

Fjala e Ministres Belinda Balluku:

Përshëndetje të gjithëve,

Vit të mbarë. Kënaqësi që takohemi në këtë fillim jave kur le të themi viti fillon furishëm ky 2024, sidomos për Ministrinë e Infrastrukturës dhe të Energjisë. Unë besoj si gjithmonë që punët e mira bëhen sëbashku dhe askush nuk arrin të bëjë asgjë vetë dhe ashtu si herët e tjera jam këtu bashkë me drejtuesit e ndërmarrjeve, agjencive apo sektorëve më të rëndësishëm të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe jo vetëm këta që shikoni në tryezë dhe në krahun tim, por edhe përballë, në të djathtën tuaj janë drejtuesit kryesorë të agjencive dhe ndërmarrjeve të cilat janë sektorët jetikë që mbulohen nga portofolet e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë.

Ne do bëjmë një ekspozitë të shkurtër të punëve, të detyrave, të projekteve, reformave që kemi pasur gjatë vitit 2023 për të dorëzuar. Të gjitha atyre punëve që janë në vazhdim, kantierëve, planeve energjetike gjatë vitit 2024 dhe të gjitha reformat të cilat shkojnë deri në vitin 2030, por që do të nisnin gjatë vitit 2024 ose tashmë kanë nisur.

Sigurisht them që ta nis këtë konferencë me Autoritetin Rrugor Shqiptar, me koncesionet e rrugëve që ndërtohen nga veriu në jug, duke qenë se janë pjesa më e prekshme nga qytetarët tanë, pavarësisht punës kolosale që ne bëjmë në sektorin energjetik, pavarësisht se energjia është një nga produktet bazike shumë të rëndësishme për jetën e çdo familjari, për zhvillimin e biznesit, sërisht infrastruktura rrugore është ajo që tërheq vëmendjen kryesore dhe jo vetëm të qytetarëve, por edhe të mediave. Pra kur ne hapim një projekt, kur ai projekt dorëzohet, procedurat dhe gjithçka tjetër.

Kështu që me shumë kënaqësi unë duhet të them që 2024 do të shënojë dy momente të rëndësishme për infrastrukturën rrugore, fillimisht me dorëzimin e tunelit të Llogarasë, një tunel i cili ka qenë një ëndërr në sirtar për shumë qeveri shqiptare, por që u realizua nga qeveria Rama, që ka nisur atëherë kur duhej pikërisht në nëntor të vitit 2021 dhe do të përfundojë ashtu siç kemi premtuar, pavarësisht një kontrate 36 mujore, ne kemi premtuar që do të hapet në fillim të sezonit veror të vitit 2024 dhe ashtu do të ndodhë. Ka qenë një proces i gjatë, por një proces i mirëstudiuar, me dy gara ndërkombëtare. Fillimisht garën ndërkombëtare të studimit dhe projektimit të detajuar edhe më pas ndërtimi i këtij tuneli, i cili ka pasur dhe ai sfidat e tij përse i përket gjeologjisë, por

padyshim ka qenë e favorshme për aspektin se ka qenë gjeologji e qëndrueshme dhe nuk na është dashur që të lëvizim nga kalendari i punimeve. Ju jeni informuar herë pas here për ecurinë e kësaj vepre madhore dhe ashtu siç kemi premtuar në 30 qershor të vitit 2024 vepra do të dorëzohet sipas të gjitha parametrave të parashikuar.

Në ndërkohë një lajm tjetër të mirë. Kemi nisur vitin me një inspektim në aksin Thuman-Kashar, si një ndër akset më të rëndësishme të Korridorit Blu. Korridori Blu është i gjithi një aks i rëndësishëm, por përse i përket Thuman-Kasharit edhe për shkak të volumeve të trafikut të vizitorëve të huaj në vendin tonë që këtë vit kanë arritur 10 milionë, ngarkesa e cila ndodh në pjesën e Fushë-Krujës apo në nyjen e Rinasit ka bërë që padyshim të ndiejmë kompleksitetin që duhet zgjidhur sa më parë. Kështu që është kërkuar edhe nga kompania koncesionare e këtij aksi që të vijohet sa më parë edhe të dorëzohet para afatit. Kështu që Thuman-Kashar së bashku me dy nyjet e tij të rëndësishme do të futet në funksion edhe ai gjatë verës së vitit 2024, duke shfryrë njëherë e mirë të gjithë trafikun që krijohet, pra në autostradën e veriut apo të gjithë problematikën që krijohet në aeroportin e Rinasit, që pavarësisht se ne mundohemi të sqarojmë sigurisht pasagjerët e vuajnë. Nga ana tjetër edhe media disa herë është marrë me atë problematikë, por ju duhet të kuptoni një fakt, ajo rrugë është ndërtuar për një kapacitet x, i cili në vitin 2019 ka qenë 2.2 milionë pasagjerë. Ndërkohë që këtë vit kemi përpunuar mbi 7 milionë pasagjerë vetëm në aeroportin e Rinasit. Ata që fluturojnë vijnë nga toka dhe ju duhet të kuptoni që ajo rrugë e planifikuar për një volum 3 milionë pasagjerësh, sepse ashtu duhej të rritej trafiku, sot përpunon më shumë se 3-fishi e ç'ka ishte parashikuar. Kështu që ky zhvillim i shpejtë i aviacionit civil kërkon patjetër edhe një përgjigje të shpejtë, të cilën ne do ta japim këtë verë.

Një kalvar i gjatë përfundon në 2024. Tani mund ta themi këtë dhe ta garantojmë pasi ju keni qenë edhe vetë dëshmitarë të një gëzimi të madh për Ministrinë e Infrastrukturës dhe të Energjisë, por besoj edhe për të gjithë ata shqiptarë të cilët aksesojnë zonën e Dibrës, duke qenë se në datë 26 ne kemi arritur që të përfundojmë gërmimet në tunelin e rrugës së Arbrit. Tuneli i Murrizit, një tunel me kompleksitet të jashtëzakonshëm do të thoja. Unë e kam ndjekur vetë atë proces, duke nisur nga maji i vitit 2019. Kam qenë prezente në të gjitha problematikat sa herë kemi pasur rrëshqitje dhe sa herë aty është dashur që të ndërhyhet edhe me teknologjinë që ne nuk i përdorim në tunele të tjera. Fakti që gjatë procesit të ndërtimit të tunelit të Murrizit ne kemi dorëzuar tunele të tjera siç është ai i Skërficës, apo siç është ai i Llogarasë tregon që kapacitet tona janë maksimale. Ne

kemi ekspertizën në Republikën e Shqipërisë që të ndërtojmë tunele edhe më të gjata se segmente se ai i Murrizit, por si çdo vend tjetër kur ne përballemi më probleme gjeologjike duhet të jetë e mirëkuptueshme arsyeja e vonësës, duke nënvizuar faktin dhe këtë e them shpeshherë dhe ndoshta ata që janë të prirur pozitivisht thonë pse e përsërit. Unë përsëris faktin që nuk është harxhuar asnjë qindarkë nga Buxheti i Shtetit për të mbështetur vonesat apo kompleksitetet në rrugën e Arbrit. Është qëndruar në të njëjtin buxhet, ashtu siç është firmosur ajo kontratë. Por lajmi i mirë është që në dhjetor të 2024, ndoshta edhe më shpejt, megjithatë unë dua që të jap afatin maksimal që i është vendosur kompanisë, në dhjetor të vitit 2024 me përfundimin e tunelit të Murrizit ku janë hedhur qindra ton hekur për ta mbajtur dhe për të mos pasur asnjë problematikë në të ardhmen rruga e Arbrit do të përfundojë.

Në dhjetor të vitit 2024 përfundon edhe një tjetër aks kombëtar shumë i rëndësishëm që është Unaza e Madhe e Tiranës. Unaza e Madhe e Tiranës, e cila do të jetë e disponueshme për të përthithur të gjithë trafikun që vjen nga autostradat e veriut, e jugut apo dhe të lindjes. Kështu që të gjithë banorët e kryeqytetit, të cilët tashmë janë edhe banorë të botës me të gjithë turistët që i shohim edhe në ditët e janarit dhe jo vetëm gjatë verës, nuk do ti duhet më që të kalojnë qytetin mes për mes për të shkuar nga një pikë në tjetrën, por duke përdorur këtë daxhensiale pra, këtë unazë të madhe, e cila nuk do të ketë vetëm funksionin e prurjeve apo nxjerrjeve në autostradë, por do të ketë edhe funksionin e facilitimit të banorëve të qytetit apo të vizitorëve të kryeqytetit të cilët mund të aksesojnë pika të ndryshme, duke kaluar nga kjo unazë e madhe.

Gjithashtu fazat e para të korridorit të 8-të, pra përsa i përket aksit Elbasan-Qafë Thanë do të dorëzohet. Sigurisht përfundojmë edhe me lidhjet e Orikum-Dukatit, një nga akset që do të lidhet edhe me tunelin e Llogarasë. Palasë-Dhërmi është pothuajse e përfunduar, kanë mbetur vetëm disa detaje që do të jenë të disponueshme para sezonit. Nga ana tjetër mbaron edhe pjesa tjetër e rrugës Korçë-Ersekë. Maliq-Lozhanë është një nga projektet që duhet të përfundojë dhe çdo gjë po shkon siç duhet. Qafa e Buallit-Martanesh një rrugë totalisht e kërkuar prej vitesh nga banorët e zonës, që një zonë që përndryshe izohet për shkak edhe të motit që ndikon në zonë, edhe ajo do të dorëzohet. Sigurisht rruga që lidh aeroportin ndërkombëtar të Vlorës me autostradën Fier-Vlorë është një tjetër aks i cili dorëzohet, do flasim pak më vonë për aviacionin civil, duke pasur parasysh që në vitin 2024 në dhjetor ne të nisin fazën e kolaudimit për aeroportin e Vlorës për të pasur mundësi më pas dhe për të kryer fluturimet e rregullta gjatë vitit 2025. Të gjitha këto sëbashku

kanë edhe një element inovativ që dorëzohet gjatë vitit 2024 që tashmë bëhet shumë i rëndësishëm për shkak të disa komponentëve që është Qendra e Monitorimit të Trafikut. E para për shkak se sot të gjitha këto akse, të cilat i përkasin akseve të shpejtësisë së lartë është e nevojshme që të kemi skuadrat e monitorimit. Siç ju kam shpjeguar skuadrat e monitorimit do të përbëhen jo vetëm nga punonjësit e Autoritetit Rrugor Shqiptar, po aty do të jetë Urgjenca Kombëtare, do të jenë Emergjencat Civile, do të jetë Policia e Shtetit me qendrën e Kontrollit të Trafikut dhe shumë trupa të tjerë të cilët do të jenë në gatishmëri të plotë për të kontrolluar të gjithë rrjedhën e trafikut rrugor në Republikën e Shqipërisë. Nga ana tjetër Qendra e Monitorimit të Trafikut do të kryejë edhe një nga funksionet e reja që ka të bëjë me akset të cilat do të jenë të vendosura nën sistemin e pagesës, siç është rasti i Korridorit Blu apo i tunelit të Llogarasë.

Unë do të ndalem një moment për të sqaruar zgjerimin e Tiranë-Durrësit, pasi jam e sigurt që të gjithë kanë interes për këtë pjesë. Zgjerimi i Tiranë-Durrësit do të marrë një korsi nga secila anë, pra do të ketë një korsi të plotë secila anë, plus korsinë e emergjencës. Sqarojmë që nga gjithë studimi që kemi bërë nuk prekim rrugët dytësore edhe bizneset, pra nuk do të ketë shpronësime masive. Mund të jenë disa zona ku afrohen më shumë me shtratin e rrugës që do të jenë të nevojshme, por është parashikuar që të ketë një zgjerim, pra do të kthehet me 3 korsi të plota, plus korsinë e emergjencës. Kini parasysh dhe një fakt. Sigurisht Tiranë-Durrësi është një nga akset më të rëndësishme, por në të ardhmen përdorimi i tij do të jetë më i pakët nga ç'është sot, duke qenë që edhe sot shumica e trafikut të Tiranës kur do të aksesojë Fierin përdornin pikërisht atë rrugë që Evisi tha, që ne e fusim në proces rehabilitimi, është komplet një rrugë e re, pra nga Elbasani në Lekaj ose në rrethrotullimin e Rrogozhinës, për ta bërë më të kuptueshëm ajo rruga që kalon nga Cërriku, Peqini etj., nga hyrjet e këtyre qyteteve.

Por nga ana tjetër kini parasysh që në 5 vjeçarin e ardhshëm i gjithë ky rrjet do të jetë i integruar me njëri-tjetrin dhe flukset e trafikut do të jenë të mirërregulluara pasi këtë vit duhet të nisë edhe ndërtimi i Kashar-Lekaj. Pra është komplet një aks i ri i cili kalon përmes zonës së Arbanës, së Ndroqit dhe akseson Rrogozhinën, duke i dhënë mundësi kështu që të gjithë atyre drejtuesve të automjeteve të cilët kërkojnë që të shkojnë në pjesën jugore dhe janë duke ardhur nga veriu mos ti afrohen fare Durrësit, mos të futen në Tiranë, po të vazhdojnë drejt. Pra do të ketë disa zgjedhje dhe zgjidhje në të ardhmen në të gjithë këtë proces të rregullimit të trafikut kombëtar. Kini

parasysh që gjithë këtë rregullim do ta bëjë bypassi i Tiranës, i cili tashmë është një projekt i miratuar, i aprovuar, kemi fituar edhe grantin për këtë projekt nga WBIF. Jemi në fazën përfundimtare të koordinimit me donatorët, pra me IBRD dhe BEI dhe brenda vitit 2024 nis dhe gara ndërkombëtare për ndërtimin e bypassit të Tiranës që do të jetë rregulluesi dhe lidhësi i të gjithë kësaj infrastrukture.

Ne flasim me pasion për këtë pasi për të thënë të drejtën në këto 5 vite kemi punuar për të dizenuar diçka e cila do të qëndrojë për disa dekada funksionale dhe që është një nga veprat, pra tërësia e kësaj veprë infrastrukture me të gjithë komponentët që ne sapo përmendëm do të jetë e disponueshme edhe për kapacitete shumë më të larta. Kini parasysh që të gjitha projeksionet e Ministrisë së Turizmit dhe të Mjedisit tregojnë që në vitin 2024 ne presim mbi 13 milionë vizitorë. Kështu që tashmë projeksionet për të ardhmen kanë ndryshuar shumë dhe ndryshojnë me vit, pra më 30 e ca përqind rritje dhe jo thjesht me 5 vjeçar apo me dekada.

