

FJALA E DEPUTETES MIRELA KUMBARO

E ENJTE 21 KORRIK 2022

Neni 4 i ligjit “Për zonat e mbrojtura” të vitit 2017 parashtron parimet kryesore të menaxhimit të zonave të mbrojtura, ku, ndër të tjera, në shkronjat “a “ dhe “b” përcakton: a) “Parimi i zhvillimit të qëndrueshëm”. “Nëpërmjet planifikimit dhe menaxhimit të kujdesshëm, burimet e tokës, duke përfshirë ajrin, ujin, florën dhe faunën ruhen për të mirën e brezave të sotëm dhe të ardhshëm nëpërmjet zhvillimit, që plotëson nevojat e tanishme pa kërcënuar nevojat e brezave të ardhshëm”. b) “Parimi i integritetit”. “Integriteti i politikave të mbrojtjes së mjedisit me ato të zhvillimit ekonomik, pasi zhvillimi i mjedisit është i lidhur ngushtë me zhvillimin ekonomik të vendit”.

I theksova këto të dyja, sepse këto parime mbahen parasysh sa herë zhvillimi strategjik i vendit nxjerr në pah nevojën për projekte, që ndikojnë në mënyrë të ndjeshme në avancimin e prioritetëve afatgjatë të progresit, të zhvillimit të stabilitetit ekonomik dhe të prosperitetit të komunitetit. Këto parime mbahen parasysh sa herë bëhet vlerësimi i sistemit të zonave të mbrojtura, si nevojë e përshtatjes në një kontekst më të gjerë, siç janë ndryshimet e mëdha dhe komplekse, që vijnë si rrjedhojë e zhvillimit intensiv ekonomik, urbanistik, bujqësor, social, turistik, ndryshimet e pronësisë mbi territorin, kompensimi i pronave pa lidhje me planifikimet e territorit, zhvillimet e pakontrolluara, zaptimet dhe ndërtimet pa leje, të cilat kanë shoqëruar tranzicionin shqiptar pa marrë aspak në konsideratë kufijtë dhe statusin e zonave të mbrojtura, që kanë pësuar këto ndërhyrje brutale të vazhdueshme.

Këto vlerësime bëhen të nevojshme edhe për shkak të shumë pasaktësive në koordinatat e mëparshme apo në inventarin e ekosistemeve që me kalimin viteve janë tjetërsuar. Ky proces është pjesë e analizave për identifikimin, studimin, vlerësimin dhe monitorimin e vazhdueshëm të zonave të mbrojtura, mjedisore, sipas kërkesave e standardeve ndërkombëtare dhe praktikave më të mira europiane. Këto procese nxjerrin në pah vlerat ekzistuese, vlera të reja, vlera të humbura në proceset natyrore urbane apo historike të territorit.

Për t'ju dhënë një shembull, i tillë ishte edhe studimi për ekosistemin e lumit Vjosa, që nxori në pah gjendjen aktuale të zonës së pasur me shumëllojshmëri të florës dhe faunës dhe që me vendimin e Këshillit Kombëtar të Territorit të dhjetorit të vitit 2020 u shpall për herë të parë park natyror në të gjithë gjatësinë e vet prej rreth 200 kilometrash nga hyrja e lumit në kufi me Greqinë deri në grykëderdhjen e tij në Adriatik, gjë që bëhet për herë të parë, pastaj edhe me VKM-në e janarit të vitit 2022, ndonëse në deltën e lumit janë bërë më parë ndërhyrje, ndryshime, ndërtime argjaturash për të mbrojtur popullsinë, bagëtinë dhe tokat bujqësore nga përmytjet. Kjo shkallë mbrojtjeje, pra parku natyror, është i nivelit 4, sipas klasifikimit të Unionit Ndërkombëtar për Ruajtjen e Natyrës. Grykëderdhja e Vjosës lidhet me zona të tjera të mbrojtura që janë:

1. Peizazhi i mbrojtur Vjosë-Nartë, me një vendim të vitit 2004 dhe me një tjetër zonë rezervati natyror i menaxhuar Pishporo me rregullore të Ministrisë së Bujqësisë të vitit 1977, me të dhëna kadastrale jo të plota, me hartografi të papërditësuar dhe me pasaktësi në caktimin e koordinatave dhe të vijave kufizuese. Studimi i AKZM-së i viteve 2018-2020, studimi i të gjithë territorit, por po flas posaçërisht për parkun natyror të lumit Vjosa, çoi në përkufizimin me 7989 hektarë zonë të mbrojtur. Parku i ri natyror, që iu shtua territorit dhe ekosistemit natyror ligatinor në NartëPishporo, krijoi hartën e konsoliduar të peizazhit të mbrojtur 16 mijë e 124 hektarë me vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit të dhjetorit të vitit 2020.

Peizazhi i mbrojtur është kategoria 5 e mbrojtjes, më e ulët se ajo e parkut natyror, që të kuptojmë për çfarë flasim, ku lejohen, dhe po përmend këtu ligjin “Për zonat e mbrojtura”, veprimtaritë që ndryshojnë përdorimin e territorit, si ndërtime, trajtimi i ujërave të zeza në ferma dhe jo vetëm, ndërtimi i autostradave, i kanaleve lundruese, i zonave urbane dhe veprimtari të ngjashme me këto, të cilat lejohen të ushtrohen vetëm nëse subjekti që kërkon të kryejë veprimtarinë është pajisur me leje nga Këshilli Kombëtar i Territorit (neni 20, pika 4) Gjatë këtij procesi, si për parkun natyror të ri të lumit Vjosa, ashtu edhe për rishikimin e peizazhit të mbrojtur, është analizuar me hollësi përdorimi i sipërfaqes, duke përfshirë ekosistemet jonatyrore, si ato urbane, industriale, minerare, infrastruktura ndërtimore etj.

Ndërkohë, projekti i aeroportit është propozuar të kryhet as më shumë e as më pak, por në gjurmën ekzistuese të ish-aeroportit ushtarak, i ndërtuar në fillim të viteve '20, i cili ka qenë funksional deri në vitin 1970. Theksojmë, gjithashtu, që ai ndodhet në zonën C, që nuk është as zona qendrore dhe as në zonën e zhvillimit të qëndrueshëm B, nuk prek monumentet e natyrës të identifikuar, si: dunat e Nartës, laguna Limopuo, kodrat molasike të Zvërnecit, pyllin e Zvërnecit e me radhë, po kështu nuk preket fare laguna e Nartës, ku ndodhen edhe vendet e parapëlqyera të shpendëve dimërues.

Këto janë jashtë njollës së ish-aeroportit, që ndodhet aty që në vitet '20, ku parashikohet të ndërtohet edhe projekti aktual. Bazuar në këto studime 2-vjeçare nga Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura dhe Ministria e Turizmit dhe Mjedisit për përditësimin dhe saktësimin e kufijve dhe zoonimit të brendshëm të zonave të mbrojtura, zona e propozuar për zhvillimin e aeroportit është hequr nga territori i zonës së mbrojtur me vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit, si institucioni më i lartë në vend i planifikimit hapësinor me vendimin nr. 10, të datës 28 dhjetor 2020, në përputhje me nenin 20, pika 4 e ligjit "Për zonat e mbrojtura" Meqë po flisnim për harta, ja ku e keni, besoj është e mjaftueshme në dimensione për ta kuptuar. Kjo zona këtu është e gjithë zonë e mbrojtur e peizazhit, me të gjithë kufirin me ngjyra. Njolla me ngjyrë vishnje është ajo që quhet zona A, ose zona qendrore, ku janë ligatinat, lagunat, ku praktikisht janë vendet e parapëlqyera për habitatet e shpendëve shtegtarë, për aq kohë sa rrinë në territor.

