

## **Raporti i VNM-së së projektit të Aeroportit të Vlorës është një analizë jo-profesionale, jo-shkencore dhe qartazi klienteliste e abuzive për të justifikuar vendimmarrjen jo-transparente dhe jo-ligjore të ndërtimit të aeroportit në brendësi të Zonës së Mbrojtur Vjosë-Nartë**

Pavarësisht thirrjeve të shumta dhe presionit të vazhdueshëm të organizatave të shoqërisë civile kombëtare dhe ndërkombëtare për anulimin e ndërtimit të aeroportit ndërkombëtar të Vlorës në brendësi të Peizazhit të Mbrojtur Vjosë-Nartë, qeveria e Shqipërisë ende nuk është tërhequr nga ky plan destruktiv për natyrën e vendit tonë. Së fundmi, është bërë publike dhe përmbledhja jo-teknike e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis për këtë projekt. Në bazë të një analize paraprake të realizuar nga ekspertët e organizatave kryesore mjedisore kombëtare dhe kërkues e shkencëtarë të institucioneve kryesore akademike e kërkimore të vendit, ky raport është kryer me mungesë të thelluar profesionalizmi dhe në mënyrë tendencioze në favor të ndërtimit të aeroportit të Vlorës në zonën Akërnisë, në brendësi të Peizazhit të Mbrojtur Vjosë-Nartë.

Në këtë përmbledhje të hartuar, përveçse nuk është marrë parasysh që Vjosë- Narta është Zonë e Rëndësishme për Shpendët (IBA), Zonë Kyçe për Biodiversitetin (KBA), dhe pjesë e rrjetit Emerald, nuk është vlerësuar as fakti që ajo mbrohet dhe nga konventa të ndryshme ndërkombëtare që vetë Shqipëria ka ratifikuar, dhunimi i të cilave mund ta përballë vendin me sanksione të ndryshme që mund të ndërmerren nga Bashkimi Evropian dhe komuniteti ndërkombëtar kundrejt vendit tonë. Ndër këto konventa përmendim Ndër këto konventa, mund të përmendet Konventa e Këshillit të Evropës për “Ruajtjen e Jetës së Egër dhe Habitave Natyrore të Evropës” apo sikurse njihet ndryshe si Konventa e Bernës e vitit 1979 (nënshkruar në 13 Janar, 1990 dhe hyrë në fuqi në 1 Maj 1999 nga Shqipëria), e cila kërkon që për **zonat e rrjetit Emerald**, ashtu si dhe për **sitet NATURA 2000**, për çdo projekt zhvillimor brenda dhe në afërsi të këtyre zonave, edhe nëse projekti bëhet për qëllime strategjike, është e domosdoshme që të zbatohet procedura e **Vlerësimit të Posaçëm Mjedisor (Appropriate Assessment)**. Qeveria Shqiptare, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit, në rastin e një projekti të tillë me ndikim të madh në mjedis dhe sidomos mbi avifaunën, duke patur parasysh statusin ligjor të zonës “Peizazh i mbrojtur Vjosë-Nartë”, e ka anashkaluar këtë procedurë gjatë Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis të zonës në fjalë.