Në ndërkohë rrjetit rrugor patjetër që do ti bashkohet një komponent tjetër i rëndësishëm i transportit, ai që quhet të jetë më efikas për xhepin, për financat e udhëtarit, por nga ana tjetër edhe më eficient përse i përket mjedisit, duke qenë se emetimet i ka shumë më të ulta se transporti rrugor dhe kostot gjithashtu më të ulta. Jemi duke folur për rrjetin hekurudhor, i cili tashmë ka nisur si një projekt i madh në Republikën e Shqipërisë me ndërtimin e segmentit të parë që është ai që lidh Tiranën, aeroportin ndërkombëtar dhe Durrësin. Pra, portin e ri të Durrësit dhe marinën e Durrësit, pra Durrësin qendër dhe Durrësin komercial. Nga ana tjetër, sapo kemi marrë lajmin e mirë, pra në muajin dhjetor nga WBIF për vazhdimin e këtij aksi me Durrës-Rrogozhinën. Jemi në përmbyllje të të gjithë dokumentacionit dhe procesit përse i përket Vorë-Han i Hotit për të nisur menjëherë më pas hapjen e garës ndërkombëtare për ndërtimin e këtij aksi të rëndësishëm që na çon në kufi me Malin e Zi. Sigurisht të gjitha këto krijojnë një paketë të rëndësishme të një transporti alternativ që është ai hekurudhor që shumica nga ne që kanë njëfarë moshe këtu e kujtojnë që hekurudha për Shqipërinë dikur ka qenë e rëndësishme në mungesë të automjeteve, por ka ardhur momenti, nuk po themi të zëvendësojmë automjetet, por padyshim që ka ardhur momenti që të alternohen me njëra- tjetrën, duke na dhënë kështu mundësinë e një transporti totalisht modern, pa emetime dhe eficient për financat e secilit udhëtar.

Unë nuk do të harroj të përmend që përveç të gjitha këtyre projekteve të cilat gjej rastin të falënderoj Bashkimin Europian për mbështetjen që po i jep Shqipërisë për ngritjen, rimëkëmbjen

e transportit hekurudhor. Unë nuk dua të harroj një nga projektet më të rëndësishme të transportit hekurudhor, që është ai që do të lidhë Durrësin me Prishtinën, jo vetëm si një transport komercial i rëndësishëm që do të lidhë portin e ri të Durrësit me portin e Thatë të Prishtinës, por edhe si një transport alternativ për të gjithë udhëtarët e shumtë të cilët shkëmbehen midis Kosovës dhe Shqipërisë.

Ky është një projekt i cili do të mbështetet nga 2 qeveritë për shkak se quhet një projekt kombëtar. Ç'është e vërteta është një projekt kombëtar që do të lidhë shqiptarët mes tyre dhe nuk bën pjesë të korridoreve të transportit europian, siç është rasti i Vorë-Han i Hotit apo i Durrës-Pogradecit. Megjithatë të dyja qeveritë janë të angazhuara dhe unë besoj që me përfundimin e studimit të fizibilitetit, i cili tashmë ka marrë udhë ne do të jemi të gatshëm për të hapurën garën ndërkombëtare të kombinuar midis dy vendeve tona dhe për të nisur menjëherë ndërtimin e kësaj hekurudhe që është një ëndërr e madhe gjithashtu e mbetur prej kohësh.

Në ndërkohë, duke folur e patë disa herë tek flasim për autostradat apo tek flasim për hekurudhat i referohemi gjithmonë portit të ri të Durrësit. Portit të ri të Durrësit, sipas mendimin tim, një nga projektet më të rëndësishme të dekadës së ardhshme. Një nga projektet i cili do të vendosë Shqipërinë në një nivel tjetër përsa i përket industrisë detare, në një nivel tjetër përsa i përket një nyje lidhëse në Mesdhe e cila sigurisht sipas planeve tona të mirëstudiuara do të jetë edhe një nyje ushtarake, pasi ne i kemi propozuar NATO-s dhe kemi marrë le të themi një lloj aprovimi dhe mbështetje nga NATO, përsa i përket idesë për të pasur edhe një bazë detare të aleancës në zonën e Porto Romanos.

Portet e reja detare, ai që po ndërtohet në triport, një port totalisht i ri, një port i integruar, ku do të gjejnë vend jo vetëm ato nënsektorë tradicional që kanë qenë të zhvilluar në ekonominë detare, por edhe mundësi të reja siç është përshembull rehabilitimi i anijeve të peshkimit, apo dhe shumë shërbime të tjera që deri dje nuk merreshin dot në portin e Vlorës apo në portin e Durrësit.

Nga ana tjetër, projekti ynë i Porto-Romanos është një projekt që nuk i përket vetëm zhvillimit ekonomik të vendit tonë, por është një projekt i madh, një projekt rajonal, i cili do të ndikojë fuqishëm ekonominë e Shqipërisë, së Maqedonisë së Veriut edhe padyshim të Kosovës. Por, siç tha edhe drejtori ne kemi pasur gjatë këtij viti edhe një sërë volumesh të cilat vijnë për përdorim

të tregut serb. Pra, është rasti për të thënë që Shqipëria do të kontribuojë përmes këtij projekti të ri, pra portit të ri të Porto-Romanos në të gjithë zhvillimin rajonal që për ne është thënë edhe nga kryeministri Rama dhe është përsëritur shpeshherë që zhvillimi rajonal për ne është shumë i rëndësishëm, pasi duhet të kemi parasysh faktin që të gjitha vendet e këtij rajoni janë vende të vogla dhe vetëm kur ky treg konsiderohet si një në tërësinë e tij, atëherë është shumë më tërheqës dhe më interesant për investitorët e huaj. Ky është edhe synimi i mbështetjes që Bashkimi Europian jep përmes paketave të WBIF apo incentivave të tjera, siç është *Growth Plan* në të ardhmen, pasi janë mundësi për të krijuar infrastrukturë rajonale, për të krijuar tregje rajonale që do të jenë shumë më efikase në të ardhmen.

Në tre mujorin e parë të vitit 2024 ne planifikojmë hapjen e garës ndërkombëtare për ndërtimin e portit të Durrësit, portit të ri pra, portit të Porto Romanos. Tashmë është i përfunduar '*detail design*', është i përfunduar marrja e lejes zhvillimore për fazën e parë dhe nga ana tjetër ne kemi hapur një panel konsultimesh me përfaqësuesit e NATO së bashku me Ministrin e Mbrojtjes dhe Shtabin e Përgjithshëm përta i përket bazës detare që synojmë të ndërtojmë në të njëjtin lokacion. Nga ana tjetër duhet thënë gjithashtu që kemi plane të tjera për zhvillimin e marinave, për zhvillimin e porteve të tjera kudo në vend dhe mbi të gjitha kemi një plan të madh për një reformë derregullimi përta i përket të gjitha trupave që sot operojnë në ujërat shqiptare. Është një reformë që kemi punuar prej dy vitesh që gjatë vitit 2024 kërkojmë ta materializojmë, duke e kthyer të gjithë kontrollin e detit nga inovacioni me radarët që ne sot i përdorim në aviacion dhe nuk ka asnjë arsye pse mos investohet në teknologji të ngjashme edhe në monitorimin e detit, por edhe tek trupat të cilët sot funksionojnë dhe janë disa prej tyre dhe shpeshherë ka pasur dhe konfuzion të përgjegjësive. Por me këtë reforma ne do të optimizojmë të gjithë operacionet në ujërat shqiptare.

Është momenti për të folur për aviacionin civil. Aviacioni civil që ne e kemi shumë për zemër dhe që me strategjinë kombëtare që kemi lançuar në vitin 2019 kemi arritur që të dizenojmë një të ardhme të sigurt dhe të qëndrueshme, e cila pa dyshim ka dalë edhe jashtë parashikimeve tona, pasi ne jemi ata që kemi bërë shifrat e provizioneve sesi do të zhvillohej, se sa pasagjerë do të kishim në vitet në vazhdim, por sigurisht ne ndjekim me kënaqësi një zhvillim të jashtëzakonshëm me shifra dhe fakte që kemi në fushën e aviacionit civil.

Aeroporti ndërkombëtar i Tiranës ka arritur gjatë muajit dhjetor të përpunojë 7 milionë pasagjerë, sigurisht një sfidë e madhe kjo që kërkon edhe rregullime të mëtejshme, edhe investime të mëtejshme të cilat po bëhen, siç është rasti i investimit të pistës, duke e kthyer atë në një pistë të volitshme edhe për avionët e kapacitetit të madh ato që quhet avionët e udhëtimeve transoqeanike. Nga ana tjetër në atë zonë vazhdojnë dhe shtohen metra katrorë në terminale apo edhe teknologji, të cilat synojnë patjetër një përpunim sa më të shpejtë dhe pa vonesa nëpër терминаlet e aeroportit ndërkombëtar të Tiranës.

Nga ana tjetër me padurim të gjithë sëbashku jemi duke pritur përfundimin e aeroportit ndërkombëtar të Vlorës, një aeroport i cili tashmë është në 32% të totalit të punimeve, por e kam kërkuar unë këtë tabelë të detajuar, pasi desha që ju të gjithë ta shikonit dhe ta ndanit me të gjithë ata që ndjekin zhvillimet në vend, duke treguar kështu që me të vërtetë në total është 32% e volumeve sot aeroporti ndërkombëtar i Vlorës në ndërtim, por nga ana tjetër po të shikoni të gjitha ato pjesë të cilat janë më të rëndësishmet dhe mbajnë pjesën më të rëndë të ndërtimit kanë ecuri shumë më të lartë se ecuria e përgjithshme. Kështu që ashtu siç kemi thënë dhe gjatë inspektimit me kryeministrin Rama ne synojmë që në dhjetor të vitit 2024 të kemi dorëzuar përfundimisht aeroportin ndërkombëtar të Vlorës, duke i dhënë mundësi kështu Autoritetit të Aviacionit Civil dhe koncesionarit, sidomos operatorit i cili e kemi përmendur shpesh, por vlen të përmendet që është aeroporti i Munihut të nisin në fazën të ‘operimeve hije’, për të pasur kështu mundësi që të kolaudohen të gjitha proceset e punës, të kolaudohen të gjithë procedurat dhe për më tepër të gjitha pajisjet që përdoren për navigim dhe për të gjithë aksionet e grauntit të tokës. Me shpresë, ne na duhet të themi me shpresë, sepse kur nuk dihen vonesat teknike, ne shpresojmë që në pranverë të vitit 2025 të kemi fluturimet e para nga aeroporti i Vlorës, i cili unë e përsëris shpesh nuk është një aeroport sezonal. Është një aeroport ndërkombëtar që i përket të gjitha stinëve dhe muajve të vitit, pasi ne jemi të sigurtë që me proceset e reja, teknologjinë e re dhe me të gjithë rrjetin hekurudhor dhe rrugor që është ndërtuar dhe do të ndërtohet në vazhdimësi shqiptarët do të kenë të drejtën e zgjedhjes përmes aeroportit të Tiranës, apo aeroportit të Vlorës apo aeroporteve të tjera, duke zgjedhur orarin por edhe çmimin më të mirë të biletës për ta.

Në ndërkohë ne do të nisim nga procesi. Kemi pasur një proces të gjatë përse i përket aeroportit të jugut në bashkëpunim edhe me Ministrinë e Mjedisit dhe të Turizmit, duke qenë se zona e jugut është një zonë e mbrojtur dhe duke qenë se shumë ndryshime ka pasur tashmë në zonë dhe përse i

përket investimeve në hoteleri apo në të tjera njësi mikpritje ne na është dashur që të rishikojmë të gjithë planet tona dhe përsa i përket efikasitetit të aeroportit. Duke pasur parasysh që ne e kemi një airfield ekzistues në zonën e Gjirokastrës, duke e pasur parasysh që infrastruktura tashmë e ndërtuar që lidh Gjirokastrën me Sarandën jep mundësinë e një kalimi për jo më shumë se 35 deri në 45 minuta akses dhe nga ana tjetër duke pasur parasysh që në Shqipëri nuk po zhvillohet vetëm turizmi bregdetar dhe është një gjë që ne e përsërisim, por po zhvillohet turizmi kudo, shikoni Tiranën që vazhdon të jetë plotë apo numrin e vizitorëve që ka pasur Gjirokastra, që ka pasur Përmeti, që ka pasur Tepelena, Korça, gjatë vitit të fundit, kështu që kemi vendosur që aeroporti i jugut të ketë si lokacion zonën e Gjirokastrës, airfieldin e Gjirokastrës, dhe ti shërbejë kështu të gjithë zonës së jugut. Pra edhe Sarandës, edhe Ksamilit, por duke mos krijuar shqetësime pra me zhurmën e ulje-ngritjes apo me emetimet apo edhe problematika të tjera që një aeroport mund të sjellë në zonë, duke qenë se Saranda është një zonë me densitet shumë të lartë ndërtimi apo interesi për të ndërtuar në të ardhmen. Në përfundim të të gjithë dokumentacionit, të të gjithë studimeve dhe gjithçka tjetër që Autoriteti i Aviacionit Civil ka përgatitur do të shpallet gara ndërkombëtare për ndërtimin e aeroportit të jugut brenda vitit 2024.

Në ndërkohë aviacioni civil ka një sfidë tjetër, ndryshe nga ç'mund të jetë transporti rrugor apo transporti detar apo transporti hekurudhor, aviacioni civil ka sfidën e madhe të burimeve njerëzore. Ne sot i kemi të gjitha burimet njerëzore të përqendruara në Tiranë, pasi aty ndodh navigimi ajror, aty kemi pasur aeroportin e vetëm në Republikën e Shqipërisë dhe po kërkojmë që brenda 12 muajve të kemi kapacitete të ngjashme në aeroportin e Vlorës. E njëjta gjë do të kërkohet edhe për aeroportin e jugut, më pas dhe kështu me radhë. Për këtë arsye ne kemi nisur një punë me navigimin ajror, me Albkontroll prej muajsh për ngritjen e kapaciteteve të para të cilat do të jenë kapacitete operuese në aeroportin e Vlorës. Por njëkohësisht duke qenë edhe më largpamës dhe duke pasur parasysh që parashikohet në të ardhmen që të kemi edhe pjesë të tjera të industrisë që do të ngrihen, siç është rasti i një nga kompanive më të mëdha në mirëmbajtjen e avionëve që ka shprehur interes për të ardhur dhe për të ngritur të gjithë biznesin e saj në Vlorë do na duhen që të ngremë kapacitete të aviacionit civil në fusha që nuk kanë ekzistuar më parë në Republikën e Shqipërisë. Për këtë arsye dhe me ndihmën e të gjithë institucioneve ndërkombëtare që vlerësojnë zhvillimin e aviacionit civil në Shqipëri dhe të gjithë angazhimin e qeverisë shqiptare për të qenë brenda kornizës së operimit europian dhe ndërkombëtar, sigurisht ne do të kemi zhvillime shumë

të mira në të ardhmen që do ti përkasin vendeve të punës të reja që do të hapen dhe do të jenë atje për djemtë dhe vajzat shqiptarë që do të vendosin që të jenë pjesë e aviacionit civil.

Shumë faleminderit, Maksi! Unë do qëndroja tek transporti, pavarësisht se shikoj që në prezantim është uji, po do të qëndroja tek transporti. Pasi diçka me të cilën ne krenohemi, është pa dyshim DPSHTRR-ja dhe Blendi Gonxhe, të cilën gjej rastin ta falënderoj për të gjithë punën e mirë që ka bërë dhe ndryshimin katërcipror që ka sjellë në këtë sektor.

