



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 19.11.2019, ora 10:30

Drejton mbledhjen:

Niko Peleshi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Prezantimi i buxhetit të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë lidhur me shqyrtimin e projektligjit "Për buxhetin e vitit 2020"

Marrin pjesë:

Niko Peleshi, Halil Jakimi, Besnik Baraj, Ilir Beqaj, Robert Bitri, Tatiana Nurçe, Gjetan Gjetani, Ilir Ndraxhi, Rrahman Rraja, Eglantina Gjermani, Arben Pëllumbi, Ardit Konomi, Dritan Bici, Arlind Çaçani, Nimet Musaj, Klajdi Qama, Zef Shtjefni dhe Fadil Nasufi.

Mungojnë:

Kujtim Gjuzi, Halit Valteri, Lefter Koka dhe Andrea Marto.

Të ftuar:

Belinda Balluku - Ministre e Infrastrukturës dhe Energjisë

Viola Haxhiademi - Sekretare e Përgjithshme e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

Evis Mamaj - Drejtore e Buxhetit dhe Ekonomisë në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Niko Peleshi – Mirëdita!

Fillojmë mbledhjen e Komisionit të Veprimtarisë Prodhuese, Tregtisë dhe Mjedisit.

Në vazhden e dëgjësave për projektbuxhetin e vitit 2020, kemi zhvilluar 3 dëgjesa me tri ministri. Sot kemi të ftuar zonjën Belinda Balluku, ministre e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe përfaqësues të tjerë të kësaj ministrie për të prezantuar buxhetin dhe për t'iu përgjigjur pyetjeve të anëtarëve të komisionit.

Relator i projektligjit është zoti Ilir Beqaj.

Fillojmë me prezantimin nga zonja ministre, që i uroj mirë se ardhjen dhe më pas vazhdojmë me pyetje nga anëtarët.

Belinda Balluku – Faleminderit, kryetar!

Po e nis pa humbur kohë me prezantimin e përfaqësuesve të ministrisë që drejtojnë: Viola Haxhiademi, sekretare e Përgjithshme, dhe Evis Mamaj, drejtoreshë për Buxhetin dhe Ekonominë.

Projektbuxheti i vitit 2020 është dizenuar për të evituar risqe të mëdha ku është kërkuar të ruhet një balancë primare pozitive dhe stabiliteti makroekonomik i vendit me synim kryesor trajektoren rënësë të borxhit publik deri në 60 % të PBB-së gjatë vitit 2021 dhe më pas në vitin 2022 për të kapur targetin që qeveria është angazhuar, atë të 57%.

Është ruajtur parimi i nivelit të investimeve publike mbi nivelin e deficitit me synim optimal rreth 5 % të PBB-së.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë në vitin 2020 e ka bërë buxhetin bazuar në rekomandimet e FMN-së dhe të agjencive të tjera mbikëqyrëse, me qëllim parësor për të mos krijuar detyrime të prapambetura.

Jemi kujdesur që gjatë vitit 2019 të përmbylлим financime sipas parashikimit të bazuar në proceduarat ligjore, por sigurisht kur kjo na është mundur apo nuk kemi pasur pengesa nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, siç ka ndodhur në ditët e fundit me ngrirje të konsiderueshme fondesh, të cilat do të ndikojnë në mosrealizimin e financimeve të projektuara në buxhet në rast se qëndrojmë në të njëjtën mënyrë të ngrira.

Përmes buxhetit të vitit 2020 qeveria ka zgjedhur si fushë prioritare arsimin në kuadër të premtimeve dhe angazhimeve të marra për Paktin e Universitetit. Kjo është një politikë ku të gjitha ministritë, përfshirë edhe Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë që përfaqësoj, jemi të

angazhuara totalisht. Gjithashtu, si prioritete të tjera të qeverisë janë konsideruar shëndetësia dhe bujqësia.

Ditët e fundit i kam dhënë vëmendje të veçantë dhe kam ndjekur të gjitha debatet që janë bërë në komisione, sidomos me Ministrinë e Financave apo edhe me ministrinë e tjera, të cilat lidhen direkt me rritjen ekonomike. Me thënë të drejtën, kam evidentuar edhe një debat që është bërë shpesh për sa i përket emërimit të këtij buxheti se çfarë emri mund të merrte. Sigurisht, ky buxhet nuk mund të marrë emrin “Buxheti i infrastrukturës”, kjo është e sigurt, emrat e tjerë sigurisht që mund t’i marrë. Infrastrukturën e kemi lidhur sistematikisht dhe kryesisht me ndërtimin e rrugëve. Dua të citoj deputetin Beqaj, i cili me shumë të drejtë tha se infrastruktura nuk mund të jetë vetëm rrugë. Nuk është vetëm rrugë, me thënë të drejtën. Sot, në një këndvështrim ku ne kërkojmë që Shqipëria të luajë një rol të rëndësishëm në Ballkan, detyrimisht duhet të fillojmë që edhe infrastruktura e vendit tonë t’u përshtatet kërkesave për zhvillim, siç është infrastruktura hekurudhore, e cilësuar si një nga mjetet e transportit më efikas, sa u përket kostove të ulëta të operimit, kohës së shpejtë të shpërndarjes dhe, pa dyshim, statusit të një mjeti transportues që është miqësor ndaj ambientit.

Duke marrë parasysh të gjitha politikat e Komisionit European dhe duke pasur parasysh se cila është e ardhmja e infrastrukturës së transportit lëvizës, qeveria shqiptare i ka kushtuar vëmendje të veçantë zhvillimit hekurudhor, por, fatkeqësisht, ndërkohë që jemi para faktit ku të gjitha studimet dhe projektimet për hekurudhën shqiptare tashmë kanë avancuar, kemi identifikuar se në buxhetin e vitit 2020 Ministria e Financave e ka zëruar fondin për hekurudhat duke hequr 100 milionë lekë nga financimi i brendshëm dhe 200 milionë nga financimi i jashtëm.

Ju kujtoj se projekti i shumëpritur i hekurudhës Tiranë-Durrës-Rinas është në fazën finale. Më 15 janar të vitit 2020, pra vetëm pas 1 muaji, ne do të kemi fituesit. Nga 8 kompanitë ndërkombëtare që kanë qenë pjesëmarrëse në këtë tender, do të përzgjidhet fituesi përmes një procesi shumë të gjatë, të detajuar dhe transparent nga BERZH-i. Në këtë kontekst, jemi në një pozicion të vështirë. Një nga projektet më të rëndësishme që kemi si pjesë të rëndësishme të strategjisë së transportit, rrezikohet për shkak të një buxheti të prerë.

Po marr shkas për të ndaluar një moment dhe për të theksuar se dizenjimi i buxheteve nga ministrinë e linjës dhe më pas asamblimi i këtyre buxheteve nga Ministria e Financave nuk mund të bëhet pa një linjë të mirëfilltë studimi dhe komunikimi përmes strategjive. Kur buxhetet u

përgjigjen politikave strategjike të zhvillimit të sektorëve, detyrimisht nuk mund të jetë vendimmarrje e njëanshme vetëm për shkak se nuk ka financim të mjaftueshëm. Kjo është e kuptueshme, por në këtë rast, siç ju thashë, pas një lufte të gjatë për të gjetur financimin e asaj hekurudhe pas muajsh në pritje të *no objection* nga BERZH-i, sot gjendemi para faktit që nuk mund ta vazhdojmë këtë projekt për shkak të prerjes së fondit për vitin 2020.

Për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë nuk përbën një faktor negativ refuzimi i projekteve të reja për rrugët. Na janë refuzuar të gjitha fondet për projektet e reja, por jo patjetër këtë e konsiderojmë një element negativ apo bllokues, pasi rrjeti rrugor shqiptar sot është në një gjendje shumë të mirë, përmirësimi i tij është i dukshëm. Kemi rritur kushtet e sigurisë, cilësinë e ofrimit të transportit rrugor dhe mbi të gjitha janë në vazhdim e sipër një pjesë e mirë e projekteve, të cilat duhet të përfundojnë në afat.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka në funksion të saj zhvillimin e infrastrukturës dhe si rrjedhojë nxitjen e ndërtimit të akseve të reja apo edhe rehabilitimin e akseve ekzistuese, por, nëse kjo konsiderohet në pamundësi financimi nga Ministria e Financave, ky është një fakt plotësisht i kuptueshëm për ne dhe pa ndikim thelbësor në cilësinë e rrjetit, siç ju thashë. Për ne rëndësi etike ka vazhdimësia e financimit të projekteve që kanë nisur.

Nga momenti që kemi nisur dizenjimin e projektbuxhetit të vitit 2020 kemi pasur parasysh që në rast të problematikës financiare për të financuar gjithçka që kjo ministri ka propozuar, kemi qenë ne të parët që kemi preferuar të kishim financimet e vazhdueshme të projekteve që sot ndodhen në një fazë iks të ecurisë, sesa të hapim projekte të reja. Pra, fakti për të hapur projekte të reja dhe për të lënë projektet ekzistuese të pafinancuara për ne do të ishte problem shumë i madh, sepse do të binte ndesh me angazhimin që kemi marrë me FMN-në dhe agjencitë e tjera monitoruese sa i përket krijimit të debiteve të prapambetura.

Besoj se ardhja e ministrave në komision nuk është thjesht për të relatuar, por edhe për të kërkuar mendim nga deputetët, të cilët, një pjesë e tyre kanë ekspertizën, një pjesë njeh problematikën e terrenit, kështu që besoj se nuk është thjesht relativitet, por pa dyshim është një bisedë konstruktive, ndaj do t'i lutemi Ministrisë së Financave që financimi i projekteve ekzistuese të bëhet në kohë dhe të mos pengohet ecuria e tyre e, si rrjedhojë, të mos ndryshojë afati i dorëzimit. Kjo është një pikë shumë e rëndësishme për të cilën kam insistuar me Ministrinë e Financave, por po ua bëj me dije edhe juve, sepse duhet të përmbushim angazhimin tonë dhe të mos krijojmë më detyrime të prapambetura.

Bazuar në eksperiencën e vitit 2019, nga fillimi i vitit deri më sot, vonesat kryesore të projekteve vijnë për shkak të shpronësimeve dhe këtë ju e dini, sepse ju të gjithë jeni deputetë në terren dhe jam e sigurt që jeni ndeshur shpesh me projekte që keni dëshirë të përfundojnë, sepse i duhen dorëzuar komunitetit dhe këto projekte janë të bllokuara. Cili është problemi i shpronësimeve? Është problem procedural, por jo rrallë është financiar. Për këtë arsye, pas një studimi të gjatë brenda ministrisë, por edhe një diskutimi shumë të gjerë me Ministrinë e Financave dhe Ekonomisë kemi vendosur të krijojmë Agjencinë e Shpronësimeve për interesin publik duke përqendruar të gjithë procesin dhe për ta lehtësuar. Kjo agjenci për herë të parë do të zbatojë ligjin për shpronësimet, por që nuk është zbatuar ndoshta edhe për shkak të ndarjeve të këtij procesi në pjesë të ndryshme të administratës. Agjencia do të ketë si synim kryesor zbatimin e dy rekomandimeve në ligj, që është procesi bilateral, pra, duke u ulur me pronarin e tokës, duke diskutuar dhe duke gjetur një mënyrë qoftë për pagesat të ndara në afate kohore, qoftë duke aplikuar pas një afati kohor edhe një interes modest ose në rastin unilaterale, siç është bërë deri më sot, duke ulur kështu edhe problematikën e ankesave, që në shumicën e rasteve bëhen nga pronarët për sa i përket shpronësimeve, shifrës që marrin dhe çmimit që aplikohet, por nga ana tjetër, për t'i dhënë një shpejtësi më të madhe procesit nga ana procedurale.

Për këtë arsye kemi identifikuar se problemi kryesor në projektet që kemi si ministri me ndërmarrjet e varësisë, është kryesisht mungesa e një studimi fillestar, i cili do të tregonte qartë se kush është shuma që kërkohet për shpronësime në një projekt iks. Pra, ne nisim projektin para se të kemi një shumë të identifikuar të shpronësimeve, që ka një peshë të madhe në buxhetin e shtetit. Më pas gjendemi para faktit ndoshta jo të këndshëm që ndonjëherë shpronësimet kalojnë edhe shifrën e vet të investimit, për të mos thënë bllokimet dhe vonesat që kanë në kohë.

Për këtë arsye ne kemi identifikuar nevojën e një studimi të mirëfilltë para nisjes së çdo projekti, i cili do të identifikonte gjurmën e projektit. Jemi duke folur për projektet e akseve rrugore, por kjo është e vlefshme edhe për hekurudhën, e cila do të ketë shpronësime dhe nga ana tjetër, një studim të plotë, i cili shpeshherë e kthen projektin në një projekt shumë tërheqës edhe për investitorët e huaj.

Deri më sot nuk kemi pasur një praktikë të projekteve të studiuara, të cilat quhen projekte prioritare që shteti i ka dhe i vendos në jetë sipas mundësive financiare apo sipas interesit të një investitori të huaj. Për këtë çështje kemi diskutuar siç e përmenda edhe me Ministrinë e

Financave, edhe me anëtarët e tjerë të kabinetit dhe kemi vendosur një zë për studime të veçanta infrastrukturore, por edhe ky zë është hequr nga buxheti.

Më duhet të nënvizoj se rëndësia e identifikimit të financimit, që kërkohet për shpronësimet për çdo projekt është vendimtar për buxhetin financiar në MIE dhe besoj edhe për të gjitha buxhetet e tjera.

E kam nisur me identifikimin e problematikave kryesore të projektbuxhetit të reduktuar për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë në vitin 2020, por them me bindje të plotë se infrastruktura do të jetë sërish kali i fortë i betejës për qeverinë “Rama” për 5 vjetët e ardhshëm.

Brenda pak javësh ne planifikojmë të lançojmë tri nga projektet e mëdha infrastrukturore, të cilat janë baza mbështetëse e ekonomisë. Në kuadër të politikës për zhvillimin e turizmit, si një nga strategjitë më të forta për rritjen ekonomike, kjo paketë e tri projekteve të mëdha infrastrukturore lançohet brenda pak javësh duke filluar me aeroportin e Vlorës, të cilin e kemi bërë të ditur për të gjithë publikun se do të jetë një aeroport ndërkombëtar i përmasave të një kategorie të lartë, pra më të lartë se Tirana, të kategorisë 4, me një pistë teknikisht të vlefshme edhe për avionët Transoqeanik që do ta vendoste Shqipërinë në kontakt direkt me kontinentet e tjera. Gjithashtu një nga projektet agresive që ne besojmë se është i një rëndësie të veçantë për zhvillimin e turizmit, por edhe për konektivitetin, si një nga elementet më të rëndësishme të bashkëpunimit rajonal, është aksi i kategorisë A2, i cili parashikohet të ndërtohet, si pjesë e korridorit Adriatiko-Jonian nga Thumana në Rrogozhinë, duke krijuar kështu një lidhje përfundimtare të aksit Verior me aksin Jugor dhe duke krijuar akses të plotë të gjithë turistëve shqiptarë apo të trevave të tjera nga Veriu në drejtim të Jugut. Për të plotësuar këtë paketë, një tjetër element i rëndësishëm strategjik, që jo vetëm plotëson logjistikën moderne të turizmit, por konsiderohet nga ne si një element i sigurt i nxitjes ekonomike është dhe tuneli i Llogorasë, i cili hap rrugën për një akses të menjëhershëm nga Vlora drejt rivierës së Jugut duke shtuar kështu ndjeshëm numrin e turistëve, por mbi të gjitha numrin e investitorëve të huaj në hoteleri.

