

3- PROCEDIMENTS ESPECIALS

3.2.1 Projectes de llei qualificada

Edicte

La Sindicatura, en reunió tinguda el dia 20 de desembre del 2018, exercint les atribucions que li confereix l'article 80 del Reglament del Consell General, a demanda del M. I. Sr. Gerard Alís Eroles, conseller general del Grup Parlamentari Mixt, i exercint les competències que li atribueix el Reglament del Consell General, acorda:

1- Prorrogar el termini per a la presentació d'esmenes al **Projecte de llei qualificada dels drets dels infants i els adolescents**. El nou termini de presentació finalitza el dia 4 de gener del 2019, a les 15.00h.

2- Habilitar els dies entre sessions als efectes de poder presentar esmenes.

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

Casa de la Vall, 20 de desembre del 2018

Vicenç Mateu Zamora
Síndic General

Edicte

La Sindicatura, en reunió tinguda el dia 20 de desembre del 2018, exercint les atribucions que li confereix l'article 80 del Reglament del Consell General, a demanda del M. I. Sr. Gerard Alís Eroles, conseller general del Grup Parlamentari Mixt, i exercint les competències que li atribueix el Reglament del Consell General, acorda:

1- Prorrogar el termini per a la presentació d'esmenes al **Projecte de llei qualificada de la responsabilitat penal de les persones menors d'edat**. El nou termini de presentació finalitza el dia 11 de gener del 2019, a les 15.00h.

2- Habilitar els dies entre sessions als efectes de poder presentar esmenes.

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

Casa de la Vall, 20 de desembre del 2018

Vicenç Mateu Zamora
Síndic General

4- IMPULS I CONTROL DE L'ACCIÓ POLÍTICA DEL GOVERN

4.4.2 Respostes escrites

Edicte

El síndic 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 per la M. I. Sra. Carine Montaner Raynaud, consellera general del Grup Parlamentari Mixt, per escrit de data 7 de novembre del 2018, relatives a **Museu de l'Automòbil**, i publicades en el Butlletí del Consell General número 109/2018, de data 8 de novembre.

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

Casa de la Vall, 20 de desembre del 2018

Vicenç Mateu Zamora
Síndic General

Resposta a la pregunta parlamentària amb resposta escrita formulada per la M. I. Sra. Carine Montaner Raynaud, consellera general del Grup Parlamentari Mixt UL i Independents de La Massana, el dia 7 de novembre del 2018, en relació al Museu Nacional de l'Automòbil

Es pregunta al Govern:

Si pensa haver plantejat bé, juntament amb el Comú d'Encamp, el projecte de la construcció del Museu de l'Automòbil, vistes les desviacions d'estimacions pressupostàries que hi ha hagut en pocs mesos? Si s'ha valorat bé el cost/benefici de la construcció del Museu de l'Automòbil pel Principat d'Andorra? Si s'ha estudiat bé l'impacte pressupostari que representaria pel 2019, sobre tot cap al final de legislatura? Si pot justificar Govern la classificació de les seves prioritats pressupostàries en termes d'inversions pel 2019?

En realitat, la pregunta parlamentària es compon de quatre parts diferenciades. S'exposen a continuació les respostes a les quatre parts, per ordre:

1a pregunta: Si pensa haver plantejat bé, juntament amb el Comú d'Encamp, el projecte de la construcció del Museu de l'Automòbil, vistes les desviacions d'estimacions pressupostàries que hi ha hagut en pocs mesos?

Per centrar l'assumpte que és objecte de la pregunta parlamentària, cal exposar de forma preliminar algunes consideracions prèvies, sense les quals podria ser mal interpretada la lectura de les xifres pressupostàries que s'han fet públiques:

En primer lloc, cal posar de manifest que encara no es pot parlar, *strictu sensu*, de desviació pressupostària en tant que la definició d'aquesta correspon a un cost, real o estimat, que supera una avaluació pressupostària anterior. En el cas que ens ocupa no ha existit cap avaluació pressupostària anterior (i en conseqüència no pot existir desviació pressupostària) perquè la xifra de 6 o 7 milions d'euros que els mitjans de comunicació van publicar al maig no era, en absolut, una avaluació del cost, sinó una mera *probabilitat*, de caràcter aleatori i sense ni tan sols valor d'orientació temptativa perquè en aquella data no es disposava encara d'estudis que avaluessin una estimació de cost. Potser la lectura d'aquella ressenya publicada als mitjans el 16 de maig pot haver donat lloc a alguna confusió involuntària a algun lector de la premsa, però la realitat –que queda demostrada amb una simple consulta a l'hemeroteca– és que el Ministre d'Ordenament Territorial no va afirmar que el cost del Museu se situaria entre els 6 o 7 milions d'euros, sinó que simplement va expressar (textualment) una *probabilitat*. I les probabilitats no són asseveracions rotundes, i menys encara uns compromisos, sinó una simple aproximació atzarosa i condicional.

