

## Edicte

---

La síndica general, d'acord amb les previsions de l'article 90 del Reglament del Consell General,

Disposa

Publicar la resposta del Govern a les preguntes formulades pel M. I. Sr. Pere López Agràs, president del Grup Parlamentari Socialdemòcrata, per escrit de data 9 de novembre del 2022, relatives a la **concessió de l'heliport nacional**, i publicades en el Butlletí del Consell General número 139/2022, del 9 de novembre.

Tot el que es fa públic per a general coneixement i efectes.

Casa de la Vall, 22 de desembre del 2022

Roser Suñé Pascuet  
Síndica General

## **Ministeri de Presidència, Economia i Empresa** **Preguntes amb resposta escrita del Govern (reg. núm. 884)**

**Preguntes amb resposta escrita del Govern relatives a la concessió de l'heliport nacional, formulada pel M.I. Sr. Pere López Agràs, president del Grup Parlamentari Socialdemòcrata.**

Es demana:

**1. El concurs per a la concessió de l'heliport nacional ens genera molts dubtes; dubtes de viabilitat del projecte, de legalitat i de bon ús (per no emprar altres expressions) del diner públic. Hi ha previsió de disposar de serveis de duana la instal·lació? En el cas de que es prevegin, qui està revist que presti aquests serveis?**

Abans de donar resposta a la demanda explícita expressada en aquesta primera pregunta, us vull manifestar la meva sorpresa en llegir que el concurs per a la concessió de l'heliport us genera “[...] dubtes de legalitat i de bon ús (per no emprar altres expressions) del diner públic”, entre altres coses. Aquestes insinuacions només es poden fer si s'acrediten els elements que així ho demostrin. Altrament, impliquen posar en dubte la tasca dels departaments implicats i, consegüentment, l'honorabilitat i professionalitat d'aquests treballadors i treballadores públics.

D'altra banda el fet que moltes de les qüestions que demana el conseller estan previstes o explicades al plec de bases, demostra que no s'ha fet una lectura del mateix. Em permeto remarcar que la informació relativa a aquesta pregunta i a algunes altres, ha estat disponible al plec de bases del concurs durant tot el període durant el qual ha estat publicat, començant el 20 d'octubre del 2021 i fins al 18 de febrer del 2022, data límit de presentació d'ofertes. Considerant que la improbable lectura del document per part vostra us hagi generat dubtes, passo seguidament a exposar els aclariments requerits.

El plec de bases i clàusules administratives i econòmiques, a l'apartat 2.1, “Objecte del concurs i àmbit d'aplicació”, fa referència al fet que hi haurà els corresponents despatxos

de Policia i de Duana a l'heliport nacional, que és un dels requisits de la terminal que els concursants han de proposar detallat a l'annex 8, "Requeriments infraestructurals mínims costat terra". El servei serà prestat pel personal competent en la matèria, tal com descriu el plec de bases i les clàusules tècniques dins del segon apartat, "Proposta de negoci i estructura de la concessió", i en particular en el punt 2.4, "Operacions", en el punt "Personal".

Adicionalment, l'heliport preveu que es pugui dur a terme el que internacionalment es coneix com a preclearance, objectiu amb el qual el Govern d'Andorra treballa en l'actualitat.

## **2. De quins acords es disposa per a poder tenir vols que aterrin a Barcelona?**

Els acords bilaterals només són necessaris per als vols regulars internacionals d'acord amb el que preveu el Conveni de Chicago, i s'establiran en el moment que s'identifiqui una demanda potencial. A banda, per facilitar els vols tant discrecionals com regulars, el Govern d'Andorra treballa en la possibilitat de fer preclearance a l'HNA, sistema que permetria l'operació de vols domèstics en l'espai Schengen.

## **3. La declaració d'interès nacional de l'heliport es justificava per les connexions amb l'exterior. Quins acords aporta l'oferta per realitzar aquestes operacions amb l'exterior? Es poden detallar els heliports i les duanes corresponents amb les que es preveu treballar?**

La declaració d'interès nacional de l'heliport encara no s'ha tramitat, i per tant la justificació d'aquesta declaració serà detallada quan correspongui i en cap cas no correspon amb la vostra afirmació. En qualsevol dels casos, el Govern d'Andorra promou aquesta concessió amb la voluntat de disposar d'una infraestructura de titularitat pública que permeti concentrar les operacions heliportuàries del país, garantint la compatibilitat amb els estàndards internacionals, i que serveixi de porta d'entrada i sortida per als vols internacionals.

L'oferta no aporta acords per efectuar operacions amb l'exterior en no ser ni un requisit del plec, com suposo que heu pogut comprovar amb la lectura del plec esmentat, ni competència de l'oferent la de negociar acords internacionals.

No es preveu treballar amb altres heliports. En tot cas, podran ser origen o destí de l'Heliport Nacional d'Andorra qualsevol aeròdrom (aeroport, heliport o vertiport) que compleixi els requisits fronterers, o autoritzacions alternatives, en el moment de la realització del vol. Aquests requisits seran diferents en funció de si es disposa o no de preclearance al país.

