



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS  
DHE ENERGJISË

**KOMISIONI I DHËNIES SË KONCESIONIT/ PARTNERITETIT PUBLIK PRIVAT**

Nr \_\_\_\_\_ Prot

Tiranë, më \_\_\_\_\_.\_\_\_\_.2020

**SQARIME MBI DOKUMENTET E GARËS**

Autoriteti Kontraktues, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, pas kërkesës së disa operatorëve ekonomikë mbi sqarime për dokumentet e procedurës së koncesionit/ partneritetit publik privat, me objekt “Dhënie me koncesion/PPP për projektimin, ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe transferimin e Aeroportit të Vlorës” me Nr. Reference REF-46571-12-19-2019, publikuar në Sistemin e Prokurimeve Elektronike, në mbështetje të ligjit nr. 125/2013 “Për koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” të ndryshuar, ligjit nr. 9643 datë 20.11.2006 “Për prokurimin publik” të ndryshuar, sqaron operatorët ekonomikë në lidhje me kërkesat e tyre si edhe pa identifikuar burimin e kërkesës, ia komunikon sqarimin përkatës të gjithë operatorëve të tjerë ekonomikë të interesuar.

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë nxit të gjithë operatorët ekonomikë kombëtarë dhe ndërkombëtarë të interesuar për të paraqitur çdo kërkesë për sqarim e cila lidhet me aspektet teknike të procedurës së koncesionit, në kompetencë të trajtimit nga kjo e fundit si edhe të cilat nuk lidhen me kuadrin ligjor në përgjithësi dhe/ ose raste të cilat qartësisht dhe pa ekuivok janë pasqyruar në dokumentet e garës koncesionare.

**PYETJE**

1. Duke iu referuar Figurës 41- Plani i Aeroportit në Vlorë në Studimin e Fizibilitetit (faqe 97), figura tregon një hartë të ndryshme në krahasim me atë të paraqitur në Masterplan (referencë Masterplani i Aeroportit, masterplani i zonës, faqe 53).

A ka përparësi figura e paraqitur në Masterplan nga ajo e paraqitur në Studimin e

Fizibilitetit?

Cili është marzhi i ndryshimeve, zgjerimit, lidhur me perimetrin e zonës së aeroportit?

## **PËRGJIGJE**

Toka është në pronësi shtetërore miratuar me Vendimin nr. 813 datë 16.12.2019 të Këshillit të Ministrave “Për ndryshimin e përgjegjësisë së administrimit, nga Ministria e Mbrojtjes tek MIE të pronës nr. 914 me emërtim “Aerodrom Fushor”, me vendndodhjen në Vlorë, dhe për një ndryshim në VKM 515 datë 18.7.2003 “Për miratimin e listës së inventarit të pronave të paluajtshme shtetërore që i kalojnë në përgjegjësi administrimit Ministrisë së Mbrojtjes”, të ndryshuar.

Autoriteti kontraktues sqaron se në cdo rast pranohen përmirësime të Master-Planit ekzistues mbi gjurmën e ndërtimit të propozuar sipas Vendimit të mësipërm të Këshillit të Ministrave, gjurmë e cila pasqyrohet edhe në hartën e publikuar në Sistemin e Prokurimeve Elektronike në dokumentin me emërtim “*Plan Rilevimi*”.

## **PYETJE**

2. Ju lutemi a mund të konfirmoni se drejtimi i pistës do të jetë 13/31 ashtu siç është paraqitur në dokumentet e publikuara?

## **PËRGJIGJE**

Autoriteti kontraktues konfirmon se drejtimi i pistës do të jetë 13/31.

## **PYETJE**

3. Në faqen 121 të studimit të Fizibilitetit, përmendet se “*Territori i Novoselës (Vlorë) është pjesë e Ultësirës Periadriatike, më saktë është ekstremiteti juglindor i tij. Në këtë pjesë nuk vërehen shkëputje apo zhvendosje tektonike*”. Por, në figurën 31, figurën 44 dhe figurën e paraqitur në faqen 100 të Studimit të Fizibilitetit, zona e aeroporti ndodhet mbi një shkëputje aktive.

