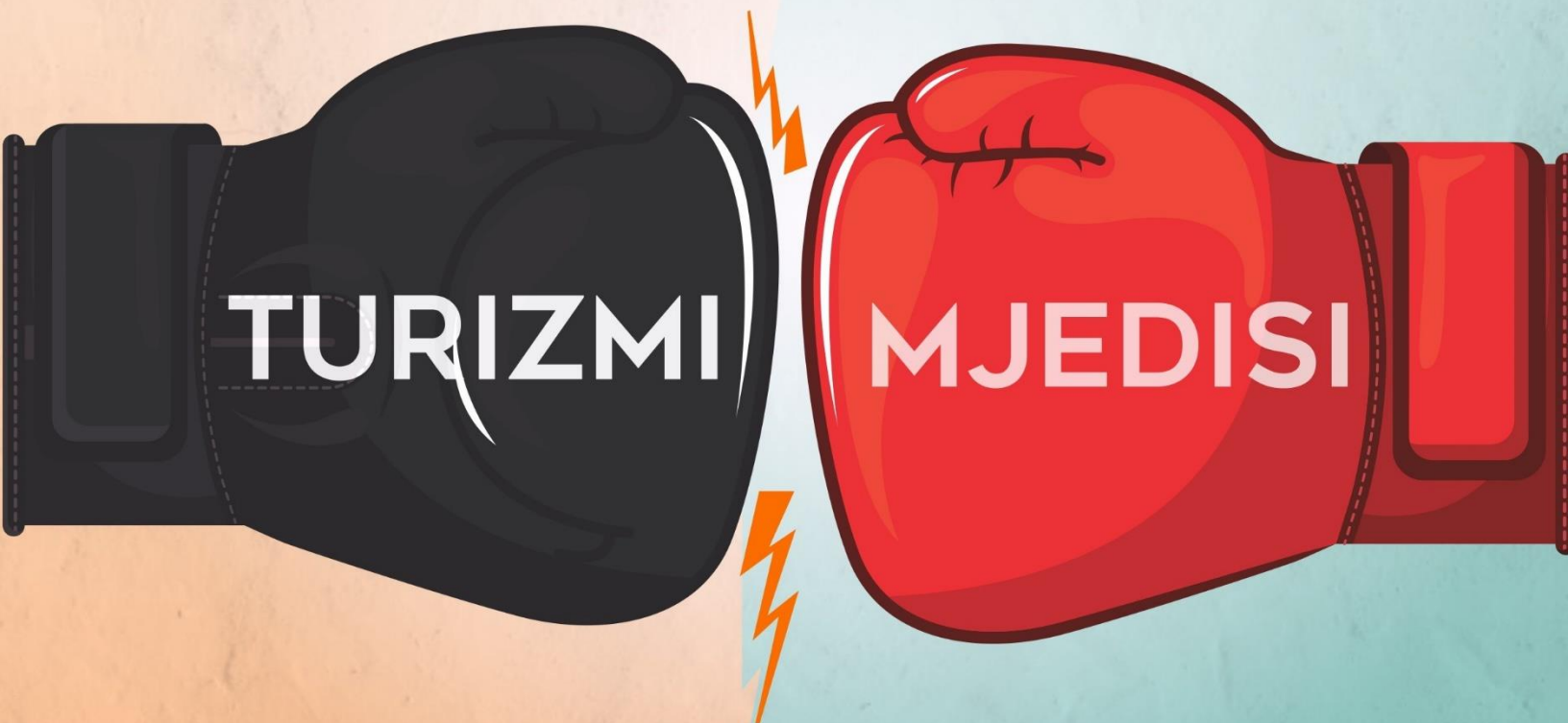


RAPORT MONITORIMI

Turizmi dhe Mjedisi

Gusht-Tetor 2020



AUTOR
Tea Zeqaj

QENDRESA
QYTETARE



National Endowment
for Democracy
Supporting Freedom around the World

www.qeverisja.qq.com.al

Ministria e Turizmit dhe Mjedisit u krijua shtatorin e 2017 si pasojë e një ristrukturimi të Qeverisë. Ministria e Zhvillimit Ekonomik, Turizmit, Tregëtisë dhe Sipërmarrjes, shkrihet duke iu bashkangjitur respektivisht Ministrisë së Financave, Ministrisë së Mjedisit dhe Ministrisë së shtetit për mbrojtjen e sipërmarrjes.

