buxhetor afatmesëm. Kontrata e koncesionit parashikon projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e një rruge prej 17, 3 kilometrash, e cila shtrihet përgjatë aksit rrugës ekzistuese, që lidh Milotin me qytetin e Lezhës dhe më pas devijohet si rrugë tërësisht e re nga Lezha deri në Balldren, ku më pas lidhet me rrugën ekzistuese në drejtim të Shkodrës.

Projekti parashikon ndërtimin e segmentit rrugor Milot-Balldren, ndërtimin e tunelit në malin e Rrenzit , si edhe ndërtimin e dy urave: urës së Matit dhe urës së Drinit.

Gjithashtu, parashikon ndërtimin e 9,5 kilometrave rrugë dytësore dhe rrugë lidhëse të nyjave për të mundësuar dhe për të lehtësuar qarkullimin e banorëve të zonës. Aksi rrugor dhe tuneli janë parashikuar të ndërtohen sipas standardit, kategoria A. Tuneli do të ndërtohet me dy tuba, ku përfshihen edhe portalet në hyrje dhe dalje për tubat, sipas standardeve shqiptare dhe normativa europiane të përditësuara për ndërtimin e tuneleve.

Projekti është paraqitur në formën e propozimit të pakërkuar dhe është mbështetur nga komisioni i dhënies me koncesion PPP, në përputhje me rregullat e përcaktuara në vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 634, datë 01.10.2014 “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion partneritetit publik privat të punëve publike dhe shërbimeve për ndërtimin, operimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve nacionalë, të ndryshuar”.

Komisioni bëri analizën e rentabilitetit, fizibilitetit dhe përshtatshmërisë financiare të projektit, duke vendosur dhënien e bonusit shoqërisë që ka paraqitur propozimin.

Projekti mundëson zbatimin e parimit të shpërndarjes së efekteve të riskut, pasi koncesionari merr përsipër pjesën më të madhe të risqeve. Kontrata merr përsipër ndërtimin, mirëmbajtjen dhe operimin e veprës me cilësi dhe standard të lartë. Pagesat për palën private kanë si kusht cilësinë e shërbimit të ofruar. Kohëzagitja e projektit është parashikuar për 13

vjet, nga të cilat 5 vjet është faza e ndërtimit dhe 8 vjet është faza e mirëmbajtjes. Kostoja totale e projektit është rreth 213,7 milionë euro plus TVSH-në.

Kjo kosto do të përballohet nga burimet si më poshtë: 70 milionë euro hua bankare, 52 milionë euro investimi i shoqërisë, 19, 5 milionë euro financim nga furnitorët dhe diferenca nga buxheti i shtetit 72, 2 milionë euro. Norma e interesit për të gjitha burimet e financimit është 5%.

Në vlerësim: ndërtimi i aksit rrugor Milot -Balldren do të ndikojë në përmirësimin infrastrukturës rrugore, në lehtësimin e trafikut, në mundësimin dhe lehtësimin e qarkullimit të banorëve të zonës, në zhvillimin e turizmit, në reduktimin e rrezikut gjatë qarkullimit të mjeteve dhe udhëtarëve dhe në ruajtjen e jetëve të njerëzve, si rrjedhojë do të sjellë zhvillimin e mëtejshëm ekonomik të kësaj zone me potencial të veçantë, si dhe të ekonomisë së vendit në tërësi. Po të kemi parasysh që është një nga zonat me aksidente më të larta në Republikën e Shqipërisë, mendoj se duhet të vlerësohet, sidomos për shtimin e sigurisë së jetës në këtë segment.

Faleminderit!

Arben Ahmetaj - Faleminderit, zoti Bushati!

Sugjeroj që të vazhdojmë edhe me zonjën Gjylameti për opinionin për sa i përket projektligjin “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe “Gjikuria”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë koncesionare “Rruga Orikum-Llogara”, sh.p.k. për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës “Porti i jahteve-by-pass Orikum-Dukat (ura e Shën Elizës)”. Më pas kalojmë te ministria që të bëjë të dyja prezantimet dhe të presë përgjigje dhe opinione nga anëtarët e komisionit.

Urdhëroni, zonja Gjylameti!

Blerina Gjylameti – Faleminderit, zoti kryetar!

Projektligji është pjesë e programit të qeverisë, i prezantuar, si programi “1 milion euro”, i cili synon ndërhyrjen e menjëhershme në infrastrukturë, duke përdorur investimet nga kapitali privat në fazën e ndërtimit dhe kthimi i investimit të bëhet në vitet e ardhshme, duke u paguar nga buxheti i shtetit.

Projekti, që parashikohet në këtë kontratë, synon ndërtimin e një rruge prej 14,7 kilometrash, që fillon në rrugën “Porti i jahteve”, e cila më pas kalon në bajpasin e Orikumit dhe përfundon në Dukat, (ura e Shën e Elizës).

Projekti është paraqitur nga koncensionari në formën e propozimit të pakërkuar dhe është mbështetur nga komisioni i dhënies me koncesion PPP, në përputhje me rregullat e

përcaktuara në VKM-në nr. 634, datë 01.10.2014 “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion partneritet publik privat të punëve publike dhe shërbimeve për ndërtimin, operimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve nacionale”, të ndryshuar”.

Komisioni bëri analizën e rentabilitetit, fizibilitetit dhe përshtatshmërisë financiare të projektit, duke vendosur dhënien e bonusit shoqërisë që ka paraqitur propozimin. Më pas strukturat përgjegjëse e kanë vlerësuar projektin si të mundshëm dhe me interes publik. Projekti përmbush parimin e shpërndarjes efektive të riskut, pasi koncesionari ka marrë përsipër pjesën më të madhe të risqeve për të ofruar një projekt me cilësi dhe standard të lartë. Mospërmbushja e kriterit të cilësisë së projektit do të sillte kosto shtesë për koncesionarin. Periudha e koncesionit është 13 vjet, nga të cilat 3 vjet është faza e ndërtimit dhe 10 vjet është faza e mirëmbajtjes.

Projekti ka disa prioritete si:

Së pari, përfshirja e disa pikave të reja strategjike, sikurse është “Porti i jahteve”.

Së dyti, kalimi në trasenë e re të bajpasit të Orikumit dhe lidhja me përfundimin e bajpasit të Vlorës.

Së treti, lë të mundshme të dyja zgjidhjet e mëvonshme për kalimin e Llogorasë nga tuneli ose në trasenë ekzistuese.

Vlera e plotë e këtij projekti është 67,4 milionë euro dhe do të mbulohet nga burimet, si më poshtë:

21,8 milionë euro nga kapitali i shoqërisë; 25,6 milionë euro hua bankare, 20 milionë euro nga buxheti i shtetit. Norma e interesit të huas bankare dhe e kapitalit të shoqërisë është 5%.

Projektligji është me rëndësi të veçantë, pasi do të sjellë rehabilitimin e infrastrukturës rrugore në zonën e Vlorës, zhvillimin e turizmit, lehtësimin e trafikut dhe reduktimin e aksidenteve.

Duke u mbështetur në argumentet e mësipërme, i propozoj komisionit miratimin projektligjit. Më pas, në fazën e pyetje-përgjigjeve, rezervoj të drejtën për të bërë disa pyetje.

Faleminderit!

Arben Ahmetaj - Faleminderit!

Urdhëroni, zoti Zëvendësministër!

Artan Shkreli – Mirëdita!

Atëherë, po e filloj me relatimin e pikës së parë: “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor,

shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot–Balldren”. Ky projektligj ka si qëllim miratimin e këtij koncesioni PPP-e midis Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, dhe këtyre kompanive, pra “ANK-së” dhe “Bardhi konstruksion”.

Projekti përfshin kontratën për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot-Balldren, i cili do të jetë një trakt krejt i ri rrugor, që nuk shkel rrugën ekzistuese, në një mënyrë apo një tjetër shërben edhe si bajpas, duke bajpasuar qytetin e Lezhës, për të zgjidhur problemin shumë të rënduar të trafikut, i cili haset në atë zonë, duke përfaruar të gjithë zonën turistike të Veriut të Shqipërisë me pjesën qendrore, ku ka përqendrimin më të madh të popullatës nga njëra anë, por edhe me zonat të rëndësishme portuale dhe aeroportuale të vendit, në mënyrë që të bëhet një shpërndarje më e shpejtë dhe më e mirë për në Veri të Shqipërisë.

Ky projekt përfshin kontratën për ndërtimin e mirëmbajtjen e segmentit me gjatësi të përgjithshme 17,3 kilometra dhe shoqërohet me një tunel, i cili do të jetë me dy hyrje, pra praktikisht janë dy tunele. Nuk është një tunel, ku kalojnë katër kors plus korsit e emergjencës, por do të jenë dy paralel me njëri-tjetrin, të ngjashëm me atë të rrugës Tiranë – Elbasan. Nga ana tjetër, do të ketë ndërtimi i disa urave me gjatësi të ndryshme, të cilat janë të rehatuara edhe në relacionin që ka secili prej anëtarëve të komisionit. Përveç kësaj, ka rrugë paralele, të cilat do të bëjnë të mundur interkonjeksionin me fshatrat, pra kemi të bëjmë me një nga zonat që ka më tepër fshatra, pasi kalohet në një zonë që ka intensitet për sa u përket aspekteve bujqësore, por edhe asaj me potencial të madh turistik. Ka disa *interchange* me kalime dhe mbikalime, qoftë për makina, qoftë për këmbësor, si edhe në momente të caktuara ka shumë punime veprash arti, të cilat bëjnë të mundur *interchange* ujore, në mënyrë që të mos krijohen basene ujore apo ligatina. Në të kaluarën kemi pasur eksperiencë jo shumë të mirë në rrugë në zona me problematika, si përmbytjeve ose edhe të ekuilibrave ekologjikë, që i ka krijuar natyra, sidomos në zonën ku kalojmë.

Interseksionet janë 5, ndërsa nënkalimet, urat, sepse edhe këto funksionojnë si ura kanë gjatësia që shkon deri në 30 metra, pra janë ura të mirëfillta në të gjithë zhvillimin gjatësor të këtyre 17,3 kilometrave. Në qoftë se këtu duhen disa konsiderata me karakter teknik, mund të ndalonjnë në disa nga momentet kryesore. Për shembull, gjatësia e tunelit është 850 metra, është tunel i pastër në kuptimin që është i gjithë në zemër të malit, dhe e gjithë pjesa tjetër, që del jashtë malit nuk është në trajtë kuneta, sikurse janë gjysmë tunelet.

Është ura e Matit, që do të jetë 620 metër, kjo është një urë krejt e re, si edhe ura e Drinit, që do të jetë më e shkurtër, 223 metër. Gjithashtu, propozohet ndërtimi rreth 10 kilometrave rrugë dytësore, të cilat e shoqërojnë këtë autostradë. Autostrada në vetvete është e kategorisë A, e cila është kategoria më e lartë e autostradës që parashikohet nga standardet. Ndërsa rrugët dytësore janë të tipit C.

Në projekte janë marrë në konsideratë edhe zonat urbane, sepse do të merremi edhe me zgjerimet e segmenteve. Për shembull, zgjerimi i segmentit të nyjës Fushë-Milot-urë e Matit, që është 1,4 kilometra; zgjerimi i segmentit ura e Matit-nyja e Shën Kollit –Zejmen; zgjerimi i segmentit nyja e Shën Kollit-nyja e ishull Lezhës dhe Rrile (kjo është rreth 6,2 kilometra); zgjerimi i rrugës Ishull Lezhë Rrile ura e lumit Drin; zgjerimi i segmentit ura e lumit Drin-nyja e Lezhës dhe ndërtimi i rrugëve sekondare; ndërtimi i segmentit nyja e Lezhës-hyrja e tunelit, ndërtimi i segmentit që është vetë tuneli, si dhe ndërtimi i segmentit dalja e tunelit me lidhjen e rrugës ekzistuese në Balldren. Aty është përfundimi i kësaj autostrade. Meqenëse jemi në një zonë me kushte gjeologjike jo të favorshme, lind nevoja për marrjen e shumë masave inxhinierike për përmirësimin e bazamentit ku kalon rruga. Referuar standardeve të projektimit aksi Milot-Balldren, është i kategorisë A, pra autostradë, me këta parametra: do të ketë dy korsi secili krah i lëvizjes me 3,75 metër gjerësi, që është gjerësia më e madhe e përcaktuar, e cila siguron një kalim me shpejtësi nga 120 deri në 140 kilometra në orë. Pra, kjo është shpejtësia maksimale e llogaritur, pra 140 kilometra në orë, kryesisht e autoveturave.