A mund të na sqaroni lidhur me këtë? Kjo temë është e rëndësishme për një kornizë të saktë të projektit.

## **PËRGJIGJE**

Bazuar në të dhënat zyrtare të vëna në dispozicion nga Instituti i Gjeoshkencës, Energjisë, Ujit dhe Mjedisit të Republikës së Shqipërisë, sqarojmë se: Referuar Hartës zyrtare të Rajonizimit Sizmik të Shqipërisë rajoni i Vlorës dhe zonat për rreth shtrihen në zonën me intensitet 8 ballë MSK-64 për kushte mesatare të truallit.

Autoriteti kontraktues sqaron se para miratimit të lejes së ndërtimit, do të kryhet një studim i posaçëm sizmologjik për të përcaktuar parametrat e nevojshëm të projektimit sipas legjislacionit në fuqi dhe Eurokodit 8 (nxitimin dhe spektrat e projektimit si dhe kategorizimin e truallit sipas këtij standarti).

## **PYETJE**

4. Në Shtojcën 12 të kapitullit 3.4, kërkohet që të sigurohet Niveli i Shërbimit C sipas standardeve të IATA-s. Kjo i referohet rregullimeve që nuk janë më në zbatim (Niveli i Shërbimit C, IATA). Megjithatë, aktualisht zbatohen kërkesat më të fundit të Manualit të Referencës për Zhvillimin e Aeroportit, IATA, që zbatohen sipas MRZHA Edicioni 10-të.

A duhet të konsiderohet niveli Optimal përkatës si objektivi i ri apo Niveli i Shërbimit C i IATA-s?

## **PËRGJIGJE**

LoS (Niveli i Shërbimit) është aplikuar në mënyra të ndryshme për ndërtimin e aeroporteve dhe/ose zgjerimin e tyre. Gjithashtu është përdorur si benchmark (bazë krahasuese) për të përcaktuar nëse detyrimet kontraktuale të pronarëve të aeroportit dhe/ose palëve të treta që sigurojnë shërbimet janë plotësuar.

Në ADRM (Aerodrome Development Reference Manual) edicioni 10 Niveli i Shërbimit (LoS) është rishikuar dhe adaptuar në mënyrë të tillë që të përfshijë kohën e pritjes në faza të ndryshme të proceseve aeroportuale dhe cilësinë e shërbimeve të perceptuara përkundrejt hapësirave në përdorim.

Duke konsideruar ndryshimin e mësipërm Ju mund t'i referoheni ADRM edicionit 10 "LoS Guideline table" faqe 315 për kriteret optimale (ku over - design dhe sub - optimum janë të përjashtuara).

## **PYETJE**

5. Nuk ka asnjë evidencë se ku ndodhet Ndërtesa e Administratës së Aeroportit në Masterplan. A ka ndonjë informacion mbi Ndërtesën e Administratës së Aeroportit?

## **PËRGJIGJE**

Autoriteti kontraktues sqaron se referuar shtojcës 11 “Kriteret e Vlerësimit” referuar kriterit 2, është kërkuar edhe përmirësimi i Master Planit ekzistues, me qëllim shmangien e cdo mospërputhjeve apo mangësive në MasterPlanin aktual, publikuar në Shtojcën 12 të dokumenteve të procedurës së prokurimit.

Në piken 2.1.7 të Aneksit 12 Termave të Referencës është kërkuar të përfshihet në masterplan edhe Ndërtesa e Administratës së Aeroportit. Për më tepër ADRM (Aerodrome Development Reference Manual) edicioni i 10-të i IATA (The International Air Transport Association) në paragrafin 3.3.6 thekson që ka disa mënyra që përcaktojnë vendodhjen e ndërtesës së administratës së Aeroportit që varen si nga madhësia dhe shtrirja e aeroportit por edhe nga struktura organizative e Autoritetit të Aeroportit. Është në dorë të koncesionarit të paraqesë nëpërmjet përmirësimit të Masterplanit vendin (Brenda terminalit apo si një ndërtesë të vecantë) ku ndërtesa e administratës së Aeroportit do të jetë.)