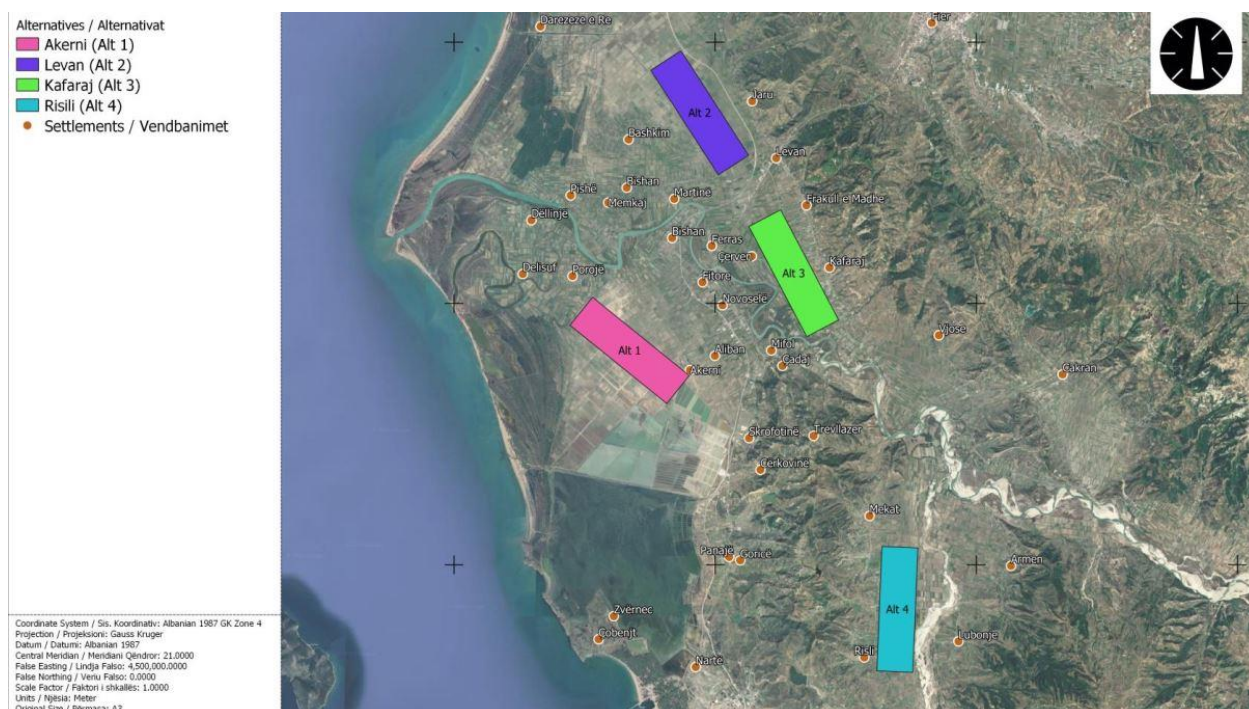
Kjo procedurë duhet të garantonte që në fund të realizimit të saj t'i jepeshin përgjigje pyetjeve të mëposhtme:

- a) A ka projekti në fjalë (Ndërtimi i aeroportit të Vlorës) një ndikim domethënës në zonën Emerald?
- b) Sa ndikon projekti në fazën e ndërtimit dhe sidomos në atë të operimit të aeroportit në rrugët e shtegtimit të shpendëve, duke patur parasysh që projekti zhvillohet në një zonë që është e njohur si një ndër segmentet kryesore të korridorit shtegtimit të Adriatikut.
- c) Sa ndikon projekti në fjalë në integritetin ekologjik të zonës EMERALD si dhe të rrjetit ekologjik EMERALD të vendit (Shqipërisë) dhe më gjerë (pasi zona mbart një pjesë domethënëse të trashëgimisë natyrore të Evropës rregullisht gjatë gjithë vitit)?
- d) Sa do të jetë incidenca e përplasjes së shpendëve, sidomos ata trupmëdhenj e mesatarë, me avionët (fenomeni *Bird collision*) gjatë uljes dhe ngritjes së avionëve, për të treguar nëse aeroporti do të ketë apo jo ndikim negativ mbi shpendët dhe lloje të tjera që janë pjesë e Rezolutës No. 6 (1998)? Bazuar nga literatura, afro 90% e incidenteve të avionëve me shpendët ndodhin nën lartësinë 1000 m, dhe brenda kësaj lartësie, aksidentet më të zakonshme (mbi 90%) me shpendët ndodhin në lartësitë 100-300 m dhe kjo fashë lartësie do të jetë ajo që është më së shumti e përdorur nga avionët gjatë ngritjes dhe uljes në pistën e projektuar të aeroportit të Vlorës.
- e) Cilat do të jenë alternativat e tjera për këtë projekt që do të rezultojn më pak të ndjeshme nga pikëpamja ekologjike dhe më të sigurta nga pikëpamja e sigurisë së fluturimeve të avionëve të lidhura me ndërtimin e një projekti të tillë?

Një procedurë e tillë e Vlerësimit të Posaçëm Mjedisor duhet të ishte e hapur edhe për ekspertë të ndërkombëtarë dhe në përfundim të saj, padyshim që do të kishim një tjetër rezultat dhe një tjetër vendimmarrje.