Përveç korsive të kalimit, janë dy korsi kalimi me nga 3 metra secili, natyrisht me shpejtësi të reduktuar, që është korsia emergjencës, si dhe kemi edhe bankina të asfaltuara, nga një për secilin krah me 1,25 metër gjerësi, pra është 2,5 metra bankinë të asfaltuar jashtë korsisë së emergjencës. Pastaj kuptohet që kemi edhe hapësirat e trafikndarëses, por që nuk ka rëndësi për këtu.

Gjerësia e asfaltuar e kurorës së rrugës është 26,9 metra, dhe është profili më i gjerë i asfaltuar i rrugës në sistemin e autostradal kombëtar.

Referuar standardeve për rrugën sekondare, ato do të jenë dy korsi nga 3,25 metra, si dhe 2, nga një metër bankinë, duke lejuar edhe kalimet në rastin e bllokimit të këtyre rrugëve. Gjerësia e asfaltuar do të jetë 6,5 metra, ndërsa gjerësia e kurorës së rrugëve sekondare 8,5 metra. Kohëzgjatja e projektit parashikohet 13 vjet, sikurse e tha edhe relatori, nga të cilat 4,5 vjet është faza e ndërtimit dhe mirëmbajtja do të jetë 8 vjet e gjysmë nga ana e koncesionarit. Pas kësaj kohe e gjitha rruga i dorëzohet Autoritetit Rrugor Shqiptar dhe do

të vazhdojë mirëmbajtja rutinë, sikurse do të jetë në atë periudhë për të gjithë akset tona kombëtare. Në dokumentet standarde të tenderit dhe në studimin e fizibilitetit është përcaktuar detyrimi i koncensionarit që projektimi do të përfshijë edhe hartimin e projektit të plotë nga projektideja deri në projektin e zbatimit për ndërtimin një aksi rrugor të kategorisë A, i miratuar me VKM-në nr. 628, datë 15.07.2015 për miratimin e rregullave teknike.

Pak a shumë këto ishin disa nga elementet kryesore. Po ndaloj pak tek oferta. Oferta totale fillestare ekonomike e shoqërisë për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës, ishte 217 milionë e 300 e 18 mijë e 500 euro, plus TVSH-në. Me deklaratën e datës 18.03.2019, shoqëria “ANK” ka marrë përsipër që vlera totale e gjithë kontratës koncensionare të jetë në vlerën e 213 milionë e 665 mijë e 40 euro, plus TVSH. Brenda kësaj vlere shoqëria, merr përsipër edhe ndërtimin e tubit të dytë tunelit, ky është përmirësimi në raport me ofertat fillestare, mirëmbajtjen dhe operimin e tij, në përputhje të plotë me kërkesat e projektimit, sipas standardeve shqiptare dhe normativave europiane të përditësuara, gjithmonë në fushën e ndërtimit të tuneleve.

Arben Ahmetaj – Faleminderit!

Kam një pyetje për ministrinë: a mund të na i shpjegoni kostot, sepse në këndvështrimin tim ka një tymnajë të padrejtë rreth kostove të investimit dhe të projektit? Pyetja ime fare bazike është: a janë këto çmime në referencë dhe në përputhje të plotë me manualet, që përdorin qeveria dhe ministria për investimet publike dhe për ndërtimin e veprave të kësaj natyre?

Së dyti, zoti Shkreli, sa kushton ura e Matit dhe a mund të bëni një krahasim me një urë të ngjashme diku tjetër në rajon?

A mund të bëni një krahasim të kostos së një kilometri normal, të një kilometri vepër, të një kilometri tunel të kësaj rruge, me të një kilometri rrugë normale, të një kilometri vepër dhe të një kilometri tunel në një rrugë të ngjashme në rajon? Për shembull, Rruga Egnatia ose një rrugë tjetër.

Këto 3 pyetje kisha.

Dua të sugjeroj që t’i mblidhni pyetjet që do të bëjë komisioni dhe më pas të kalojmë në përgjigje.

Kush ka pyetje tjetër?

Urdhëroni!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Anastas Angjeli - Përshëndetje!

Unë nuk e kam kaq konkrete pyetjen me ura apo me kilometra, sepse përveç debatit të kostove, ai për PPP-të ka ngjallur një diskutim. E kam shprehur edhe herë tjetër se PPP-të nuk janë shpikje shqiptare, por janë një metodë që përdoret në shumë vende dhe janë të dobishme për zhvillimin e një vendi, aq më tepër për infrastrukturën që ne kemi nevojë. Pyetja që kam dhe ku qëndron ajo që dua të them: sa jeni të harmonizuar për këto dy projekte me Ministrinë e Financave që duhej të kishte një përfaqësues, nuk e di pse nuk e ka, për ndikimet që kanë këto projekte në gjendjen financiare të tanishme dhe në perspektivë apo të borxhit me mënyrat që ne kemi vendosur si të evidentohen këto lloj shpenzimesh kur janë për PPP-të? Nëse ju keni qenë të harmonizuar, a mund të na jepni ndonjë ide apo mendim? Çfarë keni diskutuar dhe si do të jetë efekti? Që këto kanë efekte pozitive në infrastrukturë, në zhvillimin e ekonomisë, këtë e kemi të qartë, se këtu jetojmë të gjithë dhe duam që infrastruktura e Shqipërisë të përmirësohet sa më shpejt, pavarësisht shtrirjes në kohë të këtyre projekteve, por nuk kishim rrugë tjetër.

Tani për anën tjetër, për të cilën diskutohet gjithmonë, sa të harmonizuar jeni ju me Ministrinë e Financave? A e keni diskutuar këtë çështje, që ne të jemi të qetë për këtë problem?

Krenar Rryçi - Kam një pyetje.

Arben Ahmetaj - Pyetjet do t'i shikojmë në referencë të cilinto që bëri pyetjet.

Krenar Rryçi – Faleminderit!

A ka një studim fizibiliteti për këtë rrugë? Cili është interesi ekonomik i shqiptarëve për këtë rrugë? Sa është kapitali fillestar që vë koncesionarit në dispozicion për të bërë këtë rrugë? Ne jemi për atë që të bëhen rrugët, por mund të kishte ndonjë mënyrë tjetër apo ka ndonjë interes që është vendosur të bëhet kjo rrugë?

Arben Ahmetaj - Po, zoti Rroshi.

Artur Rroshi – Kam disa pyetje. Si lindi ideja e ofertës së pakërkuar për këtë PPP dhe për këtë segment rrugor? Çfarë kuptoni me ofertën e pakërkuar? Si e konceptoni ju këtë? Pse ky segment rrugë dhe jo një tjetër? Pse mirëmbajtjen e rrugës e bën po ai që investon? Cila është logjika?

E fundit, a ka ndonjë preventiv alternativ të bërë nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjetikës? Nëse ka, sa është vlera e tij?

Arben Ahmetaj - Ka pyetje të tjera? Prezantohuni, që përfaqësuesit e ministrisë t'u referohen pyetjeve.

Edlira Hyseni - Unë do të përpiqem të jem e sintetizuar, nuk e kam të lehtë, por do të përpiqem. Pyetja e parë, më duket më e thjeshta, por që nuk e shpjegoja dot. Në materialet që na keni sjellë bashkëngjitur, ne i kemi pasur më përpara me *e-mail*, ndër të tjera, në aneksin e kontratës keni edhe deklaratën, ofertën e re financiare që ka bërë shoqëria fituese më 18 mars 2019. Në ofertën e re financiare që bën shoqëria ka një preventiv. Në deklaratën e shoqërisë "ANK" sh.p.k ku ajo paraqet ofertën e fundit, që është marrë e mirëqenë, ka një preventiv lidhur me zërat dhe ndarjen e kostove që ajo ka parashikuar për këtë projekt. Aty thuhet se 140 milionë euro është totali i kostove që ajo parashikon, ndarë në zërat: autostradë, dy ura, një tunel e të tjera dhe sinjalistika. Në llogaritjen time modeste shuma e këtyre zërave këtu nuk del 140 milionë, por 146, 5 milionë euro. Ka një diferencë, gabim teknik, human, por në një dokument që më rezulton i rëndësishëm për të cilin nuk më kuadron shuma totale e vlerës së preventivit të shoqërisë, e cila thotë: "Shuma pa TVSH 140 milionë", por nëse mbledhim këto shuma: 41,5 milionë, 24,5 milionë, 29 milionë, 29 milionë, 17,5 milionë dhe 5 milionë bëjnë 146,6 milionë euro. Ka një diferencë prej 6, 5 milionë eurosh në dokumentin zyrtar që ju keni depozituar bashkë me deklaratën, që do të thotë se njëri nga zërat, duke e marrë të mirëqenë se totali do të jetë i saktë...

Arben Ahmetaj - Zonjë, fokusohuni te pyetja!

Edlira Hyseni – Cili nga këta zëra është gabim? A mund t'jua vë dokumentin në dispozicion?

Arben Ahmetaj – Patjetër, nëse i keni të shkruara, vendosjani në dispozicion!

Edlira Hyseni – Kam pyetje të tjera.

Arben Ahmetaj - Ju lutem vetëm pyetje, pastaj do të keni radhën për të bërë komente.

Edlira Hyseni – Për aksin rrugor 17, 3 kilometra, ju thoni se një pjesë është rrugë ekzistuese dhe një pjesë është rrugë e re. Në mënyrë precize do të doja të dija, sa është e re dhe sa ekzistuese? A keni dijeni se kostoja për njësi apo kostoja e rrugës nuk do të jetë njëjloj si në atë ekzistuese ashtu edhe në atë të re?

Arben Ahmetaj - Pyetja tjetër?

Edlira Hyseni - Mos më nxitoni, sepse më jepni...

Arben Ahmetaj - Jo, mos u nxitoni, por mos bëni komente, pasi ato e kanë radhën më pas. Merreni me nge, nuk ka problem, këtu jemi deri në darkë.

Edlira Hyseni – Ky projekt, flasim për Milot- Balldren, siç tha edhe kolegu më përpara është me propozim të pakërkuar. Në dijeninë time, a nuk do të ketë nga 1 korriku ndonjë ndryshim ku nuk do të lejohen më të tilla koncesione? Pse duhet miratuar urgjent tani, kur mund të prisnim pas datës 1 korrik, kur do ta bënim me një procedurë ndoshta më të besueshme për të gjithë interesin publik? A ka pasur oferta të tjera për këtë projekt përveç shoqërisë “ANK”, cilat kanë qenë vlerat e tyre? Ju keni bërë një llogaritje, këtu në preventivin në total, thuhet: “Dy urat bëjnë 29 milionë euro, por njëra urë është 600 e ca metra, tjetra 223”, besoj se keni një ide më të saktë se sa bën një urë. Do të doja të dija sa kushton ura që është 600 metra dhe sa ajo 200 metra? Nuk mund të jetë 29 milionë në total.

Lidhur me tunelin, në relacion thuhet për një tunel, ju e shpjeguat se tuneli është me dy tuba, me dy tunele e të tjera. Tuneli 150 metra kushton 17,5 milionë euro. Në ofertën e fundit financiare shoqëria vetofrohet me bujarinë e saj, që ta bëjë njërin tunel gratis. I bie që t’i dhurojë shtetit shqiptar 17,5 milionë euro. Nuk e di se si e kanë konceptuar, por në të njëjtën ofertë të re, edhe ka ulur shumë me gati 4 milionë euro nga totali i parë i miratuar, edhe pranon të bëjë një tunel shtesë, që sipas llogaritjeve që na thoni bën 17 milionë euro, këtë do ta bëjë pa shtesë, pa kosto për buxhetin. Kjo është një firmë kaq bujare që rrezikon fitimin e saj apo ka ofruar një preventiv të fryrë me çmime jashtë normales dhe e ka parashikuar edhe këtë?