Bashkangjitja e turizmit, ministrisë së mjedisit i shtoi barrën e punës dhe përgjegjësi, sidomos sepse shpesh herë vendimet dhe politikat e këtyre dy institucioneve bien ndesh me njëra tjetrën.

Muajt e fundit, si pasojë e përpjekjeve të qeverisë për të rimëkëmbur ekonominë e vendit pas goditjes që shkaktuan dy tërmetet dhe pandemia Covid-19, po i kushtohet një vëmendje e veçantë promovimit të Turizmit, si një nga kontribuesit më të mëdhenj në Produktin e Brendshëm Bruto të vendit tonë.¹

Mungesa e turistëve të huaj solli rritjen e turistëve vendas. Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura i dërgoi ekipit të Qëndresës Qytetare statistikat e vizitorëve të sipërfaqeve dhe atraksioneve natyrore nën varësinë e administratave rajonale të zonave të mbrojtura të vendit gjatë periudhës Qershor – Shtator 2020, ku vetëm për muajin gusht numri i vizitorëve shënonte 354 876 të tillë, teksa totali ishte 567 920 vizitorë.

Qershor **42 656** vizitorë

Korrik **85 938** vizitorë

Gusht **354 876** vizitorë

Shtator **84 450** vizitorë

Përpjekjet për të shpëtuar turizmin, sidomos gjatë verës që sapo kaloi, jo në pak raste kanë pasur efekte negative për mjedisin. Në punimin e mëposhtëm do të sjellim rastin e tre vendimmarrjeve të vitit 2020, të cilat kanë pasur ose pritet të kenë ndikim negativ të drejtpërdrejtë në jetën e qytetarëve dhe mjedis: Shkrirjen e Inspektorateve, Ligjin për Bregdetin dhe Ndërtimin e Aeroportit të Vlorës.



¹ INSTAT <http://www.instat.gov.al/al/temat/ekonomi-dhe-financ%C3%AB/llogarit%C3%AB-komb%C3%ABtare-gdp/#tab3>



Ndikimi i shkrirjes së Inspektoratit të Mjedisit, Pyjeve, Ujërave dhe Turizmit.

Në shkurt të këtij viti, Ministri Lleshaj njoftoi për mediat² shkrirjen e Inspektoratit të Mjedisit dhe kalimin e të gjitha kompetencave tek Inspektorati Kombëtar për Mbrojtjen e Territorit dhe Policisë së shtetit duke krijuar kështu Inspektoriatin Kombëtar të Mjedisit dhe Territorit.

Megjithatë mbetet akoma e paqartë se cilat janë detyrat dhe rolet e këtij inspektorati dhe niveli i përqëndrimit të tij tek mbrojtja e mjedisit dhe luftimi i Krimit Mjedisor.

Drejtori të tjera të këtij inspektorati u shpërndanë nëpër angjenci të Ministrisë së Mjedisit. Ekipi i Qëndresës u interesua veçanërisht për Drejtorinë e Mbikëqyrjes së Standarteve në Turizëm, për të cilën u informuam se tanimë emertohej Drejtoria e Sigurimit të Zhvillimit të Qendrushëm të Turizmit dhe Zonave Bregdetare me VKM nr. 125, datë 3.02.2020 "Për transferimin e përkohshëm dhe të përhershëm të nënpunësve civil" dhe të Urdhërit nr. 25, datë 3.02.2020 "Për miratimin e strukturës dhe të organikës së Agjencisë Kombëtare të Bregdetit". Me kompetencat e dhëna nga Neni 17 i Ligjit 93/2015 "Për Turizmin" dhe Ligjit 10433 "Për inspektimin në Republikën e Shqipërisë, datë 16.06.2011, kryen funksionet e saj në monitorimin dhe inspektimin e operatorëve ekonomik turistik.

Vera e këtij viti do të ishte sfida e parë për këtë drejtori të sapo riskstrukturuar, ku vëmendje e veçantë pritej ti kushtohej respektimit të masave anticovid.