Për më tepër, edhe dokumenti aktual i paraqitur i Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis është një studim me pasaktësi të shumta dhe me mungesë të thellë profesionalizmi dhe anshmërie në tërë përmbajtjen e tij. Grupimi i organizatave mjedisore dhe specialistëve nga institucionet akademike/ kërkimore të vendit e konsideron vlerësimin e realizuar si të qëllimshëm për të "justifikuar" vendimin e qeverisë për ndërtimin e aeroportit, pikërisht aty ku gjendet gjurma ekzistuese e ish-aerodromit ushtarak, si një vendim i cili tashmë ishte i marrë "de facto" që përpara kryerjes së procesit të Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis. Ky arbitraritet për përcaktimin e vendndodhjes e mbështesim mbi disa argumente kryesore:

**Në kapitullin III, faqja 12, për "Përshkrimin e analizimit të alternativave të mundshme për zbatimin e projektit" janë marrë në konsideratë dhe më tej janë vlerësuar 4 alternativa që janë: (i) Akëri, (ii) Risili, (iii) Kafaraj dhe (iv) Levani.**



Vlerësimi i alternativave mbështetet në 3 grupe treguesish: (i) treguesit mjedisorë, (ii) burimet natyrore dhe (iii) receptorë të ndikuar nga zhurma dhe ajri.

Në bazë të vlerësimit që është realizuar rezulton se alternativa më e parë për ndërtimin e aeroportit është Akëria me -11 pikë, e ndjekur nga Risilia me -19 pikë, më tej nga Kafaraj me -20 pikë dhe i fundit Levani me -22 pikë.

Në tre grupet e tregueseve të përdorur për vlerësimin e alternativave janë marrë në konsideratë 12 tregues specifikë si më poshtë:

1. Përdorimi aktual i tokës
2. Ndikimi në mjediset ujore
3. Ndikimi në ajër
4. Ndikimi në biodiversitet
5. Ndikimi në receptorët humanë
6. Ndikimi në receptorët faunistikë
7. Shpendët si receptorë
8. Cilësia agroprodhuese e tokës
9. Intensiteti Bujqësor

10. Kryqëzimi i rrugëve të shpendëve
11. Prania e rrjetit rrugor
12. Afërisa nga aeroporti i Tiranës

Limitimi i vlerësimit me këtë grupim treguesish përbën në vetvete një qasje të anshme, të ndikuar dhe të qëllimshme për të nxjerrë Akërninë si alternativën më të mirë.

**Së pari, një sërë treguesish të një rëndësie thelbësore, si më poshtë vijon, janë lënë jashtë vlerësimit dhe nuk janë marrë në konsideratë nga autorët e VNM-së:**

- a) Nuk është marrë në konsideratë si tregues specifik mjedisor ekzistenca e zonave të mbrojtura në rajon. **Alternativa e Akërnisë si alternativa e vlerësuar më lart për ndërtimin e aeroportit ndodhet tërësisht në brendësi të një Zone të Mbrojtur** që mbrohet nga legjislacioni shqiptar për ruajtjen e natyrës dhe specifikisht nga Ligji për Zonat e Mbrojtura (Ligji 81/2017). Të tre alternativat e tjera janë jashtë rrjetit të zonave të mbrojtura dhe ky fakt duket se nuk është marrë aspak në konsideratë nga grupi vlerësues.
- b) Nuk është marrë në konsideratë si tregues dhe nuk është vlerësuar fakti që zona në fjalë është pjesë e rrjeteve ndërkombëtare ekologjike dhe mbrohet nga konventa të cilat vendi ynë i ka ratifikuar.
- c) Nuk është marrë në konsideratë si tregues dhe nuk është vlerësuar fakti që vendimarrja prodhon reaksion ndërkombëtar që ndikojnë negativisht prioritete të tjera kombëtare të Shqipërisë, ndër më madhoret sikundër është rasti i aspiratës për integrimin e vendit në Bashkimin Evropian dhe dhunimin e legjislacionit të Bashkimi Evropian për Ruajtjen e Natyrës i cili është transpozuar në masë rreth 90% në legjislacionin vendas.
- d) Nuk është marrë në konsideratë prishja e imazhit të vendit nga ky investim dhe goditja e turizmit natyror të qëndrueshëm me potencial të lartë zhvillimi në Shqipëri.
- e) Nuk është marrë në konsideratë përdorimi sipërfaqes në fjalë për veprimtari të tjera ekonomike që ndodhin aktualisht në zonë dhe që janë me potencial zhvillimi në të ardhmen.
- f) Nuk janë marrë në konsideratë faktorët e katastrofave natyrore, si psh. përmytjet, për të cilat zona në fjalë është tejet e ndjeshme dhe do të përkeqësohet në të ardhmen në bazë të projeksioneve për rritjen e nivelit të detit.