Kjo pyetje lidhet me shoqërinë fituese, koncesionarin “ANK” sh, p.k. Unë kam parë bilancin e shoqërisë. Ju nuk e keni vënë bashkëngjitur, por në një analizë të thjeshtë të bilancit shihet qartë se shoqëria nuk i disponon mjetet financiare që merr përsipër të bëjë këtë projekt. Në relacion është thënë se vetë shoqëria 17 milionë do t’i marrë hua, 20 milionë furnitori, 52 milionë do t’i ofrojë nga kapitalet e saj, por shoqëria nuk ka as 52 milionë, por e gjithë shoqëria kapitalet e saj i ka 4 milionë euro. Në totalin e tij bilanci është 16 milionë euro. Pra, vetë shoqëria nuk i disponon. Më duket e çuditshme, në QKR jam e familjarizuar me përdorimin e saj *on line*, në bilancin e shoqërisë të vitit 2017, që është depozituar në vitin 2018, kohë në të cilën ju keni miratuar këtë tender, e para mungon pasqyra e shënimeve të bilancit, që për ne, për bizneset normale do të kishin marrë penaltete, janë pasqyrat, por nuk janë shënimet. Unë nuk e di nëse ato mjete monetare janë në arkë, apo janë në bankë. Gjithsej mjete monetare, likuiditet janë 5 milionë euro. Aty thuhet 52, por 5 milionë ka. Këto 5 milionë i ka në arkë apo në bankë? Jam kurioze. Në QKB *online* akti i

shpërndarjes së fitimit për vitin 2017 është i paaksesueshëm, nuk hapet, sepse shoqëria ka bërë një zmadhim të kapitalit në tetor të vitit 2018, në kohën që ka fituar edhe tenderin, në kohën që bëhet kjo procedurë në vitin 2018 shoqëria ka bërë edhe zmadhimin e kapitalit. Në gjykimin tim ka bërë një procedurë të përshpejtuar me shumë nxitim, janë bërë gabime dhe gjatë procedurës. Kur ju keni zgjedhur këtë firmë: a e keni parë bilancin e saj, a i keni parë veprimet që ka bërë në QKR, a ju janë dukur të gjitha të rregullta?

Për kuriozitet, se ndoshta ka qenë penaltet i vogël, por kjo shoqëri ka pasur masa shtrënguese nga një shoqëri përmbartimore private, ka pasur masë të sekuestrimit të kuotave. Ka qenë një shoqëri me probleme, të cilat i ka zhbllokuar, por në kohën që ju e keni përzgjedhur fituese, në QKR ka pasur të bllokuar kuotat e të tjera me një vendim të gjykatës. Në analizën time, kjo shoqëri që ka fituar këtë koncesion kaq të rëndësishëm, as nuk i ka paratë për ta bërë, as nuk ka një besueshmëri, se po të shikoni bilancin, ka 10 milionë euro furnitorë të palikuiduar në fund të vitit, ndërkohë që thotë se 20 milionë të tjera do t'i marrë nga furnitorët. Me cilën besueshmëri dhe kredibilitet do të financohet ende nga furnitorët, kur ajo ka 10 milionë pa shlyer? Për këtë hua bankare, do të marrë 70 milionë, kush del garant? Shteti do të dalë garant për huan që do të marrë shoqëria apo cilin kolateral do të vendosë ajo për të siguruar 70 milionë euro?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Janë pyetje, por më thonë se nuk kanë përgjigje. Nuk e di nëse pyetjet duken pa përgjigje, por a mund të vazhdoj?

Arben Ahmetaj – Zonjë, mos i hyni kontabilitetit të kompanisë.

Edlira Hyseni - Është shumë e rëndësishme shoqëria që ka fituar. Pse e kanë përzgjedhur? Mbi cilat kritere e keni përzgjedhur?

Arben Ahmetaj - Bëni pyetjet! Mos bëni analizë kontabël. Kur të mbani qëndrimin mund të thoni nëse kompania në gjykimin tuaj i ka apo jo aftësitë. Por tani të bëjmë pyetjet. Nëse do të vazhdoni edhe një herë, do të detyrohem t'ju ndërpres fjalën.

Edlira Hyseni – E kuptova. Pyetja e përmbledhur është: mbi cilat kritere dhe analizë financiare ju përzgjedhët këtë firmë fituese? Si e krijuat besueshmërinë dhe bindjen se ajo i ka mundësitë për ta kryer këtë projekt?

Pyetja lidhur me huan bankare që ajo shprehet vetë se do të marrë, për këtë hua bankare do të jetë garant shteti apo ajo ka sugjeruar zgjidhje tjetër me kolateral të saj e të tjera që në bilanc nuk i disponon?

Arben Ahmetaj – Zoti Shkreli, fillojmë me përgjigjet, për Milot – Balldren.

Artan Shkreli – Po i marr përgjigjet me radhë, sikurse u bënë pyetjet. Për pyetjet që bëri kryetari i komisionit, zoti Ahmetaj për sa u përket kostove të kësaj rruge, qoftë për kostot e rrugës në përgjithësi, qoftë për urën e madhe, qoftë edhe për kilometrat në mënyrë krahasimore, pra me çfarë mund të krahasohen kilometrat e kësaj rruge me rrugë të tjera analoge. Ky pak a shumë ishte thelbi i pyetjes, mund të themi se kjo ofertë nuk ka ardhur mbi bazën e një projekti ekzekutiv, është një projekt që bëhet mbi baza krahasimore, sikurse e nënvizoi edhe zoti Ahmetaj, pasi ai zhvillohet në momentin kur ky koncesion ose PPP-ja është e aprovuar. Fizibilitetet e kësaj oferte janë studiuar mbi bazën krahasimore, qoftë për sa u përket gjatësive të tuneleve, qoftë për rrugët sekondare, qoftë për mbikalimet, qoftë për mbikalimet, qoftë edhe për të gjitha interkonjeksionet që përmban rruga. Krahasuar me rrugët ekzistuese të së njëjtës kategori, kategorisë A, që është kategoria më e lartë, shoqëruar me veprat e artit dhe veprat e interkonjeksionit, që janë dy gjëra të ndryshme, rruga është brenda parametrave, të cilat janë aplikuar në republikën tonë dhe janë të mbështetura në standardet dhe manualët e projektimit të rrugëve, nuk u jemi referuar çmimeve të cilat në vende të tjera mund t'i kenë më të shtrenjta apo më të lira, por u jemi referuar gjithmonë manualeve tona dhe analizave të çmimeve që janë bërë në Shqipëri, rrugëve ekzistuese dhe manualit të fundit të përditësuar që është i vitit 2015.

Këto janë lehtësisht të verifikueshme dhe në momentin që projektzbatimi do të vihet në dispozicion në preventivat përkatës që shoqërojnë projektzbatimin në çmimet përkatëse, do të jenë sipas zërave të manualit. Vetëm në rastet kur kemi zëra që nuk përfshihen në manuale, që janë zëra specifike dhe nuk përbëjnë bazën e kësaj oferte, do të jenë zëra të parëndësishëm, ose edhe nëse janë të rëndësishëm janë në një masë shumë të vogël, sepse këtu flitet për ura, tunele, rrugë, kanale, që janë zëra që njihen nga manualët tona, mbi 90 e ca për qind janë të indeksuara. Në rastin kur nuk do të jetë në një zë i indeksuar do të ketë analizën e çmimit, kjo e fundit bëhet sipas një metodologjie të miratuar në Ministrinë e Infrastrukturës.

Arben Ahmetaj- Përpara se të vazhdojmë më tej, përgjigjja juaj është që të sqarohem edhe unë, por edhe publiku. Çmimet janë brenda çmimeve referente të manualeve.

E dyta, ka projekt zbatimi në bazë të modelit financiar që ka kaluar në Ministrinë e Infrastrukturës dhe në Ministrinë e Financave?

Artan Shkreli - Jo, projekti i zbatimit nuk është hartuar ende. Pra, ka projekt fizibiliteti, është dhe projektideja, sikurse vepron çdo ent shtetëror apo edhe privat, kur hap

një konkurs apo një tender, i cili paraqet një projekt maksimumi projektzbatimin e fazës së parë, sepse në detyrën e këtij koncesioni është edhe hartimi i projektzbatimit, përveç elementeve të tjera. Kjo ofertë e pakërkuar përfshin edhe hartimin e projektzbatimit, i cili është një vlerë në vetvete, në rastin konkret me sa mbaj mend vlera e projektzbatimit është rreth 1,5 % i të gjithë vlerës totale të investimit.

Arben Ahmetaj- Për publikun dua të sqaroj në referencë të përgjigjes që dha zëvendësministri se çmimet e referuara në kontratën që paraqitet nga qeveria në Kuvend sot janë brenda çmimeve të manualeve që përdoren nga Ministria e Infrastrukturës për ndërtimin e veprave publike. Saktë?

Artan Shkreli- Po

Arben Ahmetaj – E dyta, ju bëra pyetje për një kilometër rrugë, për një kilometër tunel, për një kilometër vepër jo interkonjeksioni, por vepër në referencë të këtyre manualeve, nëse ka çmime manualesh, dhe në referencë të një ure të ngjashme në rrugën Egnatia, për shembull, ose një kilometër të një rruge tjetër të kategorisë A në rajon apo edhe përtej rajonit, në dijeninë tuaj, në mënyrë që të davaritet ideja e gabuar që çmimet e sjella janë përtej manualeve.

Ju iu përgjigjët pyetjes sime të parë, që janë brenda manualeve. Tashti desha një përgjigje për këtë, që gjithashtu vlen për të sqaruar qytetarët, por edhe anëtarët e komisionit.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo, kur të shprehni opinion, aty mund ta mbani qëndrimin tuaj.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Artan Shkreli – Atëherë, për sa i përket çështjes së referencave, në raport me rrugët e tjera të ngjashme, duhet të themi se realisht, kjo është një rrugë që ka disa ngjashmëri në disa nga elementet e saj, por ka edhe elemente, sipas të cilëve nuk mund të bëhet paralele me rrugë të tjera, kjo për vetë natyrën e rrugës, vendit ku kalon, si dhe mënyrës se si do të raportohet dhe nga pikëpamja mjedisore dhe ajo e infrastrukturës.

Normalisht, duke u bazuar te manualet tona, kjo rrugë është 4, 8 milionë euro për kilometër.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Pra, qëndrimi i ministrisë i referohet 4, 8 milionë eurove për kilometër normal, kategoria A.

Artan Shkreli – Kategoria A, katër korsi, plus emergjencë, plus...

Arben Ahmetaj – Qartë! Pra, 4, 8 milionë euro është kilometri.

Artan Shkreli – E zhveshur nga veprat e artit...

Arben Ahmetaj – Nuk po e theksoj kot, por po e bëj për të sqaruar opinionin publik, për të gjithë ata që dalin e thonë se një kilometër bën 12, 13, 15 milionë euro. Pra, është 4, 8 milionë euro kilometri normal.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Më fal një sekondë! Ju lutem, kur të shprehni opinionin tuaj.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ju mendoni se po flas si amator?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Kur të shprehni opinionin, do të keni kohë të mjaftueshme.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ura e Matit, sa kushton? 620 metra është, thatë?

Artan Shkreli – Ura e Matit? Gjashtëqind e ca. Sa i bie tamam?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Jo juve. Duhet të vini e të merrni mikrofonin me leje, jo nga vendi.

Po, zoti Shkreli. Sa kushton Ura e Matit?

Artan Shkreli – Në lidhje me koston e Urës së Matit, e përmenda edhe një herë, ne nuk kemi një projekt zbatimi, ku të themi se kostoja e saj është aq apo kaq.

Arben Ahmetaj – Sa është parashikimi, ju lutem?

Artan Shkreli – Vetëm i urës?

Arben Ahmetaj – Po

Artan Shkreli – Është 5 milionë e ca euro, por nëse doni t’jua jap me saktësi...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Po, më falni?

Artan Shkreli – Ura është 5, 5 milionë euro, siç e thashë pak më përpara.

Arben Ahmetaj – Pra, është 620 metra, 5, 5 milionë euro, apo jo?

Artan Shkreli – Po, me të gjitha elementet që e shoqërojnë dhe me trupin e rrugës.

Arben Ahmetaj – Dhe ajo është 620 metra?

Artan Shkreli – Po, 620 metra, pak a shumë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Më falni!

Domethënë, sa është ura tjetër?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Zoti Shkeli, do t'ju lutesha të merrnit kohën e duhur për përgjigjen, një minutë, sa të sqaroheni me stafin.

Artan Shkreli – Nuk është çështja te koha e përgjigjes. Çështja është se duhej të kishim ardhur me të gjitha manualët e me preventivët. Në qoftë se ne do të ishim përballë një auditi... Se dikush mund të pyesë se sa kushton një metër linear hekur. Se kështu është kjo histori.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Një sekondë! Qetësi, ju lutem!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Më falni, më falni!

Artan Shkreli – Një moment!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Zoti Roshi, një sekondë!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Artan Shkreli – Dua të sqaroj diçka.

Arben Ahmetaj – Një sekondë, zoti Shkreli!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Artan Shkreli – Po flisni me një inxhinier, kështu që bëjini pyetje të strukturuar. Një kilometër rrugë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Një sekondë, se s'ju kam dhënë leje. Më falni!

Do t'ju lutesha t'i referoheni shumës që keni në relacion dhe në të gjitha dokumentet shoqëruese të kontratës, se sa kushtojnë urat, në mënyrë që t'u referohemi saktësisht e ligjërisht shumës që ju keni parashikuar, ose më saktë, që koncesionari i mundshëm ka parashikuar të investojë, të harxhojë në ndërtimin e të dyja urave. Do t'ju lutesha t'i referoheni dokumentit zyrtar që keni sjellë. Do t'ju lutesha, në referencë të pyetjes sime.