Megjithatë, rritja e numrit të turistëve vendas, u shoqërua më një sërë problematikash mbi mënyrën e manaxhimit të mbipopullimit. Qëndresa kontaktoi operatorë turistikë, të cilët shprehën shqetësimet e tyre sidomos për destinacionin e Lumit të Shalës. Shqetësimet e tyre lidheshin me konkurrencën jo të ndershme në treg, çmime nën kosto të vendosura nga operatorë të palicensuar duke sjellë ofrim shërbimesh jocilësore, mbipopullim dhe si pasojë ndotje masive të territorit përreth.



"Kemi operuar në fillimit të sezonit duke dërguar të paktën 300 turistë nga Kosova, por pas mbipopullimit të vendit e kemi ndërprerë plotësisht aktivitetin për Lumin e Shalës."



"Kemi pasur shumë shqetësim nga konkurrenca e pandershmesepse shumë operatorë turistik janë të palicensuar dhe kur nuk paguajnë taksa konkurrojnë me çmime nën kosto duke na dëmtuar. Zgjidhja e këtij problem do të ishin kontrollet e shtuara jo vetëm për këtë çështje por edhe tek impakti që ka në mjedis turizmi, pasi prej më shumë se katër vitesh që ne operojmë, nuk ka pasur asnjë kontroll të mirëfilltë."

² <https://www.vizionplus.tv/shkrihet-inspektoriat-i-mjedisit-lleshaj-strukturat-e-reja-te-ikmt-bashkeveprim-me-policine/>

Në mënyrë që një agjenci turistike të operojë në treg ajo duhet të përmbushë një sërë kushtesh të cilat parashikohen në VKM nr. 709³ si më poshtë:



- 1- Ambient i posaçëm për ushtrimin e veprimtarisë jo më pak se 10m²
- 2- Jo më pak se dy të punësuar
- 3- Licencë të miratuar nga strukturat përgjegjëse
- 4- Lidhje e kontratës me klientin
- 5- Mbrojtja e të dhënave personale etj.

Për të kuptuar nëse këto shqetësime ishin reale dhe nëse kishte pasur kontrolle dhe masa të marra, Qëndresa iu drejtua Drejtorisë së Sigurimit të Zhvillimit të Qendrueshëm të Turizmit dhe Zonave Bregdetare për t'i kërkuar listën e Inspektimeve të kryera gjatë periudhës 1 Janar-30 Shtator 2020.

Tabela 1. Përmbledhje e të dhënave për inspektimet e kryera 2020

Bashkia	Veprimtaria	Inspektime	Masa administrative (total)	Gjoha	Paralajmë rime
Vlore	Stacion Plazhi	20	13	3	10
Himare	Stacion Plazhi	22	21	5	16
Durres	Stacion Plazhi	12	4	2	2
Kavaje	Stacion Plazhi	12	5	1	4
Lezhe	Stacion Plazhi	12	7	1	6
Shkoder	Stacion Plazhi	6			
Rrogozhine	Stacion Plazhi	1	1	1	
Sarande	Stacion Plazhi	18	12	3	9
Pogradec	Stacion Plazhi	9	7	1	6
Divjake	Stacion Plazhi	3			
Permet	Udhërrëfyes Turistik	1	1	1	
Total		116	71	18	53

Siç mund të shihet nga tabela, deri më 30 shtator 2020 janë inspektuar në total 116 subjekte, nga të cilat 115 stacione plazhi dhe vetëm 1 udhërrëfyes turistik në Përmet, i cili është gjobitur. Të dhënat e mësipërme nxisin shqetësim të madh lidhur me rolin dhe performancën e këtij inspektoriat. Si është e mundur që në të gjithë Shqipërinë të jetë inspektuar dhe marrë masë vetëm ndaj një udhërrëfyesi turistik, sidomos në një periudhë kur vendi vlonte nga turistë? Në Lumin e Shalës këtë verë janë numëruar deri në 4000 turistë brenda një dite të vetme, të gjithë të sjellë nga operatorë vendas, ku shkelje si mospërdorimi i jelekëve të shpëtimit, masave anticovid, parregullsi në dokumentacione dhe çmime kanë qënë lehtësisht të evidentueshme.