Pavarësisht buxhetit të reduktuar me të cilin jemi hasur për vitin që kemi përpara, jam e sigurt që infrastruktura do të jetë sërish një nga pikat e forta në të cilën do të vazhdojmë të mbështetemi dhe të investojmë.

Programi i transportit rrugor, sigurisht nuk lë mënjanë elemente, të cilët kanë një rëndësi të veçantë në funksionimin e akseve rrugore, siç është rritja e standardeve apo eliminimi i pikave të zeza që ndikojnë menjëherë në rritjen e sigurisë rrugore si sinjalistikat dhe gjithçka tjetër për të

cilat jemi angazhuar edhe përmes programeve të Bankës Botërore. Objektivi kryesor është të facilitojmë duke krijuar kalim më të lehtë, më të sigurt dhe më të shpejtë në rrugët e të gjithë republikës, duke nxitur transportin, por sigurisht edhe import – eksportin dhe rritjen ekonomike.

Në këtë kuadër, një nga prioritetet që do të mbështesim me financim gjatë vitit 2020 dhe që parashikohen të përfundojnë brenda periudhës 2020 – 2022 është ndërtimi i Unazës së Madhe të Tiranës me problematikën që ka hasur nga shpronësimet. Është një çështje që e keni identifikuar edhe ju gjatë bisedave në këtë komision, ka pasur vonesa në pjesën Lindore të saj, pikërisht për shkak të shpronësimeve ose si në rastin e Qafë Thanë – Lin – Pogradecit ku kemi pasur probleme me financimin e huaj. Megjithatë, do të vazhdohet me rehabilitimin e akseve dhe përfundimin e bajpaseve, atij të Tepelenës, i cili është në hapat e fundit të përfundimit dhe të bajpasit të Shkodrës.

Gjithashtu, do të financohet edhe përfundimi i punimeve të Rrugës së Arbrit dhe do të investohet për përmirësimin e sigurisë rrugore, nëpërmjet punimeve për eliminimin e pikave të zeza, ashtu dhe të shtimit të sinjalistikës, e cila është e domosdoshme, sidomos gjatë orëve të mbrëmjes.

Për sa i përket transportit detar, ai nuk ka marrë shtesë investimesh, por investimet prioritare për funksionimin me kapacitet të plotë të porteve përmes përmirësimit të infrastrukturës dhe rritjes së kapaciteteve njerëzore, si dhe përmirësimi i sigurisë, i cili është një nga kërkesat kryesore që kemi në zonat portuale do të jenë në fokusin tonë duke përdorur shpesh, si në rastin e Portit të Durrësit, financat që prodhon vet ky port.

Për sa i përket transportit ajror nuk kemi ndonjë shtim në tavanet e këtij transporti përveç faktit që kemi dhënë prioritet financimit të kontratës së shërbimeve inxhinierike të pavarura, të supervizionit, për zbatimin e kontratës “Rehabilitimi i operimeve dhe transferimit të aeroportit të Kukësit”, i cili ndodhet në një fazë më të avancuar dhe tashmë duhet të hyjë në funksion edhe kontrata e supervizionit. Ndërkohë, aeroporti i Vlorës, të cilin sapo e deklarova, nisja e garës ndërkombëtare të kësaj vepre nuk do të ndikojë në tavanin 2020-2022, pasi efektet financiare nisin më pas.

Sa i përket programit të furnizimit me ujë dhe të kanalizimeve, është hartuar në përputhje me të gjitha prioritetet që qeveria shqiptare ka, duke qenë se programi i furnizimit dhe menaxhimi i ujërave, si dhe kanalizimit, janë një nga 5 strategjitë e qeverisë sonë, të cilat mbulohen kryesisht me financim me disa prerje dhe nuk do të krijojnë problem rrënjësor, por

mund të krijojnë disa vonesa në planëzimin e projekteve që ne kishim për vitin e ardhshëm. Prioritetet e këtij programi do të mbështeten gjatë këtij projektbuxheti, pra për vitin 2020, por mbetet siguria e furnizimit me ujë të pijshëm dhe përmirësimi i infrastrukturës. Ne tashmë kemi vendosur njësi matëse për përmirësimin e kësaj cilësie, që është 150 litra ujë në ditë për çdo qytetar, duke synuar arritjen e këtyre objektivave, pavarësisht reduktimit të buxhetit.

Ndërkohë, një fokus shumë të madh merr reduktimi i humbjeve në nivel kombëtar në masën 20%, për të pasur kështu një furnizim të pandërprerë.

Tani po ndalem pak te sektori energjetik.

Sektori energjetik vjen pas një vit, do të thosha një ndër vitet më të vështira, për shkak të prodhimeve shumë të ulëta të hidrocentraleve, si i thatë dhe me problematikë të shtuar. Nga buxheti i shtetit është dashur mbështetje për blerjen nga importi disa herë gjatë periudhës së verës. Situata ka nisur të ndryshojë, pasi kemi prurje në basenin e Fierzës, por ndryshim kemi edhe në Koman dhe në Vaun e Dejës, dy hidrocentralet që e nisën të parat punët, ndërkohë që Fierza e ka ndryshuar nivelin ditët e fundit, duke shpresuar që të vazhdojë ky trend i mirë sa i takon hidroenergjisë.

Ndërkohë gjatë vitit 2020 në mbështetje të financimit, një fokus të rëndësishëm do të kenë projektet në funksion të përmbushjes së politikave dhe prioritetet të qeverisë për zhvillimin e qëndrueshëm e sektorit. Pjesë e rëndësishme e programit është diversifikimi i prodhimit të energjisë, si dhe integrimi në rrjetet energjetike rajonale dhe europiane, duke nxitur kështu investimet në këtë sektor. Interkoneksioni i linjave të transmetimit të OST-së ka ecur, jemi në përfundim të linjës ndërlidhëse me Maqedoninë, pra të Bitolës, për të krijuar edhe në këtë dalje një mundësi për eksport dhe import të energjisë. Synimi ynë kryesor është krijimi i eksporteve, pra i rritjes së kapaciteteve eksportuese që do të ndikojnë në rritjen ekonomike të vendit. Në terma konkretë ky program synon të arrijë furnizimin e pandërprerë të konsumatorit me energji elektrike, rritjen e eficiencës së energjisë me 6,5% referuar vitit 2019 dhe rritjen e prodhimit dhe të përdorimit të energjisë nga burimet e rinovueshme në masën 38%.

Ndër projektet që do të financohen vitin e ardhshëm janë projekti i rimëkëmbjes së sektorit energjetik, jemi në fazën e dytë të këtij projekti, për ngritjen e kapaciteteve për infrastrukturën e mëdha të gazit të vend, rehabilitimi i Qytetit Studenti, i konviktit nr. 2, si pjesë e Paktit për Universitetet dhe rinovimi i konvikteve me eficiencë të energjisë, konvikti nr. 1 i Qytetit Studenti.

Sa i përket programit të planifikimit urban, gjatë këtij viti, ky është një ndër tavanet që ka pësuar rritje dhe këtë e them me kënaqësi, duke qenë se të gjitha tavanet e tjera janë ulur, do të kërkojmë përmes këtij programi që të krijojmë një planifikim dhe zhvillim të qëndrueshëm të territorit në çdo nivel dhe në integrim të çdo sektori, rigjenerimi urban; zbutjen e pabarazisë rajonale me 30% dhe krijimin e modeleve të reja të zhvillimit të territorit. Kemi bërë një punë shumë të mirë gjatë vitit 2019, ku pothuajse të gjitha bashkitë tashmë kanë një studim të zhvillimit të territorit, duke krijuar kështu një unifikim dhe planizim të zhvillimit territorial në të gjithë vendin pa diferenca të mëdha në zgjedhjen e lartësisë së ndërtesave apo në shtrirjen e tyre në përqindje.

Mbështetje me financim do të ketë edhe projekti për hartimin e planeve vendore, edhe gjatë këtij viti, sigurisht ato pak që kanë ngelur.

Në mbyllje, pavarësisht ndikimit që do të ketë në punën tonë ulja e ndjeshme e taveve pothuajse në të gjitha sektorët, dua t'ju them që angazhimi dhe performanca e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë do të jetë akoma më e mirë se e vitit 2019. Planet që ne kemi për të ardhmen janë frymëzuese dhe mbështetëse për sektorët kryesorë të ekonomisë në vend si për turizmin, transportin dhe gjithçka që do të ndihmonte në rritjen e punësimit, si rrjedhojë në rritjen ekonomike, por pa dyshim në atë që e konsiderojmë shumë të rëndësishme në strategjinë e turizmit, ngritjen e një imazhi të një vendi europian që i përmbush të gjitha kushtet për t'u quajtur i tillë përmes një infrastrukture moderne qoftë kjo rrugore, hekurudhore, detare apo edhe ajrore.

Faleminderit!

Niko Peleshi – Faleminderit, zonja Ministre, për prezantimin realist të buxhetit për vitin 2020!

Shpresoj që diskutimet, pyetjet që do të bëhen nga anëtarët e komisionit do ta sqarojmë akoma më tepër dhe natyrisht brenda hapësirave të mundshme do të japim kontributin tonë për ta bërë edhe më të mirë gjatë procesit të miratimit të këtij buxheti.

Zoti Beqaj, e ka fjalën në fillim si relator.

Më pas do të vazhdojmë me pyetjet.

Ilir Beqaj – Faleminderit, zonja Ministre, për prezantimin!

Edhe nga prezantimi që na bëri ministrja, edhe ajo çka u tha tani, që është një nga komponentët kryesorë të buxhetit, por edhe ndër komponentët e jetës ekonomike të vendit, dua

t'ju them se ky buxhet është prudent. Ndoshta në fillim, duke marrë shkas nga fakti që ky është prezantimi i fundit që bëhet dhe më pas do të kalojmë në mbledhjen tjetër pasdite, diskutimin dhe miratimin në parim të buxhetit, na duhet të bëjmë një vlerësim të plotë nëse do të vazhdojmë t'i rrimë prurëncës apo do të tentojmë, të paktën komisioni ynë, nuk po them të jemi agresiv, por të jemi ambiciozë.

Ministrja prezantoi 2-3 projekte që janë gati për të filluar, por janë në vështirësi, pasi kanë shtrëngesë buxhetore. Duke pasur parasysh që projektet e kësaj ministrie kanë një vlerë të konsiderueshme, besoj se ne duhet të marrim në konsideratë ndryshimin e disa parametrave kryesorë të buxhetit. Nuk ka pse të rrimë te një balancë primare 0,7% pozitive, por mund të shkojmë edhe te 0,3, por praktikisht me 0,4% të GDP-së i japim një frymëmarrje të nivelit 7 miliardë lekë të rinj brenda një viti. Megjithatë, kjo do të jenë diçka që do ta diskutojmë kur të vijë momenti nen për nen.

Në këtë rast nuk është fjala që po japim diçka për një program dhe të gjejmë diku se ku mund ta akomodojmë, por këtu kërkohet ndërhyrje esenciale. Duke marrë të njëjtën panoramë siç i parashtror programet edhe ministrja sa i takon infrastrukturës rrugore, gjë që e diskutoam dje edhe me Ministrinë e Financave, është e plotë dhe për mendimin tim shterues se si është përgatitur ministria dhe qeverisja për t'iu qasur në të ardhmen ngërçit që krijojnë shpronësimit në disa projekte të ndryshme. Gjithsesi, i ngelem asaj që propozova dje, që çdo projekt i ardhshëm infrastrukturë, që do të kërkojë të futet në listën unike të programeve të investimeve publike, duhet që përveç fizibilitetit, projektit, zbatimit dhe mbikëqyrjes së kolaudit shpronësimi të jetë zë që në fillim. Vetëm nëse e ndërtojmë si paketë në këtë mënyrë le të bëjmë për 5 vjetët e ardhshëm jo 10, por 8 apo 9 projekte, si dhe të kemi sigurinë e mbështetjes financiare edhe të komponentit të shpronësimeve.

Meqë jemi te rrugët, do të doja zonja Ministre, edhe dy momente. Në diskutimin që kemi bërë vjet me paraardhësin tuaj, kemi kërkuar edhe fillimin e disa fizibiliteteve, pasi mendoj që për të paktën disa pjesë të infrastrukturës rrugore qeveria duhet të ketë fizibilitetet. Po ju citoj se çfarë kemi thënë vjet, ku kemi diskutuar për nevojën e një *by pass*-i në Elbasan dhe në Berat dhe mbaj mend që na u tha që ka diçka me kooperacionin italian, por ende sot nuk kemi ndonjë avancim të kësaj gjëje. Gjithashtu, duke u nisur edhe nga një vizion, i cili fillon e ngushtohet, sepse lidhet me pjesën ku jemi deputetë dhe kemi një prezencë më konkrete, siç kanë gjithë të tjerët, por po jua parashtroj një herë e mirë meqë m'u dha rasti dhe jam në cilësinë e relatorit.

Unë dhe kolegja Gjermani kemi bërë një amendament, sivjet do ta bëjmë përsëri, për fizibilitetin e rrugës Tiranë-Krujë. Për të shkuar nga Tirana në Krujë duhet të dalësh në Kamzë apo në Rinas për të dalë në Fushë-Krujë, ndërkohë që një segment i shkurtër rruge Tiranë-Krujë, do ta zgjeronte gjithë ofertën turistike të Tiranës dhe turistët apo shqiptarët mund të shkonin dhe të ktheheshin në mbrëmje. Një problem tjetër ka të bëjë me faktin se çfarëdo që t'i bëjmë korridorit të kaltër, do të duhet një moment i caktuar sot apo pas 5 vjetësh të forcojmë urën e Bahçallëkut. Mund t'i rregullosh sa të duash akset si Fushë-Krujë, Kodër Thumanë, Milot-Balldren, do të vazhdohet më pas me *by pass*-in e Shkodrës, por gryka e shishes vetëm do të s'postohet nga viti në vit, edhe pse ne na duhet ta zbardhim gjithë korridorin. Ka edhe shumë segmente të tjera, por nuk po zgjatem, sepse lista është e gjatë dhe se do ta marrin fjalën edhe deputetët e tjerë.

Zoti kryetar, unë mendoj se do të ishte mirë të këmbëngulnim që të kemi një fond për studimin e fizibilitetit, i cili nuk është ndonjë angazhim i madh. Më mirë të bëhen 2 kilometra më pak nga 100 kilometra në vit, por të kemi studimet, pasi në këtë mënyrë mund të bëjmë edhe një programim 5 apo 10-vjeçar dhe në këtë mënyrë do të jemi më të vetëdijshëm sesa e ka takatin Shqipëria për t'i shtrirë këmbët.