## **PYETJE**

6. A mund të konfirmoni nëse është miratuar një impiant fotovoltaik në zonën e Akernisë pranë aeroportit të ardhshëm?

## **PËRGJIGJE**

Sqarojmë se në momentin e ngritjes së pyetjes nuk ka një impiant fotovoltaik të miratuar.

## **PYETJE**

7. A mund të konfirmoni se Qeveria e Shqipërisë do të përmbushë nevojat e infrastrukturës bazë deri në perimetrin e aeroportit, si:
  - a. (a) Furnizimi me ujë; (b) Kanalizime; (c) Furnizimi me Energji; (d) Infrastruktura Rrugore.
  - b. Studimet e projektit kanë treguar se një nga aktivitetet strategjike në zhvillimin e Masterplanit kërkojnë me patjetër furnizimin me gaz metan. Për aq sa jemi në dijeni, aktualisht nuk ka një rrjet të gazit metan në Shqipëri. Një tubacion me gaz metan është sjellë së fundmi pranë Fierit si pjesë e projektit ndërkombëtar Trans Adriatic Pipeline (TAP). Prandaj, është e

arsyeshme të mendojmë se së shpejti gazi metan mund të jetë i disponueshëm edhe në Vlorë, dhe do të na ndihmonte që të dinim se për sa kohë do të jetë e mundur. “Studimet e projektit kanë treguar se një nga aktivitetet strategjike në zhvillimin e Masterplanit kërkojnë me patjetër furnizimin me gaz metan”. Për aq sa jemi në dijeni, aktualisht nuk ka një rrjet të gazit metan në Shqipëri. Një tubacion me gaz metan është sjellë së fundmi pranë Fierit si pjesë e projektit ndërkombëtar Trans Adriatic Pipeline (TAP). Prandaj, është e arsyeshme të mendojmë se së shpejti gazi metan mund të jetë i disponueshëm edhe në Vlorë, dhe do të na ndihmonte që të dinim se për sa kohë do të jetë e mundur.

## **PËRGJIGJE**

Në lidhje me pyetjen e parë në paragrafin “a”, autoriteti kontraktues sqaron se Qeveria e Republikës së Shqipërisë angazhohet për krijimin dhe ndërtimin e infrastrukturës së nevojshme deri në pikën e lidhjes së aeroportit përfshirë furnizimin me ujë; Kanalizime, Furnizimi me Energji, si edhe infrastukturën rrugore.

Në lidhje me pyetjen e dytë, autoriteti kontraktues sqaron se shitblerja e gazit natyror në Republikën e Shqipërisë i nënshtrohet rregullimit të ligjit nr. 102/2015 “Për Sektorin e Gazit Natyror” si edhe parimit të tregëtisë së lirë. Përsa i përket marrdhënies me TAP, sqarojmë se kemi të bëjmë me marrdhënie tregtare midis sektorit privat.

## **PYETJE**

8. Dihet se gjatë përmbytjeve të vitit 2015, fshati i Akernisë u përfshi nga ujërat që vërshuan nga Lumi Vjosa dhe nga shumë kanale të tjera artificiale që ndodhen shumë pranë zonës së aeroportit të ri. Raporti IFRC (Raporti Përfundimtar i Planit të Emergjencës) e konfirmon këtë.

A duhet të konsiderohet siguria hidrologjike e zonës së re si një kërkesë me detyrim? Zona e rrezikuar nga përmbytjet që tregohet në faqen 100 të Studimit të Fizibilitetit është grafiku i vetëm në dispozicion për ofertuesin.