Dikur shërbimet e transportit rrugor ishin një kalvar shumë i gjatë, ku ti aplikojë për të marrë lejen e drejtimit që nuk e dije kurrë se kur do ta merrje, e shumë e shumë halle tjera dhe një koncesion të mbartur, ai i SGS-së ku kolaudimi i automjeteve u kthye në një problematikë, e cila ndeshej çdo ditë nëpër akset rrugore shqiptare.

Sot kemi një cilësi totalisht tjetër të shërbimit, krahasuar me vitin 2018, kur kemi nisur këtë reformë të thellë duke qenë se sot kemi 21% apo jo të shërbimeve i kemi më shumë online krahasuar me atë kohë dhe nga ana tjetër është ulur kosto mesatare e çdo shërbimi që është shumë e rëndësishme nganjëherë edhe me debate shumë të mëdha të grupeve të interesit që prekeshin nga ulja e kësaj kosto, po ne pa dyshim Blendi kemi pasur synimin që t'i shërbejmë qytetarëve tanë, pa e vrarë shumë mendja se kush mërzitët, mjafton që qytetarët të fitojnë. Me 16% kemi një ulje mesatare të çdo shërbimi, kurse koha mesatare e marrjes së shërbimeve në Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimeve për Transportin Rrugor është më pak, 30% më pak se ç'ishte krahasimisht pra në vitin 2018.

Nga ana tjetër kemi 20% më pak shërbime, të cilat kanë detyrim paraqitje në sportele. Ka qenë një nga kriteret tonë për të vendosur që në sportele duhet të paraqiten vetëm në ato raste kur krijohet nevoja për të pasur identifikim të personit apo të dokumentacioneve që duhet të jetë me prezencë, siç është rasti i lejes së drejtimit apo disa procese tjera që kërkojnë prezencën edhe për shkak të identifikimit.

Duhet thënë gjithashtu që i gjithë ky proces ka ndikuar në sigurinë rrugore. Para pak ditësh, në fillim të vitit, DPSHTRR ka bërë një bilancë. Një bilanc përmes disa grafikeve, të cilat të gjithë kemi qenë të kënaqur që t'i *broadcast* në rrjetet sociale, pasi flisnim qartë për të vërtetën e

zhvillimeve që kemi pasur në këtë pesëvjeçar, duke ndryshuar totalisht numrat dhe shifrat për sa i përket aksidenteve rrugore apo edhe problematikave të tjera dhe duke i ulur ato minimalisht me synimin për t'i sjellë në nivelet e pranueshme të Bashkimit Evropian, domethënë unë nuk po i referohem të gjitha atyre shifrave që DPSHTRR-ja ka shpallur në fillim të këtij viti, por kemi 57% më pak, kemi ulur aksidentet, diçka që është shumë e rëndësishme.

Nga ana tjetër, duhet thënë që DPSHTRR, bashkë me Ministrinë e Infrastrukturës dhe të Energjisë, po punojnë prej një viti për një nga agjencitë më të rëndësishme në vend. Turizmi. I referohemi shpesh turizmit, pasi turizmi tashmë është një nga sektorët e ekonomisë më të rëndësishëm në vend, të cilit duhet t'i përgjigjen të gjithë sektorët jetikë, siç është energjia apo siç është shëndetësia, siç është transporti apo çdo sektor tjetër që mund të jetë në funksion.

Ky numër i konsiderueshëm vizitorësh kërkon jo vetëm infrastrukturë rrugore, por kërkon që të ketë edhe një transport publik modern që t'i përgjigjet kërkesës. E kemi diskutuar disa herë me disa prej ambasadorëve tanë, sidomos ata që ndodhen në shtetet e Evropës Veriperëndimore, që për vizitorët transporti publik është shumë i rëndësishëm. Nuk ka rëndësi se cilat janë të ardhurat e tyre, është një mentalitet të cilit ne duhet t'i përgjigjemi.

Në momentin që ata arrijnë në Shqipëri dhe zbresin në aeroportin e Rinasit, një pjesë e mirë e tyre nuk kanë dëshirë të marrin makina me qira, apo të përdorin transport individual, siç mund të jetë taksia apo mjete tjera, kërkojnë që të përdorin transportin publik. Për ne ka qenë një rrugë e gjatë për të thënë të drejtën, na është dashur fillimisht me Blendin jemi marrë edhe me sherret e kompanive, të cilat zakonisht operonin të njëjtin segment dhe derisa kemi arritur që të krijojmë një treg ku patjetër ka transparencë, ku patjetër secili operator merr atë çka i takon për sa i përket segmenteve që ata operojnë, për sa i përket çmimit të biletave dhe gjithçka tjetër, por ka akoma shumë punë për t'u bërë përpara.

Kështu që ne kemi vendosur që gjatë vitit 2024 të procedojmë me krijimin e një agjencie për sa i përket transportit publik, një agjenci e cila padyshim do të ofrojë një shërbim të unifikuar në mbarë vendin, do të ofrojë një biletë elektronike për të gjithë, për të evituar çdo evazion fiskal, por, nga ana tjetër, dhe çdo abuzim me udhëtarët, dhe mbi të gjitha duke i dhënë një mundësi të re transportit publik me ngritjen e stacioneve të mirëfillta të transportit publik në çdo qytet, apo edhe me teknologji të re.

Është në planet tona edhe kërkesa për rinovimin e flotës së transportit publik, duke u mbështetur nga garancitë e Qeverisë Shqiptare për t'i dhënë mundësi të gjithë kompanive që duan të operojnë në këtë fushë patjetër, që të kenë facilitete dhe mbështetjen e shtetit, por, nga ana tjetër, ata të operojnë në bazë të kriterëve të mirë menduara e të studiuar dhe të vendosura që do të kthehen në tregues vlerësimi.

Kështu që e gjitha kjo paketë, të cilën unë po përfitoj nga rasti për ta prezantuar shkurtimisht me çka thashë deri tani do të jetë në ditë e në vazhdim ë një nga projektet që ne do të prezantojmë në publik në mënyrë të detajuar për t'i bërë me dije të gjithë qytetarët tanë, por për më tepër vizitorët që kanë qenë një nga këmbëngulësit më të mëdhenj për sa i përket rehabilitimit dhe ngritjes së një sistemi të ri të transportit publik.

Do të ndalesha pak tek Posta Shqiptare. Posta Shqiptare e cila është e vetmja ndërmarrje shtetërore që shkon në çdo cep të Republikës Shqipërisë, nga Vermoshi në Konispol. Është një ndërmarrje e cila sot e kësaj dite vazhdon të jetë në kontakt të plotë me çdo qytetar edhe në zonat më të largëta, edhe në zona të cilat nuk e kanë të lehtë aksesin me qendrat, le të themi, të banuara, qytetet apo qendra më të vogla.

Për këtë arsye, pas një analize të thellë ne kemi arritur në rezultatin që Posta Shqiptare ka nevojë dhe ajo të reformohet dhe, për më tepër, ka nevojë që në Postën Shqiptare të ndërhyjmë me inovacione. Inovacioni, që është një nga kuajt e betejës së Qeverisë Shqiptare për këtë pesëvjeçar të ardhshëm, inovacioni që nuk do të thotë teknologji, se shpeshherë kemi një nga të ngatërresë të fjalës inovacion, kur ne flasim për inovacionin, ka të bëjë gjithmonë me teknologji, një që nuk është e vërtetë, patjetër inovacioni bëhet përmes teknologjisë, por inovacion për ne është edhe të menduarit ndryshe, të menduarit në mënyrë inovative dhe për më tepër çfarë është e rëndësishme, është edhe sigurisht të dëgjosh nevojat e qytetarëve dhe t'ia adresosh ata.

Në rastin e Postës Shqiptare një grup i mirë, i cili shërbehet nga posta, janë pensionistët. Janë pensionistët të cilëve duhet t'i njohim edhe një sërë pamundësish që kanë, siç është aksesin në teknologji, apo siç është mundësia për të lëvizur pak më ndryshe nga çfarë lëvizin grup moshat e tjera. Kështu që, për këtë arsye ne kemi vendosur që të fokusohemi në rritjen e cilësisë së shërbimit padyshim dhe, nga ana tjetër, të shmangim maksimalisht abuzimet që janë faktuar dhe identifikuar nga vetë drejtuesit e Postës Shqiptare, të cilët pasi kanë identifikuar, kanë ndjekur edhe rrugën ligjore për t'i dhënë atë që i meriton çdo abuzuesi që mund të jetë edhe trup e administratës.

Nga ana tjetër, përshtatja e Postës Shqiptare me inovacionin dhe kjo është ajo që ne kemi në parim, është një parim i Qeverisë Shqiptare, është një parim i cili është injektuar nga Kryeministria Rama që ne ri shpikim veten tanë dhe e reformojmë atë sipas kërkesës së qytetarëve, sipas kërkesës së votuesve tanë, sipas kërkesës së abonentëve, të klientëve, të njëjtën gjë do t'i duhet që të bëjë edhe Posta Shqiptare përmes njëri organizimi të thellë, duke nisur nga ai i pagesave, dhe deri tek vendosja e njërive për tërheqjen e parave, si një projekt-pilot në 20 pika të ndryshme të vendit, duke i dhënë kështu mundësinë çdo pensionisti që të ketë akses përmes një karte universale edhe pa pasur nevojë që të presë postierin, duke ulur dhe minimalizuar kështu faktorin njerëzor që është shpeshherë edhe arsyeja e korrupsionit.

Ka një punë të madhe drejtori i Postës Shqiptare, Arditi, për të bërë këtë vit, por unë jam e sigurt që me frymëzimin që ne marrim nga të gjitha reformat dhe të gjitha mundësit e reja që vijnë përmes inovacionit, unë jam e sigurt që edhe ju Ardit do t'ia dilnim më së miri.

Do ndaloja tani tek një nga sektorët më të rëndësishëm për jetën e çdo qytetari, sektori i ujësjellës-kanalizimeve. Një sektor që për të thënë të drejtën nuk na bën krenarë, pasi kemi vite që punojmë për të, por nga ana tjetër mbetet akoma shumë punë për t'u bërë. Nëse ka diçka për të cilën krenohemi, është implementimi i një reforme të cilën e lançuam në vitin 2021 dhe nisëm nga implementimi i saj në fillim të vitit 2022 dhe sot mund të flitet me shifra dhe fakte se si kjo reformë e agregimit të kompanive të Ujësjellës-Kanalizimeve dhe marrjes së mazhorancës së aksioneve nga Qeveria Shqiptare, ka sjellë shëndoshjen financiare dhe teknike të këtyre ndërmarrjeve si rrjedhojë, padyshim, shërbime më cilësore për të gjithë qytetarët tanë.

Unë do t'ia jepja tani fjalën Drejtorit të Përgjithshëm të Agjencisë Kombëtare të Ujësjellës-Kanalizimeve AKUK, Klevis Jahja, për sa i përket të gjithë procesit që ne kemi ndjekur deri më sot, duke dhënë në Klevis edhe disa shifra konkrete dhe ku synojmë që të shkojmë me këtë reformë që kemi nisur.

Shumë faleminderit, Klevis! Dhe unë po marr shkas për të thënë dy fjali të shkurtra, pasi është një tjetër aksion që do ta publikojmë dhe do të kemi kohë që t'i informojmë qytetarët, por meqenëse qëndrova tek kanalizimet. Kini parasysh që tashmë përmes një akti normativ që është kaluar nga Këshilli i Ministrave në fund të muajit Dhjetor ne do të nisim një aksion shumë të madh. Aksionin

për mbrojtjen e ujërave larës. Ujërat larës janë të gjitha ujëra, bëhet fjalë për detin, liqenet apo edhe lumenjtë, të cilat përdoren nga sektorë të ndryshëm, si ato të turizmit apo të peshkimit apo të vaditjes, e tjerë, e tjerë.

Na duhet t'i mbrojmë këto ujëra larës, pasi padyshim nga një analizë që është bërë, pasi ky aksion është një aksion i përbashkët me Ministrinë e Turizmit dhe të Mjedisit dhe Ministrinë e Infrastrukturës dhe të Energjisë ku janë përfshirë disa agjenci, AKUK do të duhet që ta udhëheqë këtë proces, por nga një analizë që kemi bërë, sigurisht, kemi një situatë shumë më të mirë nga çfarë e kishim vite më parë, për sa i përket klasifikimit të ujërave larës mbi 67% e këtyre sipërfaqeve janë klasifikuara si shkëlqyeshëm nga analizat që janë bërë, por, nga ana tjetër, ne na rezulton përmes aksioneve të shumta që kemi bërë gjatë muajve të sezonit turistik të vitit të kaluar që mbi nëntë mijë biznese shkarkojnë pranë ujërave larës.

Kjo nuk është diçka që duhet të na bëjë krenarë si vend, kjo nuk është diçka që duhet t'i japim zë dhe pompozitet, pasi ne bëjmë detyrën tonë edhe këto Task Forca dhe aksionet shërbejnë për të arritur qëllimin që kemi dhe jo për t'u mburrur, se nuk ka asnjë mburrje këtu që në nëntë mijë subjekte nuk e vrasin trurin fare dhe shkarkojnë pikërisht në ato ujëra larës, nga të cilët supozohet që përfitojnë për

biznesin e tyre. Apo jo? Pra, një hotel i vendosur buzë detit, unë nuk e di se si e mendon që të shkarkojë ujërat e ndotura aty nga ku ai prodhon të ardhurat për biznesin e tij, se po ta kishte hotelin në autostradë nuk do prodhonte të njerëzit e të ardhura, siç e ka ai që është buzë një lumi në Vjosë, apo ai që është në Radhim, apo ai që është në Ksamil.

Kështu që, meqenëse ka disa subjekte që shkelin ligjin, ne kemi parë nevojën, kemi identifikuar nevojën e ngritjes së një Task-Force, e cila do të nisi nga puna menjëherë. Do të kemi një konferencë të përbashkët me ministren Kumbaro dhe drejtorët e agjencive përkatëse për t'i bërë me dije të gjitha subjekteve se si do të funksionojë që sot e tutje dhe çfarë parashikon ky akt normativ, i cili ka si qëllim që vitin tjetër, pra kur të takohemi në janar të 2025 të mos kemi 67% të ujërave e larës të cilësuar e shkëlqyeshëm, po të kemi 95% të tyre dhe jemi të sigurt që do t'ia dalim përmes kontrollit, monitorimit dhe masave që janë parashikuar tashmë dhe janë publike në aktin normativ të miratuar nga Këshilli i Ministrave.

Dhe këtu do të mbyllja pjesën e parë të kësaj konference vjetore për shtyp për sa i përket Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë dhe sektorëve të cilët bëjnë pjesë në portofolin e saj për të kaluar në portofolin tjetër të rëndësishëm, duke lënë pra transportin dhe infrastrukturën, siç u thashë dhe në fillim të fjalës, si më të prekshme nga publiku dhe gjithmonë interesi është më i madh, për të kaluar tek portofoli i energjisë që pa dyshim është shumë i rëndësishëm për të gjithë, për abonentët, për bizneset, për turistët, për këdo, por nga ana tjetër është më shumë abstrakt dhe më pak i konceptueshëm.