## **4. Com es justifica que en un contracte de concessió l'oferta es contempli beneficis sobre l'execució de la construcció? A més de la possible il·legalitat de la previsió de beneficis en la realització de la construcció, el percentatge per la contractació d'obres no excedeix, habitualment, el 16%; en aquest cas a quant ascendeixen els beneficis sobre la construcció? A que es deu exactament aquest percentatge?**

La primera part d'aquesta pregunta té, al meu entendre, alguna errada de caràcter gramatical que en dificulta la comprensió. No existeix, a hores d'ara, cap contracte de

concessió tal com mencioneu, fet que no permet cap aclariment en desconèixer a quin document us referiu.

De la mateixa manera, quan mencioneu “A més de la possible il·legalitat de la previsió de beneficis en la realització de la construcció [...]”, apunteu que és il·legal obtenir beneficis per part de l’empresa externa que farà els treballs constructius del futur heliport, sense novament aportar cap element que reforci aquesta teoria.

El plec de bases i clàusules tècniques per a la construcció de l’Heliport Nacional d’Andorra preveu diversos models de contractació per a la construcció i el desenvolupament, entre els quals es troba la contractació d’una empresa constructora externa, la realització d’un procés públic de licitació de construcció o bé que el candidat compti amb capacitats pròpies per dur a terme de forma íntegra la construcció de la infraestructura.

En el cas de la proposta rebuda, el candidat exposa la contractació de diverses empreses externes en la modalitat “claus en mà / preu tancat”, mitjançant contractes d’execució d’obres, i exposa motius com “Obtenir els preus de mercat de manera que l’oferta econòmica compti amb el màxim grau de realitat, reduint així el risc de sobre-costos en el projecte” i “Minimitzar els temps d’execució del projecte, evitant així la necessitat de realitzar un procés de licitació públic de construcció. D’aquesta manera, l’HNA pot iniciar la seva fase de gestió i explotació més aviat [...]”. Cal destacar que tant el temps de construcció com el cost d’aquesta darrera són factors clau que impacten negativament en el compte d’explotació de la concessió, i per tant és de l’interès del potencial concessionari minimitzar-los perquè la concessió sigui rendible.

Adicionalment, el plec de bases sol·licitava que es detallés el “mecanisme que l’empresa constructora proposaria per valorar el contracte de construcció. Específicament, aquest mecanisme ha de donar al Govern d’Andorra la seguretat que el contracte de construcció tindrà un pressupost amb preus de mercat”, cosa que s’ha considerat suficientment acreditada durant el procés de valoració de l’oferta.

Pel que fa al percentatge sobre beneficis de la construcció, no es presenta com una partida separada sinó que s’inclou a les despeses generals del projecte, que estan formats tant pels pressupostos obtinguts de les constructores terceres al candidat com per altres conceptes a partir de l’experiència en execució d’obres similars.

**5. Essent l’adjudicació en curs una concessió a que corresponen, doncs, les partides pressupostàries previstes al pressupost? Perquè es preveu una anticipació de diners per part del Govern tractant-se d’una concessió? Si el concessionari ha demanat finançament per anticipat per poder realitzar les obres i/o el servei, com queda la devolució d’aquest si no hi ha beneficis?**

La informació relativa a aquesta pregunta ha estat disponible al plec de bases del concurs durant tot el període durant el qual ha estat publicat, començant el 20 d’octubre del 2021 i fins al 18 de febrer del 2022, data límit de presentació d’ofertes.

El concurs per a la concessió de l’Heliport Nacional d’Andorra s’ha desenvolupat de manera que es mitigui, en la mesura que sigui possible, el cost per a l’Estat tant de la construcció com de la gestió. Tant l’exercici previ de valoració com la proposta de negoci feta pel candidat coincideixen en el fet que la concessió de l’Heliport Nacional d’Andorra és rendible en fase d’explotació. Per contra, incloent la construcció de la infraestructura dins de la

concessió, l'impacte sobre l'èbitda de l'amortització fa que el resultat net acabi sent negatiu en la majoria dels escenaris d'explotació. El Govern d'Andorra podia optar per construir la infraestructura aeronàutica a cost propi i després delegar-ne la gestió, tal com es fa en moltes concessions d'aquest tipus, o bé estructurar la concessió integrant-hi la construcció i preveient mecanismes de compensació en cas necessari. Es va optar per aquest segon model, de manera que l'Estat compensi les pèrdues en cas de resultats negatius, amb un màxim del 75% del cost de la construcció, computat anualment, per tal de respondre a l'amortització de la infraestructura. Les partides pressupostàries previstes al pressupost corresponen, per tant, a aquesta previsió del 75% del cost de la construcció. Addicionalment, les condicions del concurs preveien que es poguessin fer aprovisionaments d'aquestes quantitats previstes, per tal de satisfer els pagaments durant les fases de la concessió amb més necessitat de flux de caixa. Tot i l'avançament, el còmput es continuarà fent anualment i correspondrà com a màxim al 75% de l'amortització. Si les pèrdues no superen aquesta quantitat, el concessionari haurà de retornar la quantitat corresponent a cada exercici en el moment del tancament, i si els resultats són positius no només retornarà la quantitat avançada per l'exercici sinó que també pagarà un cànon a l'Estat.

