



GOVERN D'ANDORRA
MINISTERI DE TERRITORI I HABITATGE
DEPARTAMENT DE TERRITORI

**PROJECTE D'INTERÈS NACIONAL DE CONSTRUCCIÓ D'UN CENTRE DE RECERCA
EN IMMUNOLOGIA**

I

**AJUSTAMENT PUNTUAL DEL TRAÇAT D'UN VIAL DEL PLA SECTORIAL DE NOVES
INFRAESTRUCTURES VIÀRIES**

DOCUMENT 4: PRESSUPOST ESTIMATIU

PROJECTE D'INTERÈS NACIONAL DE
CONSTRUCCIÓ D'UN CENTRE DE RECERCA EN
IMMUNOLOGIA

PRESSUPOST ESTIMATIU

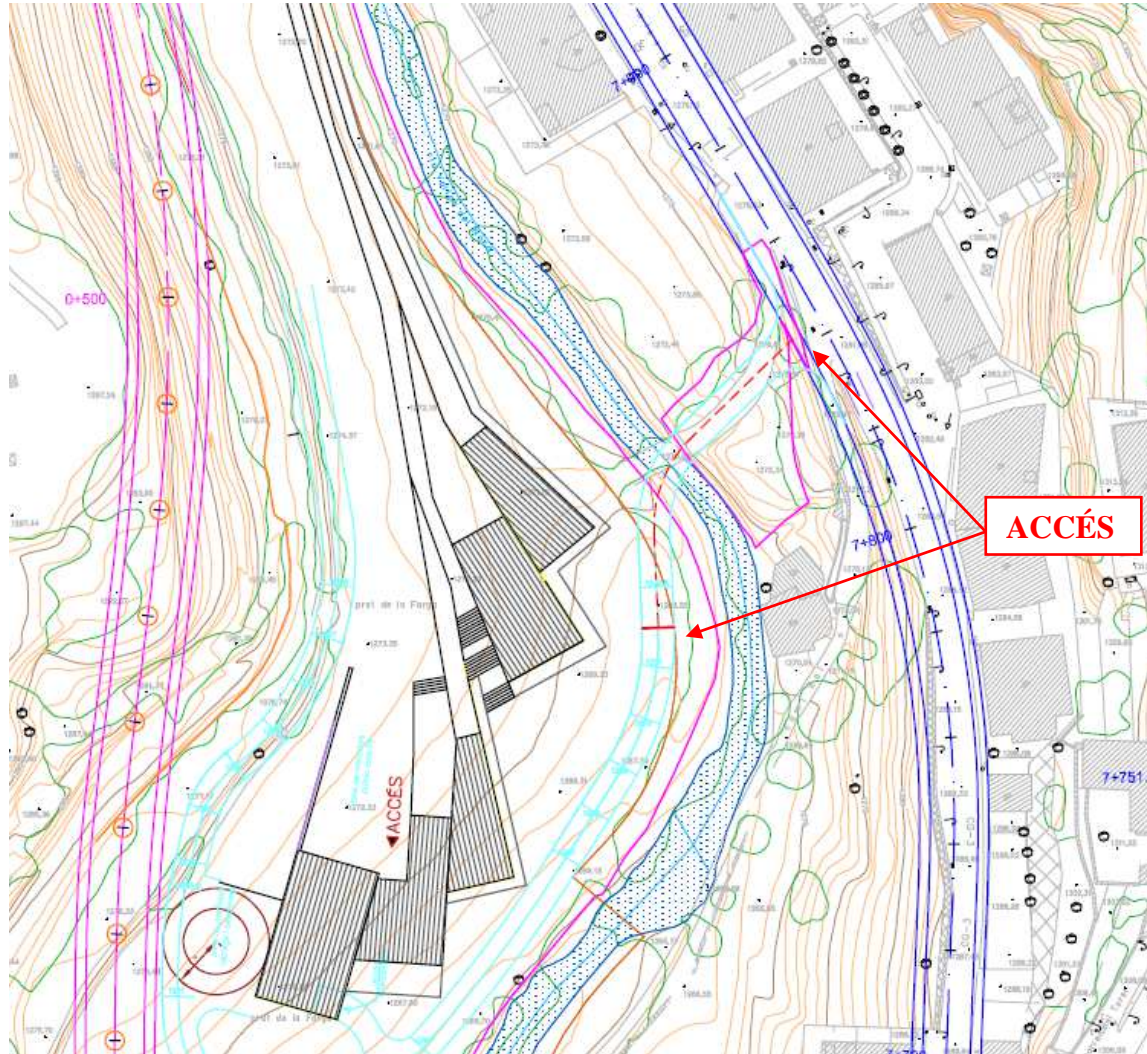
PRESSUPOST ESTIMATIU DE CONSTRUCCIÓ DEL CENTRE DE RECERCA EN IMMUNOLOGIA:

1	Honoraris de l'avantprojecte	200.000 €
2	Generació de AFC y ACC per als laboratoris	1.100.000 €
3	Gasos específics per als laboratoris	250.000 €
4	Aire comprimit	80.000 €
5	Grup Electrogen 1000 KVA	240.000 €
6	SAI's 800	800.000 €
7	Generació aigua desmineralitzada / ultrapura	75.000 €
8	Controls de accés restringit als diferents laboratoris	50.000 €
9	Racks i equips informàtics	750.000 €
10	Zona de residus específics	80.000 €
11	Tractament d'efluents	140.000 €
12	Laboratoris 8000 320	8.000.000 €
13	Equips/instruments laboratoris	3.500.000 €
14	Oficines, cafeteria i auditori	2.000.000 €
15	Obra civil	8.000.000 €
TOTAL =		25.265.000 €

ESTIMACIÓ DEL COST ANUAL DE MANTENIMENT I EXPLOTACIÓ DEL CENTRE DE RECERCA EN IMMUNOLOGIA

1	Costos de personal de laboratori	2.564.900,00 €
2	Consum electricitat	180.000,00 €
3	Consum aigua	10.000,00 €
4	Gasos	20.000,00 €
5	Manteniment i conservació	100.000,00 €
6	Tractament d'aigua	25.000,00 €
7	Seguretat 24/24, 7/7	150.000,00 €
8	Neteja	60.000,00 €
9	Paisatgisme	10.000,00 €
10	Cantina	100.000,00 €
11	Consumibles	600.000,00 €
12	Viver	1.000.000,00 €
13	Gestió propietat intel·lectual (estimació = 5 patents/any)	2.144.000,00 €
14	Altres	75.000,00 €
TOTAL =		7.038.900 €
Amortització (30 anys construccions, 10 anys equips) =		1.554.500 €
TOTAL =		8.593.400 €

ESTIMACIÓ DE COSTOS DE L'ACCÉS (A CÀRREC DEL GOVERN):



L'accés tindrà el caràcter d'accés privat a una propietat privada (en aquest cas, un bé públic patrimonial, sotmès al dret privat). No serà, doncs, un vial urbanitzador, ni s'integrarà en la xarxa viària comunal. Tindrà 6m d'amplada. Una part discorrerà en viaducte sobre el riu Valira d'Orient i sobre el camí ral que forma part del Pla Sectorial d'Infraestructures Verdes.

El creuament per sobre del riu i del camí ral requereix un viaducte d'uns 33 m de longitud, que a raó, orientativament, d'uns 2500 euros/m² quantifica la inversió en uns 495.000 euros aproximadament.

Els altres 29 m de longitud es preveuen amb murs verticals de contenció, que a raó, orientativament, d'uns 1500 €/m² quantifica la inversió en 304.500 euros, aproximadament.

Altres 100.500 euros s'estimen necessaris per a acabats d'adaptació parcial del camí comunal adjacent a la CG-3, i per a altres obres menors com són accessos en fase d'obra al marge dret del riu.

S'estima, doncs, el cost total de l'accés en uns 900.000 euros.

AJUSTAMENT PUNTUAL DEL TRAÇAT D'UN VIAL DEL PLA SECTORIAL DE NOVES INFRAESTRUCTURES VIÀRIES

PRESSUPOST ESTIMATIU

El Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries, aprovat pel Govern, i publicat, a l'any 2005, programa quatre fases consecutives per realitzar la totalitat de les obres planificades.