³ http://www.mjedisi.gov.al/wp-content/uploads/2018/02/VKM_nr.709_2016_agjenci-udhetimi.pdf

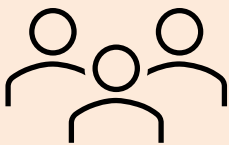


Manaxhimi i Bregdetit dhe Turizmi Detar

Për të shfrytëzuar sa më shumë pozicionin gjeografik të vendit dhe daljen në det, Ministria e Turizmit dhe Mjedisit ka Miratuar 4 ligje të reja në fushën e Turizmit Detar⁴ me heqjen e TVSH-së për jahtet e marinat e regjistruara dhe pastaj me ligjin e ri, që do të miratohet në Parlament për të rritur aktivitetet turistike potenciale në vendin tonë. Projektligji i ri për Bregdetin⁵ parashikon që e gjithë vija bregdetare e vendit t'i jepet nën administrim Agjencisë së Bregdetit, e cila do të ketë fuqi të lejojë ose refuzojë çfarëdolloj lejeje zhvillimore apo leje përdorimi, duke e centralizuar vendimmarrjen nga pushteti vendor tek ai qendror. Së pari ky vendim bie ndesh me parimin e autonomisë vendore pasi përqëndron në duart e një zyre të vetme të gjithë të ardhmen e bregdetit nga veriu në jug të vendit. Gjithashtu në nenin 22 të tij, projektligji parashikon që pas miratimit, do të ndalohen të gjitha lejet e ndërimit në bregdet përveç kontratave koncesionare të dhëna nga pushteti qendror. Pyetja që lind natyrshëm është: kush do të monitorojë vendimet e Agjencisë së Bregdetit tani që Inspektorati i Turizmit është pjesë përbërëse e kësaj agjencie?

Projektligji tjetër "Për aktivitetet e turizmit detar"⁶ i krijon lehtësira fiskale dhe fizike shtimit të mjeteve lundruese në bregdetin e vendit tonë. Teksa masa të tilla nxisin krijimin e një industrie të re në det për më shumë turistë dhe të ardhura, duket se ministria po harron se përveç turizmit duhet të kujdeset dhe për sigurinë e jetës së pushuesve, si dhe mbrotjen dhe ruajtjen e ekosistemeve detare me rëndësi të lartë për vendin dhe trashëgiminë natyrore.

Pas disa sinjalizimeve në media, Qëndresa kontaktoi ekspertët e ruajtjes dhe konservimit të Biodiversitetit nga organizata PPNEA (Protection and Preservation of Natural Environment in Albania) të cilët i pyetëm mbi efektet e mjeteve të shtuara lundruese në brigjet tona detare tek bota e gjallë nënujore.



Sipas ekspertëve, është vënë re një ulje e dukshme e popullatës ujore, e cila pritet të bjerë më shumë në vijim pasi mjetet lundruese si anijet, varkat, skafet, jahtet etj shpesh herë lundrojnë në habitatet e specieve të ndryshme ujore. Për shkak se nuk mund t'i shmangin mjetet lundruese, shpesh herë gjallesat nënujore përplasen me helikat, të cilat në shumicën e rasteve rezultojnë fatale.

Sipas tyre mjetet lundruese përdorin një sërë kimikatësh për mirëmbajtje, të cilët derdhen në det duke ndryshuar pH normal të ujit, si pasojë shumë nga algat apo bimët ujore ndryshojnë ciklin e tyre të zhvillimit duke sjellë çrregullim të ciklit të tyre jetësor, për rrjedhojë speciet të cilat ushqehen me këto bimë sëmuren, kanë probleme me procesin e riprodhimit dhe shfaqin një sërë anomalish.