Shpeshherë të gjithë kanë interes a vijnë dritat, a janë dritat aty, a ka shkëputje dhe gjithë këto gjëra që tashmë kanë mbetur në të shkuarën, se nuk ndodhin më, përveç rasteve ekstreme të motit, por ne kemi dëshirën e mirë dhe duam që të jemi transparent me të gjitha hapat që po hedhim për një të ardhme sa më të mirë për fushën energjetike shqiptare.

E kemi thënë dhe e ri themi që diversifikimi i burimeve është padyshim çka është kolona bazë dhe e qëndrueshme e strategjisë tonë për energjinë në Republikën e Shqipërisë. Kemi një synim që e kemi shprehur, kemi një qëllim që duhet ta arrijmë që në vitin 2030 vendi ynë të jetë një vend eksportues neto, jo vetëm për rajonin, por edhe për Evropën, ndërkohë që sot jemi një vend importues neto. Por nga ana tjetër puna e parë për t'u bërë është që të mbulojmë të gjitha kapacitetet e nevojshme për operimin në vendin tonë të cilat shtohen dita-ditës, pra nuk kam më asnjë krahasim çfarë kapacitetesh kërkoheshin në vitin 2019 me sot, për shkak të rritjes së investimeve të huaja në vend, për shkak të kërkesës së madhe që vjen për numrin e turistëve, për shkak të infrastrukturës së re, që ndërtohet kudo në vendin tonë.

Por, unë do ta nis me punën e mirë që është bërë nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë për rritjen e këtyre kapaciteteve dhe si rrjedhojë për implementimin e Strategjisë së Madhe të Diversifikimit të Burimeve të Rinovueshme fillimisht.

Kështu që në vendin tonë janë zhvilluar një sërë ankandesh, së bashku me partnerët tanë evropianë, me BERZH-in, dhe padyshim disa prej tyre tashmë kanë ardhur në fazën finale të komisionimit dhe të nisjes edhe të prodhimit të energjisë nga pjesë e së cilës përfiton edhe vendi ynë përmes skemës së PPA-ve.

Kështu që nga 240 megavat kapacitet i instaluar që marrim si rrjedhojë dy parqeve fotovoltaike, atë të Karavasta edhe të Spitallës, 140 mega i kalojnë prodhimit të vendit, duke iu shtuar kështu të

gjithë prodhimet që vjen nga kaskada e Drinit. Ndërkohë në ankandet eolike që kemi zhvilluar, i cili është mbyllur me sukses, e kemi bërë publik, kemi pas një pjesë të gazetarëve prezentë atë ditë, janë 225 megavatorë, të cilët është kapaciteti i instaluar i gjithë me PPA, që shkon në portofolin shtetëror, të prodhimit energjetik.

Nga ana tjetër, jemi në fazën e parë të një projekti, të një ankandi tjetër hibrid. Jua kemi shpjeguar që ankandi hibrid e ne i quajmë ata, ku shteti nuk vendos tokën, pra shteti del me një thirrje që kërkon të ketë blerje të një sasie të caktuar energjie, në këtë rast nga parqe fotovoltaike, pra ne përkufizojmë burimin dhe përkufizojmë sasinë që na duhet, duke i lënë kështu mundësi pastaj që vetë investitorët të akomodohen në toka me qira, apo toka që ata blejnë, dhe duke ofruar çmim më të ulët për këtë paketë.

Kështu që jemi në fazën e parë të ankandit i hibridë prej 300 megavatorësh dhe nga ana tjetër kemi edhe një lajm të mirë që kemi marrë një mbështetje të dytë nga EBIF-i pas projektit të floating-panels, pra të paneleve lundruese në Vaun e Dejës, prej 12.9 megavatorësh, tashmë kemi fituar edhe një projekt tjetër, që ka të bëjë me panele solare të vendosura në zonën e Belshit dhe janë 50 megavatorë, që shkojnë totalisht dhe i shtohen stokut të prodhimit të KESH.

Nga ana tjetër, vetë KESH ka investuar në digën e Qyrsaqit, ka investuar 5 megavat dhe ndërkohë do të vazhdojmë me një investim, ky 5 megavatësh është në prodhim prej kohësh, dhe vazhdon me një investim prej 8 megavatorësh në digën e Zadejës, të dyja të vendosura pranë hidrocentrale të Vaut të Dejës, që është dhe një nga planet që ne kemi për të ardhmen, duke krijuar kështu parqe energjetike të integruara. Rasti i Vaut të Dejës është rasti më i mirë për t'u përmendur, kur përveç gjenerimit nga ujë, kemi edhe gjenerime nga panelet diellore.

Ndërkohë që parashikojmë në ditët në vazhdim, në datë 15 Janar, hapet ankandi fotovoltaike për 300 megavatorë dhe në 29 Prill presim afatin e fundit të ofertave teknike për të vazhduar në 24 Maj me vlerësimin e këtyre ofertave dhe për të pasur kështu ditën finale, pra 7 Korrik, kur përfundon i gjithë ankandi me hapjen e ofertave financiare.

Keni parasysh që tashmë Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka një staf shumë mirë të trajnuar, që ka krijuar eksperiencë në 5 vitet e fundit përmes ankandëve ndërkombëtare dhe besoj që do të keni lexuar shpeshherë të flitet për rastin e suksesshëm të Shqipërisë me mbështetjen e fondeve, sigurisht me kredinë që investitorët marrin nga BERZH-i dhe tashmë duke pasur parasysh

që parku i parë ai i Karavasta s'ka hyrë në prodhim, falëse ai i testimit ka qenë në ditët e para të Janarit, mund të themi që kemi plotësuar një cikël të plotë të kësaj strategjie që po jetësohet.

Nga ana tjetër, duhet të themi një fakt të rëndësishëm. Fakti i rëndësishëm është që kemi identifikuar që nga viti 2022, pra me nisjen e krizës energjetike që erdhi si pasojë e agresionit rus në Ukrainë, pra në shkurt të vitit 2022 kemi parë një rritje të interesit të bizneseve private, entiteteve private, për të investuar në energji të rinovueshme. Çka, pa dyshim sjellë edhe detyrimin tonë, pasi janë të mirëpritura të gjitha këto iniciativa, por edhe detyrimin tonë për t'ju përgjigjur me investime akomoduese në rrjetin e transmetimit dhe atë të shpërndarjes dhe unë do t'ia kaloj fjalën kolegëve pak më vonë, që të shpjegojnë se si i kemi marrë këto masa, por do desha të ndaja me ju pasi dëgjojmë shpesh që është e vështirë të aplikosh, se është e vështirë të marrësh aprovimin, asgjë nuk është e vështirë për sa kohë përmbushen kushtet dhe entitetet që aplikojnë, i kanë të gjitha dokumentet e tyre sipas kriterëve në fuqi.

Patjetër që është e vështirë dhe patjetër që nuk do të marrë askush një autorizim paraprak apo një autorizim final, në rast se sjell një tokë me bonitet 7. Tashmë të gjithë janë të informuar që tokat në dispozicion për ngritjen e parqeve fotovoltaike janë ata me bonitet 10 dhe 9. Shqipëria është një vend i vogël, ku toka është me të vërtetë një nga asetet më të vyera që ne kemi dhe mos të harrojmë që bujqësia, me të vërtetë ne flasim për energjinë, por mua edhe në pozicionin e Zëvendëskryeministres më duhet që të jem shumë e balancuar dhe t'i jap çdo sektor aty që i takon dhe është diçka që nuk e mohojmë dot, që bujqësia është një kontributor i jashtëzakonshëm në GDP-në e vendit tonë dhe ne nuk mund t'i marrim t'i kthejmë të gjitha tokat pa kriter në parqe fotovoltaike, sepse ky është trendi.

Kjo nuk është çështje trendi, kjo është çështje e një zhvillimi ekonomik, i cili do një mendësi të re pa dyshim. Kështu që nëse një investitor i sjell të gjitha dokumentet në rregull dhe toka që është zhvendosur me ligj për tokën bujqësore e disponueshme për ndërtimin e parqeve fotovoltaike është ajo me bonitet 9 dhe 10 nuk ka se si të prisni në radhë që t'ju miratohet një tokë me bonitet 6 apo 5 sepse nuk do t'ju miratohet. Në ndërkohë, nga ana tjetër, ajo që është e rëndësishme për t'u thënë, ne ju kemi dhënë dhe një mundësi të re investitorëve. Pra, në tokat me bonitet 8 dhe 7 kanë të drejtën të ngrenë agrovoltaike. Që do të thotë sera që përmbushin disa kushte, ku duhet të kalojë distanca nga paneli në panel, që të kalojë zotëri apo lartësia për të qenë e mundshme puna që kryhet puna e bujqësisë që kryhet nën këto panele, padyshim janë më të shtrenjta për sa i përket investimit,

por nga ana tjetër është një mundësi për të shfrytëzuar një tokë me bonitet 7 apo 8, që nuk është një tokë buke, pra nuk mund të mbillet grurë, po mund të mbillet një sërë varietetesh të tjera, të cilat shkojnë përshtatë edhe për prodhimin e energjisë, edhe për prodhimin bujqësor.

Kështu që, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë e ka prioritet diversifikimin e burimeve të rinovueshme ndaj të gjithë investitorët, ata të huaj apo dhe vendas, që kanë dëshirë të ndërtojnë parqe fotovoltaike, parqe eolike, në të ardhmen hidrogjen apo gjithçka tjetër, do të kenë mbështetjen maksimale të ministrisë dhe çdo punonjës është i udhëzuar që duhet të facilitojë dhe të krijojë sa më pak pengesa të panevojshme për këta investitorë, por duke zbatuar ligjin.

Kështu, që duhet thënë që për sa i përket aplikimeve, ne kemi pasur miratime përfundimtare, pra që tashmë janë në fazën që mund të nisin nga ndërtimi, për 64 parqe fotovoltaike, këto të barabarta me fuqi të instaluar prej 603 megavat orësh. Ndërkohë, për sa i përket parqeve eolike, kemi pasur 13 të tilla me ekuivalencë 37 megavat fuqi të instaluar. Për sa i përket miratimeve paraprake, të cilat zakonisht në 99% të rasteve kthehen në miratime përfundimtare, kemi 16 parqe fotovoltaike të konvertuara kështu në 293 megavat fuqitë të instaluar, dhe 9 parqe eolike ose 49 megavat fuqi të instaluar.

Ndërkohë që kemi në këto momente në trajtim, dhe shikojeni pak me vëmendje këtë shifër, kemi 49 parqe fotovoltaike, por që ekuivalojnë 1905 fuqi të instaluar, çka do të thotë që janë parqe të një përmase më të madhe pra, janë më të pakta në numër, por më të madhe, duke qenë se edhe tregu mund të ketë një fuqi të re përthisëse. Dhe ndërkohë kemi 26 kërkesa në trajtim për parqe eolike të cilat i korrespondojnë 2053 megavatorëve fuqi e instaluar.

Nëse do të bënim një përmbledhje të gjithë këtyre kërkesave, miratimeve përfundimtare apo miratimeve paraprake, duhet ta shikonit që kapacitetet tona të prodhimit vendas do të rriten me disa gigavat, duke na ndihmuar kështu që të arrijmë atë katër terra plus që synojmë në vitin 2030, por padyshim që rrjedh më shumë nga investimet që do të bëjë vetë shteti shqiptar, por duke e njohur përlësisht kontributin që po sjell biznesi në këtë fushë.

Megjithatë, duke qenë se jam këtu me gazetarët dhe kjo është një konferencë për shtyp dhe jo thjesht një ekspozë e punëve që po bëjmë, do desha të thoja edhe një fakt të rëndësishëm, dhe i bëj thirrje të gjithë bizneseve, entiteteve private, të cilët janë të tërhequr nga energjia. Ju lutem, mos blini dokumentacione. Tregtia e dokumentave, e kam hasur këtë gjë kur kam marrë detyrën në

vitin 2019, kur kam ardhur në detyrë në vitin 2019, unë dhe gjithë stafi im, jemi ndeshur me tregtimin e dokumentacionit, pra e licencave për hidrocentralet në atë kohë, dhe u detyruam me një aksion të fuqishëm, besoj që e mbani mend dolën nëpër fusha e nëpër kodrat, ku ishin dhënë licenca të të ndryshme që ta frenonim atë lloj tregtie, totalisht abuzive dhe të padrejtë.

I bëj thirrje të gjithë entiteteve në Republikën e Shqipërisë private, të cilat dëshirojnë të futen në fushën e energjetikës, janë të mirëpritur dhe janë të lutur madje që të kontribuojnë, por proceset janë shumë të thjeshte, mjafton që të përmbushni kushtet për sa i përket truallit, për sa i përket vendndodhjes, studimit teknik, fuqisë financiare që keni, që është shumë e rëndësishme për ta treguar dhe nuk kanë nevojë të tregtoni, pasi të gjitha këto miratime përfundimtare paraprake, do të kenë një afat skadence. Ju lutem gazetarëve që këtë pjesë nxirreni sot në media, sepse ndihmoni tregun privat, që mos bie pre e abuzimeve.

Të gjitha miratimet si përfundimtare edhe paraprake do të kenë një afat të mirëfilltë skadence. Pra, do blini diçka, të cilën nuk do ta implementoni dot, pasi do të skadojë. Nuk mund të incentivojmë ne, në sektorin më të rëndësishëm që është energjia, që nuk është thjesht një sektor bazik për mbulimin e nevojave, por është kthyer në një sektor sigurie të mirëfilltë, dhe këtë e thotë Bashkimi Evropian, e thotë NATO, e thonë të gjithë institucionet. Nuk mund të incentivohe mi në një tregti letrash dhe dokumentesh me firmat tona. Nuk e bëjmë këtë. Nuk e bëjmë këtë, sepse jemi këtu për zbatimin e ligjit dhe mos bini pre e asnjë abuzimi. Do ketë një afat realizimi.

Po jap një shembull, një miratim përfundimtar do të ketë vetëm 12 muaj kohë për të nisur kantieri, jo për ta mbajtur tre vite nëpër xhep dhe për ta shitur nga njëri tek tjetri dhe të gjitha këto duhet t'i merrni shumë seriozisht, pasi nesër, pasnesër do të përballeni edhe vetë, ata e që e kanë bërë këtë sport, që shpresoj mos të jenë shumë, me blerësit që do t'ua kërkojnë të drejtën nëpër gjykata.

Ju lutem, drejtoheni Ministrisë së Infrastrukturës dhe të Energjisë, drejtoheni agjencive përkatëse, pasi procesi është shumë i thjeshtësuar. Kemi bërë ri inxhinierim të të gjithë proceseve, për ta pasur këtë shërbim sa më të thjeshtë, por ama brenda kuadrit ligjor të parashikuar në ligjet që janë në fuqi. U zgjata pak, po e kam shumë të rëndësishme, pasi jemi hasur me problematika të tilla.

Në ndërkohë, efienca e energjisë, një Agjenci e re, ku bëhet një punë e mirë nga një drejtuesi i ri në moshë, ashtu si edhe vetë agjencia dhe Ani gjej rastin të falënderoj pasi viti 2023 ka qenë një

vit, i cili ka shënuar një arritje shumë të madhe. Ka shënuar sensitivizimin, sensibilizimin e familjarëve shqiptarë ndaj prodhimit të energjisë diellore.