Zona tjetër me të gjelbër të hapur është zona B, që është një tjetër nënzonë, ku lejohen zhvillime dhe aktivitete të zhvillimit të qëndrueshëm. Zona C është kjo me ngjyrë të gjelbër, brenda të cilës, nëse e dalloni, është ky shiriti i gjelbër me shenjën e avionit, në të cilin (do të dëshiroja ta shikonit, për të kuptuar se për çfarë dimensionesh bëhet fjalë, që nuk ka të bëjë me lagunën dhe është fiks njolla e ish-aeroportit, që të kuptojmë se, kur flasim për peizazhet e mbrojtura) kemi parasysh pikërisht këtë zonë: ky është peizazhi dhe vendi ku shtrihet, në pjesën ku ndërkohë kanë ndodhur urbanizim. Pra, nuk jemi në lagunë, nuk jemi në pjesën e detit, nuk jemi as në dy nënzonat me zhvillim të përcaktuar, për t'u mbrojtur në shkallën më të lartë që përcaktohet nga një peizazh i mbrojtur. Duke thënë këtë, pavarësisht këtij nënzonimi,

Agjencia Kombëtare e Mjedisit mbetet e angazhuar dhe e detyruar për të mbrojtur peizazhin dhe speciet e pranishme brenda peizazhit të mbrojtur.

Zhvilluesi ka aplikuar për procedurën e thelluar të vlerësimit të ndikimit në mjedis. Deklarata mjedisore, e propozuar nga Agjencia Kombëtare e Mjedisit dhe e miratuar nga ministri, përmban një sërë kushtesh, që duhen plotësuar nga zhvilluesi i projektit si gjatë fazës së përgatitjes së territorit, ndërtimit, ashtu edhe gjatë funksionimit dhe do të monitorohen shumë ngushtë nga Ministria e Mjedisit. Është detyrë e zhvilluesit, e përcaktuar gjithashtu në deklaratën mjedisore, që konsulenca mjedisore për biodiversitetin të jetë e pandarë për monitorimin dhe raportimin për komponentët mjedisorë. Siç paraqitet nga raporti i thelluar i vlerësimit të ndikimit në mjedis dhe deklarata mjedisore, masat që do të ndërmerren, do të minimizojnë ndjeshëm ndikimin që mund të ketë projekti në zonë dhe ministria e institucionet e varësisë do të ndërmarrin të gjithë hapat e nevojshëm për të garantuar integritetin ekologjik në zonë.

Të gjitha këto, ndonëse po i radhis njëra pas tjetrës, nuk po i dëgjoni për herë të parë, kanë qenë objekt i shumë dëgjesave dhe konsultave me grupe të ndryshme të interesit, pa harruar këtu edhe ekspertët e ekonomisë, të turizmit, por sidomos të komunitetit të Akërnisë, të Nartës, të Vlorës dhe jo vetëm. Posaçërisht, për planin e detajuar të zonës së rëndësishme kombëtare Vjosë-Nartë, për vlerësimin strategjik mjedisor, për vlerësimin e thelluar të ndikimit në mjedis dhe deklaratën mjedisore janë kryer të gjitha procedurat e parashikuara nga ligji, bashkë me dëgjesat me publikun, për më shumë se 8 muaj. Madje, ju sjell në vëmendje se debatet më të ashpra kanë qenë më shumë midis komunitetit dhe grupeve të interesit, nga njëra anë, që e duan këtë projekt, dhe disa përfaqësuesve të shoqatave mjedisore, që me po aq të drejtë mbrojnë pozicionin e tyre.

Kjo është demokracia, por kjo është edhe pjesë e procesit, e respektimit të ligjit që ne e kemi bërë në çdo hap. Meqë po flasim për konsultimet me publikun, për të gjitha studimet e zonave të mbrojtura në të gjithë republikën, që janë miratuar në Këshillin Kombëtar të vitit 2020 dhe për një pjesë të mirë të të cilave kanë dalë edhe VKM-të, janë zhvilluar 50 takime, konsulta në nivele zonash të mbrojtura, në nivel qarku, me grupet e interesit, me shoqërinë civile, me

grupet e biznesit, me botën akademike, si dhe debate me orë të tëra. Nga ana tjetër, për t'u rikthyer te projekti i aeroportit të Vlorës, si ministre e Turizmit, nuk mund të mos theksoj se ky është një projekt strategjik dhe, siç thonë banorët e Vlorës, të cilët kujtojnë edhe disa përpjekje të mëparshme në fillim të viteve 2000 për ta ringjallur atë aeroport të dikurshëm, por pa sukses: "Ëndrra po bëhet realitet".