⁴ <http://www.mjedisi.gov.al/klosi-kemi-miratuar-4-ligje-te-reja-ne-fushen-e-turizmit-detar-2/>

⁵ <https://www.konsultimipublik.gov.al/Konsultime/Detaje/276>

⁶ <http://parlament.al/Files/Akte/20200428135429ligji%20nr.%2043,%20dt.%2023.4.2020.pdf>

Ndikimi negativ fillon nga sipërfaqja, duke pasuar tek të gjitha speciet me anë të zinxhirit ushqimor. Speciet si gjitarët e mëdhenj kanë ndryshuar sjelljen e tyre biologjike për të qenë më të sigurt. Në rastin e Fokës, një specie e veçantë të cilën kemi fatin ta kemi edhe në brigjet tona, ndodh lënia e të vegjëleve nëpër shpella për çështje sigurie, ndërkohë që vite më parë i gjithë procesi i ushqimit, riprodhimit dhe pushimit ndodhte në sipërfaqe ujore.



Aeroporti Ndërkombëtar i Vlorës

Prej më shumë se tre vitesh tashmë, qeveria ka në fokus zhvillimin e turizmit dhe ekonomisë së vendit nëpërmjet ndërtimit të katër aeroporteve dhe dy porteve në vend. Premtime këto ambicioze, për të cilat do të duhej një studim i thelluar. Pas TIA (Tirana International Airport) të cilit i përfundon kontrata koncesionare në vitin 2027 dhe aeroportit të Kukësit i cili për momentin nuk është futur ende në operim, pritet të ndërtohet edhe një aeroport tjetër në Vlorë, teksa ka nisur përgatitja e studimit të fizibilitetit për një tjetër aeroport në Sarandë dhe një tjetër në Gjirokastrë.

Në Dhjetor të 2019, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjitikës rishpalli garën për Aeroportin e Vlorës⁷, punimet për të cilin pritej të fillonin në Mars 2020 me një kosto prej rreth 100 milion Euro. Ministri Klosi gjithashtu u shpreh se “ky do të jetë një projekt i investuar dhe i realizuar në mënyrë rekord dhe do të ndikojë në mënyrë të jashtëzakonshme në promovimin e Shqipërisë turistike dhe në forcimin e destinacionit të Shqipërisë, si një destinacion që mund të pres atë çfarë është dhe objektivi jonë: 10 milionë turistë në fillimet e dekadës tjetër 2020 – 2030.” Deklaratë kjo e cila vë theksin vetëm te turizmi dhe vendos në pikëpyetje rolin e Zotit Klosi si ministër mjedisi.

Po në Dhjetor, 2019 Autoriteti i Aviacionit Civil bëri publik dokumentin “Studim i Fizibilitetit të një Aeroporti në jug të vendit” përgatitur nga “RPA – engineering as an integral system” dhe përditësuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjitikës.⁸

⁷ <https://www.infrastruktura.gov.al/shpallet-gara-per-aeroportin-nderkombetar-te-vlores/>

⁸ <https://www.infrastruktura.gov.al/ep-content/uploads/2019/12/AL-STUDIM-FIZIBILITETI-VIA.pdf>



Në studim përcaktohet se vendndodhja e Aeroportit në Vlorë do të jetë Akernia, e cila ndodhet brenda Peisazhit të Mbrojtur Vjosë-Nartë. Ky vendim ka ngritur shqetësime tek organizatat e shoqërisë civile që punojnë për ruajtjen e natyrës, Komisionit Evropian dhe shumë organizata të tjera ndërkombëtare.

Sipërfaqja e planifikuar ku do të ndërtohet aeroporti është e një rëndësie të lartë kombëtare dhe ndërkombëtare. Si rrjedhojë në këtë rast nuk ka munguar edhe mobilizimi/reagimi i ndërkombëtarëve drejtuar qeverisë Shqiptare për reflektimin mbi cënimin e kësaj e pasurie natyrore.