A do të jetë siguria hidrologjike e PERIMETRIT TË ZONËS së aeroportit të ri nën përgjegjësinë e Qeverisë së Shqipërisë?

## **PËRGJIGJE**

Në lidhje me pyetjen e parë, autoriteti kontraktues sqaron se zona në fjalë konsiderohen si zonë me riks të lartë për përmbytje nga autoriteti kombëtar për Emergjencat civile, bazuar në të dhënat dhe studimet e kryera në vitet '60 të cilat nuk mbështeten në të dhëna faktike të sasisë së reshjeve. Aktualisht, Qeveria e Republikës së Shqipërisë në bashkëpunim me institucione ndërkombëtare kanë nisur procedurën e kryerjes së një studimi të detajuar fizibiliteti në lidhje me Lumin Vjosa.

Në lidhje me pyetjen e dytë, sqarojmë se, zona në fjalë ka një sistem bonifikimi të plotë, efiencia e të cilit do të rritet ndjeshëm me anë të shtimit të kapacitetit të hidrovorit dhe ofrimit të shërbimit periodik dhe parandalues të mirëmbajtjes së kanaleve ekzistuese.

## **PYETJE**

9. Bazuar në Dokumentet Standarde të Koncesionit, Sigurimi i Ofertës dhe Sigurimi i Kontratës i referohen një përqindjeje specifike të “vlerës së investimit të propozuar”. Ju lutemi a mund të konfirmoni nëse togfjalëshi “vlera e investimit të propozuar” i referohet investimit në terma nominalë, a përfshin Vlerën e Shtuar mbi Tatimin gjatë të gjithë periudhës koncesionare?

## **PËRGJIGJE**

Në lidhje me vlerën e sigurimit të ofertës, autoriteti kontraktues sqaron se në vlerën e sigurimit të ofertës përfshihet vlera e investimit të propozuar pa përfshirë vlerën e Tatimit mbi Vlerën e Shtuar.

Autoriteti kontraktues sqaron se referuar nenit 28 të ligjit nr. 125/2013 “Për Koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” i ndryshuar parashikohet se: “Para nënshkrimit ose hyrjes në fuqi të kontratës, autoriteti kontraktues merr nga ofertuesi më i suksesshëm garancitë e kërkuara për realizimin e kontratës dhe instrumentet e sigurisë si kompensim për dëmin që mund të shkaktohet si pasojë e dështimit të koncesionarëve/partnerëve privatë për të përmbushur detyrimet e parashikuara në kontratë (premtim për pagesë, garanci bankare, garanci të korporatës, kambiale etj.). Sigurimi i kontratës do të jetë deri në 5 % të vlerës së kontratës dhe përcaktohet në dokumentet e tenderit.” Sigurimi i kontratës do të jetë në masën 5 % të vlerës së kontratës, si maksimum i garancisë ligjore të kërkuar.

Vlera e mësipërme përfshin vlerën e plotë të kontratës pa përfshirë Tatimin mbi Vlerën e Shtuar.

## **PYETJE**

10. Me çfarë lidhen Shtojcat nr. 7 dhe 8 të Dokumenteve Standarde të Koncesionit? A janë të detyrueshme këto Shtojca? Çfarë informacioni apo dokumente të tjera mbështetëse duhet të dorëzohen ofertuesit në lidhje me Shtojcën nr. 7 dhe Shtojcën nr. 8?

## **PËRGJIGJE**

Autoriteti kontraktues sqaron se referuar dokumenteve të garës nuk kërkohet të provohet disponueshmëria e mjeteve dhe pajisjeve të nevojshme për realizimin (ndërtimin civil) e kontratës. Kjo është lënë në vlerësim të operatorëve ekonomikë. Për rrjedhojë shtojca 8 nuk është e aplikueshme.