***Së dyti, indikatorët që janë në disfavor të Akërnisë dhe në favor të zonave të tjera janë dhënë në mënyrë manipuluese duke fshehur fakte.***

- a) Te treguesit Përdorimi i Tokës, Cilësia Agro-Prodhuese dhe Intensiteti Bujqësor, Akërnia ka marrë pikë të plota (+5 pikë) duke treguar për një mospërdorimi tërësor në aspekte agrikulturne të kësaj sipërfaqeje. Ky vlerësim përbën një mashtrim të qartë pasi territori i Akërnisë ka përdorim të gjerë dhe ekstensiv për kullotje të bagëtive të imta dhe të trasha. Autorët qëllimisht nuk kanë vlerësuar kullotën si një sipërfaqe me përdorim bujqësor dhe kjo përbën një manipulim të hapur. Pikërisht nga këta tregues Akërnia ka marrë 15 pikë pozitive dhe ky është abuzimi më i madh në vlerësim pasi e ka rritur artificialisht pikëzimin e Akërnisë, si një sipërfaqe tokësore që nuk përdoret për asgjë, kur në fakt territori përdoret ekstensivisht për kullotje dhe mbështet një numër të konsiderueshëm krerësh. Ndërkohë që për alternativat e tjera vlerësimi me notën -5 është sërish i pavend, pasi një pjesë e konsiderueshme e këtyre sipërfaqeve ka të njëjtin përdorim sikundër Akërnia, pra atë të kullotës për gjenë e gjallë dhe vetëm një pjesë prej tyre kultivohet.

***b) Ndikimi në cilësinë e ujrave***

Për Akërninë është vlerësuar me notën -3 ndikimi në cilësinë e ujrave. Marrë për bazë që sipërfaqja ku planifikohet të ndërtohet aeroporti në Akërninë është pjesë e një sipërfaqeje ligatinore të bonifikuar më herët dhe në të gjendet një rrejt i gjerë kanalesh kullues që kanë lidhje Lagunën e Nartës dhe gjithashtu

afektojë zonën bregdetare, ky vlerësim është i pavend dhe qartazi i bërë për të fshehur ndikimin real që ndërtimi i një aeroporti do të kishte në cilësinë e ujërave të këtij territori.

Tabela III-1: Përmbledhje e ndikimeve për secilen alternativë të vend ndodhjes së Aeroportit

Indikator i Ndikimi	Alternativat e vend ndodhjeve të diskutuara/vlerësimi në intervalin -5 deri +5			
	Akërní	Risili	Kafaraj	Levan
Përdorimi aktual i tokës	+5	-5	-5	-5
Uji	-3	-1	0	0



**RAPORTI I THELLUAR I VLERËSIMIT TË NDIKIMIT NË MJEDIS TË AEROPORTIT TË VLORËS**



Ajri	-2	-1	-1	-1
Biodiversiteti (Flora&Fauna)	-5	-1	-1	-2
Receptorët Humanë	-1	-2	-3	-4
Receptorët faunistikë	-5	-1	-1	-2
Zogjtë si receptorë	-4	-2	-1	-2
Cilësia agroprodhuese e tokës	+5	-4	-5	-4
Intensteti bujqësor	+5	-3	-3	-3
Kryqëimi i rrugëve të shpendëve	-3	0	-1	-1
Rrjeti rrugor	+4	+1	+2	+3
Afërsia nga aeroporti i Tiranës	0	0	-1	-1
<b>Totali i pikëzimit</b>	<b>-11</b>	<b>-19</b>	<b>-20</b>	<b>-22</b>

Tabela e pikëzimit të alternativave të mundshme të shqyrtuara për vendndodhjen e aeroportit të ardhshëm të Vlorës në raportin e Vlerësimit të Ndikimit në Mjedis

**c) Shpendët si receptorë**

Vjosë-Narta është zonë e njohur si një prej zonave më të rëndësishme për shpendët në Shqipëri dhe në të gjithë Pellgun e Mesdheut si dhe një prej segmenteve kryesore të Korridorit të Shtegtimit të Adriatikut. Sipërfaqja në fjalë është vendfolezim i dokumentuar për një numër të konsiderueshëm specimesh të atij lloji habitati si dhe një vend i dokumentuar për qëndrimin e shpendëve gjatë shtegtimit dhe dimërimit. Zonat e tjera duke qenë se kanë përdorim intensiv bujqësor duhet të kenë prani më të ulët të shpendëve. Sërish edhe në këtë tregues është pikëzuar në mënyrë të anshme, për të ulur rëndësinë e Akërnisë si një territor me rëndësi mjaft të lartë për shpendët.