Artan Shkreli – Atëherë, unë do t'i lutesha komisionit, që kur të më pyesë sa kushton një kilometër rrugë, të më shpjegojë pak se çfarë do të thotë me një kilometër rrugë, që të jap një përgjigje të saktë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Një sekondë!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Artan Shkreli – Jo, jo, nuk është ashtu!

Arben Ahmetaj – Zoti Shkreli, një sekondë!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Artan Shkreli – Është shumë e rëndësishme.

Arben Ahmetaj – Komisioni, ju lutem! Prandaj e kemi ministrinë këtu.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Më fal Turi, por do të të vijë radha. Të lutem, se pastaj i bie që s'e mbajmë dot logjikën.

Pra, zoti Shkreli, komisioni ka të drejtë të bëjë pyetje të detajuara, sepse është kontratë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ja, ta mbaroj, zoti Shkreli.

Në përgjigjet tuaja, ju mund t'u referoheni dokumenteve zyrtare që keni sjellë këtu. Pyetjet mund të jenë: sa kushton një kilometër rrugë normale. Ju mund të përgjigjeni nga këtu deri në X pikë, që tuneli kushton kaq, që urat kushtojnë kaq. Besoj se janë të detajuara në materialet tuaja, kështu që do t'ju lutesha që, në përgjigje t'u referoheni materialeve zyrtare.

Artan Shkreli – Unë prandaj pyeta, sepse e gjithë çështja është që, kur pyet se sa kushton një kilometër rrugë, ke bërë një pyetje joprofesionale.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Urdhëro, zoti Roshi!

Arben Ahmetaj – Zoti Roshi, një sekondë!

Artan Shkreli – Më bëj një pyetje profesionale, sepse është njësoj si të thuash se sa kushton një xhakëtë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Një sekondë!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Artan Shkreli – Jo lërë, se për këtë s'po merremi vesh.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Zoti Shkreli, një sekondë!

Zoti Shkreli, çdo pyetje që bën komisioni është brenda tagrit të komisionit.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Me qetësi, sepse po kalojmë një investim të rëndësishëm publik. Nga komisioni bëhen pyetje të detajuara, qoftë teknike, qoftë në përgjithësi. Pyetja ishte: sa kushton një kilometër normal i kategorisë A, pa veprat dhe pa tunelin.

Artan Shkreli – Jo pra, nuk ka një përgjigje kjo pyetje. Nuk ekziston në asnjë vend në botë, që të kesh një manual ku të thuash: një kilometër autostradë, kategoria A, kushton kaq, sepse varet shumë nga morfologjia e terrenit, varet shumë nga vendi ku bëhet, varet shumë nëse rruga kalon në mal apo në fushë. Pyetja se sa kushton një kilometër rrugë, është një pyetje komplet naive, nuk është inxhinierike. Këtë jam duke thënë. Ne nuk mund t'i shmangemi pyetjes për një projekt konkret.

Arben Ahmetaj – Më fal një sekondë!

Artan Shkreli – Më fal, vetëm një sekondë, se nuk do ta zgjas! Nëse do të jepja një përgjigje për të qenë politikisht korrekt, pavarësisht se unë dua të jap një përgjigje precize, do të thosha se është shumë e thjeshtë. Çfarë pyetje keni ju: sa kushton kilometri këtu? Po. Kaq është preventivi, pjesëtim për kaq, del sa është kilometri. Por ama, kjo s'është përgjigje inxhinierike.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Më falni, më falni!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Një sekondë!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Zoti Roshi...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Zoti Roshi, më falni!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Një sekondë, zoti Roshi! Më falni, zoti Shkreli!

Do të doja që anëtarët e komisionit të ndjekin procedurën, përndryshe do të detyrohem që në bazë të procedurës, t'ju heq fjalën.

Zoti zëvendësministër, kur pyeteni, do të përgjigjeni për pyetjet që ju bëhen! Në qoftë se nuk keni përgjigje, do t'ju lutesha që të mos i referoheshit pyetjeve të komisionit si pyetje joprofesionale, por të referoheni që keni një kosto, ose s'keni një kosto, në mënyrë që të mbajmë logjikën procedurale të diskutimit, dhe në fund të këtij takimi të arrijmë në një konkluzion.

Ju lutem, vazhdoni!

Artan Shkreli – Në rregull! Do të bëj zyrtarin burokratik këtu, meqenëse duhet të jemi politikisht korrekt.

Të dyja urat kushtojnë 29 milionë euro. Me rregull treshi është shumë e thjeshtë: një urë që bën...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo, jo.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ekzakt! Perfekt! Kështu del sa është njëra e sa është tjetra.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – I bëre pyetjet e tua. Prit përgjigjet, të lutem! Ka procedurë.

Po, zoti Shkreli!

Artan Shkreli – Të dyja urat. Punime ndërtimi Ura e Matit, Ura e Drinit, pra rikonstrukcion i urave ekzistuese dhe veprave të tjera të artit, tombime, bokse, kanale, ura të vogla, të gjitha këto bëjnë 29 milionë euro.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Një moment!

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Më fal tani! Ai është përfaqësues i qeverisë, është zëvendësministër, është anëtar kabineti kur mungon ministrja. Si mund t'i flisni ashtu, se s'e kuptoj?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo, nuk ju tha gjë fare. Ju referojuni përgjigjes. Çfarë do me thënë kjo, se si flet ai? Ai e gjykon vetë se si, është përfaqësues i qeverisë. Ne jemi deputetë, anëtarë komisioni. Bëni pyetjet, kënaquni ose mos u kënaqni me përgjigjet, referojini në opinion. Nuk diskutohet, ka procedurë, përndryshe do të bëhej pazar sherri këtu.

Ju lutem, zoti zëvendësministër!

Artan Shkreli – Pra, përgjigja ime ishte shumë e qartë në lidhje me këtë pikë. E thamë edhe një herë, nëse duam t'u referohemi shifrave që kemi dorëzuar, të cilat i keni edhe ju, ku flitet për dy ura, plus veprat e tjera të artit, këto janë 29 milionë euro. Duke ditur gjatësinë e njërës urë dhe gjatësinë e urës tjetër, kjo del vetë, automatikisht, me rregullin e treshit. Kur thashë se pyetja nuk është profesionale, nuk e kisha fjalën se këtu duhet të jemi në diskutim inxhinierik me njëri-tjetrin. Mendova se çfarë specifike të veçantë duhet të ketë diçka me diçka tjetër. Sepse, e thashë edhe një herë: se sa kushton një kilometër rrugës këtu, unë jua thashë. Puna është: pse kushton kaq ky kilometër dhe jo aq? Ky mund të ishte diskutimi. Por kilometrin e rrugës e thashë se sa kushton.

Nëse përgjigja duhej të ishte kaq e thatë...

Arben Ahmetaj – Për publikun kilometri normal i rrugës është 4, 8 milionë euro. Kjo për të davaritur gjithë debatin që bëhet në publik, sipas të cilit një kilometër rrugë është 11 milionë, 12 milionë, 13 milionë. Jo. Një kilometër i një rruge normale, pa përfshirë veprat e tunelet, është 4, 8 milionë euro. Pra, është 4, 8 milionë euro dhe jo 11, 12, 13, 14, 15.

Artan Shkreli – Po flasim gjithmonë për këtë rrugë, se nga rruga në rrugë...

Arben Ahmetaj – Po flasim për Milot Balldren, nuk po hyjmë në rrugë të tjera.

Më falni, emri juaj?

Agron Hysenlliu – Agron Hysenlliu, drejtor i Institutit të Ndërtimit.

Arben Ahmetaj – Agron, ne për këtë rrugë po flisnim. Mos i thuaj zëvendësministrit: për këtë rrugë. Po flasim për rrugën që është pjesë e kontratës.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Në rregull. Nuk ju kam dhënë leje! Faleminderit!

Pyetjet e tjera. Vazhdojmë me përgjigjet e pyetjeve të tjera, ju lutem, zoti Shkreli.

Artan Shkreli – Atëherë, për atë që ka lidhje me Ministrinë e Financave, po ia kaloj fjalën zotit Enea Karakaçi,

Arben Ahmetaj – Prezantohuni në lidhje me çfarë përfaqësoni, ju lutem!

Enea Karakaçi – Përshëndetje!

Quhem Enea Karakaçi, drejtor i Programimit, Standardizimit dhe Harmonizimit të Kuadrit Rregullator, në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Për sa i përket Ministrisë së Financave dhe komentit për lidhjen me Ministrinë e Financave, duhet të sqarojmë se e gjithë procedura në vetvete, procedura e dhënies së koncesionit Partneritetit Publik Privat, nënkupton një bashkëpunim shumë të ngushtë me Ministrinë e Financave, në disa hallka.

Së pari, gjithë studimi i fizibilitetit miratohet nga Ministria e Financave. Pra, për të përputhur tavanet buxhetore me parashikimet e modelit financiar.

Së dyti, në vetë procedurën përkatëse ka edhe përfaqësues të Ministrisë së Financave. Së fundi, vetë projektvendimi dhe projektligji, para se të dërgohet për miratim përfundimtar, bën dakordësinë me Ministrinë e Financave.

Mund t'ju them se Ministria e Financave, me komunikimet e fundit zyrtare, ka dhënë dakordësinë për sa i përket kostos së modelit financiar, por edhe përmbajtjes së gjithë dispozitave të kontratës, dhe si e tillë, është dakordësuar me Ministrinë e Financave.

Arben Ahmetaj – Pyetja e zotit Angjeli ishte tjetër, po gjithsesi, ngaqë këtu nuk kemi një përfaqësues të Ministrisë së Financave, unë po e tejkaloj si pyetje, po përgjigja korrekte do të ishte: jo, kjo lloj kontrate, ky lloj financimi nuk është borxh, për shkak se risqet, sespe në kontabilizimin e borxhit ose të një shume që nuk është borxh, gjykohet në bazë të përgjegjësisë mbi riskun.

Shembulli i shembjes së tunelit dhe riparimi me fondet e veta i Rrugës së Arbrit, është shembulli tipik kur qeveria ka kaluar riskun te koncesionari. Kjo është një nga arsytet që kjo shumë nuk kontabilizohet në borxh.

Kjo do të ishte përgjigja korrekte. Megjithatë, përderisa ju s'jeni përfaqësues i Ministrisë së Financave, e bëra unë për t'ju ardhur në ndihmë.

Vazhdojmë me pyetjet e tjera, zoti Shkreli!

Artan Shkreli – Në raport me interesin e ekonomisë shqiptare për këtë rrugë, unë u mundova ta shpjegoj pak në fillim të relacionit: ndodhet në një nyjë shumë të rëndësishme të sistemit tonë rrugor. Është aksi i vetëm, i cili lidh Veriun e Shqipërisë me Shqipërinë e Mesme dhe me gjithë pjesën tjetër, me Shqipërinë e Jugut. Për më tepër, lidh Veriun e Shqipërisë me dy nyjat më të rëndësishme të komunikimit aeroportual dhe portual.

Në këtë pikëpamje, veç kësaj, ajo është një zonë shumë sensitive, për sa i përket fluksit të emigracionit. Rruga ekzistuese është një fshikullim i përditshëm. Nuk ka asnjë moment, i cili të mos jetë moment piku në këtë rrugë. Është një ndër prioritetet e qeverisë, që kjo rrugë, bashkë edhe me disa akse të tjera rrugore, të bëhen sa më shpejt.

Arben Ahmetaj – Shumë e saktë, zoti Shkreli! Madje duhet të theksoni se është një nga segmentet e asaj që ne i referohemi si Autostrada Blu.

Artan Shkreli – Adriatiko-Joniane.

Arben Ahmetaj – Po, Adriatiko-Joniane.

Pyetja tjetër.

Artan Shkreli – Pyetja tjetër kishte të bënte me kapitalin fillestar të koncesionarit, në këtë rast. Kapitali fillestar i koncesionarit është në shumën 8, 5 milionë euro, depozituar në dy banka të verifikueshme; janë edhe ekstraktet bankare, që për hir të së vërtetës, duhet thënë se janë më tepër se sa kriteret e tenderimit, rreth 15 % më tepër nga sa kërkohej. Kështu, në këtë pikëpamje, e përmbush kushtin për kapital fillestar.

Në lidhje me pyetjen e zotit Roshi, se si lindi ideja e ofertës së pakërkuar, është një listim rrugësh prioritarë, të cilat janë për t'u bërë, e të cilat futen në planin strategjik të sistemit të rrugor shqiptar, për t'u ndërtuar me buxhetin e shtetit ose me mjete të tjera

alternative, mes të cilave është edhe rruga Thumanë-Kashar, e cila akoma nuk është avijuar, e që ndoshta në të ardhmen do të bëhet.