En segon lloc, s'ha d'assenyalar que les xifres d'inversió actualment plantejades (de l'ordre dels 11 milions d'euros, de mitjana, amb una forquilla entre 8.283.271 € i 13.485.750 €) responen a les estimacions efectuades pels diferents arquitectes que han presentat propostes al concurs d'idees per a la realització del Museu. Els professionals de l'arquitectura que s'han presentat al concurs han treballat de forma acurada i en profunditat, perquè han dedicat alguns mesos de feina a elaborar les respectives propostes. Així doncs, aquestes responen a un treball prou afinat i reflexionat, de tal manera que les propostes han tingut en compte el disseny concret que cada arquitecte proposa per a l'equipament, incloent-hi les solucions determinades que cada un d'ells considera més adients per als problemes i reptes que la museologia, certament complexa, planteja. En definitiva, no és factible efectuar una estimació pressupostària de l'obra fins a disposar de les propostes dels arquitectes concursants, en tant que aquests són qui, per primer

cop, han tingut ocasió de reflexionar amb la dedicació i el temps suficients sobre les solucions concretes que resoldran els objectius museològics, els quals es troben sotmesos a uns condicionants espacials, urbanístics, d'accessos i hidrogeològics summament difícils, i que a més interaccionen entre si. En aquest sentit, reiterem que la xifra que aparegué als mitjans amb anterioritat a aquest procés només podia ser entesa –i així s'expressà el Ministre d'Ordenament Territorial en el seu moment– com una *probabilitat*, sense voluntat d'anar més enllà d'aquesta.

En resposta a la pregunta formulada, i un cop s'ha deixat clar que no és pertinent parlar de "*desviació pressupostària*", cal posar de relleu que es considera que el plantejament del projecte del Museu Nacional de l'Automòbil és correcte, pertinent i necessari, per diferents motius:

- El Museu no és una entelèquia nova a crear des del no res, sinó que la col·lecció de vehicles en exposició és una realitat, avui. És a dir, el Museu *ja existeix*, però en condicions molt inadequades, i a més en un edifici arrendat. Per aquest motiu, no és una opció discrecional sinó una necessitat objectiva dotar la col·lecció d'un espai digne

- on puguin dur-se a terme la visita en condicions satisfactòries,

- on pugui desenvolupar-se un relat museològic coherent (en les instal·lacions actuals és del tot impossible),

- i on la imatge de país no corri el risc de ser posada en entredit (com succeeix en les instal·lacions actuals).

- S'aprofita una parcel·la de dimensions considerables, que és pública perquè procedeix de cessió urbanística obligatòria i gratuïta. Aquesta parcel·la està situada en una posició cèntrica en un nucli urbà, i ben comunicada. Difícilment es pot trobar un altre espai de cessió urbanística que tingui una dimensió comparable; que estigui situat en un ubicació de centralitat urbana; que estigui ben comunicat; i que (aquest aspecte és rellevant) estigui disponible de forma immediata, sense haver de recórrer a promoure un pla especial de la unitat d'actuació (la tramitació i aprovació d'un pla especial sempre és llarga, més costosa, i amb un cert grau d'inseguretat procedimental perquè està exposada a impugnacions judicials per part de propietaris particulars de la unitat d'actuació).

- El nou Museu permetrà donar una resposta satisfactòria a les necessitats museològiques, incloent-hi la possibilitat de realitzar exposicions temporals, a més de la col·lecció permanent.

- Cal tenir en compte que les instal·lacions actuals del Museu reben actualment rep uns 10.000 visitants

a l'any. El Museu actual no s'addiu amb la imatge d'Andorra que requereix un Museu Nacional. La intervenció que es durà a terme redundarà en la bona imatge del nostre país.

- El nou Museu entrarà a formar part dels museus d'automòbil de primer nivell europeu. Incrementarà el nombre de visitants respecte a les instal·lacions actuals, i augmentarà l'atractiu turístic d'Andorra.