La Desviació d'Ordino, juntament amb el túnel del Solà d'Andorra la Vella, amb el túnel d'Aixovall, amb la Desviació de la Massana, amb la Desviació de la Cortinada i amb la Desviació del Serrat, constitueixen la fase 2 de realització del Pla. El Pla Sectorial atribueix a la globalitat de les obres de la fase 2 un import total estimat de 225 milions d'euros (sense atribuir estimacions individualitzades de costos per a cadascuna de les sis actuacions que componen la fase 2).

Cal posar de relleu que la xifra esmentada (225 milions d'euros) correspon a una valoració orientativa efectuada a l'any 2005, la qual no ha estat mai actualitzada ni revisada. S'ignora quin seria l'import actualitzat d'aquesta estimació (una simple actualització directa per aplicació de l'IPC o d'altres índex de revisió de preus no seria suficientment representativa ni fiable, perquè des del 2005 fins ara l'estructura interna de costos de la construcció ha variat molt i perquè des de llavors han aparegut increments notables de despesa associats a conceptes que eren regulats de manera molt més lleugera a l'any 2005 que ara –reciclatge de materials, mesures de vigilància i restauració ambiental, mesures de seguretat i salut a les obres, etc-)

Igualment es posa de manifest que el Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries (any 2005) planificava l'execució de la fase 2 al llarg d'un termini de 7 anys, comprès entre el 2008 i el 2015. Cap de les actuacions de l'esmentada fase 2 del Pla Sectorial no ha estat hores d'ara iniciada, i ni tan sols programada pressupostàriament. Així doncs, la planificació del Pla Sectorial ha resultat d'impossible compliment, a causa de la manca de dotació pressupostària suficient i de la necessitat de prioritzar la despesa del Govern en funció de la globalitat de les responsabilitats a les que l'Administració Pública ha de fer front.

En definitiva, és indeterminada la valoració del cost del vial “Desviació d'Ordino”, fins i tot en el supòsit que el traçat actualment vigent no fos modificat, pels cinc motius que s'exposen a continuació:

- El Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries no discrimina individualitzada l'estimació del cost de cadascuna de les sis actuacions que componen la fase 2 del Pla, sinó que els atribueix un cost estimat conjunt.

- L'increment de cost que pugui suposar l'ajustament puntual del traçat del vial "*Desviació d'Ordino*" tindrà una repercussió molt poc representativa en l'import acumulat estimat del conjunt de les sis actuacions que componen la fase 2 del Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries.
- Màxim quan dintre de la fase 2 del Pla hi ha dos actuacions (el túnel del Solà d'Andorra la Vella, i la Desviació de la Massana) que, cadascuna de les dues, tenen un cost d'execució molt notablement superior a la Desviació d'Ordino.
- L'estimació del cost del conjunt de les sis actuacions que componen la fase 2 del Pla (225 milions d'euros) correspon a una valoració orientativa efectuada a l'any 2005, la qual no ha estat mai actualitzada ni revisada. L'actualització és complexa, si es pretén una fiabilitat suficient.
- Es desconeix en quin moment s'executarà el vial "*Desviació d'Ordino*", però en tot cas no està actualment programada, i molt probablement no serà a curt ni mig termini. Per motius similars als exposats al paràgraf precedent, no té gaire sentit avaluar el cost del vial a data d'avui, en tant que, probablement, el dia que sigui construït l'estructura interna dels costos de construcció haurà canviat notablement, i a més hauran aparegut variacions de costos en l'àmbit de la construcció que correspondran tant a l'evolució tecnològica de la maquinària i altres mitjans, com també a conceptes que seran regulats de manera diferent en un futur respecte a ara (requisits ambientals, etc).

Ateses les consideracions exposades, es conclou que no escau alterar el contingut del vigent Pla Sectorial de Noves Infraestructures Viàries (any 2005) en relació a la repercussió pressupostària que pugui suposar l'ajustament puntual del traçat del vial "*Desviació d'Ordino*".

Andorra la Vella, 23 de juny del 2021

Manuel Riera Martínez
Director de Territori
Ministeri de Territori i Habitatge

Document signat
electrònicament