Momenti tjetër lidhet me sigurinë rrugore. Kemi investime të shtuara në sigurinë rrugore, ulje të numri të aksidenteve, por për fat të keq nuk kemi ulje të numrit të fataliteve në aksidente. Këtu dua të ndalem pak, sepse përveç asaj që ju si ministri keni direkt me infrastrukturën, keni edhe disa elemente të pjesës rregullatore, për të cilat duhet të komunikojmë. Sa i takon çështjes së aksidenteve rrugore mendoj se duhet të shohim pak edhe sigurimin e detyrueshëm të drejtuesve të automjeteve me palët e treta. Kjo nuk është vetëm çështje buxhetore, por edhe një çështje inxhinierike dhe sigurimesh. Patenta me pikë ende nuk ka filluar të japë ndonjë efekt, por nëse ke në kurriz një policë sigurimi edhe më të shtrenjtë, duke parë edhe krijuesit e këtyre pasojave në shoqëri me aksidentet rrugore, mendoj se duhet të shihet polica e sigurimit.

Sa i takon infrastrukturës, ju na përmendët edhe pjesën e transportit ajror. Pa dashur të bëj polemika, mendoj se qeveria ka avancuar shumë me aeroportin e Vlorës dhe në funksion të këtij aeroporti besoj është edhe tuneli i Llogorasë, por mendoj se këtu duhet të jemi pak më të thelluar se cili është sot për sot më prioritar, tuneli i Llogorasë dhe aeroporti i Vlorës apo tuneli në segmentin Kardhiq-Delvinë dhe aeroporti i Finiqit, apo i Vrionit, Sarandës apo Delvinës?

Çështja e investimeve është pak si ajo puna pula-vezë apo veza-pulë. Pra, edhe pse është i gjithë ky potencial, ato nuk janë gati të investojnë në segmentin Dhërmi-Himarë, sepse presin aeroportin, ndërsa në Sarandë kemi një situatë pak problematike, ndoshta edhe për qëllime konkurrionale. Praktikisht, po të duash të shtosh fluks turistësh të Europës Veriore për në Sarandë, në Korfuz nuk ka më vend dhe Janina e fluturimeve charter që më pas vijnë në Shqipëri, i lë të presin nga ora 02:00 deri në 05:00 të mëngjesit...

(Diskutime pa mikrofon)

Sigurisht e bëjnë kastile, por kësaj si duhet t'i qasemi? Duket e thjeshtë e thënë në këtë mënyrë, por mendoj se duhet një vlerësim më i plotë.

Ju folët për portet dhe për transportin detar. Do t'ju kërkoja si ministri, po ashtu dhe qeverisë, të vendosni se cili do të jetë dikasteri lider për zhvillimin e industrisë së detit në Shqipëri. Pak më parë kishim ministrin e Turizmit, i cili na foli për turizmin blu, dje kishim ministrin Çuçi, i cili na foli për pjesën e akuakulturës në det. Nga njëra anë detin e kemi të pashfrytëzuar, nga ana tjetër është normale që ministrinë sipas kushtit dhe përgjegjësive të zhvillojnë vlerat e tyre, por ne na duhet një dikaster që do ta shohë në mënyrë të përgjithshme. Në vlerësimin tim personal mendoj se ju duhet të jeni ministria nga fusha e përgjegjësisë që keni për ta udhëhequr, megjithatë do të ishte mirë që kjo të caktohej.

Dikush mund të thotë që kjo nuk lidhje me buxhetin. Unë mendoj se ka lidhje me buxhetin, sepse nga buxheti financohen jo vetëm rrugë, por edhe institucione, ente rregullatore, si dhe njerëz që i bëjnë këto studime, të cilët në fund të fundit duhet të shpërblen për punën që bëjnë.

Nga industria e detit po kaloj në ekonominë qarkulluese. Sa i takon pjesës së mbetjeve urbane keni objektiva, sidomos në pjesën e parë ishin goxha ambicioze, kalimi nga 30% në 50% me landfill për 3 vjet, praktikisht është që ta rrisni me 60%. Unë mendoj se kjo pjesë nuk është prudente, por ambicioze. Ministri i Turizmit u ankua se i kishte të gjitha vendpozitimet e bashkive të vogla nëpër shtratet e lumenjve, prandaj duket që kjo është në funksion dhe e bashkërenduar me atë pjesë.

Personalisht më pëlqen shumë pjesa e ujit të pijshëm, sepse është pjesa me treguesit më të matshëm. Në të gjithë buxhetin, ku një farë mënyre ministria veteskpozohet, që pas një viti do të jetë shumë më e përgjegjshme kur të japë llogari, objektivi ambicioz është që brenda 3 vjetësh në

bregdet në funksion të turizmit do të arrijmë të kemi furnizim me ujë të pijshëm për 24 orë. Ky është një ndër lajmet më të rëndësishme për buxhetin e 2020-s.

Dua të hap një parantezë lidhur me trajtimin e ujërave të përdorura dhe të kanalizimeve. Po ju jap një ilustrim. Sfida më e madhe që do të ketë lugina e Valbonës për 3-4 vjetët e ardhshëm është trajtimi i ujërave të zeza. Sa i takon shtrirjes që ka kjo luginë mendoj se investimi i plotë me mënyrën klasike do të kërkojë shumë kohë dhe do të ketë vështirësi për t'u përballuar. Dua t'ju sugjeroj që...

(Diskutime pa mikrofon)

Kërkon shumë energji për ta pompuar.

... vitin e ardhshëm të filloni të pilotoni, duke bashkërenduar edhe me “100 fshatrat” aplikimin e sistemeve ishullore për restorantet, bujtinat dhe hotelet e vogla. Sa i takon sistemeve ishullore sot me avancimin e teknologjisë, kostot kanë rënë, prandaj sugjeroj hyrjen në një bashkëpjesëmarrje me të zotin e biznesit 50 me 50, 50 të ishte grant i pakthyeshëm dhe 50 ta bënte ai, duke i shpjeguar qartë se që nga ai moment nuk ka më as kosto mirëmbajtjeje, por jo vetëm kaq, për 20 vjetët e ardhshëm ata do të jenë në gjendjen të prodhojnë edhe pleh organik për ta zhvilluar agroturizmin dhe pjesën tjetër.

Për të mos u marrë më shumë kohë kolegëve, do të ndalem në dy momente: energjinë dhe komunikimet elektronike.

Unë mendoj se duhet të hapim një debat, i cili mund të duket si kundër tendencës së organeve botërore, për diversifikimin e prodhimit të burimeve të energjisë. Në qoftë se e gjithë bota po i kufizon TEC-et, ne duhet ta hapim këtë debat, sepse vetëm te TEC-et jemi në gjendje ta kontrollojmë burimin. Jemi 100% ujë, vitet janë herë të mira e herë më pak të mira. E kemi shtuar shumë prodhimin e ujit, por kur kemi shi, kemi me tepri ujë, kanë edhe fqinjët, kur kemi diell, kemi mungesë uji, por diellin e kemi me shumicë. Megjithatë, ne nuk do ta lëmë çështjen e prodhimit me gaz, sepse kur gazi të kalojë nëpër Shqipëri, është gjynah që të kalojë tranzit. Pse po e them këtë? Edhe për të hapur një debat edhe për të bërë një diskutim se do të duhet diçka nga buxheti edhe pse simbolike, edhe pse pastaj ndërtimin e veprës mund ta bëjë shteti. Unë, Besnik, jam partizan i PPP-ve, ti nuk më mbështet, por format mund të jenë nga më të ndryshmet.

Kam edhe një merak tjetër, kryetar, shumë çështje të kësaj ministrie lidhen me ne më shumë, sepse disa gjëra nuk i ka në dorë ministria, i kanë entet rregullatore. Ministria thotë që

entet zgjidhni ju, se në dorë i keni. Atë çfarë kemi bërë me HEC-et e vogla deri në 2 mega nuk duhet të vazhdojmë të bëjmë edhe me energjinë diellore me 2 mega. Se sa ka takat ose sa do shteti të japë ndihmë shtetërore, për mendimin tim personal, nuk është çështje që duhet ta vendosë Enti Rregullator i Energjisë. Shteti vendos vetë sa takat ka dhe ku duhet, por nuk mund të vendosë ai se kush ndërton energji diellore. Shteti duhet t'ia blejë me një çmim të caktuar, nuk dua të jap shifër që të mos hyj në detaje analize.

Zonja Ministre, shqetësimi i fundit që dua të ndaj me ju është teknologjia 5 G, sepse ndjej se mund të jetë muri i ri që do t'i krijohet Shqipërisë apo shqiptarëve. Investimet mund të jenë shumë të kushtueshme, mund të mos ketë interes ekonomik nga operatorët aktualë për të investuar, sepse tarifat mund të mos përballohen nga biznesi shqiptar ose nga familjet shqiptare. Prandaj, duhet të rishikojmë që në vitet e para të ardhurat e pritshme nga licencat e 5G-ve, të vihen po në funksion të konsumatorëve për t'u përballuar një pjesë të kostove të komunikimit elektronik me 5 G. Do të fillojmë në shërbimet e reja, por po i filloi bota do të duhet ta ndjekim nga pas, po nuk patëm takat mund të na kthehet 5 G-ja në një mur të ri virtual dhe mund të na kthejë prapë jo në shpejtësinë e dytë, por të tretë ose të katërt.

Këtë desha të thosha.

Niko Peleshi – Zoti Baraj e ka fjalën.

Besnik Baraj – Faleminderit!

Duke iu referuar kolegut Beqaj kam dy pyetje. Pyetja e parë ka të bëjë me një element që e preku zoti Beqaj, lidhur me diversifikimin e burimeve energjetike në Shqipëri. Unë mendoj se jemi shumë të vonuar në këtë drejtim dhe hapat në të cilat po ecet në drejtim të energjisë diellore për mua janë shumë të ngadalta në kohë. Në një konferencë ku ishim bashkë me anëtarët e Komisionit në Korçë dëgjuam se Gjermania sot siguron 30% vetëm nga energjia diellore. Pra, është ajko që tha zoti Beqaj lidhur me diversifikimin duke u mbështetur te gazi natyror, meqenëse kalon këtu edhe për ndërtimin e TEC-eve. Sot po flitet që pas 15-20 vjetësh TEC-et e ndërtuara me gaz nuk do të jenë ekonomike në krahasim me energjinë e përfituar nga panelet diellore. Pra, çmimi i energjisë së përfituar nga panelet diellore do të jetë më i ulët se ajo që merret nga TEC-et me gaz, prandaj në një artikull lexova sa do të mbijetojë dot gazi natyror në raport me këto burime të reja energjetike. Tani unë do të doja të dija çfarë keni bërë ju dhe ritmet që parashikoni për zhvillimin e burimeve alternative energjetike, veçanërisht ato eulike, por edhe burimeve diellore?

Pyetja e dytë lidhet edhe me PPP-të e zotit Beqaj, edhe me një sektor që për mua është shumë i rëndësishëm ku ndërthuren tri elemente shëndetësia, turizmi dhe cilësia e mjedisit. Bëhet fjalë për vijën bregdetare, ku në vite bëhen investime në infrastrukturë për trajtimin e ujërave të zeza. Sot ne nuk kemi eficiencën e duhur për trajtimin e ujërave, në krahasim me investimet që janë bërë, diku nuk punon impianti, diku rrjeti i qytetit nuk është i përfshirë. Sigurisht kjo vjen për shkak të mungesës së burimeve financiare. A do të ishte kjo prioritare, meqenëse edhe zoti Beqaj foli për prioritetet e aeroportit të Vlorës dhe Sarandës? Pra, a do të ishte me rëndësi qoftë edhe me PPP, që të trajtoheshin ujërat e zeza dhe të mos bëhej një gjë tjetër, bie fjala rruga Orikum-Dukat? Në një kohë që vlera e investimit në trajtimin e ujërave të zeza në të gjithë vijën bregdetare vërtetë do të mbulohej nga një PPP, mund të mos bëhet një rrugë që mbase nuk është aq prioritare në krahasim me trajtimin e ujërave të zeza. Në fakt, trajtimi i ujërave të zeza është një gjë që nuk shikohet me sy, por në publicitetin e thithjes së turistëve është shumë më e madhe se një rrugë.

Arlind Çaçani – Ndërkohë që ju flisni për sigurinë rrugore, qyteti nga unë vij Kolonja, ka ende rrugën e ndërtuar në kohën e Italisë fashiste. Ka mbi 5 vjet që është bërë gjysma e aksit Korçë-Ersekë dhe pjesa tjetër ka mbetur. A keni ju zonja Ministre një afat për këtë, sepse ky aks e ka lënë shumë mbrapa zonën e Kolonjës?

Së dyti, në lidhje me rrugën Milot-Balldren, a i ka siguruar koncesionari financat për të vazhduar këtë rrugë?

Niko Peleshi – Zoti Konomi.

Ardit Konomi- Unë do të prek një çështje që ka të bëjë me rrugën Qafë Thanë- Qafë Plloçë- Qukës, ku shumica e punimeve janë bërë, ndërkohë që sipas asaj që dëgjuam në bashkëbisedimin me Ministrinë e Financave këtu ky aktivitet do të ngrijë. Ai nuk është një aks i zakonshëm, është me vlera shumë më të mëdha se kaq. Lidh Shqipërinë me kufirin më të rëndësishëm tokësor që ne kemi me Bashkimin Europian, lidh disa porte shumë të rëndësishme të rajonit, Stambollin, Athinën me Durrësin dhe Vlorën. Sipas raporteve ndërkombëtare është dega kryesore ushqyese e Korridorit 8, i cili besoj se së shpejti do të kthehet në axhendën e rajonit tonë, ndërkohë që tani thuhet se këto punime do të ngrijnë, por shqetësimi im është se çfarë do të ndodhë me gjendjen aktuale të punimeve? Në një pjesë të madhe të punimeve në atë aks nuk ka filluar ende asfaltimin, konsolidimi i aksit rrugor, ndërkohë që është kryer 30% e

punimeve. Kantieret janë ende të instaluar atje. Çfarë do të ndodhë ndërkohë, na jepni një llogaritje nga ana juaj, nga ana e Ministrisë së Financave për kostot që shoqërojnë këtë proces?

Çështja tjetër ka të bëjë me shorkat, i cili lidh Pogradecin me Korçën dhe shpang Qafë Plloçën, është një aks shumë i vështirë që mban të gjithë fluksin e mjeteve që vijnë nga Turqia dhe Sofja, dhe që në pjesën më të madhe të tij në 90% të gjatësisë së tij është i përfunduar, madje ajo pjesë e përfunduar është edhe e vijëzuar ndërkohë që mbetet vetëm një segment prej 350-450 metrash për t'u lidhur me rrugën aktuale. Nëse kjo do të realizohej do të ishte një shpëtim për të gjithë këtë fluks që qarkullon në atë segment. Pra, a e shihni ju të mundur realizimin e kësaj pjese të rrugës, sepse shtruarja e Qafë Plloçës do të ishte fitore më vete?

Niko Peleshi – Zoti Pëllumbi.

Arben Pëllumbi - Faleminderit!

Faleminderit, zonja ministre për shpjegimin shterues, që, në fakt, na la pak vend për të bërë pyetje. Unë do të ndalem tek energjia. Kemi aprovuar vjet një fond për fillimin e investimeve në linjën e tensionit të lartë midis Fierit dhe Maqedonisë së Veriut. Unë do të doja të dija në çfarë stadi është dhe si po ecet me këtë investim?