Kjo është një nga ato rrugë, të cilat ishin të hapura për ofertë të pakërkuar, në kuptimin se nuk bënin pjesë në planin buxhetor të shtetit, për t'i financuar, pasi buxheti i shtetit po merret me rrugë të tjera, dhe është ai që është. Në këtë pikëpamje, një ofertë e tillë u konsiderua si e domosdoshme dhe emergjente. Kjo është arsyeja që shteti hapi edhe epokën e Partneritetit Publik Privat. Këto rrugë, që me buxhetin e shtetit mund të bëhen pas 15 apo 20 vjetësh, pra kur t'u vijë radha, kështu bëhen më shpejt. Natyrisht, kjo ka një kosto, sepse një gjë që merret shpejt kushton më shumë se diçka që mund ta marrësh më vonë. Nga analizat e kostove, që janë bërë së bashku me Ministrinë e Financave, del që janë në harmoni me zhvillimin dhe me feedback-un ekonomik që këto mund të japin, nëse bëhen përpara atij momentit kur do t'i vinte radha për t'u buxhetuar nga arka e shtetit.

Arben Ahmetaj – Pyetja tjetër.

Artan Shkreli – Për sa i përket pyetjes se përse e bën mirëmbajtjen pikërisht i njëjti operator, pra pse koncesionari bën mirëmbajtjen pasi ka mbaruar rrugën, kjo është diçka pozitive në këtë rast. Do të ishte mirë që kushdo që bënte rrugë në Shqipëri, të merrte përsipër edhe mirëmbajtjen. Për fat të keq kjo nuk ndodh as me kontratat që bëhen qoftë nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit, as nga Autoriteti Rrugor Shqiptar, pasi përgjegjshmëria e punimeve për një kompani, e cila do të bëjë mirëmbajtjen minimalisht për një dhjetëvjeçar pas dorëzimit të rrugës, është shumë shumë e lartë, sepse ka kosto individuale nëse cedon në standarde apo në cilësinë e punimeve. Në këtë rast i kthehet mbrapsht.

Kjo është garanci. Sa më e gjatë të jetë koha e mirëmbajtjes nga ana e koncesionarit, aq më shumë garanci ka për cilësinë e punimit të rrugës.

Në lidhje me pyetjen e zotit Hyseni, ku kemi mospërputhje me shifrën 6,5 milionë euro ndërmjet...

(Diskutime pa mikrofon.)

Unë e kam parasysh atë gjë, por, pasi ta verifikoj, do t'ju kthej përgjigje me shkrim brenda ditës së sotme. Ne i referohemi gjithmonë shumës pa TVSH, që është 140 milionë, të cilën e kemi këtu. Sinqerisht, unë do ta verifikoj këtë gjë, sepse nuk inkuadron...

(Diskutime pa mikrofon.)

Ne do ta verifikojmë vërtet nëse kjo gjë është negociuar, por unë nuk jam në gjendje të kthej një përgjigje në këtë moment. Brenda ditës së sotme do të kthej një përgjigje me shkrim për komisionin.

Arben Ahmetaj – Ju ende nuk u jeni përgjigjur pyetjeve të zotit Roshi, i cili pyeti: a ka preventiv alternativ dhe sa është vlera, nëse ka?

Artan Shkreli – Nuk ka preventiv alternativ, sepse kjo ishte një ofertë e pakërkuar. Ne do të kishim një preventiv alternativ, në qoftë se do të kishim një projekt ekzekutiv të bërë, të cilin, natyrisht, do t’jua sillnim edhe juve.

Arben Ahmetaj – A keni përgjigje të tjera, zoti Shkreli?

Artan Shkreli – Një pyetje tjetër ishte: pse ne nxitojmë dhe nuk e lëmë këtë gjë pas datës 1 korrik, ku është thënë se do të ndryshojë...

Arben Ahmetaj – Nuk ka nevojë për këtë përgjigje, sepse jemi të qartë.

Artan Shkreli - Dua të them se nuk mund të bëjmë një verifikim retroaktiv, sepse ky është një proces i iniciuar dhe nuk bën sens që një gjë, të cilën do ta miratojmë në të ardhmen, të afektojë në vendimet e marra më parë.

Arben Ahmetaj - Faleminderit!

A ka më pyetje?

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Më falni, kur të merrni fjalën, mund të ankoheni nëse gjykoni se përgjigjja nuk ishte e plotë. Unë gjykoj se përgjigjja ishte e plotë.

A ka komente?

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Zonjë, ka mbaruar faza e pyetjeve!

Artan Shkreli – Zonja bëri një pyetje...

Arben Ahmetaj – Faleminderit, zoti Shkreli!

A ka komente?

Fjalën e ka zoti Bushati.

Më pas fjalën e ka zonja Mesi dhe zoti Roshi.

Ervin Bushati - Faleminderit për prezantimin!

Unë mendoj se e gjithë vepra dhe zbatimi i këtij projektit, që, në fakt, është madhështore, duhet parë në harmoni. Unë kam vetëm një sugjerim: në qoftë se kjo vepër do të zbatohet në Ultësirën Perëndimore, nën ujë apo mbi ujë, duhet të bëhet në atë mënyrë që të mos kemi më pas probleme të ngjashme si me disa bajpase apo autostrada në zona të ndryshme të Shqipërisë, të cilat më vonë janë përmbytur. Unë propozoj ngritjen e një komisioni ndërministror apo me struktura të ndryshme, që të shikohet mundësia e projektimit dhe zbatimit të kësaj vepre, në mënyrë që të kemi një harmonizim me gjithë të parametrat

mjedisorë, pse jo edhe turistike të zonës, që më vonë të mos ndodhin përmbytje, të cilat jo vetëm do të rendonin në buxhetin e shtetit, por do të krijonin edhe problematika sociale, sepse ajo është një zonë moçalore dhe kënetore.

Së dyti, do të doja që në të dyja kontratat, të cilat i lexova me kujdes, të kishte harmonizim qoftë në parametrat e projektimit, qoftë edhe të përmbajtjes në raport me përqindjet. Unë mendoj se duhet një vëmendje më e madhe lidhur me pjesën e financimit nga furnitorët, të cilët janë vetëm në një kontratë, si dhe të monitorohet lidhja e kontratave me këta furnitorë, të cilët fillojnë dhe paguajnë pas vitit të 4-të, pra në vitin e 5-të. Në qoftë se një nga furnitorët do të hasë problematika qoftë në performancë apo në financim, të mos kalojë më pas në një sistem zinxhir që nuk paguhet dot. Në fakt, kjo pjesa e furnitorëve që paraqitet këtu në kontratën e parë është një vlerë e rëndësishme, e cila nuk është paraqitur te kontrata e dytë.

Për sa i përket përgjigjes lidhur me shifrat, unë mendoj se këtu duhej të kishte qenë një përfaqësues nga Ministria e Financave, pasi kemi disa komponentë që janë paraqitur me *Net Present Value*. Ndoshta kjo mospërputhje ka të bëjë me interesat që futen te kapitali dhe në llogari për të ardhmen. Kështu, mendoj se këtë gjë mund të na e dërgojnë me shkrim.

Së pari, lidhur me komisionin ndërministror dhe strukturat e tjera për sa i përket zbatueshmërisë në mjedis dhe, së dyti, lidhur me shikimin e kontratës për pjesën e furnitorëve, që është pjesa e tretë, në rast se kanë problematika, mund të transmetohen zinxhir, sepse vlera është e madhe në përqindje, është gati 10% e kontratës.

Faleminderit!

Senida Mesi - Përsëritje!

Faleminderit për prezantimin!

Unë nuk do të doja të përsërisja ato çfarë u diskutuan këtu gjatë fazës së pyetjeve, si dhe komentet e zotit Bushati, por kam një koment në lidhje me kontrollin e cilësisë. Në fakt, të dyja kontrata nuk janë të unifikuara se si do të bëhen, sepse ka ndryshime në nene përkatëse, ndaj do të rekomandoja që të kishte një lloj unifikimi.

Kontrolli i cilësisë, dorëzimi i punimeve, më pas pjesa e mirëmbajtjes dhe monitorimi i cilësisë janë elemente shumë të rëndësishme. Duke marrë parasysh jo vetëm veprën strategjike, jo vetëm angazhimin nga ana e qeverisë për të paguar me buxhet të shtetit një kërkesë të pakërkuar me një fitim 20 apo 25% bruto, por edhe vetë kompaninë që do të marrë sigurisht të gjithë riskun përsipër, na lind detyrimi neve, si komision, por, në rastin konkret edhe juve, si ministri, me entet përkatëse rregullatore dhe me Autoritetin Rrugor që të mos

cedojmë dhe të krijojmë standardet e përcaktuara dhe termat e referencës që, për hir të së vërtetës, unë do të doja t'i shikoja si një aneks të kësaj kontrate. Pra, që të mos jetë thjesht një ekspert apo një inxhinier i pavarur, sepse, sinqerisht, për mua, nuk mjafton një individ i vetëm, sado i zoti të jetë, për të monitoruar objekte të një madhësie të tillë. E mira do të ishte që të bëhej përcaktimi qartë i termave të referencës nga një kompani, e cila ka ekspertizën e duhur, numrin e mjaftueshëm dhe eksperiencën e duhur, qoftë kombëtare, por edhe ndërkombëtare, me qëllim që pikërisht të na garantojë neve, si qeveri dhe si Kuvend, që këto punime po bëhen me cilësinë dhe standardin e dëshiruar.

Arben Ahmetaj – Faleminderit, zonja Mesi!

Para se t'ia jap fjalën zotit Roshi, ka një referencë në shtojcën numër 8, pika 4, në mos gabohem, që bën fjalë për menaxhimin dhe vlerësimi i ecurisë, ku thuhet: “Ka të drejtë të rrisë me shpenzimet e koncensionarit nivelin ose shpejtësinë e monitorimit, auditimit, testimit dhe inspektimit të rrugës dhe respektimit nga koncensionari të detyrimeve të saj në bazë të kësaj kontrate në atë nivel që autoriteti kontraktues ose inxhinieri i pavarur (pra jo vetëm inxhinieri i pavarur) e konsideron të përshtatshëm sipas kontratës së koncesionit”. Pra, kuadrati ligjor është shumë i rëndësishëm në funksion të ministrisë dhe autoritetit kontraktues, por, sigurisht, puna gjatë zbatimit është histori më vete.

Po, zoti Roshi.

Artur Roshi – Faleminderit, zoti kryetar!

Në fakt, partneriteti publik privat është një çmenduri ekonomike e institucionalizuar, e kopjuar jo mirë nga qeveria shqiptare, që rrit borxhin e shqiptarëve, në përpjesëtim të drejtë me të rrit fitimin e oligarkëve.

Çfarë do të thotë ofertë e pakërkuar? Ofertë e pakërkuar do të thotë që një kompani nesër mund të dalë dhe të thotë se do të ndërtojë një fabrikë gjilpërash, sepse ka menduar se do të sjellë efekt në ekonominë shqiptare. A mund ta stimulojë qeveria shqiptare këtë gjë? Unë mendoj se jo. Pra, cili është prioriteti? Prioriteti është që ky investim do të bëhet. Cili është impakti në ekonomi? Cila është ajo që na kthehet? Për sa vjet do të kthehet dhe pse ky segment dhe jo një tjetër? Pra, këto gjëra nuk bëhen pa një studim të qartë, pa u futur më pas në detaje teknike, të cilat në këtë kontratë lënë për të dëshiruar. Këtu vërtet u tha se kostoja e 1 kilometri rrugë është 4,8 milionë euro. Në fakt, në qoftë se nuk do të futemi në preventiv, por ju thatë se nuk keni preventiv, rrugët fushore apo malore, sipas statistikave të bëra në vendin tonë, e kanë thyer këtë rekord. Pra, ato kanë shkuar diku në kufijtë e 1 apo 1,5 milionë eurove.

(Ndërhyrje pa mikrofon.)

Ju lutem, sepse unë nuk të ndërhyra!

Tani, nga 1,5 milionë euro, të shkosh te shifra 4,8 milionë euro, është gati dyfish, kështu që nuk ka më rëndësi pastaj kategoria e tyre.

Vërtet ne jemi mësuar se në 6 vjet qeverisje të Partisë Socialiste janë bërë investime abstrakte, pa impakt në zhvillimin ekonomik të vendit... Prandaj, vendi është sot në një gjendje ekonomike të mjerueshme, ndaj edhe shqiptarët janë duke u larguar.