- Es potencia un eix de caire cultural-monumental, constituït per l'antic Hotel Rosaleda, el Museu, la plaça dels Arinsols i l'edifici del Comú d'Encamp.

- Es manté el nou Museu en proximitat de l'actual.

- L'obra a executar no només permet materialitzar el nou Museu Nacional de l'Automòbil, sinó que a més permet que el Comú d'Encamp guanyi uns espais per a activitats administratives i/o equipaments per a la ciutadania.

Per tots els motius exposats, el Govern està convençut que el nou Museu Nacional de l'Automòbil constituirà un notable benefici per a Andorra, i que per aquesta raó el plantejament que el Govern i el Comú duen a terme és correcte.

2a pregunta: S'ha valorat bé el cost/benefici de la construcció del Museu de l'Automòbil pel Principat d'Andorra?

En gran part, la resposta a aquesta part de la pregunta ja figura a la contesta a l'anterior. Per aquest motiu, amb ànims de no resultar reiteratius, ens remetem, en línies generals, a aquella. Destaquem, a més, la dada següent: l'any 2017 el Museu de l'Automòbil, en les instal·lacions actuals, va rebre 9.726 visitants. Xifra gens menyspreable, que suposa un 16,62% del nombre total de visitants a museus andorrans (58.518 persones). Si tenim en compte que durant el mateix any 18.038 persones van visitar Casa de la Vall, i 13.317 persones la Casa d'Areny Plandolit, es constata un potencial clar de creixement en el nombre de visitants del nou Museu Nacional de l'Automòbil, sobre tot si aquest s'integra en un circuit o "paquet" de visites museístics d'Andorra. Aquest és un aspecte a desenvolupar pels responsables de Turisme, quan arribi el moment. A banda del potencial creixement "endogen", a sorgir dels turistes amb els que Andorra compta actualment, s'hi ha de sumar un potencial de creixement "nou" o "exogen", constituït per aquelles persones atretes pel món dels vehicles, i que acudirán al nostre país per visitar el nou Museu Nacional de l'Automòbil (i que sense aquest nou Museu no hi vindrien). Caldrà, òbviament, una campanya de difusió i promoció acuradament elaborada i dirigida als sectors interessats en aquests tipus d'equipaments culturals.

En tot cas, ha de quedar clar que l'anàlisi del cost/benefici no pot limitar-se a un senzill còmput d'ingressos per entrades i marxandatge, sinó que cal integrar-hi tots els guanys associats, tan materials (increment del nombre de visitants i pernoctacions) com immaterials (millora de la imatge de país, difusió positiva del nom d'Andorra arreu del món).

Finalment, també cal tenir en compte, com a benefici vinculat, l'estalvi de l'arrendament de l'edifici actual, que és de 105.501,48 €/any.

3a pregunta: S'ha estudiat bé l'impacte pressupostari que representaria pel 2019, sobre tot cap al final de legislatura?

El Pressupost 2018 inclou només una partida de 50.000 euros per al Museu Nacional de l'Automòbil, la qual és destinada als premis del concurs d'idees (26.000 euros en total), i la resta a honoraris de redacció del projecte (juntament amb altres dotacions de l'any 2019).

El projecte de Pressupost 2019 inclou, per a aquest exercici, una dotació de 300.000 euros per a honoraris de redacció del projecte constructiu i direcció de l'obra, i una dotació de només 100.000 euros per a execució de l'obra, perquè es preveu adjudicar-la a finals d'any. La resta de dotació pressupostària per construir l'obra està prevista en crèdits plurianuals a votar en el Pressupost 2019 i destinats als exercicis 2020, 2021 i 2022, en consonància amb el termini previst de construcció de l'obra i el ritme de pagament de les successives certificacions d'obra, a mida que aquesta sigui executada.

Així doncs, l'impacte pressupostari al que es refereix la pregunta estarà repartit en tres anualitats. Per aquest motiu la repercussió sobre els comptes públics s'esmoreix perquè es distribuirà al llarg de tres anualitats, de tal manera que resultarà pressupostàriament assumible.

4a pregunta: Si pot justificar Govern la classificació de les seves prioritats pressupostàries en termes d'inversions pel 2019?