Përmes një pakete që lançuar në Nëntor të vitit të shkuar, ne deklaruar se do të mbështesim çdo familjar, i cili do të blinte një njësi për ngrohjen e ujit, që duket e parëndësishme, por praktikisht e kemi parë më pas nga të gjithë ata që kanë përfituar se si ka ndryshuar fatura me 25 deri në 30% më pak, krahasuar me kohën kur nuk e kishin këtë njësi. Dhe, për punën e mirë që ka bërë Agjencia e Efiçencës, kemi arritur që nga 2 mijë aplikime të instalojmë 1987 brenda të njëjtit vit. Pra, brenda 2023 janë pothuajse ezauruar të gjitha këto aplikime, duke u kthyer në njësi operuese. Për këtë arsye kemi marrë vendimin, sipas kërkesës edhe të drejtuesit të Agjencisë, që të hapim thirrjen e dytë për të mbështetur

2 mijë familjarë të tjerë me të njëjtën incentiv, pra me 70% të mbulimit të kostove të njësive prodhuese solare. Gjithashtu, duhet pasur parasysh që Agjencia e Efiçencës së Energjisë është një Agjenci, ku kanë në bazat e saj inovacionin. Kështu që gjatë vitit 2024 ne do të kemi një projekt të madh që ka të bëjë me karikimin e makinave të flotës elektrike. Duhet qenë që gjithë synimi PAN evropian, është ulja e emetimeve dhe duhet pasur parasysh që në Republikën e Shqipërisë kontributori kryesor i emetimeve është trafiku rrugor, pavarësisht që të gjitha ndërhyrjeve shumë të mira që kemi bërë në legjislacion, edhe me iniciativën e DPSHTRR-së për të ndryshuar kohën e prodhimit, vitin e prodhimit, për hyrjen e automjeteve të importuara në vendin tonë, sërish ne na duhet të incentivojmë makinat elektrike, duke e bërë këtë përmes Agjencisë së Efiçencës së Energjisë.

Ndërkohë, jemi pa dyshim përpara një epoke të re, përpara një epoke të re kur gjithçka do të bazohet mbi inovacionin dhe për këtë arsye Këshilli i Ministrave ka ngritur gjatë vitit 2023 një Agjenci të re, Agjencia Kombëtare e Inovacionit, e drejtuar nga Enkeleida Imeraj, një zonjë që ka jetuar vite larg vendit tonë, por që nga ana tjetër kthehet në atdhe, duke sjellë një eksperiencë të jashtëzakonshme nga Silicon Valley, ku është marrë pikërisht me inovacionin dhe me start-up-et dhe ne besojmë që në vitin 2024 të gjitha agjencitë, të gjitha institucionet, të gjitha ministritë do të kenë përkrah atyre dhe një Agjenci të organizuar për sa i përket inovacionit.

Por, inovacioni në energji është shumë i rëndësishëm dhe unë do t'i jepja fjalën për një projekt inovativ Drejtorit të Korporatës Elektroenergjetike Shqiptare, Ergys Verdho, duke qenë se KESH

e ka nisur 2024 me një plan të madh dhe patjetër do të vazhdojmë më pas edhe me drejtuesit e tjerë të fushave.

Shumë faleminderit, Ergys! Dhe duke qëndruar tek inovacioni, por duke shkuar më thellë Enea edhe tek treguesit e vërtetë, por nise nga inovacioni me smart meters dhe planet e tjera që keni, unë do t'i jepja fjalën drejtorit të OSHEE-së, Enea Karakaçi, i cili me të vërtetë ka pak muaj në detyrë, por në këto pak muaj ka bërë punë që me të vërtetë do të lënë gjurmë në kompani, një nga kompanitë më të mëdha të Republikës së Shqipërisë, me rreth 6 mijë punonjës, të shtrirë kudo në territor që përveç gjithë kontributet që ata kanë, sivjet edhe janë trajtuar me një rritje page që shkon rreth 30%, për t'i dhënë edhe një promovim kësaj ndërmarrje, por nga ana tjetër dhe për të incentivuar të gjithë këta punonjës, që kontribuojnë prej vitesh dhe për më tepër të gjithë ata punonjës të ri, që tashmë ne po përthithim në sektor.

Enea mund të vazhdosh dhe me de rregullimin besoj, duke qenë se është një nga proceset më të rëndësishme që ne kemi. Ne jemi duke bërë një de rregullim të përgjithshëm përsa i përket institucioneve të shtetit shqiptar duke zvogëluar sa më shumë numrin dhe hapat për kërkesat për shërbime të ndryshme kudo, nga agjencia e Mbrojtjes së Mjedisit deri tek OSHEE-ja duke e bërë sa më elastik procesin, sa më të shkurtër, por sigurisht duke mos cenuar kërkesat e parametrave ligjore për çdo proces.

Shumë faleminderit Enea. Kalojmë në një tjetër pjesë të rëndësishme për sektorin e energjisë. Patjetër duhet të prodhojmë më shumë energji. Patjetër duhet të diversifikojmë burimet. Patjetër sistemi i shpërndarjes është shumë i rëndësishëm, duhet të ulim humbjet teknike, duhet të krijojmë efikasitet për qytetarët, duhet ta dixhitalizojmë, të bëjmë inovacion, por transmetimi mbetet një nga komponentët më të rëndësishëm të sektorit energjetik. Shqipëria gjeografikisht ndodhet në një pozicion shumë të favorshëm përsa i përket gjeopolitikës dhe transmetimi është një pjesë e kontributit të rëndësishëm që vendi ynë ka, jo vetëm në fushën energjetike, por dhe në gjeopolitikë. Unë do ti jepja fjalën Drejtorit të Operatorit të Transmetimit, Skerdi Drenovës përsa i përket

planeve dhe proceseve që jemi duke ndjekur tani për momentin si dhe padyshim pastaj do flasim dhe për projektet e mëdha që i kemi ndarë me ju.

Shumë faleminderit, Skerdi! Unë do të ndalesha tek i gjithë plani i madh që ne kemi për sistemin e transmetimit në të ardhmen me katër linja interkonjeksioni, të cilat në total do transmetojnë rreth tre mijë megavatorë duke e kthyer kështu Shqipërinë në një nyje të madhe transmetimi, dhe ajo çka vlen të përmendet, përveç faktit që tashmë ne kemi nisur dhe e kemi bërë dhe publike ngritjen e kantierit përta i përket linjës të transmetimit nga Shqipëria në Maqedoninë e Veriut dhe është një plan i konkretizuar. Jemi duke punuar gjithashtu me shtet shtetin fqinj grek, për sa i përket trefishimit të linjës transmetimit ë nga Shqipëria në Greqi, por ajo që vlen të theksohet dhe që do të jetë projekti i pesëvjeçarit të ardhshëm, është ndërtimi i linjës direkte të transmetimit midis Shqipërisë dhe Italisë. Një projekt i cili ka nisur në 2011, që për arsye shumë evidente u bllokua në atë kohë, por që tashmë ne ndodhemi në një fazë të re, duke i qenë se kemi pasur mundësi që të ulemi me përfaqësuesit e Qeverisë Italiane dhe të ulen edhe drejtuesit teknik të sektorit me kompaninë shtetërore të transmetimit, pra me Operatorin e Transmetimit Italian, me TERNA, dhe padyshim kemi marrë të gjitha masat për të gjetur edhe suportin financiar, duke punuar me partnerët tanë që tashmë kanë treguar shumë interes për këtë linjë.

Duke arritur të përmbyllim edhe këtë marrëveshje gjatë vitit 2024, shpresoj, pasi në ditët në vazhdim ne do të kemi nënshkrimin e disa marrëveshjeve bashkëpunimi me palën italiane, për sa i përket këtij projekti. Unë shpresoj që brenda vitit 2024 apo në fillim të 2025 ne të kemi një produkt të mirëfilltë që ka të bëjë me projektin dhe studimin e fizibilitetit për të na dhënë kështu startin për këtë projekt kaq të madh, që e vendos Shqipërinë komplet në një pozicion tjetër përta i përket rëndësisë energjetike të vendit tonë, edhe si rrjedhojë e pozicionit strategjik që vendi ka.

Duke qëndruar tek energjia, ne shpeshherë flasim pa dyshim për gazin dhe naftën në Republikën e Shqipërisë dhe sytë sot janë nga kërkimet në bllokun pesë, pra nga kërkimet e SHEL, të cilat po ecin mirë. Unë do të pres edhe pyetjet tuaja për t'ju përgjigjur. Por, do të ndaloja në një moment edhe tek përpjekjet që vetë kompania shtetërore e një vendit naftëmbajtës si Shqipëria, pra Albpetroli është duke bërë në këto muaj.

Mbas një analize shumë efikase që kemi pasur për të gjitha vendburimet dhe vend depozitimet e Albpetrol, duke pasur parasysh dhe të gjitha proceset kemi një 'face-out' që duhet bërë në këtë pesëvjeçar nga mbyllja e koncesionit të Bankers-it dhe shumë ndryshime të tjera që do të ketë në këtë fushë, duke e renditur atë në krye të listës përse i përket të ardhurave që do të vijnë në buxhetin e vendit, Albpetrol padyshim ka nisur vizionimin e një epoke të re, e cila kërkon digjitalizimin e sistemeve të monitorimit, rehabilitimin dhe rritjen e kapaciteteve depozituese, që duhet thënë që janë të trashëguara në një situatë jo fort të mirë, rivitalizimin e plotë të stacioneve të pompimit dhe duke i çuar ato në standarde bashkëkohore, dhe sigurisht çka është më e rëndësishmja, ashtu si dhe në prodhimin e energjisë elektrike edhe në prodhimin e naftës, duhet të ulim humbjet, të cilat vijnë për shkak të teknologjisë së vjetër, për shkak të abuzimeve që ndodhin me tubacionet që kalojnë nëpër prona private, të gjitha këto do të kenë një projekt i cili nis nga stacioni i Zharzës, duke u kthyer kështu në një projekt-pilot, që do t'i japë mundësi në të ardhmen kompanisë Albpetrol për ta replikuar edhe në vende të tjera, ku kompania zhvillon biznesin.

Por duhet thënë, që diçka që do ti duhet Eltar Dedës që të vazhdojë dhe të bëjë është efienca e burimeve njerëzore. Kjo kompani, në fillimet e saj, i referohem diku kur ne kemi nisur këtë reformë të thellë, ka pasur një numër punonjësve që nuk ekuivalonte për asnjë arsye me proceset që kryheshin. Sigurisht është bërë një punë e mirë sa i përket analizës dhe vlerësimit sipas meritokracisë për qëndrimin e punonjësve në ndërmarrje, por është kërkuar nga Ministria dhe unë jam e sigurt që ju do të vazhdoni me këtë reformë, që të ketë një reformë të mëtejshme të burimeve njerëzore, duke mbajtur kështu të gjithë ata punonjës të cilët bartin eksperiencën apo ata punonjës të rinj që do të vijnë në kompani, por që do të kontribuojnë në sektorët që kanë vlerë për kompaninë dhe duke larguar të gjitha ata të cilët janë mbajtur ndër vite shpeshherë edhe pa një arsye të mirëfilltë, por që nga ana tjetër krijojnë kosto për kompaninë dhe ulja e numrit e personave që nuk kanë një kontribut të mirëfilltë, të sjellë padyshim edhe përfitime më të mëdha për inxhinierët, për teknikët e naftës dhe të gjithë ata që punojnë sot në Albpetrol.

Do të ndalesha shumë shkurt në sektorin minerar, i cili e kemi diskutuar disa herë edhe gjatë takimeve të S3, duke qenë se ka qenë një nga komponentët më të rëndësishëm, por edhe për faktin që në të ardhmen do të kemi një informacion të detajuar edhe takime që do të bëhen pranë Universitetit të Elbasanit, atje ku kemi vendosur që të ngremë edhe Qendrën Rajonale të

Ekselencës përse i përket materialeve raw, që i quajmë raw materials, dhe keni parasysh që padyshim kjo është pjesë e strategjisë së inovacionit në Republikën e Shqipërisë.

Në kalimin e dekadave, gjatë këtij tranzicioni të gjatë kemi humbur disa komponentë të rëndësishëm që janë komponentët e kërimit dhe të studimit përmes Instituteve, të cilat duhen rifreskuar, duhen rikthyer, se nuk ka asgjë më të rëndësishme sesa një proces, një projekt i nisur përmes një studimi. Ka treguar eksperiencë që të gjitha ato projekte që bazohen mbi studime dhe mbi kërkime edhe pse jo mbi tabela krahasimore me vendet e Ballkanit apo me vendet evropiane, janë shumë më të suksesshme, kanë shumë më pak kosto të fshehura. Dhe e njëjta gjë do të ndodhë dhe me sektorin minerar. Ne kemi trashëguar një nën tokë padyshim të pasur, jo vetëm në naftë dhe gaz, por edhe në minerale, të cilat po bëhen gjithmonë dhe më të rëndësishme në tregun ndërkombëtar, edhe për shkak të teknologjisë së re.

Kështu që do të nisim menjëherë me një punë intensive në këtë sektor, duke pasur parasysh që kemi nisur edhe tek AKBN-ja, pra tek Agjencia përgjegjëse për burimet natyrore, kemi nisur një reformë të thellë që materializohet brenda kësaj jave, duke i dhënë kështu mundësi sektorit minerar të riformatohet dhe duke i dhënë kështu të gjithë nën tokës shqiptare, një mundësi të dytë për sa i përket të gjithë pasurive që mund të vihen në dispozicion për të rritur të ardhurat e injektuara në buxhetin e vendit.

Do të përmbyllja këtu të gjithë pjesën e Ministrisë së Infrastrukturës dhe të Energjisë, duke ndaluar shumë shkurt në disa çështje të tjera të rëndësishme, që janë pjesë e portofolit tim në detyrën tjetër, pra që unë performoj, atë Zëvendëskryeministrit, që ka të bëjë me sigurinë kibernetike. Siguria kibernetike nga Korriku i vitit 2022, ka treguar se është një instrument i rëndësishëm që përdoret nga të gjitha fushat jetike, siç është padyshim inovacioni, energjia, shëndetësia, arsimi, infrastruktura, gjithçka duhet të jetë nën mbrojtjen kibernetike, pasi jo vetëm Shqipëria. por tashmë lufta nuk është konvencionale. Lufta është gjithmonë e më shumë një luftë inovative dhe kibernetike, ndaj na është dashur që t'i japim një rëndësi të re Agjencisë Kombëtare të Mbrojtjes Kibernetike. Na është dashur që të rishikojmë legjislacionin për sa i përket sigurisë kibernetike. Kemi një projektligj të ri për identifikimin elektronik dhe shërbimet e besuara, që është pjesë e kësaj pakete për mbrojtjen kibernetike dhe duhet të keni parasysh që jemi munduar të bëhemi sa më atraktivë për të rinj dhe të rejt, të cilat kanë formim në mbrojtjen kibernetike, apo që kanë

dëshirën që të na bashkohen për t'u formatuar, për t'u bërë të denjë si inxhinierë, që do të kontribuojnë në këtë fushë.