Duke pasur parasysh që këto investime, përfshirë edhe interkoneksionin me Kosovën që ka problematikat e veta, por janë shumë të rëndësishme për furnizimin me energji, por edhe për sigurinë e energjisë së saj. Duke qëndruar në këtë fushë, në kuadër të një diskutimi që kemi bërë në komision edhe së fundi, ne arrijmë të prodhojmë në këto kapacitete që kemi sot midis 4-5 terra, ndërkohë që nevojat e vendit po arrijnë në 9 megavat. Rritjet e burimeve të prodhimit edhe falë diskutimeve për diversifikim janë një opsion, por është edhe opsioni tjetër për të cilin tashmë e kemi nisur punën që është ulja e këtij konsumi prej 9 terra që kemi nevojë sot nëpërmjet eficiencës së energjisë. Edhe pse nuk kemi ecur shpejt, kemi arritur të ngremë Agjencinë e Eficiencës së Energjisë, dhe në dijeni në time kemi edhe planin kombëtar të eficiencës së energjisë. Ndërsa po shfletoja tabelat e bilancit në zërin e Agjencisë nuk pashë asgjë lidhur me fondin e eficiencës së energjisë. Nga të gjitha diskutimet që kemi bërë si komision me aktorët dhe faktorët e tjerë nevojitet që të ketë një fillim nga shteti për fondin në mënyrë që të mund të punohet pastaj për grantet dhe për donacionet në këtë fushë.

Sa i përket transportit, do të doja mendimin tuaj në raport me sigurinë rrugore. Duke marrë shkas nga disa aksidente fatale, ku kanë humbur jetën adoleshentë, unë dhe një kolegu im mendojmë që të ndërmarrim një iniciativë ligjore, por do të donim edhe mendimin tuaj, në lidhje

me vendosjen e disa kufizimeve për drejtuesit e rinj të automjeteve, që ka të bëjë me fuqinë motorike që mund të përdorin dhe shpejtësitë e lejuara për drejtuesit e rinj në 1-3 ose 4 vjet. Kjo nuk është një gjetje jona, se të gjitha vendet europiane e kanë këtë gjë, përfshirë Italinë, Francën, Gjermaninë që neve po i studiojmë. Doja të dija nëse ju jeni në të njëjtën linjë dhe të mund të na mbështetni në këtë aspekt.

Duke iu përgëzuar desha t'ju bëj një pyetje për "Air Albania", duke qenë se një sasi aksionesh i kemi edhe ne si shtet, çfarë perspektivash zhvillimore mendoni të keni për vitin 2020?

Niko Peleshi - Zoti Jakimi.

Halil Jakimi - Duke e konsideruar si një ministri të rëndësishme pjesën e infrastrukturës dhe energjisë, absolutisht që i gjej me vend diskutimet e kolegëve të mi për gjetjen dhe hartimin e strategjive të tjera alternative, por ajo që më shqetëson mua dhe që prek komunitetin dhe qarkun nga unë vij, është pjesa e Rrugës së Arbrit. Vitin e kaluar qeveria kontraktoi ndërtimin e Rrugës së Arbrit nëpërmjet PPP-ve me një vlerë prej 36 miliardë lekësh, ishte edhe pjesa që iu shtua TVSH-ja, arriti në vlerën e 40 miliardë lekëve. Për vitin që vjen Rrugës së Arbrit i shtohet edhe një vlerë tjetër lekësh, ku projekti në total kap shifrën 58 miliardë lekë. Kjo shumë flitet që do të shkojë për pjesën e sinjalistikës, por nga një vizitë në terren është konstatuar edhe nga ju që ka pasur një rrëshqitje për rreth 60 metra. Ajo që kanë interes banorët atje është se a do të jetë në proces financimi i kësaj pjese shtesë? A është siguruar e gjithë pjesa e fondit që duhet? A do të mbahet premtimi që në pranverën e vitit 2021 kjo rrugë do të kryhet, pavarësisht shembjeve që ka pasur tuneli i Murrizit?

Niko Peleshi- Zoti Nasufi.

Fadil Nasufi - Pa dyshim që të gjithë vijmë me një vëmendje të shtuar në dëgjuesë me ministren Balluku, për shkak të peshës që ka kjo ministri dhe për shkak të pritshmërive të publikut për rrugë, ujësjellës, kanalizime, energjinë, por edhe në programin që na paraqitet dhe përgjigjet shteruese që dha ministrja.

Unë e mbështes këtë projektbuxhet në kuptimin makro dhe në drejtim të adresimit të investimeve në projekte me pritshmëri të lartë publike dhe në interes të zhvillimit të ekonomisë në planin kombëtar. Mbi të gjitha ka ndryshuar filozofia dhe qasja kundrejt kësaj praktike në këto vite të qeverisë "Rama". Ne duhet të flasim hapur, kemi bërë punë dhe adresuar investime me shpenzime shumë të mëdha në zona që nuk kanë dhënë rentabilitet, por kemi harruar projekte

madhore që e kthejnë shumë shpejt investimin. Unë kam shumë familjarizim me buxhetet për shkak të detyrës që kam kryer dhe e njoh me qindarkë sa i dhimbshëm është financimi i një projekti dhe sa kosto ka një projekt, por nuk do të jem kurrë dakord që të filloj nga bishti dhe nuk dua të sjell shembuj tani e t'i them hiqja këtij e vërja atij. Kemi shumë raste që nuk janë adresuar investimet atje ku pritshmëritë janë të mëdha zhvillimi i ekonomisë më i madh dhe produkti më i mirëpritur nga publiku.

Së dyti ne të gjithë e kuptojmë se po nuk patëm kantiere pune në zonat ku ne shkojmë dhe flasim kot. Ka ardhur koha që njerëzit nuk duhet të lodhen më me pritje të gjata. Në Shqipëri ka disa zona, ku për 30 vjet artikullohet e njëjta kërkesë, por ka edhe disa zona të tjera, të cilat nuk janë asfaltuar për 75 vjet. Unë nuk dua të adresoj tani që e ka fajin kjo ministri apo e ka fajin pushteti vendor, por duhet të gjejmë zgjidhje lidhur me sqarimin që bëri ministrja, por edhe zoti Beqaj. Unë kam disa çështje të dhimbshme dhe dua t'i adresoj këtu për qytetin e Beratit lidhur me të gjithë trashëgiminë që mbart ky qytet.

Së pari, është çelur tenderi i rrugës “Muzak Topia” në Berat, i cili është shpallur fitues në datën 18 qershor të vitit 2018, por kantieri nuk hapet për shkak të shpronësimit. Në muajin tetor të vitit 2018 është çelur kantieri në Kuçovë, por ky kantier nuk fillon dot punën për shkak të shpronësimit.

Ne kemi vetëm fatin e mirë që atje shkojnë disa ministra, të cilët presin shirit e fillimit të punimeve, por nuk duhet ta lodhim komunitetin me pritje, edhe pse lekët janë, për shkak të praktikave dhe mosmbylljes së ciklit të shpronësimeve apo problemeve të tjera që kanë të bëjnë me financimet.

Së dyti, prioritet është rruga Poshnjë-Roskovec, si një aks kombëtar, e cila ndodhet në një zonë shumë intensive me popullsi të qëndrueshme, por unë këtu shikoj 6 faqe me objekte dhe këtë gjë nuk e gjej të pasqyruar. Gjithashtu, është edhe rruga kombëtare Berat-Terpan- Përmet. Këto janë zona që meritojnë vëmendje dhe nuk mund të shtyhet më kjo çështje me pretekstin se është ky kufizim buxhetor, është kjo vështirësi, është moment krize e kështu me radhë. Bajpasi i Beratit nuk mund të mos bëhet. Ne e miratuam vjet në parlament këtë financim nga koperacioni zviceran, të cilën e përmendi edhe zoti Beqaj, dhe sot nuk kemi ende një projekt. Nuk mund të fillojë rruga tani nga Malindi, ku të ndërtohet ura 20 metra e lartë, kur rrëzë Mangalemit dhe Gorricës kalojnë maunat e TAP-it me ngarkesë 40 apo 45 tonë. Këtë gjë nuk e lejon as UNESCO, pasi dëmtohet trashëgimia nga qarkullimi i mjeteve të rënda në mes të qytetit.

Paradoksi i madh është se 160 mijë turistë, të cilët frekuentojnë pedonalen tani, duhet të mbajnë radhën para maunave që zënë të gjithë fasadën e Mangalemit. Nuk mund ta shtyjmë më këtë çështje me justifikime apo me mungesë prioriteti. Pse nuk ka një PPP për Beratin? Duhet të ketë patjetër një PPP, sepse ka edhe ofertues, të cilët e mbështesin qoftë unazën e qytetit, qoftë rrugën Poshnje-Roskovec, ku i gjithë tregu i eksportit kërkon zgjidhje për atë zonë.

Të njëjtën situatë kemi edhe për energjinë elektrike, për linjat e tensionit të mesëm. Ka zona që kanë mbetur me investimin e kohës së elektrifikimit të vitit 1970. Nuk mund të presim 50 vjet që të rinovojmë linjat elektrike! Ne nuk jemi këtu që të gjejmë se i kujt është fajti që kanë thatësira vit pas viti apo politika e keqe e atyre që e kanë dorëzuar pushtetin, por ne duhet të ecim më me ritëm dhe me plane. Le të merremi edhe me gjërat e thjeshta dhe konkrete të njerëzve, me ato halle, të cilat i lodhin njerëzit, por na lodhin edhe ne dhe të gjejmë një zgjidhje afatgjatë. Ne duhet t'i zgjidhim në kohën e duhur këto problematika që për banorët e këtyre zonave janë madhore, të paktën për zonat që kanë popullsi mbi 2 mijë apo 2500 banorë, se nuk po flas për zonat që janë larguar nga problemet e lëvizjeve demografike.

Unë ju përshëndes dhe ju uroj punë të mbarë!

Gjithashtu, ju mund të bënit një pasqyrë, në mënyrë që të njihen të gjithë deputetët, edhe pse nuk është detyra juaj, por edhe gjithë aktorët e tjerë financues, si: Banka Botërore, Fondi Shqiptaro-Amerikan, KFW-ja, sepse nëpërmjet financimeve të tyre përfitojnë komunitetet përkatëse në të gjithë territorin e Shqipërisë.

Faleminderit!

Niko Peleshi – A ka pyetje të tjera? Kush e do fjalën?

Po, zonja Nurçe. Më pas fjalën e kanë zoti Bitri dhe zoti Ndraxhi.

Tatiana Nurçe – Përshëndetje!

Faleminderit, zonja Ministre, për fjalimin shumë korrekt dhe shumë të detajuar! Uroj që të gjitha këto gjëra të realizohen me punën, fuqinë dhe mendjen e atyre që do t'i realizojnë.

Pavarësisht se këtu u tha se nuk do të kemi kërkesa, unë vij nga një zonë ku kërkesat janë të pranishme, sepse ndoshta mund të ketë njerëz që i kanë këmbët me baltë kur ndërtojnë shtëpitë e tyre.

Atëherë, si prioritet kam rrugën “Sabri Kosturi” në lagjen “18 Tetori” në Lushnjë. Në këtë rrugë jetojnë gati 7 mijë banorë, por nga kjo rrugë përfitojnë indirekt 55 mijë banorë të tjerë, të cilët janë pjesë e qytetit dhe i lidh autostrada me prodhimet bujqësore. Njëkohësisht, janë edhe

zonat e dyta të rrugëve, që i kanë kaluar Autoritetit Rrugor dhe janë bëjnë pjesë e bashkive. Nuk e di si do të veprohet me këto rrugë? Gjithashtu, rrugë të vjetra janë edhe në aksin rrugor Lushnjë-Rrogozhinë, në aksin rrugor Kolonjë-Vajkan, në aksin rrugor Thanasaj-Rrogozhinë; si dhe rruga Hysgjokaj-Belsh që lidh një zonë bujqësore. Realisht, këto rrugë mund të mos jenë pjesë e kësaj bisede që ne po bëjmë sot, por, realisht, edhe ne duhet të dimë se çfarë përgjigjeje do t'u kthejmë njerëzve që kemi në komunitet, aq më tepër që tani një herë në 3 javë ne duhet të shkojmë në zonat tona dhe t'u kthejmë përgjigje banorëve për gjërat që ata kanë kërkuar. Nuk dua t'ju marr më shumë kohë, ndaj ju falënderoj dhe ju uroj gjithë të mirat!

Niko Peleshi - Faleminderit, zonja Nurçe!

Fjalën e ka zoti Bitri dhe më pas zoti Ndraxhi.

Robert Bitri - Unë nuk kam ndonjë gjë të re, zonja Ministre, por dua të di përfundimin e disa investimeve që kanë filluar në zonën e Fierit.

Së pari, është impianti i trajtimit të mbetjeve. Atje ka përfunduar gati gjysma e punimeve dhe pritet të fillojë instalimi i impiantit, i cili më në fund do ta shpëtojë qytetin Fierit nga ndotja masive e djegies së plehrave.

Së dyti, kur do të përfundojnë bajpasi i Fierit? Sipas shënimeve, ai duhej të përfundonte këtë muaj. Kjo vlen si arsye të mospagesave, për arsye pamundësie, apo ka ndonjë arsye tjetër?

Unë ju falënderoj për investimit e 20 kilovoltshit për rrjetin e brendshëm të ujit për qytetin e Fierit. Tani fierakët po presin që të kenë ujë 24 orë dhe ju si ministri që e keni mbuluar këtë problem, mendoj se do ta zgjidhni.

Së treti, lidhur me Albpetrolin. Cila është zgjidhja që do t'i jepni Albpetrolit? Albpetroli ka mbetur pezull, në një kohë kur ka qenë dhe duhet të vazhdojë të jetë prioritet i çdolloj qeverie shqiptare. Unë këto kisha.

Niko Peleshi – Po, zoti Ndraxhi.

Ilir Ndraxhi - Faleminderit, zoti Kryetar!

Faleminderit, zonja Ministre!

Unë e dëgjova me kujdes prezantimin e buxhetit dhe pak a shumë për kërkesat tona jemi më konkretë.

Unë e mbështes fondin për hekurudhën shqiptare, siç u shprehët edhe ju, dhe jam përkrahës, sepse është një nga investimet e pritshme në qeverinë tonë. A mund të më japësh ndonjë informacion pse ka më shumë se 1 vit e gjysmë që firma fituese e mirëmbajtjes së rrugës

nga Maminasi deri në Pezë nuk gjendet asnjë ditë në atë zonë? Njëkohësisht, siç kam njoftuar edhe më parë kryqëzimi “4 rrugët e Shijakut” është bërë një kryqëzim me rrezikshmëri të lartë për aksidentet rrugore. Njëkohësisht me këtë dua të them se edhe investimi nga “4 rrugët e Shijakut” deri në “Nishtulla” me një gjatësi rreth 4 kilometra, që është bërë, gati 2 vjet e gjysmë më parë në gjithë këtë kohë, nuk ka asnjë lloj ndërhyrjeje as për mirëmbajtje dhe as për investime të tjera. Dua të bëj një falënderim lidhur me investimet në ujësjellësin e Durrësit, i cili ishte shumë i prekshëm në të gjithë zonën, ku nga ky investim përfituan pjesërisht zonat rurale.

Niko Peleshi - Faleminderit!

A ka pyetje të tjera?

Po, zonja Gjermani.

Eglantina Gjermani - Faleminderit, kryetar!