Aleanca Mesdhetare për Ligatinat i nisi Zotit Rama dhe Zotit Klosi një letër, ku si grupim organizatash shprehin Shqetësimin për ndërtimin e këtij Aeroporti në një Peisazh të Mbrojtur dhe i kërkuan tërheqjen nga një vendim i tillë.⁹



Gjithashtu, Komisioni Evropian në raportin e vitit 2020¹⁰ ngriti si shqetësim të veçantë ndërtimin e këtij Aeroporti duke u shprehur:

“Legjislacioni mbi investimet strategjike ngre shqetësime për mbrojtjen e biodiversitetit, për arsye se mund të lejojë investime të mëdha turistike apo industriale brenda zonave të mbrojtura, si p.sh. aeroporti i propozuar në territorin e Vjosë-Nartës. Ky plan bie në kundërshtim me të tjerë ligje kombëtar, apo konventat ndërkombëtare për mbrojtjen e biodiversitetit që Shqipëria ka ratifikuar. Agjencia Kombëtare e Zonave të Mbrojtura ende zotëron kapacitete dhe instrumente financiarë të limituar, kjo për shkak të ndalimit të saj ligjor për të qenë e pavarur financiarisht.”

Ky vendim, përveç se bien ndesh me Ligjin e Zonave të Mbrojtura dhe një sërë konventash që Shqipëria ka ratifikuar, kundërshton në mënyrë specifike Direktiven e Habitave¹¹ dhe Direktiven e Shpendëve¹² duke e bërë progresin e Shqipërisë drejt Bashkimit Evropian shumë të vështirë.

Ndërkohë një grupim organizatash vendas janë në fazë hartimi të një letre drejtuar qeverisë ku argumentojnë pse ky vendim duhet rishikuar në mënyrë të menjëhershme.

Ekipi ynë kontaktoi disa prej ekspertëve, të cilët na udhëhoqën drejt disa prej ndikimeve më negative që shkakton ky investim në mjedisin e zonës përreth.

⁹https://www.euronatur.org/fileadmin/docs/umweltpolitik/Letter_MWA_on_Coastal_Wetlands_in_Albania.pdf?fbclid=IwAR30u2PH6oqUcLLPWmLdVoceZ-TBxklSufckY2ZbeHvLxv3YRpgltYHf2M

¹⁰ https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/albania_report_2020.pdf

¹¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A31992L0043&fbclid=IwAR0YmjD3rwYrL9K04b8EQP0kMpx1Y0eNh1u-M8PheJ-zPi2r40Z5lfXLĚ4>

¹² https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32009L0147&fbclid=IĚAR2vLLnUxOdtAlgeHwnPtBE0w6wI1tN2l6v8nseD_b09t_uZxd3t_kB9GXĚ0

1. Ndikimi në rrjetin ujor

Distanca prej 3, 4 dhe 10 km nga laguna e Nartës, lumi Vjosa apo deti Adriatik nuk është shumë e madhe. Gjatë fazës së ndërtimit dhe operimit makineritë, paisjet dhe hapësirat e vend-qendrimit të avionëve në periudha shirash marrin me vete ndotësit e gjendur mbi këto sipërfaqje si vajëra, shkrirës akulli, karburante dhe i transportojnë nëntokë ku mund të prekin dhe ndosin masivisht ujërat nëntokësore.

2. Ndryshimet Klimatike

Ndikimi i rritjes së shkarkimit të gazrave me efekt serë në atmosferë nuk përmendet aspak në studimin e fizibilitetit. Pavarësisht së Shqipëria nuk ka nivele të larta shkarkimesh të gazrave serë krahasuar me vende të tjera përsëri ka detyrime dhe angazhime të ndërmarra në nivel ndërkombëtar (Protokolli i Kiotos apo Marrëveshja e Klimës në Paris) që të zbatojë parime bazë dhe të qëndrueshme. Aeroportet shkarkojnë gazra serë (dioksid karboni, metan dhe të tjerë) në disa mënyra: 1- fluturime (burimi më i madh i gazrave sidomos gjatë ngritjes dhe uljes së avionëve); 2- trafiku tokësor (burimi i dytë më i madh, përfshirë ndërtimin dhe transportin për në aeroport dhe larg tij kryesisht ndotje me CO₂); 3- ndërtesat aeroportuale (ngrohje, ndriçim dhe funksionim aparaturash).

Ndërtimi i një aeroporti por dhe tre të tjerëve në planet afatshkurtra të Qeverisë do të rrisë emetimet e karbonit ë vendit tonë, në një kohë që në Marrëveshtjen e Parisit kemi premtuar uljen e emetimeve me 11.5% deri në vitin 2030. Vendime të tilla shkojnë tërësisht në kundërshtim më premtimet e bëra.