Nga ana tjetër, janë marrë një sërë masash, si ngritja e SoC kombëtar me qendra operacionale, që mbështeten me teknologji moderne, por edhe nga stafe të mirë trajnuara dhe sigurisht synimi ynë, siç u thashë, është inovacioni, kërkimi, kështu që në të ardhmen planet tona shkojnë në ngritjen e laboratorëve, si pjesë e SoC kombëtar.

Nga ana tjetër, gjatë vitit 2023 tre krenarisht mund të themi që është bërë një punë e shkëlqyer përse i përket luftës kundër pastrimit të parave, duke nisur me forcimin dhe ngritjen e një strukture që ka qenë ekzistente me një emër të gjatë Drejtoria e Parandalimit të Pastrimit të Parave, që nganjëherë i bindën dhe shkurt dhe thoni Drejtoria e Pastrimit të Parave, dhe humbte edhe sensin, duke e kthyer atë në Agjencinë e Inteligjencës Financiare, ashtu siç e kanë edhe vendet partnere të Bashkimit Evropian, një Agjenci kjo që performon në nivelet më të mira sot, pasi ka marrë dhe një vlerësim nga misioni që ka ardhur në Shqipëri gjatë muajit Gusht me përfaqësues të Manivalit, por edhe sigurisht të vendeve partnere, duke i dhënë kështu mundësinë Shqipërisë për daljen nga lista gri gjatë konferencës së zhvilluar në Paris.

Duhet thënë që ky është një proces që nuk përfundon kurrë, pra me dalje nga lista gri, nuk do të thotë që kemi mbyllë një kapitull e duhet të vazhdojmë të shihet. Është një proces i cili duhet të qëndrojë gjithmonë në fokus të Qeverisë, pasi është dhe pjesë e kërkesave dhe kritereve që ne kemi për anëtarësim në Bashkimin Evropian, por duhet pasur parasysh që ditën kur Shqipëria ka dalë nga lista gri, dy vendet e Bashkimit Evropian janë bërë pjesë asaj liste, Bullgaria dhe Kroacia. Kështu që detyrat që kemi përpara janë të qarta dhe tashmë me këtë formatim të ri, me trajtimin financiar që Agjencia e Inteligjencës Financiare do të ketë, me rritjen e kapaciteteve si inovative, si teknologjike, ashtu edhe burimeve njerëzore, ne jemi të sigurt që do të kemi vetëm lajme të mira nga kjo Agjenci.

Në ndërkohë, përse i përket informacionit gjeohapësinor, ne e kemi bërë publike disa herë dhe do vazhdojmë të kemi disa evente të tjera, pasi sot ASIG performon në mënyrën më të mirë duke përdorur satelitët. Ato satelitë, për të cilët shumë u tha, shumë meme u bënë, por ato satelitë tashmë kanë skanuar 100% të territorit të Republikës së Shqipërisë. Kemi pasur pak vonesa në fillim të vitit, pasi duhet që të ketë një qartësi vizuale dhe në ditët kur qielli është i mbuluar është i vështirë ky skanim, por çfarë kohe kemi humbur në muajt e parë të vitit e kemi fituar menjëherë pas

periudhës së Majit, kur koha ka filluar të jetë e mirë dhe është bërë skanimi plotësisht i vendit tonë, duke na dhënë mundësi kështu që të parandalojmë fatkeqësi natyrore, duke na dhënë mundësi kështu që të kemi ndërhyrje të menjëhershme të emergjencave civile, duke na dhënë informacione të rëndësishme për sa i përket sipërfaqeve ujore, sipërfaqeve bujqësore, kualitetit të tokës, e shumë e shumë çështje tjera, siç është infrastruktura rrugore, infrastruktura detare, ajo ajrore, apo edhe elementë që lidhen me digat e hidrocentraleve, me parqet fotovoltaike, me energjinë dhe gjithçka tjetër.

Them me kënaqësi që viti 2023 ka qenë një vit i mirë, një vit ku pas një periudhe sfiduese të pandemisë, të tërmetit, të krizës energjetike, kemi pasur mundësi të punojmë dhe të dorëzojmë pjesë të mirë të projekteve, mund të na jenë krijuar edhe vonesa ndonjëherë, por të gjitha proceset kanë edhe pjesët e tyre të paparashikueshme, megjithatë ne kemi bërë më të mirën si një grup dhe si një trup i vetëm për t'ia dalë me të gjitha sfidat që kemi përpara.

Unë jam e sigurt që viti 2024 do të jetë edhe më i mirë se viti 2023, sepse e tregojnë shifrat dhe treguesit dhe të gjithë komponentët me të cilët ne operojmë, megjithatë padyshim do të ketë sfida të reja, për të cilat ndoshta sot nuk jemi as në dijeni se çfarë do të ndodhë, por rëndësi ka që tashmë ne punojmë mes sprovave dhe sfidave dhe ajo që mua më rezulton me skuadrën time është që sa më shumë vihem para këtyre sprovave, sa më shumë jemi nën presion, aq më mirë performojmë.

Shumë faleminderit për vëmendjen, e dimë që u zgjatëm, por do na falni, ne këto sektorë kemi dhe zgjatemi gjithmonë se janë shumë. Jemi të gatshëm për të dëgjuar të gjitha pyetjet tuaja dhe për ti dhënë përgjigje.

Pyetjet e gazetarëve

Pyetje: Një pyetje për operacionet e fundit të kompanisë SHELL. Cilat janë raportet që ata ju kanë çuar për kërkimet, pasi gjetën në basenin naftëmbajtës naftë, çfarë operacionesh do të vazhdojnë. Në këtë fushë cila është marrëveshja me kompaninë ENI për kërkimet e naftës dhe gazit në zonën e Dumresë dhe meqë mbetemi po në fushën e naftës, pasi kontrata me Bankers të përfundojë kush do ta menaxhojë zonën e Patos-Marinzës.

Ministrja Balluku: Shumë faleminderit për pyetjen. Ka pasur një deklaratë nga ana e tyre që do të niste faza e testimit në tetor, por faktikisht faza e testimit ka nisur dy muaj më vonë, pra në ditët e fundit të dhjetorit. Është premtues rezultati i deritanishëm, na kërkohet gjithmonë nga kompania që të qëndrojmë sa më diskret në deklaratat tona dhe unë do ta bëj këtë gjë. Nuk do të japë detaje të mëtejshme. Ka 3 faza testimi, pra ne presim që testimet të mbarojnë në fund të muajit mars. Ndodhemi në fazën e parë të testimit, siç është thënë edhe nga vetë drejtuesi i projektit padyshim shpimi në Shpirag ka qenë i vështirë, sepse flitet për një formacion gëlqeror që vetëm gjatë hyrjes është dashur punë shumë e madhe, ku tërheqja e sondave jashtë ka qenë ajo që ka qenë më sfiduese. Duke qenë që nga momenti i shpimit dhe flasim për mbi 6 kilometra në momentin e tërheqjes ka një trysni të formacionit gjeologjik, e cila ngushton të gjithë hyrjen duke e bërë të pamundur tërheqjen e sondave dhe janë detyruar që të dizenjojnë një sond të re e cila dhe gjatë daljes gërmon për të dalë në sipërfaqe. Kjo e bën edhe më të vështirë rrjedhën, pra flow-n e produktit, duke qenë se është e vërtetuar fakti që kemi hyrë në rezervuar. Rezervuari është atje, është me sasitë e parashikuara. E gjithë sfida jonë qëndron tek rrjedhja që duhet ti përgjigjet atyre 100 mijë fuçive në ditë, por që ne me dëshirën tonë synojmë që të jetë 300 mijë në ditë që të fillojë dhe të ketë atë impaktin që ne presim për fondin sovran apo për buxhetin e shtetit. Kështu që ndodhemi në fazë testimi. Testi i parë është në proces e sipër. Në 31 mars do të kemi përfundimin e fazave të testimit dhe një deklaratë publike nga vetë koncesionari.

Përsa i përket Dumresë. Unë e kam thënë gjithmonë ka një vonesë prej dy vitesh nga momenti i lidhjes së kontratës, pasi kontrata është firmosur në dhjetor të 2019 dhe më pas u futëm direkt në fazën e pandemisë. Megjithatë ENI është vetë nga natyra, siduket edhe fakti që kemi të bëjmë me një kompani italiane janë shumë më optimist se kompania SHELL holandeze, të paktën në të shprehur. Ata shprehen që janë të sigurtë për depozitat që duhet të ketë në Dumre, pasi kanë qenë këtu edhe në vitin '98 për ta nisur njëherë këtë proces. Ne presim me durim të gjitha fazat, pra nga studimi gjeologjik, tek ai sizmologjik dhe të gjitha fazat e tjera që do të duhen për të arritur deri në ditën ku është SHELL-i sot pra ditën e testit, që është faza e fundit.

Ndërkohë përsa i përket Bankers. Bankersi ka hyrë në vitin e pestë para mbylljes së kontratës. Ka një sërë detyrimesh që duhet të përformojë. Siç ju thashë tani me reformimin e AKBN-së, një nga detyrat kryesore që do të ketë edhe drejtuesi i ri, edhe e gjithë skuadra është për të ndjekur hap pas hapi këtë *'face out'* të një kontrate shumë të rëndësishme. Është detyrimi i Bankers që të gjitha

puset dhe të gjitha zonat të dorëzohen në gjendje funksionale. Kompania është e njoftuar për këtë dhe unë shpresoj të mos kemi asnjë lloj problematike, megjithatë monitorimi do të jetë i detajuar dhe shumë i vëmendshëm nga ana jonë. Çfarë do të ndodhë pas 5 vitesh?! Zakonisht koncesionet pasi vlerësohen mund të qëndrojnë dhe të menaxhohen nga vetë Albpetroli në një rast ose në rastin tjetër do të hapet një garë për ti dhënë mundësinë një kompanie tjetër, do të jetë një garë e hapur ndërkombëtare ku mund të marrë pjesë kushdo. Por është diçka që ne duhet ta vlerësojmë, si rasti i SGS. Në rastin e SGS-së ishte shumë më e rëndësishme për ne që mos të hapnim një koncesion të ri dhe ta mbante vetë DPSHTRR-ja, duke qenë se e kishte efikasitetin më të lartë, kostot më të ulta.

Pyetje: Korridori Blu është një projekt shumë i rëndësishëm infrastrukturor, një segment tashmë është drejt fundit. A mund të na jepni një informacion në lidhje me segmentet e tjera në çfarë faze janë aktualisht.

Ministrja Balluku: Korridori Blu është padyshim një nga korridoret më të rëndësishme që ne kemi, pasi është një korridor i cili lidh Malin e Zi, Shqipërinë dhe Greqinë. Duke pasur parasysh që Mali i Zi lidhet me Kroacinë. Është një korridor jo vetëm transporti, është edhe korridor energjetik. Po të marrim rastin e IAP pra, e transmetimit të gazit që parashikohet të ngrihet aty. Ndërkohë përse i përket segmenteve ne synojmë që të dorëzojmë në verë dhe jo ashtu siç e parashikon kontrata segmentin më kompleks që është ai i Thuman-Kasharit, duke përmbyllur kështu dy pika kyçe që është hyrja në aeroportin e Rinasit përmes një nyje të mirëfilltë infrastrukturore dhe pjesa e nyjes së Kasharit që do të shfryjë trafikun në autostradën për Durrës apo duke e dërguar për Elbasan. Nga ana tjetër kemi përfunduar procesin e konkurrimit përse i përket Kashar-Lekaj dhe Lekaj-Fier që janë dy nga segmentet që jemi në momentet e lidhjes së kontratës dhe është 6 mujori që i lihet pra fituesit për të përmbyllur të gjithë procedurën përse i përket dokumentacionit apo edhe projektit të detajuar etj., dhe brenda këtij viti, pra 2024, parashikohet që dy kantieret të hapen. Është një fakt që mund ti interesojë dëgjuesve, është që kemi kërkuar nga koncesionari i Lekaj-Fier, duke qenë se në Lekaj-Fier pjesa më e madhe e gjurmës shkon mbi autostradën ekzistuese që të procedojë fillimisht me rrugët dytësore, pasi ju e dini shumë mirë që i gjithë Korridori Blu ka një detyrim për rrugë dytësore të cilat do të jenë pa pagesë. Pra, qyteti mund të zgjedhë që të futet në autostradën e tipit A me pagesë, apo të qëndrojë në rrugët dytësore. Fieri, do ti duhet patjetër koncesionarit të Lekaj-Fier që të mbyllë rrugët

dytësore për të filluar pastaj punën mbi shtratin e rrugës. Ndërkohë Kashar-Lekaj është një gjurmë totalisht e re ku do të kemi sfida përpara pasi ka disa vepra arti atje, ka tunele, ka ura që do të lidhin kodrat e Ndroqit edhe pjesët e tjera. Duhet të hapim në 3 mujin e parë të 2024 Milot-Balldrenin. Tashmë specifikimet teknike dhe gjithë puna është bërë nga grupet e ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë. Pritet reagimi i Ministrisë së Financave për ti dhënë procesit frymëmarrje dhe pastaj mbetet edhe lidhja e fundit që është ajo nga Balldreni deri në Muriqan.

Duhet të keni parasysh që pjesë e këtij procesi janë dhe të gjithë bypasset që ne kemi përmendur, pra siç është bypassi i Gjirokastrës apo bypassi i Tiranës janë pjesë e këtij korridorit. Ky korridor jetësohet duke u lidhur me këto bypasses, por që të gjitha kalendaret dhe të gjithë hapat që ne kemi tashmë na përkohjnë për një zhvillim të plotë dhe për një mbyllje brenda një 5 vjeçari të të gjithë projektit.

Pyetje: Pyetja ime lidhet me Strategjinë e Specializimit Inteligjent S3 që ju e përmendët pak. Ku do të jetë fokusi i implementimit gjatë këtij viti, risitë që do të sjellë.