Aquesta informació ha estat disponible per ser consultada, entre tota la documentació sotmesa a informació pública durant un mes.

**6. Existeix un estudi detallat de l'oferta de la construcció? A que es deuen les diferències entre el pressupost base establert pel Govern en el plec de bases de 3.707.702 euros amb l'oferta presentada? De quin import és l'oferta realitzada per Heliand S.A.? I en quin concepte difereix dels càlculs fets pel Govern?**

De la formulació d'aquesta pregunta se'n pot interpretar que no s'ha entès el tipus de concessió que s'ha tret a concurs o no s'ha llegit el plec de bases.

Tal com es descriu en múltiples apartats dels plecs, el Govern d'Andorra presenta un pla de negoci amb la intenció de proporcionar al licitador informació sobre la viabilitat econòmica de la construcció. Aquest pla de negoci inclou detalls com la previsió de trànsit, un programa de tarifes màximes, els ingressos previstos i les despeses separades en CapEx i OpEx. El candidat tenia "llibertat per calcular el seu CapEX i dividir-lo en fases com consideri convenient", tal com estipulava l'annex 14 del plec de bases, i, segons les bases de construcció, "el concessionari haurà de revisar i validar (i corregir, si fos convenient) els diferents conceptes d'inversió, com a part de la proposta tècnica". També tenia llibertat per dissenyar l'heliport en qualsevol àrea dins de la parcel·la inclosa en el conveni de cessió.

El disseny inicialment previst pel Govern d'Andorra preveia només una primera fase de desenvolupament, compactant tant les operacions com els equipaments en una àrea de la parcel·la, mentre que la proposta feta pel candidat millora tant les superfícies necessàries com l'operativitat, els serveis addicionals i el desenvolupament a llarg terme. Les principals diferències en les estimacions es deuen, doncs, al moviment de terres, als accessos, a l'embranchament a serveis, als serveis addicionals i al dimensionament de l'edifici terminal.

Tota la informació no inclosa en els plecs de bases ha estat disponible per ser consultada entre tota la documentació sotmesa a informació pública durant un mes.

**7. Més enllà de l'adjudicatari, i vist que el Govern és subsidiari en les pèrdues, qui controlarà l'obra de construcció? I en cas que sigui deficitari, hi ha una responsabilitat del govern sobre l'import de la construcció (beneficis inclosos paga el 75% dels beneficis de la construcció?)**

L'obra de construcció serà supervisada per l'òrgan de seguiment de la concessió d'acord amb allò que establirà el contracte.

Les formes en les quals el Govern d'Andorra es responsabilitzarà de les pèrdues queden detallades en els plecs de bases que heu pogut consultar.

**8. D'altra banda, les aeronaus haurien de tenir una capacitat mínima per a 12 passatgers i dos tripulants per la viabilitat de la instal·lació. Quins models s'han finalment presentat? On es preveuen realitzar els proveïments? Quina capacitat real de transport de passatger té doncs el model i l'oferta presentada?**

Amb l'afirmació "[...] les aeronaus haurien de tenir una capacitat mínima per a 12 passatgers, i dos tripulants per la viabilitat de la instal·lació", entenc que es tracta d'una teoria personal, ja que en cap moment no s'ha exigint aquesta tipologia d'aeronaus segons vós mateix heu pogut comprovar havent llegit el plec de bases del concurs.

Aquest mateix plec demanava: "En el cas que el licitador inclogui operacions d'helicòpter a la proposta, haurà de presentar una memòria explicativa dels serveis que es compromet a oferir, el tipus d'aeronaus...", sense que fos un requisit obligatori la inclusió d'aquest servei.

La proposta d'operació del candidat inclou, entre d'altres, el transport de passatgers, vols turístics, fotografia i filmació aèries, heliesquí i treballs aeris, amb helicòpters que ja operen actualment com els AS350B3 (un pilot i cinc passatgers) i el Bell429 (un pilot i set passatgers). Addicionalment, i en el cas de disposar de *preclearance*, planteja un possible augment de flota, que es podrà considerar en el moment que el sistema sigui operatiu.

Entenent per *proveïments* els de carburant, es duran a terme a l'heliport tal com preveu el plec de bases. Pel que fa a la resta de proveïments, no és dins de l'abast de la concessió detallar-ho.

En tot cas, aquesta informació ha estat disponible per ser consultada, entre tota la documentació sotmesa a informació pública durant un mes.

**9. El plec de bases estableix que l'operador de la concessió haurà d'estar en possessió del corresponent certificat d'operador AOC. El concessionari en disposa?**

El candidat ha aportat els corresponents certificats d'operador aeri que li permeten operar helicòpters al país.

Andorra la Vella, 20 de desembre del 2022

Jordi Gallardo Fernández

Ministre de Presidència, Economia i Empresa