Faleminderit, zonja Ministre, për prezantimin dhe për punën e bërë, pasi ju menaxhoni një portofol dhe një ministri shumë të gjerë! Ndonjëherë duket sikur puna juaj nuk duket, sepse është në funksion të sektorëve të tjerë, siç është turizmi apo ekonomia në përgjithësi, por, sërish, mendoj se të gjitha këto fusha që ju përmendët dhe pyetjet e kolegëve, tregojnë se është një fushë goxha e gjerë. Unë dua të bëj dy komente:

Së pari, lidhur me shpronësimet, ndaj të njëjtin shqetësimin me ju dhe m'u duk ide shumë e gjetur kur deklaruat në medie për krijimin e një agjencie për shpronësimet. Unë mendoj se kështu mund të zgjidhet ky problem dhe ministria nuk ka pse të angazhojë të gjithë stafin e saj për të realizuar shpronësimet, të cilat kërkojnë kohë dhe i vonojnë investimet. Ndërkohë që e mbështes kolegun Beqaj si relator lidhur me faktin se duhet një fond i veçantë për studime fizibiliteti, po kështu edhe për faktin që shpronësimet të përfshihen në projektet në mënyrë që të kemi një kosto reale për të gjitha investimet. Ndërkohë, duhet ta përsëris edhe një herë amendimin që unë dhe kolegu Beqaj kemi bërë vitin e kaluar, lidhur me rrugën Tiranë – Krujë, pa u futur shumë në detaje për përfitimet dhe për zhvillimin ekonomik që mund të sjellë kjo rrugë në një kohë të shkurtër. Unë dua të shpreh mirënjohjen time, por edhe të qytetarëve të Krujës për investimet madhore që kjo bashki ka marrë për sa i përket rrjetit të energjisë elektrike që është në zhvillim e sipër. Po kështu, edhe për ujësjellësin e Krujës dhe të Fushë-Krujës, të cilat, së fundi, besoj se ndikojnë fuqishëm në zhvillimin e turizmit, sidomos kur bëhet fjalë për qytetin e Krujës. Kam vetëm një pyetje lidhur me eficiencën e energjisë, meqenëse është përmendur. Në fakt, edhe vitin e kaluar u dha si ide këtu që institucionet publike, siç bëhet fjalë

shkollat dhe spitalet të mund të rikonstruktohen me efikasitet energjie. Kjo do të sillte përmirësim të mjedisit, sidomos ulje të kostos së energjisë për sa u përket këtyre institucioneve që zënë një barrë shumë të madhe në buxhetin e shtetit. Më duket se ka filluar në qarkun e Vlorës. Kështu e kemi diskutuar vjet, por nuk di nëse po vazhdon në qarqe të tjera. A keni një plan për këtë vit për të realizuar rikonstrukcionin e tyre me parametra të efikasitetit të energjisë.

Faleminderit!

Niko Peleshi – Faleminderit!

Në qoftë se nuk ndonjë pyetje tjetër, unë do të doja të ngrija një çështje para se t'ia kaloj fjalën ministres, për t'u dhënë përgjigje pyetjeve që lidhen me të vetmin korridor europian që kalon nga Shqipëria, që është Korridori i 8-të.

Me logjikë të thjeshtë duhej që ky Korridor të ishte prioritet i prioriteteve në fushën e transportit rrugor, transportit hekurudhor, si dhe të korridoreve energjetike, sepse është i vetmi paneuropian. Unë do të doja të dija se në çfarë faze është? Natyrisht, unë nuk e gjej në buxhetin e këtij viti, sepse është një projekt shumë i madh, por mbase, siç e thatë edhe ju, buxheti i këtij viti nuk ka hapësira për projekte të reja. Unë e çmoj shumë qasjen tuaj që është më mirë të përfundojmë rrugë të nisura me cilësi dhe në kohë se sa të hapim kantiere të reja. Para disa vjetësh qeveria tjetër e bëri këtë gabim dhe po kalojnë shumë vjet dhe nuk po i mbyllim dot këto kantiere, të cilat u hapën pa kriter. U tha këtu nga disa kolegë të tjerë se është e rëndësishme që ne të qartësojmë prioritetet dhe të ndërmarrim ato hapa që nuk duan shumë buxhet, për shembull studimet e fizibilitetit. Korridori i 8 –të është një korridor, për të cilin vendet e tjera fqinje më duket se po e bëjnë më mirë punë se ne. Për shembull, Maqedonia është duke investuar 700 milionë euro për pjesën e saj të Korridorit të 8-të, pra rruga nga Struga në Kërçovë. Pra, Maqedonia po investon 700 milionë euro për këtë segment, që është në ndërtim e sipër; Greqia e ka sjellë autostradën deri në kufi në Kapshticë, ndërkohë po bëjnë studimin e fizibilitetit për hekurudhën nga Kapshtica deri në pikën më të afërt të Greqisë, që është Ieropigji. Nga eksperiencia ime në disa takime ata na kanë shtyrë edhe ne për të bërë studimin e fizibilitetit të pjesës shqiptare për të lidhur Kapshticën me hekurudhë me Pogradecin dhe më tej. Unë di që nga ana e ministrisë është aplikuar të paktën kërkesa për një fond që na mbështet për studimin e fizibilitetit të kësaj hekurudhe, por nuk e di se çfarë përpjekjesh të tjera apo si qëndron në planet tuaja afatmesme dhe afatgjata realizimi i Korridorit të 8-të. Besoj se është kaq i rëndësishëm, sa që më duket se vendet fqinje sikur janë në konkurrencë me njëra-tjetrën dhe në pritje se ku do

të lidhet Shqipëria: do të lidhemi në Strugë, në Qafë –Thanë apo do të lidheni në Kapshticë ata janë gati me pjesën e tyre ka vetëm një copëz hekurudhe të munguar që ndan detin Adriatik, portet tona në Adriatik, me të gjithë botën Lindore deri në Kinë, Rusi e më tej. Pra, e gjithë pjesa tjetër është e lidhur dhe mungon vetëm një segment prej 100 e ca kilometrash. Një investim i tillë do t'u jepte jetë porteve tona detare, do t'i jepte interes të shtuar rrjetit hekurudhor të brendshëm të Shqipërisë dhe për partnerët, të cilët duan të lidhen patjetër dhe duhet të lidhen me detin Adriatik, me portet tona, do t'i bënte vizibël këto projekte. Ky është një vlerësim, natyrisht, i pathelluar në strategji, sepse besoj se është puna juaj dhe e institucioneve të tjera që ta çmoni.

Për të folur pak me nota lokale, se kjo kishte nota kombëtare, i bashkohem ...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Unë më shumë jam për lidhjen oqeanike. Pra, për sa i përket rrugës Qukës – Qafë-Plloçë, është edhe brenda qasjes suaj vazhdimi i një projekti që është mbi 50% i realizuar sot që flasim. Në qoftë se kërkohet një dorë nga ana jonë, me sa mundësi kemi, gjatë procesit të miratimit të buxhetit do të mundësojmë financimin dhe vazhdimin e punimeve atje, sepse nuk është çështja se sa shpejt do të mbarojë, le të zgjasë edhe 1 apo 2 vjet, çështja është që të mos i shtojmë kosto vetes me amortizimet në kantier. Kantieri është i hapur në gjithë segmentin prej 40 kilometrash, siç e tha edhe zoti Konomi, por, nëse bëhemi pak më inteligjentë të paktën disa segmente mund t'i shpëtojmë për disa qindra metra apo kilometra asfalt. Ne mund të shmangim vetëm Qafë-Plloçën, sepse segmenti është i ndërtuar dhe vetëm për 200-300 metra asfalt e lidhin atë me pjesën që është mbi Qafë-Plloçë. Kështu krijohet një bajpas i shkurtër, po shumë i rëndësishëm për sezonin e dimrit, pasi Qafë-Plloça është një nga pikat më të rrezikshme në periudhën e borës dhe akullit.

Unë jam në dijeni të një iniciative modeste, që besoj se do të jetë e rëndësishme, e financuar nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit për përmirësimin e rrugës nga Përmeti në Leskovik. Në qoftë se e vendosim në prioritet këtë rrugë, nuk do të jetë thjesht një rrugë lokale apo rajonale, por do të jetë më shumë se kaq, sepse, nëse do të përfundojmë një segment, i cili do të lidhë Përmetin me Kolonjën dhe me Korçën, atëherë do të krijojmë një circuit turistik fantastik. Kushdo që vjen në Shqipëri, duhet të shkojë patjetër në Berat dhe në Gjirokastrë, sepse janë dy qytete të vlerësuara nga UNESCO, por do ta ketë të pamundur të ngjitet lart në zonën e Korçës, të Leskovikut, të Kolonjës, të Devollit dhe të Pogradecit, ku ka shumë resurse, ku ka shumë potencial për turizëm, por distanca kohore prej 4 apo 5 orësh në dimër është pothuajse e

pakalueshme. Pra, në qoftë se do të përmirësonim këtë infrastrukturë rrugore, atëherë do t'i jepnim jetë të gjithë turizmit dhe të gjitha ekonomive që turizmi tërheq.

Ju kërkoj ndjesë që u zgjata, por fusha juaj e përgjegjësisë është shumë e gjerë dhe ka shumë interes nga të gjithë deputetët.

Unë po ia kaloj fjalën zonjës ministre për të dhënë përgjigjet e pyetjeve, që u ngritën, si dhe konsideratat e saj përmbyllëse.

Belinda Balluku – Kryetar, unë ju falënderoj ju dhe të gjithë deputetët në këtë tryezë! Mos më kërkonin ndjesë që u zgjatët, sepse unë e kam për kënaqësi, sepse këto janë raste që ndoshta çdo ministri duhet t'i ndodhin më shpesh, jo se nuk na ia jepni ju, por na merr vala e punës, shumë prej jush kanë qenë ministra dhe e dinë që harrohemi, prandaj është mirë të ulemi për të diskutuar me deputetët.

Unë jam munduar të mbaj shënime, disa nga pyetjet janë të përbashkëta, por po e nis me pyetjet e zotit Beqaj, për sa i përket aksit Tiranë – Krujë dhe shqetësimit të zonjës Gjermani. Unë e theksova gjatë fjalës sime që ne kishim vendosur një fond, por pas një diskutimi shumë të gjatë në Këshillin e Ministrave vendosëm që ta heqim si fond, pra nuk e bëmë nga infrastruktura, por mendojmë që nuk ka më kuptim, pra nuk jemi më në gjendje të emergjencës ashtu siç ka qenë dikur Shqipëria, që çdo rrugë që hapej ishte benefit, tashmë ka ardhur koha që të gjitha projektet infrastrukturore, cilado qofshin këto, duhet që përpara se të nisin, të studiohet mirë edhe impakti ekonomik që kanë, edhe numri i banorëve që ka zona, nëse zona ka shumë apo pak banorë, nëse një zonë ka potenciale turistike apo potenciale ekonomike, pra mund të jetë një zonë minerare. Pra, mbas një diskutimi shumë të gjatë në Këshillin e Ministrave fondi është hequr. Ky ishte një fond studimesh për dy arsye. E para, ne kemi nevojë për projekte, të cilat janë studiuar më përpara dhe, e dyta, eksperiencia ime këtë vit më ka treguar që kur i dorëzojmë një investitori të huaj një projekt të mirëfilltë të studiuar me të gjitha të dhënat, është shumë më i interesuar, sesa kur i dorëzojmë një titull projekti dhe një vizë në hartë, që supozohet të jetë gjurma e rrugës. Ky fond ka qenë për studimet e gjithë vitit dhe, nëse nuk gabohem, ka qenë 251 milionë lekë, pra ka qenë një fond i vogël që nuk ka pasur peshë në buxhetin e shtetit, por nuk e kemi më.

Këtu po përmbledh pyetjet e zotit Beqaj: po, patjetër ne po kërkojmë të lidhim veriun me jugun, por ndërkohë që kemi një hinkë në Bahçallëk, ndoshta e kemi edhe në vende të tjera. Këtë e shikojmë edhe në modele më të vogla. Aty ku ne krijojmë rrugë me 4 korsi, ato bashkohen me

rrugë me 2 korsi, pra është më mirë për fluksin e trafikut që rrugët të qëndrojnë në të njëjtën madhësi, se sa të krijojnë hinka, të cilat prodhojnë trafik dhe bëhen burim aksidentesh.

Deti dhe marinat. Kjo ministri është shumë e madhe dhe një sektor më pak do të ishte një lehtësim. Por, për sa u përket porteve dhe zhvillimit të vijës bregdetare, nga ana industriale e porteve dhe nga ana e truizmit ne kemi një strategji të kombinuar, që unë e quaj një sinergji mes Ministrisë së Infrastrukturës dhe Turizmit.

Flitet për një rrjet marinash, i cili duhet ta fusë Shqipërinë në hartën turistike të marinave, që nisin nga Kroacia, zbresin në Mal të Zi, në Shqipëri dhe lidhet me Greqinë. Ky është një plan që kemi nisur në koordinim me Ministrinë e Turizmit dhe besoj se do të jetë i suksesshëm pasi kemi pasur interes nga shumë investitor të huaj. Përqendrimi ynë kryesor do të jetë në Portin e Durrësit, për ta rikualifikuar dhe për të rritur kapacitetet. Puna aty ka nisur, me thellimin e basenit, e kanalit dhe me përforcimin e kalatave. Pra, port ndërkombëtar për përpunimin e mallrave qëndron Porti i Durrësit, ndërsa në rivierën shqiptare, në Adriatik dhe në Jon, ne kemi parashikuar ngritjen e një rrjeti marinash, i cili do ta fusë Shqipërinë në hartën turistike të këtij turizmi elitare.

Po kthehem te rrugët, të cilat i përmendën disa nga deputetët në këtë tryezë, për sa i përket sigurisë rrugore. Pyetja e deputetit Pëllumbi ishte se cili është pozicioni im si ministër. Unë do të mbështes fuqimisht iniciativën tuaj për të nisur një kufizim të licencave të drejtimit të automjeteve, për drejtuesit e moshës së parë nga 18 deri në moshën 22 vjeç, pra kur fillon edhe një pjekuri tjetër për adoleshentët. Por unë dua të theksoj që siguria rrugore është rritur ndjeshëm. Fatkeqësisht fatalitetet e fundit kanë ndodhur në një rrugë që i përmbushë të gjitha kushtet e sigurisë rrugore, që nga ndarëset e betonit, sinjalistika, gjerësia e rrugës, korsia e emergjencës dhe çdo gjë tjetër. Problemi, ashtu siç e keni identifikuar edhe ju, ka të bëjë me sensitivitetin e moshave të ndryshme dhe seriozitetin se si e përdorin automjetin, për të cilën jam shumë dakord dhe ju mbështes. Megjithatë, dua të shtoj një fakt shumë të rëndësishëm, që ne në bashkëpunim me Ministrinë e Brendshme i jemi drejtuar Bankës Botërore, meqenëse ajo është mbështetësja kryesore për sa i përket sigurisë rrugore, që të na mbështesë në një projekt të ri, për krijimin e qendrës së monitorimit të trafikut, i cili do të mbulojë të gjithë rrjetin rrugor shqiptar. Pra, si fillim me kamera do të pajisen autostradat dhe më pas rrugët nacionale dhe ato të brendshme. Duke krijuar një qendër monitorimi të përbashkët në Tiranë, e cila do të monitorohet mes Policisë Rrugore, ARSH-së dhe Drejtorisë së Transportit Rrugor, ne do të kemi një

parandalim të menjëhershëm të situatave të rrezikshme në rrugë. Të gjitha këto forca të kombinuara brenda të njëjtës sallë dhe duke kontrolluar çdo aks të Shqipërisë, do të sillte ndërhyrjen e menjëhershme të Policisë Rrugore në akse për parandalim të aksidenteve, sepse shikohet kur një makinë po ecën me shpejtësi të lartë apo një drejtues mund të jetë në gjendje gjumi dhe po kalon nga korsia në korsin dhe kjo është shumë e rëndësishme. Unë besoj se Banka e Botërore do të na mbështet, pasi është një nga projektet më të rëndësishme që do të ndihmonte sigurinë rrugore.