**d) Kryqëzimi i rrugëve të shpendëve**

Zona është e dokumentuar si rrugëkalimi për një numër të madh llojesh të shpendëve të rendeve të ndryshme dhe si e tillë duhej vlerësuar me – 5. Sërish, kur bëjmë krahasimin me zonat e tjera, duket qartazi pikëzimi në mënyrë të anshme për të ulur rëndësinë e Akërnisë si një territor me rëndësi mjaft të lartë për shpendët dhe për të rritur artificialisht rëndësinë e alternativave të tjera.

**g) Rrjeti rrugor**

Vlerësimi i rrjetit rrugor nuk ndjek asnjë logjikë të qartë në pikëzim. Akërnia vlerësohet me +4 pikë, ndërkohë që Levani me +3 pikë, edhe pse vendndodhja e Levanit është shumë më pranë kryqëzimit të autostradës Fier-Vlorë me rrugën Levan-Tepelenë-Gjirokastër dhe për rrjedhojë jep akses më të shpejtë për një pjesë të mirë të jugut se sa alternativa e Akërnisë. Më tej, alternativa e Risilisë vlerësohet me vetëm +1 pikë në aspektin e rrjetit rrugor, edhe pse **Risilia është alternativa më e afërt me by-passin e ri të Vlorës dhe rrugës së Lumit të Vlorës**, dy rrugë këto strategjike për lidhjen e shpejtë automobilistike të bregdetit të jugut dhe për zhvillimin e turizmit. Ky pikëzim tregon për mungesë të thelluar njohurish midis autorëve të VNM-së në aspektin e infrastrukturës rrugore në vend dhe duket qartazi që i vetmi qëllim në pikëzim është që të nxjerrë arbitrarisht Akërninë si alternativën më të mirë në aspektin e rrjetit rrugor në disfavor të alternativave të tjera.

**Në kapitullin IV. Përshkrimi i gjendjes dhe vlerave ekzistuese të mjedisit:**

- a) Nuk është shtjelluar sa duhet dhe si duhet çështja e gjeologjisë dhe nuk është marrë në konsideratë faktori i përmbytjeve.
- b) Nuk është bërë një vlerësim mbi impaktin që do të kenë zhurmat mbi biodiversitetin. Gjithashtu, në këtë raport është shprehur që nuk ka një plan se si do të veprohet për ndikimin që do kenë zhurmat në fshatrat Akërnë, Poro, Delisuf etj., pavarësisht se këto fshatra do të preken më së shumti nga ky investim.
- c) Vërehen pasaktësi të shumta dhe në disa raste informacioni për bimësisë e zonës gjendet i shprehur në kapitullin e faunës.
- d) Është zhvlerësuar rëndësia e habitateve dhe pasurisë bimore pranë zonës së planifikuar për ndërtimin e aeroportit, duke u shprehur se zona ku është planifikuar të ndërtohet aeroporti nuk ka specie bimore me rëndësi, madje është shumë e varfër, duke mos marrë parasysh faktin që kjo zonë është akoma nën procesin e një vlerësimi të thelluar shkencor lidhur me habitatet e rrjetit Natura 2000 të Direktivës së Habitave të Bashkimit Evropian, si një parakusht i panegociushem integrimi për Shqipërinë nën kërkesat e Kapitullit 27 (Mjedisi dhe Ndryshimet Klimatike), të procesit të anëtarësimit të vendit në BE.

**Gjitarët**

- a) Të dhënat për praninë e gjitarëve me trup mesatar dhe të mëdhenj nuk janë të mjaftueshme, bazuar nga vrojtimit sporadikë të bëra nga ekspertët. Gjithashtu, mungojnë elementë thelbësorë si harta e gjetjeve në zonë, analiza e realizuar, si dhe nuk përmenden metodat e zbatuara për grumbullimin e të dhënave.
- b) Nuk është përcaktuar qartë dhe nevojitet të theksohet se çfarë rëndësie kanë legjislacioni shqiptar, konventa e Bernës dhe lista e kuqe e IUCN-së në mbrojtjen e gjitareve, dhe jo thjesht të citohen me anekset përkatëse.
- c) Prania dhe aktiviteti i gjitarëve me trup mesatar dhe të madh nuk duhet të fokusohet vetëm në zonën e ndërtimit, por analizuar më gjerë në nivel ekosistemi, pasi në varësi, llojet kërkojnë territore me sipërfaqe të madhe, për kryerjen e aktiviteteve të tyre jetësore.
- d) Konsiderohet kontradiktore apo i pakuptimtë informacioni i shprehur në kapitullin “Ndikimet në faunë” gjatë fazës së ndërtimit dhe funksionimit, ku përshkruhen rezultatet me ndikim shkatërrues në habitate, ndërkohë nga ana tjetër shprehen që nuk ka gjasa apo vërtetësi që të kërcënohet funksionimi i disa shoqërimeve me bimë native dhe gjallesave shatazore të lidhura me to.