Ministrja Balluku: Unë u mundova që ta kaloja sa më shkurt më parë, pasi me të vërtetë ne do të kemi gjatë janarit, do të kemi mundësi që ta bëjmë më publike të gjithë strategjinë sesi kemi vendosur të ecim që këtu e tutje. Është parashikuar që në një zonë pranë ambienteve të universitetit të Elbasanit ne të ngremë qendrën e parë të inteligjencës dhe ekselencës, e cila do të nis të mbushë ato boshllëqe që ne kemi pasur ndër vite përse i përket pjesës të studimit dhe të kërkimit. Ne shpesh kemi folur edhe me investitorë të huaj që kanë një interes të jashtëzakonshëm për të ardhur dhe për të kontribuar në sektorin minerar në Shqipëri, por gjithmonë jemi përballur me kërkesën e një studimi të mirëfilltë për zonën apo e një plani zhvillimi për zonë më të gjera dhe ajo çka ndodh dhe çka kemi kuptuar, ti nuk mjafton që të kesh vetëm dijeni se ku ndodhen zonat e interesit dhe çfarë lloj minerari ka zona, sepse sot flitet me të gjitha panelet që ne kemi bërë përmes S3 për të thënë të drejtën kanë qenë iluminuese. Në një nga panelet që u bë për *'Raw Materials'* u fol ekzaktesisht se kush duhet të jetë mënyra e studimit në të ardhmen. Pra nuk mund të vazhdojmë më të studiojmë për mineraret vetëm sipërfaqen e tokës shqiptare, pasi në rast se ne do të gërmonim në disa kilometra, nga 1 deri në 3 kilometra, depozitat e bakrit në Republikën e Shqipërisë janë të konsiderueshme dhe ka një interes të jashtëzakonshëm për të. Apo siç është rasti i litiumit. Sot Serbia po përfiton nga një industri e re që ka të bëjë me bateritë e automjeteve elektrike, por edhe Shqipëria i ka këto mundësi. Litiumi është një material i përbërë nuk gjendet si një i vetëm në

territor, pra gjendet në forma të ndryshme që duhet shpërbërë. Por të gjitha këto do të jetë detyra që do të ketë *'EIT RawMaterials'* në të ardhmen. Me mbështetjen e strukturave të Bashkimit European unë besoj që do të ketë një riformatim shumë interesant, por mbi të gjitha ajo që ne synojmë është ngritja e kapaciteteve njerëzore. Ndaj dhe bashkëpunimi nëqoftëse ju do ta shikoni ne e kemi të lidhur me katedrën e gjeologjisë, me universitetin politeknik. E kemi të lidhur me të gjithë grupet studimore edhe me ata që tashmë janë shkëputur prej kohësh nga industria, por që unë besoj që mund të jenë një kontribut shumë i rëndësishëm për ne.

Pyetje: Pyetja ime lidhet me 2 TEC-et lundruese në qytetin e Vlorës. Cila është arsyeja që deri më tani nuk janë marrë në dorëzim nga KESH. Çfarë pritet me marrjen e tyre, cila janë risitë që do të sjellë?

Ministrja Balluku: Shumë faleminderit për pyetjen. E vlerësoj pasi është një temë me të cilën abuzohet vazhdimisht. Është mirë që ta sqarojmë, unë do ta mbaj vetë Ergys këtë nder që të sqaroj TEC-et lundruese, pasi ka qenë diçka që sëbashku me ambasadorin Kim kam punuar shumë për ti pasur këto TEC-e lundruese, sepse fatkeqësisht kemi tendencën për një memorie të shkurtër. Kjo mund të jetë edhe e mirë edhe e keqe. Në disa raste memoria e shkurtër ndihmon që të kapërcesh problematika, halle, ngjarje, por në disa raste kthehet në analizë të gabuar. TEC-et lundruese ne i kemi marrë gjatë krizës energjetike botërore, kur për të thënë të drejtën nëqoftëse nuk do të kishim patur ndihmën e Departamentit Amerikan të Energjisë nuk do ti kishim marrë dot kurrë, pasi tregu përthithte çdo lloj njësie gjeneruese mobile në ato kohë. Kompania që i ka sjellë TEC-et lundruese në Vlorë është kompani amerikane, nuk kanë lënë gjë pa i thënë. E nxorën indianë etj. Edhe indianët nuk ka asgjë të keqe, nuk e di pse bëhemi racistë nganjëherë megjithatë kompania quhet *Excelerate Energy* dhe është një nga bashkëpunëtorët që ne kemi edhe për TEC-in e Vlorës, edhe për gazsjellësin që do të lidhë portin e Vlorës me daljen, me exit point-in e Fierit. Kështu që është një kompani e lidhur ngushtësisht me ne që punon prej vitesh dhe që shpresoj shumë të kemi në të ardhmen sukses në të gjitha proceset që kemi nisur.

Pse nuk i ka marrë KESH-i në dorëzim?! KESH-i nuk i merr në dorëzim deri ditën kur ato do të komisionohen nga ana teknike dhe sot ju keni atje kompani ndërkombëtare, një kompani italiane dhe *Excelerate Energy* duke punuar. Unë di që një nga anijet e ka përfunduar fazën e remontit, që të dyja janë lidhur. OST-ja ka ofruar të gjitha shërbimet për pikën e lidhjes, KESH-i është mbikëqyrës dhe ky duhet të jetë një element i mirë, jo një element negativ. Fakti që KESH-i nuk i

ka marrë në dorëzim do të thotë që KESH-i deri më sot nuk ka shpenzuar asnjë qindarkë. Kjo është një përgjigje për të gjithë ata dashamirës dhe njohës të fushës energjetike që prapë çfarë nuk kanë thënë. Lekët e harxhuara etj. Jo nuk është harxhuar asnjë para, qëndrojnë aty duke u lidhur në sistem dhe duke u dorëzuar pothuajse të reja dhe kur të mbarojë sipas të gjitha rregullave të sigurisë me kokore dhe me jelek, unë do marr një grup gazetarësh dhe do futemi brenda që ta shikoni se çfarë industrie ekselente që është.

Tani çfarë ndodh. Këto TEC-e kur të fillojnë të punojnë, ndërkohë që do të paguhet qeraja do të mbeten si aset i Republikës së Shqipërisë. I përsëris disa gjëra sepse shikoj që kur bëhej artikuj ose nuk na dëgjojnë ose pastaj kanë dëshirë të abuzojnë. Pra, ndërkohë që do të paguhet qeraja për prodhimin energjetik të atyre TEC-eve 55 dhe 55, 110 mega në total, KESH do të përfitojë se ndërkohë që paguan qeranë vetëm me 1 euro do ti mbajë ato asete si asete përfundimisht të regjistruara në inventarin e kompanisë. Gjë që do të sjellë në të ardhmen, flas për memorien e shkurtër, pasi meqenëse sivjet ka rënë shi dhe kemi qenë mirë me prodhimin nga hidrocentralet, harruam faktin sesi vinim vërdallë vjet për të blerë 1 megavatorë, i cili shkoi në 31 gusht 1044 euro. Mesatarisht vjet kemi blerë me rreth 380 e ca euro. Në ndërkohë që meqenëse ky vit është i qetë ne e kemi përdorur që ato të pajisen me të gjithë teknologjinë që e ka detyrim kompania që i ka sjellë, kompania amerikane Excelerate Energy që të investojë dhe ti dorëzojë ashtu siç duhet tek ne. Ne po vazhdojmë dhe po përdorim rezervat tona, duke bërë dhe optimizim të tyre madje dhe ditën kur do të na duhen do të vihen në funksion dhe nga ajo ditë do nisë pagesa e qerasë, e cila do ti kthejë këto asete vetëm me 1 euro në asete të Republikës së Shqipërisë, që në të ardhmen mund ti japim me qera nëqoftëse ne do të kemi kapacitetet tona, do të kemi parqe fotovoltaike, eolike, hidrogjene, të gjithë planet që kemi. Mund ti japim me qera shteteve të tjera të cilat janë vazhdimisht në kërkim apo mund ti përdorim kur të kemi nevojë siç ishte 2022 dhe nuk i kishim të gatshme në atë kohë, sepse nga momenti i ardhjes ata kanë nevojë për kohën e lidhjes, për kohën e remontit. Tani edhe në çështje teknike të prodhimi të energjisë nga barxhet e sjella nga kompani amerikane duhet patjetër të fusim elementë politikë. Më pëlqen shumë kur thonë, aty tek barxhet do ti kapim dhe unë po pres të shohim sesi do të kapemi tek barxhet sepse barxhet janë atje, janë transparente, dyert janë hapur. Po të vihet kokorja mund të futet kushdo dhe të shikojë se çfarë po ndodh dhe për më tepër do të vijë një kohë shume shpejt, shpresoj jo këtë vit, shpresoj Zoti të tregohet bujar me ne dhe të na japë ujë akoma disa muaj, por më pas do të na duhen, fatkeqësisht. Fatkeqësisht, se unë për të thënë të drejtën më pëlqen prodhimi i rinovueshëm dhe e mbështes

prodhimin e rinovueshëm, por ama barxhet janë prodhim sigurie. Shtypet butoni dhe prodhon. Kurse me ujin dhe me Zotin nuk e kemi dot këtë facilitet.

Pyetje: Qeveria ka deklaruar se ka në plan të zgjasë afatin e zbatimit të ligjit për investimet strategjike. Sa do zgjatet ky afat dhe sa besim mund të kenë shqiptarët se ky ligj tani e tuje do të zbatohet në interesa të publikut, ndërkohë që është përdorur për të dhënë statute të investitorit strategjik për njerëz shumë të afërt me qeverinë ose për kompani offshore. Pra pse po e bëni sërish këtë zgjatje të ligjit?

Ministrja Balluku: Unë nuk e di kush janë kompanitë offshore, se kompani offshore ka plot. Bota është e mbushur me kompani offshore dhe mund të të japë raste pafund që këto kompani offshore operojnë në shtetet e Bashkimit Europian. Nuk e di kush janë këto kompani, cilat kanë përfituar në kurriz të shqiptarëve. As këta persona të afërt me pushtetin që kanë përfituar. Ligji i investitorit strategjik është ai që ka bërë që investimet në Republikën e Shqipërisë, pra investimet e huaja të rriten disa fish. Përmes këtij ligji padyshim që kemi pasur fatin të shikojmë në territorin tonë të futen kompani të cilat i shikonim vetëm në lajmet e “The Economist” apo CNN-it. Kështu që ka gjithmonë një analizë dhe ka gjithmonë disa, le të themi efekte negative, gjatë një procesi dhe ka disa efekte pozitive. Rëndësi ka që efektet pozitive të jenë shumë më shumë se ato negative dhe nëse ka pasur efekte negative të siguroj që ne jemi një qeveri që mësojmë nga gabimet tona dhe përmirësojmë procese për të mos bërë më gabime që dalin si pjesë e kolaudit të një procesi. Sigurisht që do të shtyhet afati deri në momentin kur të vendoset dhe të jetë i mundur kalimi në parlament i ligjit të ri, sepse do të ketë një ligj të ri që do të reflektojë edhe shqetësimet që ju thatë, pra duke nisur nga sasia, nga niveli i investimit, duke nisur nga kriteret që duhet të përmbushi një kompani që të marri statusin e investitorit strategjik. Pra, duke mësuar edhe nga disa efekte negative që mund të ketë pasur gjatë procesit, ne po përgatitemi për ligjin e ri. Deri në dalje të ligjit të ri do të ketë një shtyrje të ligjit ekzistues edhe sipas kërkesës së disa deputetëve që është bërë gjatë muajit dhjetor.

Pyetje: A ishte gabim i këtij ligji dhënia e statusit investitor strategjik bashkëshortit të një ish ministreje të qeverisë, z.Artan Gaçi?

Ministrja Balluku: Siç të thashë unë nuk marrë përsipër të bëjë detyrat dhe të mbajë përgjegjësinë e drejtësisë, pasi kam plot detyra dhe plot përgjegjësi në këto momente. Megjithatë nëse ishte i gabuar apo jo, mua nuk më rezulton që të ketë një vendim të tillë që ta ketë nxjerrë të gabuar, pra

dhënien e statusit njërit investitor apo tjetrit dhe si të përmenda edhe më parë proceset janë procese që duhen kolauduar. Nuk më rezulton asgjë nga këto që thatë ju dhe jam shumë e bindur që është një ligj që i ka sjellë benefite buxhetit të shtetit, i ka sjellë zhvillim Republikës së Shqipërisë dhe ka sjellë në këtë vend, e përsëris këtë, emra të cilët kanë bërë histori në zhvillimin ekonomik botëror që zakonisht i lexonim nëpër revista apo i shikonim nëpër lajmet ekonomike. Sot ndodhen në Republikën e Shqipërisë dhe jo vetëm kaq por e kanë kthyer Shqipërinë në një vend ku promovojnë investimet e tyre duke thënë jam atje.

Pyetje: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka qenë autoritet kontraktor i inceneratorit të Tiranës. Gjatë kohës që ju keni qenë autoritet kontraktor njësia e zbatimit të projektit që duhet të monitoronte zbatimin e kontratës pothuajse nuk ka funksionuar. Pse nuk janë marrë masa për ta rishikuar kontratën gjatë kësaj kohe, e cila është komplet e pa monitoruar.

Ministrja Balluku: Përsa i përket inceneratorit të Tiranës, inceneratori i Tiranës është një dosje nën hetim. Unë preferoj mos shprehem për çështje të cilat tashmë kanë marrë një rrugë që është jashtë administrimit tonë. Duhet thënë që punonjësit e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë kanë qenë gjithmonë prezent në NJZP-në. Njësia juaj, pra BIRN-i jeni shumë të informuar sesi ka funksionuar pasi jeni nga ata që e përdorni të drejtën e informimit maksimalisht dhe i keni të gjitha dokumentet dhe gjithçka tjetër. Kështu që Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë është e qetë për të gjithë procesin që ka bërë, ashtu siç jemi të qetë kur jemi vënë para pyetjeve pse e paguani kontratën. Përsa kohë kontrata është në fuqi patjetër që kontrata duhet paguar, përndryshe ne do të krijojmë impakt negativ përmes kërkesave ligjore të koncesionarit për buxhetin e shtetit.

Pra, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka qenë gjatë gjithë kohës në konformitet të plotë me ligjin dhe gjithçka mund të vërtetohet përmes shkresave zyrtare që unë jam shumë e sigurtë që BIRN-i i ka.

Pyetje: Gjatë viti të shkuar u njohëm me një projektvendim sipas të cilit godinat mbi 50 vjeçare do ti nënshtrohen një auditi teknik për të parë më pas, rast mbas rasti, nëse ka nevojë për ndërhyrje ose në rastin më ekstrem për prishje. Çfarë duhet të presim konkretisht gjatë këtij viti për këtë nismë, do të ketë aksione në terren?

Ministrja Balluku: Para së gjithash të përgëzojë për formulimin e saktë. Pra që do të ketë një analizë dhe një skanim të ndërtesave mbi 50 vite, sepse lajmi kur doli ishte, do ti prishim çdo ndërtesë mbi 50 vite dhe u krijua një kolaps mediatik dhe me shumë të drejtë njerëz që jetojnë, shumica e qytetit dhe vetë Tirana i ka ndërtesat mbi 50 vite. Kështu që shumë faleminderit që e the ashtu siç duhet. Pra ne duam për të qenë të sigurtë me çka do të ndodhë në të ardhmen, Shqipëria është një vend me sizmologji komplekse, jo të thjeshtë. Kemi pasur dy raste, që i referohem vitit 2019, shtatorit dhe nëntorit, ku zona e Durrësit, Tiranës apo Lezhës etj., u vu nën trysinë sizmologjike ndaj ne na duhet që ti paraprijmë proceseve. E kemi bërë këtë me urat në Republikën e Shqipërisë. Në vitin 2019 ne nisëm një skanim të plotë të urave. Ju siguroj që është një nga punët më të mira që kemi bërë, janë punë që ndoshta nuk kanë shumë duk në publik, por janë punë kërkimore parandaluese të rëndësishme dhe të njëjtën gjë Instituti i Ndërtimit do të bëjë edhe me pallatet mbi 50 vjet. Sigurisht disa prej tyre mund të përmbushin kushtet për demolim dhe për ngritjen e një ndërtese të re. Por sot me instrumentet që ne kemi zhvilluar edhe përmes programit të rindërtimit, pra në rastin e tërmetit, edhe përmes disa incentivave të reja, të cilat mund të shikojnë një partneritet publik dhe privat, pra të truallit me pronarët e asaj ndërtese me një zhvillues, unë mendoj që do të jetë zgjidhja më e mirë. Kështu që ne do të nisim këtë proces verifikimi që nis me Institutin e Ndërtimit dhe më pas duke krijuar këtë database me të gjitha të dhënat teknike për secilën nga ndërtesat, sigurisht do të merret vendimi i duhur në marrëveshje të plotë me pronarët e çdo apartamenti. Askush nuk do marrë vendime arbitrare pa pyetur vetë pronarët, por sigurisht nëqoftëse një ndërtesë del që nuk përmbush asnjë kusht sigurie për jetesë atëherë është detyrë e shtetit që të ndërhyjë. Pronarët unë shpresoj që të jenë të gjithë në të njëjtën pozicion me qeverinë.