Për sa i përket pyetjes se cili është më i rëndësishëm Tuneli i Llogorasë apo segmenti Kardhiq – Delvinë, kjo nuk ka shumë rëndësi pasi segmenti Kardhiq – Delvinë është një projekt që ka nisur dhe do të përfundojë, ndërkohë që projekti i tunelit të Llogorasë është një projekt plus, që deputeti Beqaj e tha shumë saktë. Ky projekt ka krijuar probleme me investitorët e huaj në turizëm, problematikën e vezës dhe pulës apo të pulës dhe vezës, sepse të gjitha investimet në infrastrukturën turistike kërkojnë që të jenë 45 minuta afër aeroportit. Nëse nuk do të bëhet tuneli i Llogorasë, asgjë nuk është 45 minuta larg aeroportit dhe çdo gjë do të mbetet deri në Radhimë, pra këto projekte janë në mbështetje të njëra-tjetrës.

Aeroporti i Sarandës apo aeroporti i Vlorës? Këto aeroporte nuk kanë krahasim me njëra-tjetrën, pasi aeroporti i Vlorës është një aeroport ndërkombëtar që synon të ofrojë shërbim 12 muajt e vitit për të gjithë shqiptarët edhe të trevave përreth. Është ngritur në një zonë, ku sot kemi të alokuar 56% të GDP-së, pasi janë qytetet më të mëdha, si: Vlora, Fieri, Berati dhe Gjirokastra dhe numri i banorëve është i qëndrueshëm në atë zonë. Është një zonë që për ne shqiptarët ka një domethënie të madhe dhe për rrjedhojë është aeroporti i shqiptarëve. Ndërsa aeroporti i Sarandës është në planet tona, pasi kostoja e tij është shumë e ulët, pasi është një aeroport sezonal. Ky aeroport duhet të përmbushë kushtet teknike të sigurisë ajrore, të cilat duhet të jenë bazike dhe do të kryejë operime përgjatë kohës kur kemi zhvillim të aktiviteteve turistike, pra nga fundi i prillit deri në fund të tetorit.

Pra tuneli i Llogorasë dhe ai i Kardhiqit nuk e përjashtojnë njëri-tjetrin. Segmenti i Kardhiqit duhet të vazhdojë, sepse jemi në lotin 5 dhe 6 dhe punimet po ecin shumë mirë dhe kemi kaluar 75% të realizimit të këtyre punimeve, na ngelet edhe loti i 7. Më duhet të theksoj edhe një herë që kemi pasur një ulje të fondit të këtij projekti me 600 milionë, duke e vënë në rrezik ecurinë, megjithatë ne do të vazhdojmë me dëshirën e mirë për ta mbyllur këtë projekt.

Zoti Beqaj pyeti për TEC-et dhe gazin. Zoti Baraj, pa dashur t'ju kundërshtoj për panelet diellore, që unë i mbështes dhe do t'i kthehem gjatë divesifikimit, unë besoj se çdo ministër që ulet në karrige është në një ekuacion shumë interesant, fillon të bëhet pjesë dhe kërkon që të gjejë zgjidhjen më të mirë, pasi Shqipëria çdo ditë përballet me problemet energjetike. Por panelet diellore kanë të njëjtën problematikë me hecet dhe në këndvështrimin tim problematikën e kanë ditore, ndërkohë që hecet e kanë sezonale. Përse ditore? Sepse në Shqipëri, për shembull, në zonën e Semanit ka një mesatare diellore me 5,8 orë diell dhe kur neve na nevojitet më shumë energji, pra në mbrëmje, kur të gjitha dritat ndizen dhe kur konsumi i energjisë është më i madh, në atë moment panelet diellore nuk prodhojnë asgjë. Këtu lind një kërkesë tjetër që është investimi në depozitat e kësaj energjie diellore. Prandaj ne duhet të fillojmë të flasim jo vetëm për investime në panelet diellore, por edhe për investime në depozitat e këtij burimi të rinovueshëm.

Mua më duhet që shpesh të jem në konferenca të ndryshme, ku diskutoj me kolegët e mi dhe ulemi në panele, të them të drejtën, kohët e fundit jam bërë një nga ministret më interesante në panel. A e dini përse? Sepse, të gjithë flasin për divesifikimin e burimeve, pra për kalimin nga burime bërthamore apo burimeve të TEC-eve me qymyr, në Europë flitet për këtë, sepse ka pak gaz në këto momente, ndërsa kur unë flas për diversifikimin, kam kuptuar që fillimisht duhet t'u kujtoj të gjithëve kolegëve europianë që ne prodhojmë 100% energji të rinovueshme. Problemi ynë nuk është diversifikimi i energjisë së rinovueshme, nëse do ta marrim nga hecet apo nga panelet, ne këtë po e bëjmë dhe kjo është një strategji e qeverisë shqiptare, por duhen parashikuar shumë parametra, të cilat zoti Beqaj i përmendi, por unë nuk dua t'ju marr kohë sot, sepse kërkon vëmendje. Unë duhet të vij në këtë komision dhe ta parashtoj këtë problematikë që të diskutojmë të gjithë bashkë për sa u përket parametrave të energjisë solare dhe si është aplikuar deri më sot, pasi unë kam objeksionet e mia për këtë proces. Por dua të ndalem tek energjia e qëndrueshme dhe të flasim për sigurinë energjetike, e cila nuk do të thotë vetëm hakerimi i linjave të transmetimit, pra që të mos i hakeroj kush linjat tona të OST-së, siguri energjetike do të thotë që në një problem të madh, pra në një tërmet, përmytje apo diçka tjetër, të kemi mundësinë e mbijetesës me energji nga prodhimet e brendshme që ne sot nuk e kemi. Pra, ne importojmë sa herë që ka thatësi dhe do të vazhdojmë të importojmë nëse diversifikimi ynë do të qëndrojë vetëm te burimet e rinovueshme, si ajo e solarit, pra e fotovoltaikeve.

Gazi shumë shpejt do të prodhohet në Shqipëri. Ne nuk kemi një marrëveshje me TAP-in, që një pjesë e këtij gazi të qëndrojë në Shqipëri. Fakti përse sot kemi filluar të mendojmë se si mund të gazifikojmë Shqipërinë, nuk ka lidhje me kalimin e TAP-it, ajo do të ishte një marrëveshje shumë e mirë dhe shpresojmë t'ia arrijmë, por ka të bëjë me zbulimin e Shell në bllokun 2 dhe 3 të burimeve të jashtëzakonshme të gazit. Unë e di që ju jeni njohës i mirë i kësaj fushe, por, përveç faktit që në Shqipëri, në një thellësi prej 7 kilometrash është zbuluar naftë e lehtë, që deri më sot nuk është nxjerrë, është zbuluar edhe një depozitë, e cila përmban 30% gaz natyror të një cilësie shumë të mirë. Pra, ne duhet të rendim dhe të kontraktojmë Shell-in që ai gaz të mos largohet nga Shqipëria, sepse mund të përdoret për ngrohje, për industri dhe për çdo gjë tjetër, pra do të ulte përdorimin e energjisë elektrike. Pra synimi ynë është efienca. Një zgjidhje e këtij problemi që do të na ndjekë gjatë gjithë jetës nëse nuk marrim masa sot është efienca. Pra efienca energjetike, duke investuar fillimisht në godinat shtetërore, pra shkolla, spitale e të tjera.

Për t'iu përgjigjur zonjës Eglantina, ne kemi nisur me spitalin e Lezhës, i cili u përrua para disa muajsh nga ministrja Manastirliu dhe nga deputetët e zonës, pra është një spital i rikonstruktuar dhe në parametrat e eficiencës energjetike. Ndërtesa e Ministrisë së Transporteve do të jetë gati pas pak muajsh, e cila është e rikonstruktuar me kushtet e eficiencës energjetike.

Niko Peleshi – Më fal, zonja Ministre, a mund t'ju ndërpres?

Belinda Balluku – Po.

Niko Peleshi – Dua t'i bashkohem zonjë Gjermani duke kërkuar një shpjegim se çfarë duhet bërë apo përse nuk po bëhet realitet mundësia e matësve me dy kahe? Pra për prodhuesit vetjake, familjare apo institucione që projektet e eficiencës së energjisë të ishin interesante, do të duhej që kur ka tepriçë energjie ta shesim në rrjet, por kjo gjë sot është e pamundur. Duket ligji e ka shtruar rrugën por...

Belinda Balluku – E kemi nisur procesin.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Niko Peleshi – Ju lutem na bëni një sqarim për interes të publikut.

Belinda Balluku – Patjetër, efienca energjetike në rastin që u përmend nga zonja Gjermani ka të bëjë me izolimin e ndërtesave për të harxhuar më pak dhe jo me autoprodhuesit, sepse ata që e kthejnë janë autoprodhuesit, pra janë dy çështje të ndryshme. Më duhet ta

ritheksoj, pavarësisht se po përsëritëm me nota pesimiste, por edhe fondi për avancimin e projektit të eficiencës së energjisë është hequr nga buxheti për këtë vit.

T'u kthehemi autoprodhuesve. Ky projekt ishte i bllokuar për dy vjet dhe kemi arritur në një marrëveshje të shkëlqyer mes tre palëve, pra ministrisë, autoprodhuesve dhe OSHEE-së, që nuk ishte pengesa, por OSHEE-ja kërkon kushte teknike, të cilat janë shumë të rëndësishme, sepse ka zona ku rrjeti nuk ka kapacitete për tërheqje ose për matje në të dyja drejtimet, pra edhe si shitës, edhe si blerës. Megjithatë, atë që unë kam identifikuar nga projekti i parë që është vënë në jetë në zonën e Korçës, është një fabrikë, e cila prodhon një ndër elementet që përdoret për ujësjellësit, pra për klorifikimin e ujit, dhe më kanë thënë që në koston e produktit të tij 73 % e çmimit përbëhet nga energjia. Pra, impakti i krijimit të një mundësie për pavarësi energjetike është shumë i madh, sepse prodhuesit i ulët çmimi, duke e kthyer këtë prodhues në një nga konkurrentët më të mëdhenj të Ballkan, nga momenti që filloi të procedonte me panelet fotovoltaike. Ndërkohë, ai përsëri nuk i mbulon të gjitha kapacitetet, pasi ne kemi një ligj që nuk i lejon autoprodhuesit të ndërtojnë më shumë se 500 vatë, prandaj ka ardhur momenti që të rishikojmë edhe këtë pjesë, sepse ka atutoprodhues që kanë nevojë për më shumë energji, siç është kompania e “Coca-Colës” e të tjera.

Unë besoj se ka ardhur momenti që të vij në Komisionin e Veprimtarisë për të folur gjerë e gjatë për energjinë.

Po kaloj te çështjet e tjera, uji dhe pilotimi i sistemeve të strukturave, zoti Beqaj përmendi zonën e Valbonës, për të cilën ne kemi diskutuar prej kohësh se si ujërat e zeza të menaxhohen, pra të filtrohen dhe të depozitohen pa krijuar problem në resurset natyrore, ujore apo vendet e shpallura nën mbrojtjen e Ministrisë së Turizmit, pra të Agjencisë së Sipërfaqeve të Mbrojtura. Qeveria ka një strategji shumë të mirë për menaxhimin e ujërave dhe mbetjeve, por mbeten gjithmonë funksione të pastra dhe të dedikuara të pushtetit lokal. Neve na duhet që në të gjitha rastet të kërkojmë bashkëpunimin e pushtetit lokal dhe jo të gjitha bashkitë bashkëpunojnë. Shpeshherë e quajmë edhe tejkalim kompetencash dhe ndonjëherë nuk janë të kënaqur me ndërhyrjen tonë. Kemi dy ish-kryebashkiakë në tryezë dhe ju më kuptoni shumë mirë. Ne nga ministria jemi munduar t'i incentivojmë në sektorin e ujit. Pra, nëpërmjet incentivave të atyre ujësjellësve që kanë performuar më mirë, që i kanë ofruar shërbime më të mira, që kanë qenë më të mirë në pagesa... Problematika që kemi ndaj OSHEE-së nuk është e njëjta për të gjitha grupet dhe për të gjitha bashkitë. Shpeshherë përballemi edhe me mosdëshirën për bashkëpunim.

Megjithatë, ne do të bëjmë gjithçka kalon nga dora jonë për të vazhduar procesin e ratifikimit të kësaj strategjie për ujin.

Besoj se këtu i përgjigjem edhe pyetjes së zotit Baraj, nëse do të ishte më me rëndësi që të bënim një rrugë tjetër, apo të merreshim me ujërat e zeza. Personalisht, mendoj se ka ardhur momenti që të fokusohemi, edhe për shkak të rritjes së popullsisë, edhe për shkak të densimit të disa zonave të caktuara: zona ekonomike ose zona turistike, absolutisht, duhet të përqendrohemi, pra ta lëmë një rrugë. Siç e thashë edhe në fillim, ka rëndësi të mbarojmë rrugët që janë në proces, për të mos humbur investimin që kemi bërë, siç e tha edhe kryetari. Ndërkohë, është më mirë të lëmë një rrugë pa bërë dhe të fillojmë të investojmë në një proces të mirëfilltë të ngritur sipas një procedure, e cila do të jetë e njëjtë për të gjitha zonat për sa u përket ujërave të zeza. Pra, jo gjithsecili i jep një zgjidhje momentale, ashtu siç e mendon. Kështu që e mbështes këtë, zoti Baraj.

Lidhur me pyetjen e deputetit të Kolonjës për afatet e segmentit Ersekë – Korçë, nuk kam informacion, pasi është hequr. Mund ta shikoni që ka qenë e parashikuar. Ne e kuptojmë shumë mirë që është bërë loti i parë, duhet bërë loti i dytë...

Në këndvështrimin tonë, Erseka është një zonë me potencial shumë të madh turistik dhe, duke parë rritjen ekspansionale që ka Korça, duke qenë shumë e sigurt se një pjesë e atyre turistëve do të kalonin një ditë edhe në Ersekë, do të dëshironin shumë që kjo rrugë të bëhej. Por, ashtu siç ju thashë, para se të hapim projektet e reja, prioritet është mbyllja e të gjitha projekteve të hapura. Ndaj nuk mund t'ju jap një afat.

Lidhur me pyetjen: a i ka plotësuar Milot – Balldreni (zotëria iku, por unë po e them) kushtet, letrat e të tjera, për të vazhduar procesin, ligji ka hyrë në fuqi në datën 3 tetor. Kështu që deri në 3 tetorin e vitit tjetër, ai ka kohë për ta plotësuar të gjithë dokumentacionin dhe gjithçka duhet.