## ***Shpendët/Avifauna***

Duke marrë për bazë vlerësimet e bëra për këtë kapitull, arrijmë në përfundimin që ekipi i ekspertëve të përfshirë në kryerjen e vlerësimeve dhe hartimin e VNM-së, reflekton qartazi moskompetencë për studimin e klasës së shpendëve. Në raport përdoret termi “zogj” në vend të termit “shpendë”. Në shkencën e ornitologjisë termi “zog” ka kuptim teknik dhe nënkupton shpendët në moshë nga çelja deri në momentin që lenë folenë. Më tej ka një numër të konsiderueshëm rastesh të tjera që vërtetojnë pohimin e mësipërm, si psh:

- (i) në raport është raportuar prania në numër të lartë i flamingos së kuq apo flamingos së amerikave (*Phoenicopterus ruber*), i cili është një lloj që nuk është i pranishëm në kontinentin Europian por ndodhet në kontinentin Amerikan
- (ii) për laraskën (*Pica pica*) është vendosur fotografia e një lloji tjetër që nuk haset në Shqipëri;
- (iii) për gugashin (*Columba palumbus*) është vendosur fotografia e një lloji tjetër;
- (iv) emri shkencor i pelikanit kaçurrel është shkruar “Dalmatian Pelican” ndërkohë që është “*Pelecanus crispus*”;
- (v) vlerësohet i pasaktë raportimi që 100% e popullatës së pulëbardhës sqepkuqe (*Larus audouinii*) gjendet në peizazhin e mbrojtur Vjosë-Nartë.
- (vi) për kredharakun e madh (*Podiceps cristatus*) është vendosur fotografia e një lloji tjetër etj.

Më tej përshkrimi i llojeve ka pasaktësi të theksuara, gjuha e përdorur është në jo pak raste e pakuptimtë, terminologjia e përdorur është amatoreske si në rastin e mëposhtëm:

*“Çafka e përhimë është një gjeneralist në përdorimin e habitatit të tij, megjithëse ndër karakteristikat thelbësore të habitatit të tij janë uji i cekët, gjahu relativisht i madh dhe katër ose pesë muaj sezon shumimi pa akull”*

Më tej, metodika e ndjekur për studimin e avifaunës nuk lejon përfundimin e rezultateve të nevojshme për një vlerësim të plotë të rëndësisë së zonës përse i përket kësaj klase të kafshëve.

### **Në kapitullin V.Vlerësimi i rrezikut të përplasjes së avionëve me shpendë:**

- a) Shprehet se është kryer një studim i veçantë dhe hartuar një raport me titullin “Vlerësimi i riskut nga shpendët” por nuk tregohet asnjë veprim konkret për reduktimin e riskut të përplasjeve me shpendët folezues / shtegtues. Përkundrazi, thuhet që “*motorët modernë të avionëve janë krijuar për t'u bërë ballë goditjeve të shpendëve*”.
- b) Harta e lëvizjes së shpendëve është tejet e pakuptimtë në mënyrën se si është përpiluar. Gjithashtu, mënyra e lëvizjes së shpendëve konsiderohet si qëllimisht e orientuar në mënyrë të tillë që të tregojë që nuk bie ndesh me drejtimin e avionëve, çka është tejet amatoreske dhe e pasaktë.
- c) Mos konsiderimi i rrezikut real për avionët, prej pranisë së madhe të shpendëve në zonë, shoqërohet me marrjen e masave për shmangien e shpendëve në afërsi të zonës, duke treguar që faza e ndërtimit, **veçanërisht**, do të ketë një ndikim shumë të madh mbi popullatat e shpendëve. Ky rrezik i pa konsideruar nga ana e tyre, konsiderohet si një faktor që favorizon alternativat e tjera për pozicionimin e aeroportit, larg zonës së mbrojtur.