Sot ju mund të krenoheni me këtë rrugë dhe mund të thoni se po bëni një investim estetik, por ne nuk kemi nevojë për investime estetike dhe abstrakte. Ne kemi nevojë për investime, që do të japin efekte në të ardhmen e fëmijëve tanë. Qeveria thotë se ky investim do të marrë edhe paratë e fëmijëve tanë. Pyetja ime është: a mund të marrë kredi një person për të ngritur një biznes, në qoftë se nuk i përballon dot kështu mujore? Në fakt, për këtë investim është marrë një kredi nga banka, sepse të gjitha kapitalet nuk i ka kompania dhe qytetarët shqiptarë për këtë vepër do të paguajnë dyfish taksa. Pra, do të paguajnë taksën e bankës për llogari të kompanisë, do të paguajnë fitimet e kompanisë, sigurisht edhe koston e saj. Pra, nëse do të kishim kompani të tilla, me kapitalin tërësisht të tyre, kjo kosto do të ishte gati 25% më pak, pra do të mbetej vetëm pjesa e qirasë së bankës.

Ne duhet të jemi të matur në këto investime. Qeveria nuk mund t'i shtyjë investimet jashtë afatit 4 vjeçar, sepse 4 vjet e ka mandatin dhe brenda kësaj periudhe duhet të thotë se sa duhet të jetë investimi, çfarë impakti duhet të japë brenda këtyre 4 vjetëve dhe më pas në të ardhmen. Në qoftë se qeveria nuk e garanton këtë gjë, sepse për këtë gjykohet një herë në 4 vjet nga qytetarët shqiptarë, dhe, në qoftë se thotë se do të bëjë investime për 30 vjet e mbrapa, edhe këtu ka një gjykim tjetër. Pra, sa është impakti për periudhën e parë që qeveria ka mandatin dhe më pas për brezat tanë? Si mund të marrë qeveria shqiptarë një kredi, koston e së cilës do ta paguajnë fëmijët tanë nesër? Besoj se ne të gjithë këtu ndajmë të njëjtin mendim, pavarësisht nga bindjet politike, sepse fëmijët tanë jetojnë në të njëjtin vend dhe, sado milioner që të jesh, nuk është kjo lumturia që ne kërkojmë. Me çfarë të drejte qeveria e bën këtë investim në fund të mandatit të saj?! Kjo është një kredi, të cilën ne nuk mund ta shlyejmë dot, por do ta shlyejnë fëmijët tanë. A do të na e falin ata këtë kredi që ne kemi marrë në emër të tyre? Për çfarë është marrë kjo kredi?

Faleminderit!

Arben Ahmetaj – Faleminderit, zoti Roshi!

Në referencë të instrumentit që po përdorim, partneriteti publik privat jo vetëm që nuk është shpikur nga ne, përkundrazi, është përdorur në shumë vende të botës. Në mbledhjet e zhvilluara nga ky komision unë kam sjellë një numër shumë të madh kontratash të partneritetit publik privat, që janë bërë në të gjithë botën, që nga ndërtimi i infrastrukturës rrugore, aeroportuale, portuale deri te kontratat e shërbimeve dhe të gjerë. Në qoftë se ju dëshironi, mund t'ju vendos sërish në dispozicion.

Për sa i përket rëndësisë së këtij investimi, mund të them se ky është një investim publik. Me mundësitë që ka sot buxheti i shtetit, e ka të pamundur ta bëjë vetë, ndaj bashkohet me privatin, në mënyrë që ta bëjë të mundur vënien në dispozicion të rrugës për qytetarët tani dhe jo pas 15 apo 20 vjetësh. Ky është një nga elementet kryesore të partneritetit publik privat, sepse është njëloj sikur t'i thuash popullit të Shkodrës sot apo zonave të Milotit dhe Balldrenit që ju do të vazhdon të vuani me atë rrugë edhe 20 vjet, pasi shteti nuk ka buxhet. Atëherë, qeveria, në bazë të formatit ligjor që ka në dispozicion, krijon instrumente si këto, totalisht brenda legjislacionit në fuqi.

Ju iu referuat një oferte të pakërkuar dhe ofertë e pakërkuar është pjesë e ligjit, e cila është e detajuar dhe është vetëm hapi i parë, sepse në momentin që kalon në këshillin teknik ajo pronësohet nga shteti dhe hidhet në tenderim, ashtu si çdo investim publik. Mënyra e financimit është ajo që iu referuam. Është shumë e rëndësishme që këtu sot sqaruar se kostoja e 1 kilometri rruge është 4,8 milionë euro dhe është hera e parë që do të jetë e kategorisë “A”. Kështu, kjo rrugë është e pakrahasueshme me rrugët tjera malore dhe fushore, që janë ndërtuar deri më sot nga buxheti i shtetit, nga ministria përkatëse apo nga institucionet përkatëse. , për qytetarët është shumë e rëndësishme të kuptojnë që kjo nuk është kosto...

(U drejtohet medieve.)

Më falni, por do t'ju nxjerr jashtë, në qoftë se vazhdoni dhe debatoni me njëri-tjetrin! Nëse doni të bëni debate me njëri-tjetrin, dilni në korridor!

Pra, është shumë rëndësishme që qytetarët dëgjuan nga përfaqësuesit e qeverisë që 1 kilometër rrugë i kategorisë “A”, që për herë të parë ndërtohet në Republikën e Shqipërisë, kushton 4,8 milionë euro dhe jo 12, 13, 14 apo 15 milionë euro. Kostot e urave janë brenda manualeve, kostot e tuneleve, që ndërtohen për herë të parë, sigurisht që janë të krahasueshme dhe kilometri i një rruge tunel, që kushton 4,8 milionë euro, nuk mund të jetë sa kilometri i një rruge të zakonshme, i kategorisë “A” apo çfarëdolloj kategorie qoftë, dhe kjo ka të bëjë me transparencën.

Unë besoj se ky segment është ëndrra e të gjithë qytetarëve dhe prioritetet i qeverisë për konektivitetin. I gjithë Procesi i Berlinit u fokusua te konektiviteti. Autostrada e Veriut, që i referohemi si korridori Adritiko-Jonian, kalon në këtë zonë dhe ky është vetëm një segment i atij segmenti të madh konektiviteti, i vendosur edhe në dokumentet e BE-së si një nga segmentet më të rëndësishme të konektivitetit në Ballkanin Perëndimor, qoftë në Berlin, qoftë edhe në mbledhjet që janë bërë në vazhdim. Është e rëndësishme ajo që thanë përfaqësuesit e qeverisë se të gjitha çmimet janë brenda manualëve dhe nuk ka shpikje çmimesh. Procesi është tërësisht ligjor dhe sigurisht që në vazhdimësi të gjithë ata, që demonizojnë investimet publike të këtij lloji, duhet të përballen me qytetarët. Të njëjtën zhurmë bënë për Rrugën e Arbrit dhe le t'i thonë tani popullit të Dibrës që nuk e meritojnë rrugën, sepse populli i Dibrës e meriton dhe qeveria e ka gjetur atë instrument. Gjithashtu, edhe populli i Shkodrës dhe zonat e Milotit dhe Balldrenit e meritojnë rrugën sot dhe qeveria ka gjetur atë instrument ligjor: atë investim publik që qytetarët e marrin sot dhe do të paguhet për 13 vjet.

Ndërkohë, i gjithë koncepti i borxhit, i investimeve publike apo i të gjitha shpenzimeve nga buxheti i shtetit kalojnë nëpërmjet taksave të qytetarëve dhe një pjesë paguhet sot dhe një pjesë do të paguhet nga brezat e ardhshëm. Prandaj, qeveria ka marrë borxhe koncesionare dhe jokoncesionare me 15, 25, 30, 40 dhe 45 vjet shlyerjeje, sepse në këtë mënyrë koncepti financiar me tentativë për t'u ulur të kalojë nga brezi në brez. Kjo është histori e vjetër njerëzore, nuk është se e kemi shpikur ne.

Unë ju falënderoj, zoti Shkreli!

Para se të kalojmë te kontrata e dytë, mendoj që në fillim të votojmë kontratën e parë, sepse kështu e kërkon procedura.

Atëherë, kush është dakord në parim me projektligjin “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k, si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh Konstruksion”, sh.p.k, si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren”? Kundër? Abstenim?

Miratohet apo jo.

Faleminderit!

Kalojmë në votimin nën për nën të projektligjit.

Neni 1. Miratimi i kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe

shoqërisë “Bardh konstruksion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren”, sipas tekstit të bashkëlidhur të këtij ligji.

Përpara se ta kalojmë, unë kam një propozim për një shtesë, ku të thuhet: “Sipas tekstit të kontratës dhe të gjitha anekseve bashkëngjitur”.

Zonja Teuta, çfarë mendoni për këtë shtesë?

Teuta Balili – Përsëndetje!

Në kontratë është e përfshirë që anekset e kontratës janë pjesë e saj.

Arben Ahmetaj – A është i mjaftueshëm për ju teksti: “Sipas tekstit bashkëlidhur”?

Teuta Balili – Po.

Arben Ahmetaj – Dakord, tërhiqem nga propozimi.

Kush është pro nenit 1? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Neni 2, “Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare”. Kush është pro? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Votojmë projektligjin në tërësi.

Kush është pro? Kundër? Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Të përgatitet kontrata për kalimin në seancë plenare për vendimmarrje.

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, 18.06.2019, ora 10:00

Drejton mbledhjen:

Arben Ahmetaj – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Shqyrtimi i projektligjit “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe “Gjikuria”, sh.p.k, si koncesionari, dhe shoqërisë koncesionare “Rruga Orikum – Llogora”, sh.p.k., për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës “Porti i jahteve – bajpasi Orikum – Dukat (ura e Shën Elizës)”.

Marrin pjesë:

Arben Ahmetaj, Roland Xhelilaj, Xhevit Bushaj, Antoneta Dhima, Evis Kushi, Senida Mesi, Blerina Gjylameti, Krenar Rryçi, Nikolin Staka, Ervin Bushati, Anastas Angjeli, Reme Lala, Artur Roshi dhe Edlira Hyseni.

Mungojnë:

Artemis Dralo (Malo) dhe Vullnet Sinaj.

Të ftuar:

Elton Haxhi – Zëvendësministër i Financave dhe Ekonomisë

Endri Duçka – Drejtor në Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë

Artan Shkreli – Zëvendësministër i Infrastrukturës dhe Energjisë

Teuta Balili – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Enea Karakaçi – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Agron Hysenlliu – Drejtor i Institutit të Ndërtimit

Afrim Cenga – Përgjegjës Sektori në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Elona Bushpepa – Juriste në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Arben Ahmetaj - Kalojmë te projektligji “Për miratimin e kontratës së koncesionit/PPP ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe “Gjikuria” sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë koncesionare “Rruga Orikum – Llogara” sh.p.k. për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës “Porti i jahteve - by-pass Orikum – Dukat (Ura e Shën Elizës)”.

A ka pyetje nga kolegët? Fjalën e ka zonja Gjylameti.

Blerina Gjylameti – Faleminderit, zoti kryetar!

Zoti Shkreli, unë kam një pyetje në lidhje me projektet e ardhshme të të gjithë zonës së jugut. Si ndërlidhet ky projekt me projektet e ardhshme?

Arben Ahmetaj – Po, zoti Shkreli!

Artan Shkreli – Zona e jugut është një zonë, e cila në vitet e fundit është bërë gjithnjë e më atraktive jo vetëm për sa u përket aseteve që ka, por edhe për potencialin turistik, i cili është zbuluar edhe nga të huajt. Në dy vjetët e fundit ne kemi një rritje të fluksit turistik, e cila është jashtë parashikimeve tona dhe organizmave ndërkombëtarë. Si rezultat i këtij fluksi, i cili është pothuajse i papërballueshëm, jemi në prag të kolapsit dhe të koncesionimit të rrugëve.

Me metodat e ndërhyrjes që janë bërë deri tani dhe me kohërat e zgjatjeve të buxheteve, për shtetin shqiptar ka qenë pothuajse e pamundur që në periudhat e pikut të verës, kryesisht nga qershori deri në shtator, të normalizohej trafiku, nëse nuk do të merrnim masa të jashtëzakonshme, të cilat janë duke u marrë. Një nga këto masa është edhe përmirësimi i traktit rrugor, i cili paraqitet këtu si një ofertë e pakërkuar e koncesionarit, për përmirësimin e rrugës Orikum – Dukat ose Orikum – Llogara. Pra, bëhet fjalë për një trakt, i cili, përveçse është shumë problematik dhe jashtë parametrave normalë, është edhe i rrezikshëm, të cilin qeveria shqiptare, pavarësisht ndërhyrjeve që ka bërë, nuk ka mundur dot ta shmangë pasi kërkohet një operacion i thellë për prurjen në normativë dhe në siguri të këtij segmenti rrugor.