Nuk ka asnjë dyshim për strategjinë dhe për rëndësinë strategjike të aeroportit për zhvillimin e turizmit, të ekonomisë dhe të punësimit në qarkun e Vlorës, por edhe të Shqipërisë. Ky aeroport do të jetë një pol i ri i turizmit, që favorizon Shqipërinë, një pol i ri ekonomik me rëndësi në të gjithë rajonin. E kemi shpallur dhe dakordësuar turizmin si prioritet kombëtar, e ndjekim çdo ditë të gjithë dhe krenohemi kur shohim se si përparon, po ashtu, grindemi kur diçka çalon. Pra, të gjithë duam ta kemi sa më të plotë, të mos kemi miliona turistë që nuk harxhojnë para, por turistë që shpenzojnë më shumë, që qëndrojnë më shumë. Ky lloj turizmi do standarde, shërbim dhe infrastrukturë.

Kemi tejkaluar prej muajsh mbi 100 fluturime në ditë në aeroportin e Rinasit, prej ku një numër i madh turistësh marrin më pas makinat për të shkuar drejt Jugut, duke ndotur edhe më shumë ajrin, nëse duam ta shohim vetëm në aspektin mjedisor, ose të tjerët dekurajohen e shkojnë në Korfuz, se u duket larg aeroporti i Rinasit dhe vijnë një ose dy ditë thjesht nëpërmjet tragetit Korfuz-Sarandë. Vetëm këtë vit, deri më 30 qershor, nga porti turistik i Sarandës kemi hyrje me 24% më shumë vizitorë se gjithë viti i kaluar, se nuk kanë menduar ndryshe italianët, që kanë ndërtuar aeroport edhe në Bari, edhe në Brindisi, përballë nesh, as grekët, që kanë ndërtuar aeroport edhe në Korfuz, edhe në Janinë, edhe në Selanik, as fqinjët tanë të Maqedonisë së Veriut, që kanë aeroport në Shkup, por kanë ndërtuar dhe aeroport në Ohër (ju kujtoj se Ohri është zonë e mbrojtur e UNESCO-s).

Për të mos lënë pa përmendur edhe kufirin verior, Malin e Zi, shumë më i vogël në territor se Shqipëria, që ka aeroport në Podgoricë, ka aeroport në Tivar, të cilit po ia dyfishon hapësirën me ndërtime të filluara në vitin 2018, për ta modernizuar, që ndodhet afër lagunës dhe në breg të detit. Pra, përmenda 4 vendet fqinje, që i kemi rreth e rrotull, që kanë mbi 60 vjet që e zhvillojnë turizmin, në mos e kanë burimin kryesor të ekonomisë. Zotësi nuk është të mos

zhvillos, por të zhvillos në mënyrë të qëndrueshme dhe afatgjatë. Këtë po e bëjmë, madje edhe me shumë bindje për rrugën që kemi zgjedhur. Të akuzosh këtë qeveri se po shkatërron natyrën, ndërkohë që ka ndërmarrë projektin më ambicioz për zonat e mbrojtura mjedisore, siç është studimi dhe planifikimi i Parkut Kombëtar të Lumit të fundit të Egër në Europë, që është Vjosa, unë e kuptoj, është të kërcesh si prifti nga belaja. Këtë hall jua kuptoj, por nuk jua zgjidh dot. Meqenëse kam edhe një interpelancë tjetër të dytë, që lidhet pak a shumë me këtë temë, do t'i them pas pak ca lajme të tjera të mira lidhur me zonat e mbrojtura. Faleminderit!