Nga ana tjetër, vendi ynë është ndër vendet më të ekspozuara ndaj ndryshimeve klimatike. Lëvizja e vijës bregdetare dhe prurjet e lumenjve pritet të shkaktojnë përmbytje në të gjithë vendin dhe sidomos në zonë, duke ndikuar në mbarëvajtjen e Aeroportit gjithashtu.

3. Natyra dhe Biodiversiteti

Laguna e Nartës dhe ekosistemi rrethues përbëjnë një nga ligatinat më të rëndësishme në Shqipëri, përgjatë Adriatikut dhe Mesdheut. Kjo ligatinë është pikë kyçe e Korridorit Migrator të Adriatikut Lindor, nominuar zyrtarisht si kandidate e Rrjetit Emerald nën Konventën e Bern-it, si një zonë me rëndësi të veçantë për ruajtjen dhe mbrojtjen e jetës së egër. Gjithashtu Laguna e Nartës njihet si zonë IBA (Important Bird Area)¹³, KBA (Key Biodiversity Area)¹⁴ dhe plotëson të gjitha kriteret për t'u klasifikuar si "Ligatinë e rëndësishme në nivel Ndërkombëtar" nën Konventën Ramsar¹⁵, të cilën edhe Shqipëria

¹³ <https://www.birdlife.org/worldwide/programme-additional-info/important-bird-and-biodiversity-areas-ibas>

¹⁴ <http://www.keybiodiversityareas.org/>

¹⁵ <https://www.ramsar.org/ëetland/albania>

e ka ratifikuar. Kjo zonë është momentalisht nën vlerësimin e shkencëtarëve si habitat i Rrjetit Natura 2000.

Orintologët shprehen se në zonën e Peizazhit të Mbrojtur Vjosë-Nartë, numri i llojeve të shpendëve të egra që përdorin rregullisht këto habitate është së paku 200. Prej të cilave, 88 llojeve janë veçanërisht të varura nga këto habitate. Prej numrit total të llojeve (200), 123 lloje renditen në Shtojcën II të Konventës së Bernës ndërsa pjesa tjetër në Shtojcën III. Më tej, 48 lloje janë pjesë e Shtojcës I të Rrjetit Emerald; 93 lloje janë me interes të vecantë në kuadër të Konventës së Ramsarit; 63 lloje renditen në aneksin e parë të Direktivës Evropiane të Shpendëve; 6 lloje listohen në Shtojcën I të Konventës për Llojet Shtegtare dhe 120 lloje janë pjesë e Shtojcës II të po kësaj konvente; 92 lloje janë pjesë e Marrëveshjes për Ruajtjen e Shpendëve të Ujit të Afrikës dhe Euro-Azisë (AEWA). Përsa i përket Listës së Kuqe bazuar në kriteret e IUCN në Nivel Global, për Evropën e Bashkuar, dhe për Shqipërinë, 0, 2 dhe 8 lloje mbartin respektivisht statusin "i rrezikuar në mënyrë kritike për zhdukje"; në vazhdim 1, 5 dhe 9 lloje mbartin përkatësisht statusin "i rrezikuar"; 4, 9 dhe 13 lloje mbartin përkatësisht statusin "i përkeqësuar" si dhe 5, 11 dhe 0 lloje mbartin përkatësisht statusin "afër kërcënimit".

Në studimin e fizibilitetit janë përmendur vetëm disa nga speciet e pranishme në lagunën e Nartës, duke mos pasqyruar atë pasuri natyrore për të cilën njihet zona, shpendët. Thuhet se numri i shpendëve në zonë ka rënë në vitet e fundit por pa dhënë burimin e këtij informacioni. Ndërkohë që nga monitorimet e vazhdueshme të institucioneve përkatëse dhe shoqatave mjedisore, zona ka një shtim të ndjeshëm të shpendëve të ujit në vitet e fundit. Përmendet që burimet ushqimore për shpendët dhe habitatet janë të papërshtatshme për folezim por pa referenca të burimit të informacionit. Ndërkohë që laguna e Nartës për nga prezenca e avifaunës njihet si një nga habitatet më të rëndësishme në vend.