Në lidhje me kërkesën mbi shtojcën 7 “*Formular Vlerësimi*”, autoriteti kontraktues sqaron se shtojca e mësipërme duhet të dorëzohet sëbashku me dokumentacionin mbështetës ashtu sic është kërkuar në këtë shtojcë dhe në dokumentet e procedurës së dhënies së koncesionit në lidhje me përmbushjen e kriterit/reve mbi dëshminë e eksperiencës së ngjashme (në ndërtim).

## **PYETJE**

11. Në Masterplan parashikohet se ndërtimi i Magazinës së Mirëmbajtjes do të realizohet në fazën 2 dhe ndërtimi i zonës Kargo do të ndërtohen në fazat 2 dhe 3. Specifikimet teknike për përcaktimin e karakteristikave të magazinës, nuk përcakton disa kriteret specifike apo hapësira të konfiguruar që sugjeron se aktiviteti strategjik jo i lidhur me aviacionin do të përcaktohet në fazën e dytë. Në anën tjetër, zona Kargo e parashikuar në fazat 2 dhe 3, nuk parashikohet shprehimisht në Dokumentet Standarde të Tenderit. Krahas kësaj, vërehet se në faqen 150 të Studimit të Fizibilitetit përmenden 3 fazat të ndara në intervale 4-vjeçare por edhe se kushtet sipas së cilave “fazat e zhvillimit ... (konfirmohen) nëse të dhënat e supozuara të trafikut ... do të jenë të besueshme në mënyrë të arsyeshme”, duke i kaluar kështu kushtëzimet e Kontratës Koncesionare në negociatën e radhës.

A mund të konfirmoni se ky kuptim është e saktë?

A mund të na jepni më shumë informacion lidhur me ndërtimin e Magazinës së Mirëmbajtjes dhe Kargos?

## **PËRGJIGJE**

Në lidhje me pyetjen e parë konfirmojmë se është kuptuar qartë nga ana Juaj.

Në lidhje me pyetjen e dytë, autoriteti kontraktues sqaron se në paragrafin 5 të Shtojcës 12 “Termtat e Referencës” është parashikuar që hangarët të ndërtohen me faza duke filluar nga faza 2 (4 vjet pas fillimit të operimeve në Aeroport) dhe zgjerimi i tij të bëhet gradualisht bazuar në biznes planin e koncesionarit.

Në fazen finale parashikohet që hangaret të akomodojnë ambiente indoor për tre avione si dhe ambiente outdore për 3 avione. Koncesionari duhet të percaktojë zonen ku do të jenë vendosur hangaret që në azhornimin e parë të masterplanit si dhe duhet të parashikojë mundësinë e zgjerimit të tij.

Hangaret (plotësisht ose pjesërisht) mund të ndërtohen edhe në fazen e parë pasi të jetë dakortësuar me autoritetet përkatëse. Standartet e aplikuara do të jenë ato të ICAO. Duke qenë se rishikimi i masterplanit është pjesë e aktiviteteve fillestare koha e ndërtimit të zones *hangar* duhet të jetë pjesë e masterplanit të azhornuar dhe subjekt i miratimit nga autoritetet përkatëse.

Zona kargo do të zhvillohet në përputhje me masterplanin në fazen 2 dhe 3 ( nëse nuk ka një propozim tjetër të koncesionit të reflektuar në master planin e përmirësuar), kjo për të dhënë kohën e duhur koncesionarit të zhvillojë planin e biznesit të tij në lidhje me këtë aktivitet, por gjithëmonë në përfundim të fazës së tretë shërbimi duhet të jetë i plotë sipas përcaktimeve në Termtat e Referencës, pjesë e dokumenteve të procedurës së dhënies së koncesionit/ppp.

Standardet e ndërtimit do të jenë ato të ICAO si dhe udhëzuesi siguruar nga ADRM edicioni 10-të. Duke qenë se rishikimi i masterplanit është pjesë e aktiviteteve fillestare koha e ndërtimit të zones kargo mund të jetë pjesë e masterplanit të azhornuar dhe subjekt i miratimit nga Autoritetet përkatëse.