Pyetje: Unë kam disa pyetje. Pyetja e parë është për sektorin energjetik. Mbaj mend që Enti Rregullator miratoi një rritje tarifash për sistemin e shpërndarjes dhe për sistemin e transmetimit. Pyetja e parë është, a i kanë përmirësuar kompanitë bilancat e tyre lidhur me këtë rritje tarifash që ata kërkuan. Duke u ndalur po këtu, marr shkas nga një sërë rastesh publike, së fundmi kemi pasur disa djegie pallatesh në Lushnje dhe në Tiranë gjithashtu dhe shpesh është ngritur gisht nga sistemi i shpërndarjes që ka nevojë për investime. Pra a ka në plan OSHEE një investim në këtë sistem.

Pyetja e dytë është presidenca e Komunitetit të Energjisë që ju patët fatin ta drejtonit këtë vit, gjithashtu prej disa vitesh ka ngritur problemin e vend depozitimit të naftës, pra e gjithë rezerva e sigurisë së naftës është në dorë të privatit, thotë Komuniteti i Energjisë dhe nuk ka ende një rregullim përse i përket qeverisë në këtë pjesë. A do të ketë investime të reja.

Një pyetje tjetër është në buxhetin e këtij viti financimi i porti të ri në Porto-Romano paraqitet si investim me fonde të huaja. Pyetja që unë kam është ku do të gjenden paratë për financimin e portit.

Një pyetje tjetër lidhet me kredinë që është akorduar Albkontrollit këtë vit, në shumën 3 miliard lekë nga Buxheti i Shtetit. Pse ishte i nevojshëm akordimi i kësaj kredie?

Pyetja e fundit lidhet me reformën që po kalon sektori i ujësjellës-kanalizimeve. Ka diskutime për rritje tarifash në disa prej shoqërive të reja të krijuara, që po bëhet bashkë në konsultim me bashkitë dhe me qytetarët. Në cilën fazë ndodhemi dhe kur mund të kemi një plan të detajuar, nëse do të kemi tarifa të reja në këtë sektor.

Ministrja Balluku: Do ta nis nga bilancet e kompanive. Padyshim bilancet e kompanive, por jo për shkak të rritjes së tarifave. Bilancet e kompanive fillimisht për shkak të mbledhjes së parave, siç e patë edhe nga ekspozoja e administratorit të OSHEE-së u tregua që edhe OSHEE-ja që zakonisht është mbajtur si një nga kompanitë që ka pasur eficiencë në mbledhjen e faturimit, sërish ne kemi pasur një përmirësim të dukshëm gjatë këtij viti, duke ndryshuar kështu le të themi skemën financiare të vetë kompanisë. Nga ana tjetër kur ne flasim për shëndoshjen financiare të kompanive energjetike, kemi një kontribuues shumë të rëndësishëm që lidhet me atë të pyetjes tënde të fundit. Ai që ka krijuar gjithmonë problematikë në kompanitë, në sektorin energjetik përse i përket debiteve kanë qenë ujësjellës-kanalizimet. Dhe një nga arsyet që ne vendosëm që të bënim agregimin dhe ta merrnim ne përgjegjësinë pa cënuar parimin e decentralizimit dhe pa cënuar autonominë e pushtetit vendor ne vendosëm që të bënim këtë lloj agregimi pikërisht edhe për të shëndoshur sistemin energjetik shqiptar. Duke qenë se debitet vjetore të krijuara nga ndërmarrjet e ujësjellës kanalizimeve e rëndonin shumë këtë sistem. Kemi një ndryshim total sot të parametrave financiarë si të OSHEE-s, si të OST-së, padyshim edhe të KESH-it. Të KESH-it për arsye të tjera duke qenë se ka qenë një vit i mirë për prodhimin vendas, edhe optimizimi është bërë shumë i mirë gjatë gjithë vitit. Kështu që unë do të thoja që ka pasur, po ka një ndryshim 2023,

ndërmarrjet mbyllin vitin me bilance pozitive, për arsye të ndryshme sigurisht jo për shkak vetëm të tarifimit.

Djegiet e pallateve nuk i pranojmë se po ti kishim bërë ne për shkak të sistemit të shpërndarjes do ti kisha sot të gjithë në gjykatë. Bëhet fjalë për sistemet e shpërndarjes të brendshme që këto pallate kanë. Një tjetër institucion i cili ka filluar të riformatohet dhe do të ketë një intensitet shumë të madh në territor është ISHTI. ISHTI ka nisur tashmë me depozitat e gazit, do ta vazhdojmë këtë edhe nëpër shkolla. Kam diskutuar me ministren Manastirliu dhe në muajt në vazhdim do të merremi edhe me të gjithë kontrollin e atyre shkollave të cilat përdorin gaz, por nga ana tjetër ISHTI do të fillojë të futet intensivisht në vlerësimin e kapaciteteve teknike të shpërndarjes përse i përket edhe çështjes që ju folët. Në Lushnje, nuk ka lidhje me shpërndarjen e OSHEE-s. Ka lidhje me kapacitetet që kanë ndërtuar ata brenda për shpërndarjen. Pra kanë instaluar një fuqi x shpërndarjen, ndërkohë kanë pasur ngarkesë shumë më të madhe apo nuk e di se çfarë procesesh të tjera kanë ndjekur. Domethënë shpeshherë thuhet që vjen nga energjia elektrike, por jo nga kompania e shpërndarjes. Të sigurojë që kur ka problematika të tilla janë të parët që rendin në gjykatë dhe madje ne kemi parë edhe abuzime që kanë ndodhur me vendimet gjyqësore në kurriz të financave të OSHEE-s pikërisht për këto çështje dhe jemi shumë të angazhuar për ti ndjekur deri në fund, pasi në shumicën më të lartë të rasteve nuk ka lidhje fare me çështjet e shpërndarjes. Por kjo nuk na bën ne që të mos investojmë në sistemin e shpërndarjes. Sistemi i shpërndarjes do të ketë një fokus të veçantë gjatë vitit 2024.

Çështja tjetër që ka të bëjë me komitetin e energjisë dhe depozitat e naftës. Ka një ligj në fuqi përse i përket rezervave të naftës, i cili sigurisht jep disa mundësi. Njëra prej tyre është mbajtja e rezervës shtetërore nga kompanitë private të cilat kanë depozita. Është delegimi në një vend tjetër. Po i përmend të gjitha këto për të thënë që nuk ka asgjë të çuditshme, pra një shtet mund ti delegojë rezervat e naftës dhe ti mbajë në një vend tjetër, i cili ka kapacitete më të mëdha. Sigurisht siç është edhe fakti që vendi mund të ndërtojë vetë depozitat e tij të naftës. Për momentin është parë e arsyeshme që këto të qëndrojnë sipas ligjit në fuqi të depozituara si rezerva shtetërore në operatorët privatë që i kanë këto kapacitete dhe të siguroj ka edhe praktika administrative dhe legislative të cilat kryhen çdo vit me kërkesën le të themi, disponibilitetit nga ana e këtyre kompanive për mbajtjen e kësaj rezerve. Është një procedurë totalisht e ligjshme. Republika e

Shqipërisë i ka rezervat e naftës të depozituara dhe unë besoj që jemi në konformitet të plotë dhe në kushte të sigurisë përballë çdo të papriture.

Përsa i përket portit të ri dhe financimit të huaj. Është kërkuar nga ana jonë që financimi i portit të ri të Durrësit të qëndrojë në zërin e financimit të brendshëm. Sigurisht për shkak të teknikës financiare të përdorur në këtë rast nga Ministria e Financave e kanë vlerësuar gjatë buxhetimit si të arsyeshme që të vendoset në fondin e financimit të huaj. Por e rëndësishme është që Ministria e Financave është totalisht e angazhuar për të mbështetur Autoritetin Portual të Durrësit përmes një instrumenti të integruar ku vetë autoriteti do të ketë mundësi që të investojë duke vendosur edhe një pjesë të aseteve si garanci për kredinë dhe pjesa tjetër do të vijë nga Buxheti i Shtetit. E rëndësishme është që gara ndërkombëtare për ndërtimin do të hapet brenda vitit 2024 dhe padyshim Ministria e Financave e kupton po aq mirë sa Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë se këtu bëhet fjalë për një nga projektet më të rëndësishme strategjike jo për Shqipërinë, por për të gjithë rajonin.

Përsa i përket kreditimit të Albkontroll me 3 miliard, kini parasysh që Albkontroll po kalon në një fazë të re. Albkontroll sot vazhdon të operojë me parimin bazë të kostos zero, pra financohet nga IATA dhe IAKA që janë dy organizmat që përfaqësojnë kompanitë ajrore të aviacionit civil, pasagjerëve dhe atë të mallrave, sipas përdorimit të hapësirës. Bëhet me dy mbledhje të *enlarged committee* në Eurokontroll. Në mbledhjen e parë që vendoset tarifa e provizionuar në bazë të investimeve dhe shpenzimeve operative që kompania ka dhe numrit të avionëve që parashikohen të fluturojnë gjatë vitit dhe më pas në mbledhjen tjetër konsolidohet nëse ajo tarifë duhet kompensuar me më shumë para apo duhet ulur, pasi mund të ketë patur më shumë fluturime. Albkontroll sot futet në një fazë të re, ku do të duhet të investojë paraprakisht për një të ardhme që është aeroporti i Vlorës. Albkontroll sot është duke investuar në një njësi që nuk prodhon para për momentin, ndaj edhe Ministria e Financave përmes disa instrumenteve e ka kredituar dhe ato janë të gjitha para që do të mblidhen nga trafiku prandaj është kreditim dhe jo injektim, siç ndodh në rastin e kompanive të energjisë ku injektohet kapital pa prituri që ai kapital të kthehet mbrapsht. Në rastin e Albkontrollit meqenëse shteti nuk ka pjesëmarrje, me të vërtetë është një kompani 100% në pronësi të Ministrisë së Ekonomisë, por nga ana tjetër është një kompani që prodhon dhe me ato të ardhura vazhdon dhe investon apo ka kostot operacionale, kështu që është një kredi, një

injektim kreditor që do ti kthehet shtetit shqiptar menjëherë sapo Albkontrollit ti ngrihet edhe një njësi tjetër prodhuese që do të jetë aeroporti i Vlorës.

Përsa i përket tarifave të reja të AKUK-ut apo të ndërmarrjeve të reja të krijuara. Çdo vit diku nga prilli kur Banka Botërore nxjerr raportin anual ka gjithmonë atje një paragraf që thotë, sugjerojmë që çmimi i ujit duhet rritur pasi sasia e investimeve nuk korrespondon më të ardhurat etj., dhe plas një luftë tjetër. Dhe unë dal gjithmonë dhe them, jo nuk do ta rrisim çmimin. Tani kjo nuk ka të bëjë më me rritje çmimi, sepse nuk ka një rritje çmimi flat. Ka një rritje çmimi i cili do ti korrespondojë atyre ndërmarrjeve që do të ofrojnë shërbim për rritje çmimi. E dini ju që Korça paguan shumë më shumë se ç'paguan Durrësi. E dini ju që Pogradeci paguan shumë më shumë se ç'paguan Vlora. Por ama Korça, Pogradeci kanë ujë 24 orë dhe kanë ujë të pijshëm. Pra që e merr dhe e pi nga rubineti sepse përmbushin të gjitha kushtet sanitare. Nga ana tjetër shteti vazhdon dhe investon, uji nuk paguhet. E patë se çfarë sasia uji të papaguar kemi në Republikën e Shqipërisë. Çmimet janë qesharake. Unë kam parë këshilla bashkiak, madje atë të Fierit dhe kam ngelur pa fjalë. Këshilli bashkiak merrte vendim për të vënë një çmim aforfe, 5 mijë lekë të vjetra, përgjatë gjithë muajit. Ai vazhdonte me lavazh, me kafe etj., se kështu vendosi këshilli bashkiak. Këto kanë qenë të gjitha arsyet pse vendosëm që ta marrim dhe ta shikojmë ndërmarrjen e ujësjellës-kanalizimeve si një ndërmarrje që duhet të ketë eficiencë financiare, jo për të fituar shteti se aty do të duhet vite që të dalim në bilance pozitive, po për të fituar abonenti. Kështu që patjetër në ato ndërmarrje ku do të plotësohen kushtet siç është Korça, ai është projekti më i suksesshëm pilot, ku do të plotësohen kushtet si Korça patjetër që do të ketë një rishikim të tarifave. Por kjo nuk do të jetë në një mënyrë të unifikuar për të gjithë. Pra çdo ndërmarrje do të ketë mundësitë e saj financiare për të qenë sa më me efektivitet të lartë.

Shumë faleminderit për vëmendjen sot. Unë gjej rastin të falënderoj të gjithë bashkëpunëtorët dhe kolegët e mi. Siç e nisa këtë fjalë nuk ka asnjë mundësi që të kesh sukses nëqoftëse nuk je një skuadër dhe nëqoftëse kjo skuadër nuk punon me të njëjtën mendësi për të mirën e qytetarëve, për të mirën e vendit për të realizuar vizionin e kryeministrit Rama dhe ne jemi të gjithë sëbashku të angazhuar që në vitin 2024 të bëjmë akoma më shumë përpjekje dhe akoma më shumë punë të mira, siç kemi bërë në vitet e mëparshme. I falënderoj të gjithë gazetarët për punën e mirë që bëjnë, për informacionin që jepni në terren, edhe për ato informacione që ndoshta ndonjëherë nuk na pëlqejnë. Ju jeni aty për të thënë të vërtetën. Nganjëherë e vërteta ndryshon nga ajo që themi ne

dhe që thoni ju. Mjafton që të ulemi, të diskutojmë, t'ju sqarojmë sesi qëndrojnë disa nga çështjet pa ju ndikuar fare në mënyrën sesi ju doni ta transmetoni në publik. Unë e mbështes fjalën e lirë dhe mbështes punën shumë intensive që ju bëni dhe nganjëherë edhe në kushte të vështira.

Faleminderit, me krah të lehta. Shëndet të keni në 2024 dhe mbarësi në familjet tuaja.