Rreziku i përplasjes së këtyre shpendëve me avionët është i lartë pasi Laguna e Nartës ka me mijëra shpend që popullojnë zonën. Laraska e deti (*Haemantopus ostralegus*) apo karabullakët kanë probabilitet më të lartë aksidenti. Risku i dëmtimit është në të dyja anët, si e popullatave të shpendëve dhe e avionit është evident.

Për të zgjidhur problemin e aksidenteve me shpendët, në studimin e fizibilitetit përmenden teknika audio-vizive të intimidimit të shpendëve për tu larguar nga zona. Në rast se keto praktika implementohen, do të duhet të bëhen në perimetër përtej zonës aeroportuale duke kaluar në lagunë apo dhe drejt lumit Vjosa, çka do të dëmtonte popullatën e shpendëve përtej kufinjve të aeroportit.

Imagjinoni sa i sigurt mund të jetë fluturimi i një avioni midis 1500-2000 flamingove, me peshë 3.5 kg secili?

Gjetjet kryesore



- Gjatë periudhës Qershor-Shtator 2020, në Parqet Kombëtare të Shqipërisë kanë qarkulluar 567 920 vizitorë shumica vendas.



- Është vënë re një mbipopullimi i dëstinationeve të caktuara turistike si rrjedhojë: konkurrencë e pandershme tregu, çmime nën kosto, agjenci turistike dhe udhërrëfyes natyrorë të palicensuar, shkelje rregullash në mbrojtjen e jetës së turistëve dhe ndotje masive e mjedisit.



- Shkrija e Inspektorateve ka shkaktuar konfuzitet dhe performancë më të ulët në monitorimin dhe marrjen e masave.



- Në fushën e turizmit, gjatë periudhës 1 Janar – 30 Shtator 2020 janë marrë vetëm 18 Gjoha, ndër të cilat vetëm 1 drejt Udhërrëfyesve Turistik.

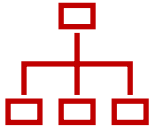


- Ligjet e reja për Bregdetin krijojnë lehtësira për shtimin e qarkullimit të mjeteve lundruese, të cilat rrisin nivelin e ndotjes dhe përbëjnë rrezik shqetësues për botën e gjallë nënujore e cila rrezikon të ndryshojë sjellje, të ulët numri i popullsisë dhe të shkojë deri në raste fataliteti për gjallesa të rralla.



- Aeroporti i ri i Vlorës do të ndërtohet Brenda Peisazhit të Mbrojtur Vjosë-Nartë. Ky fakt përbën një shqetësim shumë të madh për organizatat e shoqërisë civile kombëtare dhe Ndërkombëtare dhe Komisionin Evropian pasi:
 - Bie ndesh me Ligjin e Zonave të Mbrojtura dhe një sërë konventash që Shqipëria ka ratifikuar,
 - Kundërshton në mënyrë specifike Direktivën e Habitave dhe Direktivën e Shpendëve duke e bërë progresin e Shqipërisë drejt Bashkimit Evropian shumë të vështirë.

Rekomandime



- Inspektoratet të ripërcaktojnë rolet dhe funksionet e tyre dhe të operojnë sipas detyrave të përcaktuara në ligj. Të rritet numri i kontrolleve në të gjithë Shqipërinë dhe të shmangen të gjitha parregullsitë të cilat shkaktojnë dëme në ekonomi dhe mjedis.



- Të rishikohet Projektligji për Bregdetin lidhur me problemet e centralizimit dhe efektet shumë shqetësuese që paraqet për biodiversitetin.



- Të rishikohen planet për ndërtimin e kaq shumë aeroporteve të panevojshme dhe që bien ndesh me premtimet për emetime të ulëta karboni në Marrëveshjen e Parisit.



- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjitikës të anulojë menjëherë ndërtimin e Aeroportit Ndërkombëtar në brendësi të Zonës së Mbrojtur.



- Peisazhi i mbrojtur Vjosë-Nartë duhet orientuar drejt zhvillimit të qendrueshëm, eko dhe agro turizmit, aktivitete për të cilat kjo zonë ka kaq shumë potencial.

#QËNDRESË / MIRËQEVERISJE