Në lidhje me harmonizimin e këtij investimi me rrugët e tjera që të çojnë në Jug të Shqipërisë, kemi bajpasin e Fierit, i cili mbaron në fund të vitit tjetër, por brenda këtij muaji hapet një korsi me dy sense lëvizjeje, e cila mund të lehtësojë kalimin për në Vlorë.

Punimet për bajpasin e Vlorës janë *on going*. Ai fillon aty ku mbaron autostrada Fier – Vlorë, kalon poshtë Kaninës, mbi Radhimë, del në Orikum dhe vazhdon me këtë rrugë deri në Dukat ose në Llogara.

Arben Ahmetaj – Faleminderit!

Zoti Shkreli, pyetja ishte për planet në tërësi të jugut, nuk ishte kjo, por pa problem, sepse do t'ia vë unë në dispozicion zonjës Gjylameti të gjitha planet.

Po, zoti Roshi.

Artur Roshi – A ka ndonjë preventiv alternativ nga Ministria e Energjetikës dhe Infrastrukturës? Nëse ka, sa është?

Arben Ahmetaj – Po, zoti Shkreli.

Artan Shkreli – Nuk ka një preventiv alternativ, këtu kemi të bëjmë me ofertë të pakërkuar.

Dua të shtoj diçka, duke u bazuar mbi standardet, manualët, gjatësinë e rrugës dhe mbi problematikat që parashikon negocimi që është bërë nga grupi i punës në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, është bërë e mundur që ne të përafrohemi në nivele krahasueshmërie që nuk kalojnë normativat e shpenzimeve që parashikohen. Kjo do të thotë, për shembull, për pyetjen që bëri zonja deputete: se si ka mundësi që u tregua kaq bujar kompania koncesionare duke pranuar të hapë dy tunele, kjo ka ardhur si rezultat i negociatave shumë të gjata që janë bërë në ministrinë tonë, por jo vetëm, ku si rezultat është ulur çmimi i ofertës së pakërkuar me disa milionë euro, në raport me ofertën që është sjellë nga kompania. Ne kemi bërë krahasime për çdo urë, për çdo trakt dhe janë bërë negocie, duke u pranuar edhe nga pala tjetër për ta bërë këtë. Nuk bëhet fjalë për bujari, por për një shtrëngesë nga ana jonë, sepse ndryshe nuk do të avanconim më tej punimet.

Mund t'ju them se ka pasur edhe oferta të tjera të pakërkua, të cilat janë kthyer mbrapsht, sepse nuk është arritur një marrëveshje mes ofertuesit dhe grupit të punës, i cili ka kërkuar ulje.

Arben Ahmetaj – Faleminderit, zoti Shkreli!

A ka pyetje?

Edlira Hyseni – Pyetja ime është e lidhur me projektin e dytë. Në këtë aks rrugor nuk specifikohet se çfarë kategorie do të ketë rruga, pra nuk flitet për një kategori. Pra a ka një kategori specifike për këtë rrugë?

E dyta, pse është parashikuar ristrukturimi i thellë me një kosto rreth 4,2 milionë euro në vitin e tretë? Pra ka një zë ku thuhet: ristrukturimi i thellë, apo ribërje nuk e di se çfarë keni ndër mend.

E treta, unë shikoj se kjo rrugë që është 14,7 kilometra do t'i kushtojë shtetit 4,5 milionë euro për kilometër, sepse projekti është 67 milionë euro. Ju keni referuar se ka tre ura arti, por nuk kemi asnjë preventiv më të detajuar lidhur me kostot e tyre.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Cila është vlere e tre urave?

Pyetja e fundit, përse është zgjedhur arbitrazhi në Paris? Kjo pyetje vlen për të dyja kontratat. Në rast konfliktesh apo mosmarrëveshesh mes kontraktorëve, nuk është zgjedhur Shqipëria, por i referohemi arbitrazhit në Paris. E di që është një e drejtë ndërkombëtare, po pse është bërë kjo përzgjedhje?

Faleminderit!

Artan Shkreli – Për sa i përket pyetjes për kategorinë e rrugës, ajo është e kategorisë “C2” dhe kjo është e përcaktuar në kontratën koncesionare.

Për sa i përket pyetjes përse në vitin e tretë të investimeve kemi një rikonstruktim, kjo është oferta e ardhur nga koncesionari, i cili mendon që fazat e para do të jenë të tipit ndërtim rruge dhe rikonstruksioni do të bëhet vitin e tretë, sepse kështu është grafiku i ecurisë së punimeve.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Është normale, sepse pjesa e rikonstruksionit të rrugëve duhet t’i përshtatet standardit të rrugës që ndërtohet, prandaj bëhet kjo gjë. Po të bënim rikonstruksionin dhe pastaj të bënim ndërtimin e pjesës së rrugës, nuk është e mbarë për ecurinë e punimeve. Kjo ndodh në përgjithësi për veprat e reja, ku në fillim bëhen veprat e artit, që janë ndërtime të mirëfillta, pastaj vjen ndërtimi i pjesëve të tjera.

Për sa i përket pyetjes përse ka kosto kaq të lartë kjo rrugë duke mos qenë e kategorisë “A”, por e kategorisë “C2”, kjo kosto është, sepse punimet bëhen në situata të ndryshme gjeologjike. Pra punimet bëhen në shkëmb dhe zgjerimi i rrugës bëhet duke gërryer malin. Në këtë rrugë terreni është malor dhe ka zona me rrëshqitje të thella të tokës, të cilat nuk kanë dhënë rezultat me ndërhyrjet rutinë inxhinierike, pra do të bëhet me pilotime apo me membrana nëntokësore, ku ka shumë mundësi të ketë të papritura, të cilat do të përballohen nga ndërtuesi.

Arben Ahmetaj – Kam një pyetje, a mund t’i vendosni zonjës të gjithë studimin gjeologjik që të qartësohet?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Artan Shkreli – Patjetër.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Nuk ju duhet? Dakord, faleminderit!

Artan Shkreli – Dua të them se rruga kalon në zonat shkëmbore të forta ose...

Arben Ahmetaj – E mbarove këtë, tani jep përgjigje për pyetjen e fundit.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Jo, se e shpjegoi.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Faleminderit!

Fjalën e ka zoti Roshi.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Artur Roshi – Zoti Shkreli, kam një pyetje, kompania që ka sjellë ofertën a ka bërë një preventiv? Kostoja që është nxjerrë a është mbi bazën e këtij preventivi? Nëse nuk ka preventiv, cili është modeli i ngritjes së koston?

Arben Ahmetaj – Po.

Teuta Balili – Referuar dokumenteve standarde të tenderit dhe kërkesës së ofertës ekonomike, shoqëria ofertuese ka paraqitur ofertën e vet, ku pjesë e saj është edhe preventivi i punimeve.

Për sa i përket preventivit të punimeve, nga bisedimet që kemi bërë është arritur të bëjmë një ulje të koston, të cilën e kemi përfshirë në kontratë. Pra nga oferta fillestare kemi rreth 2 milionë euro zbritje të koston.

Arben Ahmetaj – Po ndihmoj përgjigjen tuaj të pyetjes, koston janë brenda manualeve që përdor ministria në rrugë të kësaj natyre, pra në referecë të kësaj gjeologjie?

Teuta Balili – Po.

Arben Ahmetaj – Faleminderit!

Fjalën e ka zonja Dhima.

Antoneta Dhima – Faleminderit, zoti kryetar!

Zoti Shkreli, kostoja për ndërtimin e kësaj rruge është 67 milionë e 359 mijë e 926 euro. Gjatë zbatimit të punimeve mund të dalin probleme, siç ndodhi me rrugën e Elbasanit, a do të ketë kosto shtesë përveç kësaj vlere për zbatimin e këtij projekti?

Faleminderit!

Arben Ahmetaj – Po, zoti Shkreli.

Artan Shkreli – Kjo varet nga grupet e auditimit dhe kompanisë...

Arben Ahmetaj – Zoti Xhelilaj dhe zoti Bushati, ju lutem pushoni, mos u bëni problem për mbarëvajtjen e komisionit.

Faleminderit!

Artan Shkreli – Në rastin e punimeve të papritura ose e avarive që ndodhin gjatë punimeve, është kompania monitoruese, e cila ka inxhinier të pavarur, që do të vërtetojë nëse këto ndryshime të domosdoshme vijnë si rezultat i dobësisë së projektit, i punimeve apo si rezultat i forcave madhore, të cilat nuk varen nga faktorët njerëzorë. Në rastin e parë, kur avaritë vijnë si rezultat i dobësisë së punimeve apo i mangësive në projekt, të gjitha shtesat e projektit që mund të dalin gjatë ecurisë së punimeve, janë në ngarkim të koncesionarit, pra nuk do të ketë buxhetim shtesë. Në rastin kur kompania konsulente e pavarur do të nxjerrë se ndryshimet vijnë si rezultat i forcave madhore, duke negociuar edhe me palën e ministrisë, vetëm atëherë mund të kemi kosto shtesë.

Arben Ahmetaj – Po, zoti Xhevit.

Xhevit Bushaj – Faleminderit, zoti kryetar!

Unë kam një pyetje për dëmshpërblimet e rrugëve që do të bëhen, sepse, duke u nisur nga eksperiencia e deritanishme, kemi shumë probleme...

Arben Ahmetaj – Ju lutem, bëni pyetjen.

Xhevit Bushaj – Kush do ta bëjë dëmshpërblimin?

Arben Ahmetaj – Faleminderit!

Xhevit Bushaj – Na lërë që të themi ndonjë fjalë...

Arben Ahmetaj – Kur të kalojmë te komentet thuaj çfarë të duash.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Zoti Xhevit, kur të kalojmë te komentet dhe opinionet, mund të flasësh me orë të tëra, ndërsa tani jemi te pyetjet dhe bëjmë pyetje.

Xhevit Bushaj – Unë si deputet kam një shqetësim në zonën time, prandaj e bëj këtë pyetje. Është bërë gangrenë për qytetarët dhe fermerët, sepse dëmshpërblimet nuk jepen.

Arben Ahmetaj – Jam dakord, por kur të kalojmë te komentet dhe opinionet, tani jemi te pyetjet.

Xhevit Bushaj – Unë prandaj po e bëj pyetjen, sepse edhe aty do të ketë prona private. Si do të bëhet me këto prona, sepse, përveç dëmshpërblimit privat të fermerit apo të qytetarit, shteti ka edhe pronat e tij, pra si do të veprohet meqenëse është koncesionar?

Arben Ahmetaj – Po, zoti Shkreli.

Artan Shkreli – Shpronsimet do t'i kryejë shteti, i cili është garant...

Arben Ahmetaj – Faleminderit, zoti Shkreli!

Pyetja e fundit.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Merreni me qetësi, zoti Xhevit.

Krenar Rryçi – A mund të na vendosni në dispozicion një preventiv të rrugës?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Artan Shkreli – Ne mund të vëmë në dispozicion koston e ndërtimit sipas zërave kryesorë të rrugës, sepse, siç iu përgjigja edhe zotit Roshi, nuk ekziston një preventiv pa një projekt ekzekutiv.

Arben Ahmetaj – Më fal, po zonja Teuta tha se ka një preventiv, apo nuk është kështu?

Teuta Balili– Referuar koston së projektit dhe peshën kryesore të shpenzimeve kapitale...

Arben Ahmetaj – Më fal, por nuk ka nevojë për atë. Pyetja ishte e drejtpërdrejtë, a keni preventiv dhe a mund të na e vendosni në dispozicion?

Teuta Balili – Po, sigurisht.

Arben Ahmetaj – Atëherë, vendosjani në dispozicion zyrtarisht.

Fillojmë me komentet. Zoti Xhevit, filloni me komentet tuaja.

Xhevit Bushaj – Faleminderit, zoti kryetar!

Faleminderit, edhe përfaqësuesve...

(Diskutime pa mikrofon)

Arben Ahmetaj - Ju lutem, mbani qetësi!

Zoti Xhevit ka një çështje që ka të bëjë me një element shumë të rëndësishëm të mbarëvajtjes së kontratës, por edhe në funksion të qytetarëve.

Xhevit Bushaj - Problemi që ne diskutojmë sot është shumë i rëndësishëm dhe sensibil për qytetarët dhe fermerët.

Sa u përket shpronësimeve të autostradës, nga eksperiencia e deritanishme, në shumë njolla autostradash kemi ende fermerë të padëmshpërblyer për pronat e tyre, por nga ana tjetër ne iu kërkojmë pagesën e tatimit për tokën e të tjera.