## **PYETJE**

12. A është Koncesionari i lirë për të përcaktuar kohën, mënyrën, specifikimet teknike për ndërtimin e Kargos?

## **PËRGJIGJE**

Për më shumë lutem referohuni përgjigjes së pyetjes me numër rendor 11 ( njëmbëdhjetë).

## **PYETJE**

13. Meqenëse shërbimet e Mirëmbajtjes dhe Kargos nuk lidhen në shërbimet e aviacionit, a mund të konfirmoni se të ardhurat nga shërbimet e Mirëmbajtjes dhe Kargos (të cilat nuk



janë të lidhura me shërbimet e aviacionit) nuk do të merren parasysh për llogaritjen e ndarjes së të ardhurave ndërmjet Koncesionarit dhe Autoriteti Kontraktues? në rast se do të kryhen më herët se viti i 11-të.

## **PËRGJIGJE**

Shërbimi Kargo është llogaritur dhe është pjesë e totalit të ardhurave të llogaritura për garancinë, referuar seksionit *Udhëzime për Ofertuesit*. Të ardhurat nga *Heavy Maintenance* nuk janë pjesë e totalit të të ardhurave për garancinë sipas seksionit të sipërpërmendur.

## **PYETJE**

14. A do të merren parasysh të ardhurat e përfuara nga shërbimet jo të lidhura me aviacionin, p.sh. nga hoteli, zonat tregtare, parkimi, dhëniet me qira etj. për llogaritjen e të ardhurave të ndara ndërmjet Koncesionarit dhe Autoritetit Kontraktues?

## **PËRGJIGJE**

Në totalin e të ardhurave të llogaritura për shërbimet jo të lidhura me aviacionin janë marrë në konsideratë të ardhurat nga shërbimet e mëposhtme:

1. Të ardhurat nga qiraja (p.sh. Zyrat, Produktet pa taksë, Ushqimet dhe Pijet, Qiraja e tokës, Sportelet e biletave, MNSH (Marrëveshjet e nivelit të shërbimit), TI, telekomunikacioni, kabina telefonike, shitjet, Salla e biznesit, Shërbimet etj.)
2. Reklamimi
3. Koncesioni i karburantit
4. Të ardhurat nga parkingu
5. Shitja me pakicë e Ushqimeve dhe Pijeve

## **PYETJE**

15. Faqja 5 e dokumenteve procedurale (Udhëzime për Ofertuesit), ka një tabelë të “Të Ardhurave të garantuara në skenarin bazë për 10 vitet e para të operimit (euro)”, dhe një tabelë tjetër me “Nivelin në bazë të së cilit do të ndahen të ardhurat në përqindjen 50/50 për 10 vitet e para të operimit (euro)”. Megjithatë, në pikën 13.2.23 të Projekt Marrëveshjes Koncesionare (f. 44), përmendet se Autoriteti Kontraktues garanton të ardhurat minimale për një periudhë 10 vjeçare në mënyrë që Vlera totale Aktuale Neto e

Projektit për 10 vitet e para të jetë 0.

Ju lutemi a mund të konfirmoni se qeveria do të garantojë vërtet të ardhurat siç shprehet në Udhëzimet për Ofertuesit në dokumentet procedurale, dhe se Pika 13.2.23 do të ndryshohet për ta reflektuar këtë?

## **PËRGJIGJE**

Kontrata përfundimtare do të jetë subjekt i negociimit midis ofertuesit të shpallur fitues dhe autoritetit kontraktues. Ju lutemi për bazë referohuni vetëm dokumenteve të procedurës konkurruese.

Çdo sqarim i bërë sa më sipër është i bazuar në ligjin 125/ 2013 “Për koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat” të ndryshuar, aktet nënligjore në zbatim të tij dhe dokumenteve të procedurës konkurruese.

## **KOMISIONI I DHËNIES SË KONCESIONIT/ PARTNERITETIT PUBLIK PRIVAT**