En relació a la programació d'inversions que defineix el Projecte de Pressupost 2019, en primer lloc cal exposar els condicionants que influeixen en la configuració de les xifres pressupostàries:

Per una banda, resulta indiscutible que és necessari, per prudència enfront un context global no suficientment estabilitzat, i també per responsabilitat política, fer un esforç de contenció de la despesa pública, en un moment (com el que ens trobem) relativament complex per a les finances públiques. En aquesta línia, la Llei de sostenibilitat de les finances públiques i d'estabilitat pressupostària i fiscal, coneguda popularment com a "Regla d'Or",

imposa limitacions al Pressupost del Govern, de manera contracíclica, en funció dels PIB dels tres anys anteriors. En haver mantingut aquests una línia creixent, el Pressupost del 2019 està sotmès a una limitació considerable.

Per altra banda, i en contrapartida de la consideració anterior, resulta igualment indubtable que el Govern ha de fer un esforç per mantenir un ritme inversor suficient, per tal de no provocar efectes indesitjats en el sector de la construcció, el qual repercutiria negativament en les xifres d'ocupació de treballadors, i en l'economia en general.

Com a conclusió de les tensions contraposades, la inversió del Ministeri d'Ordenament Territorial per a l'exercici 2019 manté una línia continuista, cercant un equilibri entre la situació de les finances públiques (la qual no permet un pressupost expansiu), i la voluntat de no decaure la inversió pública. En definitiva, es mantenen unes xifres d'inversió en obra similars a les dels dos anys precedents (uns 44,5 milions d'euros).

En relació a les prioritats d'inversió, a les que es refereix la pregunta, és esclaridor mostrar el destí de les inversions públiques d'Ordenament Territorial que figuren al Projecte de Pressupost 2019:

Tipus d'inversió	Import	Observacions
Carreteres	6.740.816	
Edificis públics	22.142.758	
Protecció riscos naturals	2.052.000	
Pavimentació	3.765.000	
Altres obres	1.561.000	(★)
Mobilitat	532.000	Semàfors, radars, pòrtics...
Altres inversions	1.387.332	(★★)
Poctefa + RN20 + RN22	3.200.000	Pagaments a l'estat francès
Inversió participativa	300.000	
Estudis, projectes, Controls de qualitat	2.782.018	
TOTAL =	44.462.924	

(★) Millores paisatge, camins rals, passarel·la Plaça del Poble, reparació de col·lectors, etc.

(★ ★) Reposició material de carreteres i edificis, vehicles COEX, aplicacions Cartografia, etc

En percentatge:

Tipus d'inversió	Percentatge
Edificis públics	49,80 %
Carreteres	15,16 %
Pavimentació	8,47 %

Poctefa + RN20 + RN22	7,20 %
Estudis, projectes, Controls de qualitat	6,26 %
Proteccions enfront riscos naturals	4,62 %
Altres obres	3,51 %
Altres inversions	3,12 %
Mobilitat	1,20 %
Inversió participativa	0,67 %

La llista anterior, que desglossa el destí de les inversions del Ministeri d'Ordenament Territorial de forma ordenada, per percentatges decreixents, mostra la classificació de prioritats d'inversió a les que es refereix la pregunta. Tal com s'observa, la major prioritat correspon a inversions en edificis públics (la meitat de l'import de la inversió total). El motiu rau en el fet que en el moment actual la major necessitat d'inversió del nostre país es concentra en equipaments sanitaris (unitat de Radioteràpia, etc), socials (nou edifici per desdoblar el CAI, centre assistencial per a joves amb problemes conductuals, etc), culturals (museu, etc), educatius (reformes en escoles, etc)... Per contra, la inversió en carreteres continua la línia descendent ja iniciada en els exercicis precedents, a causa que gran part de la inversió de la xarxa viària de competència governamental (eixamplaments, rotondes, etc) ja ha estat realitzada. Tot i això, no s'abandonen les inversions en carreteres, les quals ocupen el segon lloc per ordre quantitatiu.

Les obres més destacades que es preveuen adjudicar durant l'exercici 2019 són les següents:

Museu Nacional de l'Automòbil

Eixamples que resten de la CG3 a Ordino, per completar de la Cortinada al Serrat

Eixample de la CG4 prop del poble de Pal

Rotonda a la CG1, a la zona de la Borda Sabater

Centre de Radioteràpia

Nou edifici per desdoblar el CAI

Nou centre assistencial per a joves amb problemes conductuals

Fase següent de l'embelliment entorn fronterer del Pas de la Casa

Heliport

Rehabilitació d'edificis públics (escoles, accessibilitat, eficiència energètica, etc)

Diverses obres de proteccions enfront caigudes de blocs rocosos, i torrents i rius

Andorra la Vella, 10 de desembre del 2018