Ka probleme dhe unë dua t'i referohem zonës së Fierit, sidomos autostradës Levan-Tepelenë dhe Levan-Vlorë, ku ka ende një numër të konsiderueshëm fermerësh, që nuk kanë marrë dëmshpërblimin, nuk iu ka dalë ende VKM-ja. Ka fermerë që mbase edhe për faj të tyre nuk kanë bërë në kohë dokumentacionin e duhur, por, mesa jam interesuar unë në zyrat e regjistrimit, në njësitë administrative, në Bashkinë e Fierit ka ende dosje, për të cilat ka dalë VKM-ja. VKM-ja dhe i gjithë dokumentacioni ndodhen në ministrinë tuaj. Ne përditë

ndeshemi me qytetarët. Ka që në vitin 2008 ata, të cilëve iu janë zënë tokat, nuk kanë marrë dëmshpërblimin.

Prandaj, unë në pyetjen time do të doja të dija afatet, sepse të fillojë koncesionari të bëjë punën e tij, kur i është zaptuar toka por nuk i është dhënë dëmshpërblimi, nuk e quaj normale. Për këtë duhen afate dhe rregulla të përcaktuara qoftë edhe në kontratë, qoftë edhe në indiciet që duhet t'u japim zyrtarëve të regjistrimit ose kadastrave që janë sot për t'u bërë certifikimi i këtyre pronave.

Sa u përket veprave të artit, sidomos urave, aty përdoren lloj- lloj metodash dhe nuk zbatohen parametrat teknikë, i referohem përsëri zonës së Fierit, urës që është bërë mbi lumin Vjosë. Që nga viti 1976 deri në vitin 2015, kur u bë autostrada Levan-Vlorë nuk kishte përmytje, nuk ishte përmytur ndonjëherë Darëzeza, por u përmyt, sepse u bë gryka e shishes tek ura e lumit Vjosë dhe tani të gjitha prurjet që sjell baseni i Vjosës grumbullohen aty, kështu që nuk e përballon dot dhe mbytet fusha, madje edhe ajo çka nuk është mbytur në vitet e mëparshme. Kështu që unë do të doja nga ekzekutivi, nga qeveria, ministritë përkatëse të kenë angazhimin e tyre maksimal në drejtim të kontrollit dhe zbatimit të rregullave teknike në këtë drejtim, në mënyrë që të mos bëhen një aset për t'u shtuar hallet qytetarëve shqiptarë, por të jetë një aset në zgjidhje të atyre gjërave që janë në të mirë të qytetarëve.

Arben Ahmetaj – Faleminderit!

Çështjen e urave e kam ngritur unë.

Zonja Blerina, keni fjalën. E doni për procedurë apo keni koment?

Blerina Gjylameti - Meqenëse e kërkoja për procedurë, por nuk ma dhatë fjalën, unë do ta përfshij brenda opinionit.

Së pari, besoj se duhet të vlerësojmë ndikimin që do të ketë në ekonominë lokale dhe kombëtare ky investimi që është strategjik edhe për një nga sektorët strategjikë të ekonomisë.

Ne e kemi të mbështetur të gjithë ekonominë tonë në tre sektorë strategjikë dhe do të duhet që t'i krijojmë të gjitha parakushtet për t'i zhvilluar ato. Kështu vlerësoj maksimalisht këtë nismë dhe një sërë nismash, që janë ndërmarrë ndër vite nga qeveria shqiptare për t'i zhvilluar këta sektorë, të cilët gjenerojnë punësim, të ardhura, mirëqenie.

Gjithashtu, duke u lidhur edhe me vendet kufitare, duke qenë se edhe me kontratën e mëparshme që diskutonim për një investim, i cili tejkalon hapësirën shqiptare, por është edhe në kuadër të asaj që është zhvillimi që ka Ballkani Perëndimor, unë do të thosha që ne, si Komision Ekonomie, pikërisht këtë duhet të vlerësojmë, sa ndikon në ekonomi, cilat duhet të jenë kushtet më të favorshme që duhet të kenë kontratat në fund për të përkthyer.

Arben Ahmetaj -A keni ndonjë vlerësim ju, zonja Blerina?

Blerina Gjylameti – Po, si anëtare Komisionit të Ekonomisë, unë mendoj të mos u mbivendosemi komisioneve që ngrihen nga ministritë, por të bëjmë vlerësimin se çfarë do të sjellë ky investim strategjik.

Nga ana tjetër, do të doja që nga ministritë përkatëse të kemi informacion më të detajuar paraprakisht për të gjitha pikëpyetjet që mund të ketë gjithsecili që, kur të vijmë këtu, të mos merremi me çështje teknike, por të merremi me çështje të përgjithshme sa u përket ekonomisë kombëtare dhe lokale.

Arben Ahmetaj- Faleminderit, zonja Blerina, por nuk na e kuantifikuat me shifër vlerësimin tuaj, por mund ta bëni më pas.

Po, zonja Hyseni.

Edlira Hyseni – Atëherë, meqenëse është momenti i komenteve, unë dua ta përmbledh se më ka zënë tmerri nga ju kur bëj pyetje më thoni të mos bëj pyetje.

Së pari, unë mendoj se duhet të kemi kujdes kur themi “aspekte të rëndësishme dhe të parëndësishme”. Neve na kërkohet të miratojmë ose të refuzojmë dy projekte disa milionë eurosh që prekin buxhetin, taksat dhe interesin kombëtar me këto fjalët e bukura që flasin kolegët. Asnjë gjë nuk është e parëndësishme këtu, as të diskutojmë sa është kostoja e një ure, apo sa është kostoja e tunelit. Mua nuk më duket asnjë gjë e parëndësishme dhe pse duken elemente teknike dhe inxhinierike, madje unë mendoj se ky komision ka detyrim të analizojë dhe t’i japi një opinion të kualifikuar edhe për to.

Sa u përket relacioneve që kanë shoqëruar projektligjet, pak më parë pyeta dy koleget se si funksionon hartimi i relacioneve. Unë do të sugjeroja që të ishin si të thuash pak më specifik nga rasti në rast, sepse në të dyja relacionet ku ju shpjegoni këto dy kontrata, këto dy projekte të rëndësishme investimesh publike, keni përdorur identik fjalë për fjalë të njëjtat gjëra, keni ndryshuar thjesht emrin e shoqërisë koncesionare dhe vlerën.

Kur lexova projektin e parë këtë të autostradës Milot- Balldren në pjesën se pse ne duhet të kemi besueshmëri të përzgjedhja e këtij subjekti, gati po bindesha për gjykimin, seriozitetin dhe rëndësinë e subjektit fitues, por, kur lexoj relacionin për projektin e dytë, ishte identike e njëjta gjë. Nuk ka mundësi që relacionet për dy projekte të ndryshme, për dy subjekte të ndryshme të jenë identike. Do të keni opinion pak më të personalizuar nga rasti në rast ose i keni rënë shkurt, i njëjti relacion përdoret për të gjitha projektet që ju keni ndryshoni vetëm emrat, por më duket shumë e thjeshtuar për kaq milionë euro për të cilët bëhet fjalë. Prandaj në relacionet do të ishte mirë të specifikonit rastet.

Të dy projektet që ju na keni sjellë sot kanë një rishikim të ofertës financiare të fundit bërë me 2 ditë diferencë, njëri në datën 18, tjetri në datën 20. Këto janë dy subjekte të ndryshme dhe në të njëjtën ditë kanë menduar të rishikojnë ofertën, një ulje të ofertës fillestare me 3 milionë euro. Këto janë coincidenca apo kështu funksionojnë të gjitha gjërat bashkë?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Arben Ahmetaj – Zoti Shkreli, mos ndërhyini!

Zonjë, është koment, nuk është debat me qeverinë, kështu që mos e sulmoni zotin Shkreli pa argumente.

Edlira Hyseni – Të dyja këto projekte kanë një kosto të lartë për buxhetin e shtetit, sepse për rrugën Milot-Balldren kryetari i komisionit specifikoi koston 4, 8 milionë euro për kilometër në kosto, por buxhetit do t'i kushtojë rreth 6 milionë euro për kilometër. Pra, nuk mund të themi që 1 kilometër do të kushtojë 4,8 milionë euro, sepse 1 kilometër shtetit do t'i kushtojë 6 milionë euro.

Në rastin e projektit të rrugës Orikum-Dukat, ku nuk bëhet fjalë për autostradë, por bëhet fjalë për rrugë C2, siç e konsideroni ju, buxhetit do t'i kushtojë 4,5 milionë euro për kilometër. Pra të dyja projektet kanë një kosto për buxhetin e shtetit, në gjykimin tim, mjaft të lartë. Pastaj si ju e keni gjykuar dhe vlerësuar dhe përzgjedhur subjektet fituese mbetet në profesionalizmin tuaj.

Artur Roshi - Ajo që ne duhet të diskutojmë këtu është koncepti mbi investimin. Ne investojmë kur ulim koston e transportit. Po sa është intensiteti i transportit që kalon në këtë rrugë? Për çfarë lloj transporti bëhet fjalë? A bie kostoja në tërësi? Cili është impakti në ekonominë shqiptare për shkak të rënies së kostonë së transportit? Për asnjë nga këto pyetje nuk kishte përgjigje në relacionin tuaj. Është e kundërta, madje bëni investime, rrisni kostot e qytetarëve, meqë kjo është rrugë turizmi, nëse një kosovar do të vijë nga Kosova, 10 euro do t'i paguajë te rruga e Kombit, 5 euro në Durrës, por nëse ju do të vazhdoni me këtë logjikë, 10 euro deri në Lushnjë, 10 euro deri në Vlorë e 20 euro deri në Sarandë, i bie që 70 euro të paguajë për të kaluar në territorin e Shqipërisë. Pra, të shkosh në Lushnjë harxhon si të shkosh në Venecia. Kostoja është shumë e lartë dhe nuk na shërben. Ju keni votat dhe të drejtën e vendimmarrjes nëpërmjet kartonit, por problemi këtu është që është një investim që duhet të na shqetësojë të gjithëve si prindër. Ky nuk është një investim që na sjell produkt, po bëhet një segment rruge se i është tekur njërit për të bërë një ofertë të pakërkuar. Po sa veta ka në Shqipëri që duan të japin oferta të pakërkua dhe të bëhen milionerë brenda natës? Sa

të duash. Këto investime janë për të gjithë shqiptarët, prandaj duhet një lloj konsensusi dhe duhej të ishin më transparente dhe më publike. Për shembull cili është grupi i interesit që ne duhet të thërrasim? Si po i kalojmë ne këto pa pyetur grupet e interesit? Kjo nuk konceptohet në botë. Pa pyetur grupet e interesit, ne bëjmë ligje. Edhe çështja e taksave, për shembull, duhet diskutuar me grupet e interesit. Nëse ne nuk ua argumentojmë dot grupeve të interesit, që janë të gjithë shqiptarët pse duhet bërë ky investim, pse në këtë moment? A mund të ndjekim ne Gjermaninë? Nuk e ndjekim dot. Por edhe rrugët mund të mos jenë të gjitha të kategorisë A. Nuk është për t'u krenuar kjo, se po bëjmë rrugë të kategorisë A. Pra, duhet të qëndrojmë me këmbë në tokë.

Arben Ahmetaj- Besoj se të dyja investimet janë serioze në përmirësimin e konektivitetit rajonal dhe lokal. Shqetësimet që kanë deputetet shkojnë në përmirësimin e punës dhe përgjegjshmërisë ndaj qytetarëve.

Besoj se qartësia për sa u përket kostove për një kilometër rrugë, do t'u transmetohet në ditët në vazhdim qytetarëve dhe gjithë grupeve të interesit, ju kërkoj që të bëni shpjegimet publike sa u përket kontratave për kostot, sepse përveç përtej asaj që ne theksuam këtu për kostot e kilometrave është mirë që qytetarët të dinë se nuk është 12 e 13 milionë euro kilometri, por është 4,8 në rastin e Milot-Balldrenit, ose kostot që iu referuat në Orikum-Dukat, do të theksoja që është shumë i rëndësishëm monitorimi në tërësi i cilësisë së punës koncesionare.

Së fundi, i ftoj deputetët të votojnë në parim.

Kush është dakord? Kundër? Nuk ka. Abstenim? 1 abstenim.

Miratohet.

Kalojmë në votimin nen për nen.

Neni 1. Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Neni 2 Ky ligj hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare. Pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

Kalojmë në votimin në tërësi.

Kush është pro? Kundër? Abstenim?

Miratohet.

I drejtohet seancës plenare për miratim.

Faleminderit!

Në orën 15:30 komisioni ka takim, ku do të bëjë një dëgjese sa i përket një amendamenti të bërë për një ndryshim takse. Grupet e interesit do të jenë prezent.

Faleminderit!

MBYLLET MBLEDHJA

Sekretar
Anastas Angjeli

Përgjegjësja e Sektorit të Redaktorëve
Euzheni Pengili

Sekretar i komisionit
Elvi Prifti