Me thënë të drejtën, në këtë fazë ku është, pra brenda këtij muaji, nuk kam qenë e interesuar, përveç një bisede politike, sepse ia dëgjoj shumë shpesh emrin kësaj rruge në të gjitha deklaratat politike, madje është kthyer në një nga kuajt e betejës, ashtu siç ishte edhe Unaza deri para pak ditësh. Nuk kam një informacion se si po ecën apo nëse kanë ecur me dokumentacionin dhe me financimin, pasi nuk është në fokusin tonë. Kemi shumë projekte tek të cilat jemi të fokusuar. Ai ka kohën e tij për të plotësuar dokumentacionin. Nëse dokumentacioni nuk plotësohet, nëse financimet do të bien ndesh me ligjin në fuqi, sigurisht që ai projekt do të

anulohet dhe nuk ka asnjë shans që të nisë ndërtimin. Kështu që unë nuk e kuptoj pse vazhdojmë edhe i mëshojmë këtij fakti.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Pikërisht pra pse vazhdojmë të merremi me një projekt, i cili ka nisur prej kohësh, ka një kohë dhe afat të plotësimit të dokumentacionit të financimit dhe të gjithçkaje tjetër. Në rast se nuk e plotëson, nuk do të bëhet si projekt. Kështu që nuk gjej arsye që të merremi kaq gjatë me diçka të sanksionuar pastër në ligj dhe që nuk ka nevojë për interpretime. Çdo interpretim për këtë çështje, në këndvështrimin tim, do të ishte shumë i gabuar.

Lidhur me rrugën Qukës – Qafë Plloçë ose Qafë Plloçë – Qukës, varet se nga shkojmë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Problemi i kësaj rruge mjaft të rëndësishme, pasi është pjesë e korridorit...

Shikoj që edhe mediet e paskan pasur të gjithë interesin te rruga Milot-Balldren, pra bëra gabim që nuk e lashë për në fund. Mos ikni, se do të them edhe një gjë në fund fare për rrugën Milot-Balldren!

Tani, t'i kthehem rrugës Qafë Plloçë – Qukës.

Problematika

Ne e konsiderojmë një rrugë shumë të rëndësishme. Për shkak të faktit se aty është investuar dhe ka punime në shtratin e rrugës, në një nga lotet atje, por është i paasfaltuar dhe ne kemi riskun që ta humbim atë, pas një bisede shumë të gjatë me Ministrinë e Financave, pasi kërkohet një financim i konsiderueshëm dhe, nga ana tjetër, problemi ka qenë që financimi fillestar nuk ishte i mjaftueshëm për të gjitha lotet, pra është financuar loti i parë dhe një pjesë e lotit të dytë, ndërkohë që ka nisur pa u konkretizuar dhe pa u mbyllur si financim. Ne jemi përballur me faktin që na është dashur të negocionim shumë gjatë me financuesit ekzistues të projektit për të përdorur të njëjtin burim dhe për të mos bërë kontrata dhe marrëveshje të tjera financimi, gjë të cilën e kemi mbyllur dhe rruga do të vazhdojë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Është hequr sërish nga buxheti, por është diçka që duhet diskutuar.

Më duhet t'ju informoj për bajpasin e Elbasanit dhe atë të Beratit, që janë të dy brenda një fondi të kooperacionit. Gjithçka është e përfunduar, përveç një vonese nga ana e tyre për sa u përket specifikimeve teknike, DTS-ve. Fondi i akorduar është në vlerën 2,1 milionë euro. Kam

përshtypjen se kemi kaluar edhe fazën e fundit të problematikave me kooperacionin dhe të dyja janë gati të filluar. Madje është edhe një rrugë e tretë.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Një rrugë dytësore në Elbasan, që e kishim tek e njëjta dosje.

Po kaloj te pyetja e zotit Pëllumbi lidhur me linjën e transmetimit Fier – Maqedoni e Veriut. Kemi pesë kompani pjesëmarrëse në garë, që janë kompani të mëdha dhe kryesisht ndërkombëtare. Pra, edhe kur ka lokalë, janë gjithmonë në *joint ventures* (bashkim operatorësh) me kompani ndërkombëtare, për shkak të sasisë së punimeve që kërkohen dhe cilësisë. Kemi pesë kompani fituese dhe pritet *no objection* nga KfW-ja, që është financuesi. Por KfW-ja nuk njihet për vonesa si në raste të tjera.

Edhe ju keni folur për eficiencën, pyetje për të cilën besoj se jam përgjigjur. Është e vërtetë që ne prodhojmë diku te 4-5 terra gjatë periudhave normale, gjatë periudhave të mira kemi arritur të prodhojmë edhe 6,7 terra, por kur ne i prodhojmë, ka edhe rajoni prodhimtari dhe nuk është se ne arrijmë ta balancojmë çmimin e importit me atë të eksportit; asnjëherë.

Po ndaloj tek “Air Albania”, pavarësisht se u bë disa kohë që mundohem të them se ajo është një kompani që operon kënaqshëm, ndaj po mundohem të distancohem si ministre, madje besoj se duhet ta bëjë çdo ministër tjetër në këtë pozicion, pasi politizohet dhe i bën keq nga ana komerciale një kompanie. Nëse atë kompani e godasin rregullisht dhe nëse ajo kompani nuk hap gjyqe komerciale çdo ditë (për prishje imazhi do të kishte rritur të ardhurat), nuk e bën, sepse është shteti në mes dhe ata e godasin pikërisht se është shteti në mes. Megjithatë, unë po përgjigjem edhe një herë për “Air Albania” (për herë të fundit): shteti është aksioner tashmë vetëm 10%.

Linja e re “Migjeni”, i cili operon në qytetet kryesore të Italisë, është pritur shumë mirë nga pasagjerët, si shqiptarët dhe të huajt, dhe shërbimet janë shërbime ekselence. Ne shpesh në bord bëjmë edhe pyetësorë për shërbimet dhe kemi marrë gjithmonë, pa asnjë diferencim, në asnjë rast, përgjigje të shkëlqyera qoftë për shërbimin, qoftë për sjelljen e shoqëruesve të udhëtimeve (pra të stjuardëve), qoftë për cilësinë e mjetit fluturues (të avionit), qoftë edhe për korrektësinë në orare, gjë për të cilën, fatkeqësisht, sërish e kanë goditur politikisht. “Air Albania”, nga të gjitha të dhënat që kam marrë nga aeroporti i Rinasit, është një nga kompanitë më të rregullta, që niset në orar me diferencë minutash, pa kapur pesëminutëshin.

Në planet e së ardhshmes është një avion i tretë, i cili do të fillojë të operojë në kryeqytetet kryesore; jo aty ku kemi më shumë shqiptarë, por aty ku flamuri shqiptar duhet të shkojë. Kjo ka qenë një marrëveshje e qeverisë shqiptare me kompaninë, ndoshta edhe me një risk tregtar, por avionin e tretë do ta dërgojmë në Londër, në Bruksel, në Athinë, ndoshta nga pranvera edhe në Amsterdam, pasi do të krijohen mundësitë për të fluturuar edhe drejt Holandës, sigurisht edhe në destinacionet e Italisë, të cilat janë shumë të kërkuara, si dhe në qytete të tjera, përveç atyre të triave që kryen tani. Sigurisht, në planet tona afatgjata mbetet gjithmonë avioni, i cili do të aksesojë Shtetet e Bashkuara të Amerikës, që i kemi vënë edhe emrin, që do të jetë “Fan Noli”, por duhen plotësuar kushtet teknike, ashtu siç ju thashë, për sa u përket pistës dhe të gjitha kërkesave të tjera që të kemi fluturime nga Shqipëria drejt kontinentit tjetër. Kjo ishte për sa i përket kompanisë “Air Albania”.

Po kaloj te pyetja e deputetit Jakimi lidhur me Rugën e Arbrit.

Para disa ditësh është thënë në media se do të ketë një shtim të kontratës e të tjera. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, nuk ka firmosur, më saktë, nuk ka bërë asnjë pagesë, ndërkohë që është thënë se janë bërë shumë pagesa. Nuk kemi bërë asnjë pagesë për këtë vit, por besojmë se do të paguajmë, nëse do të mundemi, brenda fundit të vitit, si dhe nuk kemi firmosur asnjë shtesë pagese.

Nuk bëhet fjalë për një rrëshqitje të çfarëdoshme, por për tunelin e Murrizit. Është diçka që unë e kam bërë publike vetë, pasi shikoja një interes shumë të madh nga të gjithë njerëzit për ecurinë e këtij projekti. Ai është një projekt që na bën krenarë të gjithëve.

Deri sot në Shqipëri ka rrugë cilësore, por nuk ka rrugë me kompleksitet si ajo e Arbrit: me gjashtë tunele, me ura që ngrihen nga thellësitë e humnerave dhe lidhin tunelet. Problematika qëndron që tuneli i Murrizit është i vetmi tunel në një zonë argjilore, ndërkohë që të gjitha tunelet e tjera janë në zona shkëmbore dhe janë ngritur lehtësisht (nuk po futem në teknikalitete, sepse nuk i njoh), por, sigurisht, pa problematika dhe pa vonesa.

Ndërkohë, tunelin e Murrizit e kam ndjekur nga afër, megjithëse është bërë një studim shumë i mirë për sa i përket anës gjeologjike: problematika ka qenë argjila e ngrirë (tani po futem në teknikalitete për atë që njoh), e cila në kontakt me ujin, shkrihet. Pra, kur ka nisur hapja e tunelit, reagonte si një shkëmb. Të gjitha analizat tregonin se do të ishte mbajtëse, ndërkohë, në rastin më të parë, kur pas 47 metrash është hasur burimi i parë ujqor, aty ka filluar të shkrijë e gjithë argjila dhe kjo ndodh nga të dyja krahët.

Kompania që po operon, po mundohet t'i japë një zgjidhje, madje unë di se kanë marrë edhe ekspertë të huaj. Ne duam të kapim afatin kohor. Ç'është e vërteta, ajo kontratë përfundon në nëntor të vitit 2021, por Kryeministri ka premtuar që do të duhet të jetë gati në mars të vitit 2021. Kështu që, për shkak të këtij premtimi, ne kemi kërkuar dhe vazhdojmë të kërkojmë nga kompania që të ecë me ritme më të shpejta, por ata në këtë moment janë duke studiuar zgjidhjen që do të marrë tuneli i Murrizit, pa e ndaluar punën në segmentet e tjera.

Ky ishte sqarimi për Rrugën e Arbrit.

Për të ardhur te një pyetje tjetër, e zotit Nasufi. Fillimisht, ju falënderoj për fjalët e mira që thatë, pasi edhe ne kemi nevojë nganjëherë për stimuj që të vazhdojmë përpara dhe, njëherazi, dua t'ju jap një lajm të mirë: shpronësimi i Kuçovës u zgjidh. Pas shumë muajsh që jemi marrë personalisht edhe unë, edhe sekretarja e Përgjithshme; ditën e mërkurë kalon në Këshillin e Ministrave dhe mbyllet. Ndërkohë, "Muzak Topia" përballet me një problematikë tjetër pak më komplekse, që mund ta elaboroj edhe këtu në tryezë. Për çështjet e shpronësimeve kemi partner edhe Bankën Botërore, e cila ka disa kërkesa që e tejkalojnë ligjin shqiptar. Këtu krijohet një lloj problematike për sa i përket negocimit me palët, çmimit të referencës që Banka Botërore kërkon për t'u dhënë palëve, por ky është një problem sensitiv që ne do ta zgjidhim njëherë e mirë, madje e kemi vendosur në një nen të veçantë në projektligjin që kaloi në Këshillin e Ministrave dhe që i është drejtuar parlamentit për Agjencinë e Shpronësimeve. Pra, duke qenë se Banka Botërore do të vazhdojë të jetë një nga partnerët tanë kryesorë në investime, sidomos në zonat rurale, detyrimisht ne e kemi vendosur këtë nen për ta saktësuar njëherë e mirë këtë problematikë, e cila sot nuk zgjidhet ligjërisht.

Përmendët dy-tri rrugë të reja; jam përgjigjur shumë herë tani dhe nuk kam çfarë të them më.

Lidhur me tensionin e mesëm dhe atë të ulët, unë e di se Berati e vuan këtë problematikë. Problemi është që ne kemi trashëguar të gjithë Shqipërinë me probleme tejet të rënda si të linjave të transmetimit, ashtu edhe të tensionit të mesëm dhe atij të ulët. Unë jam gjatë gjithë kohës në terren, kaloj një pjesë të mirë të kohës sime në terren dhe i kam prekur vetë investimet që ne po bëjmë apo zonat ku ka nevojë për një investim në të ardhmen. Ajo çfarë unë ndesh shpeshherë është që ne u japim prioritet pa dyshim qyteteve, zonave turistike, fshatrave; gjithçkaje, por, në momentin kur kemi një situatë të rëndë energjetike, OSHEE-ja është e detyruar t'i ndërpresë investimet, pasi nuk bën sens që ne të vazhdojmë investimet dhe të marrim

lekë nga buxheti i shtetit për të paguar importet e energjisë. Domethënë, është një situatë e detyruar.

Ju keni shumë të drejtë kur thoni se, nga momenti kur janë planifikuar investimet, ato duhen bërë, por kjo është një problematikë reale. Pra, ndërkohë që ne vazhdojmë dhe blejmë energji, siç kemi bërë gjatë këtij viti kaq të vështirë, a mundemi vallë të vazhdojmë të investojmë dhe të tërheqim lekë nga buxheti i shtetit, pra ta rëndojmë buxhetin e shtetit? Ky është një cikël vicioz në të cilin jemi futur, që unë shpresoj ta zgjidhim shumë shpejt. Ndaj këtu hapet sërish diskutimi për energjinë, se ne duhet të krijojmë burime të qëndrueshme të energjisë, jo thjesht të rinovueshme, që janë shumë të mirëpritura dhe ne po punojmë fort për to.

Zonja Nurçe, nuk kam lajme të mira as për ju, domethënë për rrugët. Por, ndërkohë, për çfarë përmendët ju, e kam një lajm të mirë: nuk janë rrugë të fondit të ARRSH-së, janë rrugë të bashkisë dhe duhet t'i dalë për zot bashkia, se ju nuk keni edhe bashki të vogël, e keni bashki...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

E kuptoj, por ARRSH-ja ka të njëjtin problem.

Atëherë, zoti Bitri, bajpasi i Fierit është një vepër për të cilën unë jam krenare, me thënë të drejtën, sepse pas tetë vjetësh bllokim, ne arritëm ta bëjmë funksional. Pak na besuan se do ta hapnim më 27 qershor, por u hap. Kemi pasur një bashkëpunim të shkëlqyer dhe gjej çdo herë rastin të falënderoj Policinë e Shtetit, sepse, me thënë të drejtën, të jetë i hapur është facilitet për qytetarët, por është i rrezikshëm dhe Policia e Shtetit e ka menaxhuar në mënyrë të shkëlqyer. Unë sa herë e bëj atë rrugë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Patjetër.

(Deputeti Bitri flet pa mikrofon.)

Po, sinjalistika është shumë e mirë, por edhe Policia e Shtetit ka bërë një punë të jashtëzakonshme; është aty në çdo orë të ditës.

Tani, kontrata shkruan “28 shkurt të vitit 2020”; është totalisht brenda afatit. E kam premtuar unë. Kemi filluar, nuk e di, ndoshta po bëhen...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Kemi filluar të premtojmë jashtë afatit, sepse duam t'i bëjmë më shpejt. Pse e kam premtuar? Sepse në nëntor, në këndvështrimin tim, meqenëse jam marrë goxha me këto projekte

dhe po mundohemi t'i mbyllim në mënyrë sa më efikase, fillojnë reshjet. Nga çfarë kam kuptuar, nga nëntori në mars...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Nuk punojmë dot, sepse nuk ngjit asfalti, dhe ajo rrugë është në fazë asfaltimi; është mbaruar trupi i rrugës dhe gjithçka tjetër. Për këtë arsye u kam kërkuar që ta dorëzonin tani, në mënyrë që të mos kishim firo gjatë katër muajve me reshjet e dimrit.

Kompania ka treguar se performon në mënyrë shumë të mirë. Kështu që deri në datën 28 apo në datën 30, unë do të pres...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ata kanë dhënë fjalën. Po ngelën gjëra të vogla, do të jenë gjëra që do të rregullohen gjatë rrugës. Megjithatë, nuk më pëlqen fare të shoh nëpër ekrane që na kanë vënë kronometrin se është premtuar dhjetë ditë përpara, por nuk shohim të mbarohet. Do të bënte sens sikur ta thoshin dhjetë ditë më pas, por jo dhjetë ditë përpara, se, pastaj, i bie që kanë marrë veti të jashtëzakonshme të parashikimit të së ardhmes. Pra, bajpasi i Fierit në shkurt.

Lidhur me ujësjellësin e Fierit, e përsëris, por, pa dashur t'ju lodh, ujësjellësit janë përgjegjësi e pushtetit lokal. Çdo tejkalim kompetencash nga ana jonë quhet cenim i pushtetit lokal, por ne në ujësjellës kemi investuar dhe do të vazhdojmë të investojmë. Fondet ia dërgojmë bashkisë, pra ne bëjmë planizimin dhe bashkia merr fondet për të kryer punimet. Pra, le të themi se ministria dhe AKUM-i kryejnë rolin e menaxhuesit të fondeve, por punimet bëhen nga bashkia.

Unë do ta ndjek rastin tuaj, dhe do të flas edhe me drejtorin e AKUM-it, për të parë sesi është situata.

Zgjidhja e Albpetrol është një çështje e vjetër, që nuk prek vetëm Fierin, por prek Beratin, Kuçovën dhe vende të tjera. Sigurisht që ajo që kemi bërë nuk është në situatën më të mirë. Ne kemi nisur një plan për reformimin e Albpetrolit, i cili është reformë dhe reformat nuk janë asnjëherë të kënaqshme për të gjithë. Reformat vendosin pjesën më të madhe të pjesëmarrësve në pozicione jo të favorshme, pasi ne kërkojmë që të ulim shpenzimet, të cilat kanë qenë konsiderueshëm jashtë kontrollit dhe të ngremë prodhimin, duke kontrolluar edhe kontratat që Albpetroli ka me palët e treta për shkak të përdorjes së vendburimeve. I gjithë sektori i naftës do të pësojë një reformim shumë të madh për sa i përket kontrollit. Kryeministri, në ditët në vazhdim, do të bëjë një prononcim për të gjitha strategjitë që ne do të ndjekim si

qeveri në të ardhmen, ku pjesë e kësaj strategjie është edhe sektori i naftës për ndalimin e informalitetit për reformimin e Albpetrolit dhe ngritjen e kësaj kompanie në një nivel të kënaqshëm si përfaqësuese e një shteti naftëmbajtës. Ne jemi një shtet i vogël, por jemi shtet naftëmbajtës dhe kjo është arsyeja pse në Shqipëri kemi kompani të mëdha siç është Shell-i, apo Eni, një kompani tjetër prestigjioze italiane, me të cilën ne jemi ulur në negociata para pak ditësh, ka konkurruar dhe ka fituar bllokun e Dumresë. Kështu që në këtë rast Albpetrolit i takon që të ngrihet në nivelin më të lartë për të përfaqësuar Shqipërinë. Impianti i Fierit është duke ecur. Ai ka pasur disa problematika në vonesa për sa u përket të dyja palëve, edhe anës administrative, por edhe investitorit. Është një nga impiantet që do të ecë më shpejt. Ne kemi pasur një shkurtim të fondit me impiantin e Tiranës, por jo me atë të Fierit.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Besoje që po.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Lajmin e mirë e kemi marrë për sa i përket eksplorimit, por për nisjen e prodhimit Shell-i ka pasur dy problematika, të cilat është mirë që t'i dëgjojnë edhe deputetët e zonës. Problematika e parë është që për herë të parë në Shqipëri eksplorohej naftë në mënyrë kaq të thellë, vertikale, 7 kilometër, formacioni gjeologjik është shkëmbor dhe vështirësitë që kanë hasur janë avaritë e shpeshta të sondave dhe problematika është se për porosinë e një koke sonde për ardhjen nga Holanda duhen 6 javë dhe ky është një problem që ka krijuar vonesa. Problemi i dytë, që ka krijuar vonesa dhe, sipas tyre, ka ngritur edhe kostot, por që ky nuk është problemi ynë, pasi problemi ynë është që nuk do të arrijmë të marrim si numër punësimesh atë që ne dëshironim fillimisht, është problemi që kanë hasur me brezat. Ka të rinjë, të cilët kanë aftësitë kompjuterike teknologjike dhe anglishten, por nuk kanë eksperiencë fare në fushën e naftës, ose ndërkohë ka ekspertë shumë të mirë të një moshe mbi 60 vjeç, të cilët nuk janë pajisur me aftësitë e tjera që kërkohen, si gjuha e huaj anglisht dhe aftësitë teknologjike. Ky është një problem që ata duhet ta zgjidhin, sepse ne kemi pasur një...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Ne kemi një marrëveshje me ta për sa i përket akademisë së Shell-it në Berat dhe kjo është diçka që unë insisto, pasi me të vërtetë ne sot kemi këtë boshllëk midis dy brezave, mungesën e eksperiencës së brezit të ri dhe mungesën e aftësive të brezit të vjetër, për sa i përket gjuhës dhe aftësive të tjera, por është shumë e nevojshme që ne të fillojmë ta ngremë këtë

kapacitet, sepse këto dy kompani sapo janë instaluar, Shell-i dhe Eni. Kështu që bëhet fjalë për një të ardhme, që ia vlen të investohet në edukim në fushën e naftës, sepse ata njerëz do ta kenë një punë të sigurt, sidomos në ato zona.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Kjo duhet të diskutohet me ministren e Arsimit dhe pse jo ta vëmë...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Zoti Ndraxhi, për sa i përket pjesës së mirëmbajtjes Maminas, këtë do ta konsultoj me ARRSH-së. Siç ju e dini, ne kemi qenë shpeshherë në kontakt me ju dhe me deputetin tjetër dhe jemi munduar të bëjmë disa ndërhyrje në zonë me ARRSH-në me AKUM-in, por sigurisht ajo rrugë ka nevojë për një bërje nga e para, pasi ka problematika të mëdha në procesin e kullimit të ujërave, ndarja nga muret e bizneseve apo të shtëpive. Pra, është një rrugë që ka problematika të shtuara dhe nuk ka sigurinë rrugore, kështu që kërkon një ndërhyrje të thellë që nuk është e buxhetuar për këtë vit.

Kam përshtypjen që të gjitha temat që ka prekur zonja Gjermani unë i kalova, shpronësimet dhe studimet e fizibilitetit.

Lidhur me përfshirjen e shpronësimeve në projektin fillestar, unë insistoja këtu, sepse ju thashë që jemi ndeshur me shpronësime, të cilat kalojnë investimin dhe këtu duhet bërë një vlerësim për të parë nëse ka një fizibilitet në një projekt të tillë. Patjetër eficiencën e energjisë.

Kryetar, besoj se iu përgjigja pyetjes lidhur me rrugën Qukës-Qafë Plloçë, që kemi dakordësuar për huamarrjen edhe për lotin tjetër.

Hekurudha e Lindjes. Dua të qëndroj pak te kjo pikë. Ne kemi bërë një projekt të detajuar për sa i përket të gjithë konjektivitetit me rajonin përmes hekurudhës. E thashë që në fillim, ky është zëri që na ka pezmatuar më shumë neve, si ministri. Ne kemi mirëkuptim të plotë të këtij buxheti, unë e vlerësoj faktin që është racional, pra është një buxhet që ul risqet. Ekonomia duhet konsoliduar, prandaj thashë që nuk jemi të shqetësuar për disa rrugë, të cilat shtyhen për një kohë tjetër, por për hekurudhën jemi të pezmatuar si grup, sepse kemi punuar shumë, na është dashur të punojmë mbi 10 muaj me BERZH-in që ta merrnim atë në shqyrtim. Duke e nisur hekurudhën Tiranë-Rinas-Durrës, ne U hapim rrugë pjesëve të tjera të hekurudhës dhe pjesa tjetër e menjëhershme, pasi Tiranë-Hani i Hotit është funksionale, është Tiranë-Lin-Pogradec të ndara në dy segmente, atë që akseson Maqedoninë e Veriut dhe atë që akseson Greqinë. Pra, i kemi bërë studimet dhe jemi në tentativa, si me WBIF për të marrë grantin, ashtu edhe me BERZH-in për të

aplikuar për kredinë, por duhet nisur procesi i parë i aplikimit, që tashmë e kemi fituar dhe e kemi mbyllur, për të nisur edhe pjesët e tjera. Në këndvështrimin tonë, si ministri, hekurudha është transporti i të ardhmes. Ministri bullgar, kolegu im, të cilin e takova ditën e premte, më tregoi një fakt shumë të rëndësishëm, që ndoshta hedh poshtë edhe investimet më të mëdha në portet tregtare. Ai më tregoi që kishin bërë një pilotim nga Pekini në Bukuresht me tren, i cili kishte kaluar edhe përmes Sofjes. Ai ishte tren mallrash, por që do të fillojnë ta përdorin edhe për pasagjerë, dhe kishte bërë nga Pekini në Bukuresht 8 ditë udhëtim, ndërkohë që nga Pekini në Pire është 27 ditë udhëtim. Kështu që hekurudhat janë transporti më efikas dhe janë transporti i së ardhmes. Ato kanë eficiencë në menaxhimin e financave, të kohës, por mbi të gjitha janë shumë miqësore me ambientin, që është synimi kryesor i politikës ambientale të Komisionit European. Këto kisha.

Faleminderit!

Niko Peleshi – Shumë faleminderit për përgjigjet shteruese, pavarësisht se kur bëhet fjalë për buxhetin asnjëherë nuk mund të jemi të gjithë të kënaqur!

Zoti Beqaj ka diçka për të shtuar dhe me këtë e mbyllim, duke ju falënderuar për prezencën dhe sqarimet!

Ilir Beqaj- Kam dy gjëra të vogla.

Lidhur me rrugët, unë mendoj se duhet të punojmë bashkërisht që të bëjmë ndryshimet e nevojshme ligjore për të vendosur sigurimin e detyrueshëm inxhinierik të çdo projekti me risk të plotë. Ndryshimi i bërë në vitin 2015 nuk është shterues.

Së dyti, meqenëse u fol për një risk gjeologjik, apo një event gjeologjik, që ka ndodhur te Rruga e Arbrit, po u kthehem pak PPP-ve, po të kishte qenë me kontratë shteti, tani do të kishim qenë duke bërë studimin, hajde të gjejmë lekët dhe do të shkonte 10 vjet. Kam një sugjerim për PPP-të. Ju e thatë në një moment, që çfarëdo që të bëjmë tek energjia, duhet të mos shpërdorohet. Ne i kemi ende të larta humbjet. Vjet, nëse nuk gaboj, kam dëgjuar që për të ulur humbjet me 1% duhen 40 milionë euro investime, por ndoshta korporatat, ose ndërmarrjet publike të energjisë nuk i kanë këto para, buxheti nuk i ka këto para, prandaj mos lini pas dore shfrytëzimin e mundësisë me PPP, ku mund t'i japim një territor dikujt, që për disa vjet, sa të përfitohet nga ulja e humbjeve, le t'i marrë ai dhe më vonë..., sepse çfarëdo të bëjmë ne...

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Nuk ka rëndësi sa duhet të jetë, kam përshtypjen se ajo nuk duhet të jetë, por nën 7-8 nuk ia vlen t'i humbësh më, sepse harxhon më shumë t'i humbësh sesa përfiton, por ne edhe sikur i ta marrim në vit, për 5 vjet bëhen shumë.

Faleminderit!

Belinda Balluku- Sot ne jemi në 24%, ku e kemi ulur ndjeshëm nga 45% që ishte, vazhdojmë të investojmë për humbjet dhe kemi një synim, një target, që deri në vitin 2030, 10-vjeçarin tjetër, të mbyllet me 10%, që konsiderohet një humbje optimale në rrjet. Çdo investim e ri, e kam parë para pak ditësh në Laç, qoftë në rrjetin e transmetimit, qoftë në tensionin e ulët dhe të mesëm, ka impakt në uljen e humbjeve, por edhe në rritjen e eficiencës së prodhimit. Pra, ne prodhoni në Shkopet dhe Ulëz dhe nuk arrinim të merrnim as 60% të prodhimit. Rrjeti i Laçit herën e fundit që ishte prekur ishte në vitin 1971. Ne duhet të bëjmë edhe një muze të energjetikës, sepse në Kombinat kemi hequr para 6-muajsh një central të vitit 1957, i cili ishte investim rus. Kështu që çdo hap që ne do të hedhim me investimet, absolutisht do të ulen edhe humbjet, por problemi që ne kemi është se ne në faza të ndryshme të vitit i ndalojmë investimet dhe, nëse ne kemi parashikuar një numër X investimesh, ato kurrë nuk përmbushen, sepse ia dedikojmë fondin importit. Deri ditën kur ne do të zgjidhim problemin që kemi me importin, këto do të kenë gjithmonë varësi nga njëra-tjetra, sepse janë të lidhura financat dhe ne nuk mund të vazhdojmë investimet me OSHEE-në dhe të marrim lekë nga buxheti i shtetit.

Faleminderit!

Niko Peleshi- Shumë faleminderit, zonja Ministre!

Është shumë interesante ideja e muzeut të energjetikës. Unë them që ky muze ia vlen të bëhet në Korçë, sepse aty

(Ndërhyrje në mikrofon)

Pse jo?! Po jua them argumentin.

Belinda Balluku- Centrali i parë qenka në vitin 1936 në Korçë.

Niko Peleshi- Dhe është në gjendje pune sot e kësaj dite. Centrali i parë i ndërtuar në Shqipëri nga një shoqëri aksionere, prej 120 tregtarësh të Korçës, është në Vithkuq të Korçës dhe sot është në gjendje pune, madje shumë cilësor. Kjo shoqëri aksionere sot nuk bën dot 2 biznesmenë bashkë, ndërkohë në atë kohë janë bërë 125, të cilët investuan për hidrocentralin, për rrjetin e shpërndarjes në qytet..

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Monument kulture, por që është në gjendje pune.

Shumë faleminderit!

Ky ishte një nga takimet më interesante që kemi pasur. Siç e thatë edhe ju, ne do të punojmë me stafin tuaj për të mundësuar një dëgjese, kur ju dhe kolegët deputetë ta keni të përshtatshme, për çështje të caktuara, kryesisht për energjinë, që është më e ndjeshme, por edhe për çështje të tjera.

Belinda Balluku- Kryetar, ju falënderoj shumë dhe jam në dispozicion!

Niko Peleshi- Faleminderit!