

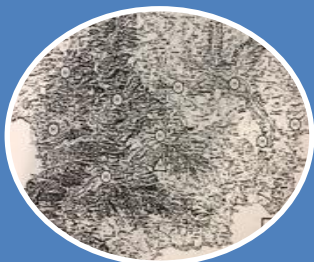


Govern d'Andorra

Concurs per la concessió de l'Heliport Nacional d'Andorra

Ministeri de Presidència, Economia i Empresa
Andorra la Vella, 26 de gener del 2023

Històric



L'estudi "La infraestructura aeronàutica al Principat", de finals del 85, preveia un heliport nacional en la confluència de les tres Valls, així com 11 helisuperfícies permanents per servir les necessitats domèstiques.

També s'estudiaven possibilitats per emplaçar aeròdroms.



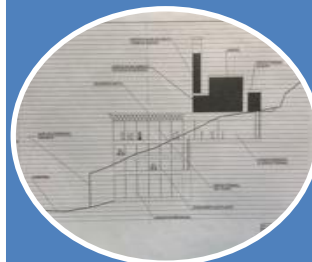
L'any 1994 l'empresa Barlovent, de la mà d'Heli Air Monaco va presentar una iniciativa per construir un heliport als terrenys de l'antic forn crematori.

Aquest heliport estava dimensionat per acollir helicòpters tipus Chinook de 30 a 50 pax i actualment és incompatible degut al desenvolupament urbanístic de la zona



El 1999 es va fer un concurs d'idees per construir un heliport nacional als actuals terrenys del nou forn crematori de la Comella.

Tot i tenir un guanyador, es va desestimar la construcció ja que no es complia amb la reglamentació vigent en aquell moment



Entre 2003 i 2007 es projecta la construcció d'un heliport nacional proper a la frontera hispanoandorrana, a la parcel·la ubicada a la Borda Vidal.

L'heliport amb un cost de ~8m€ de l'any 2007, tenia una FATO de 77x35, dos estacionaments i un hangar per un helicòpter, sobre un edifici de 20 metres



El 2012 el Govern convoca un concurs per l'explotació d'una línia aèria, que incloïa un heliport

Aquest concurs no contemplava una aportació de Govern, si bé l'oferta guanyadora es sustentava en desplaçar més de 10.000 passatgers l'any en vols regulars per ser viable. S'acaba declarant desert per qüestions tècniques amb pressió veïnal i comunal



Al 2014, després de sol·licitar als Comuns terrenys disponibles per la construcció d'un heliport nacional, es seleccionen un terreny a La Comella, i un a Engolasters que oferirien bones condicions per la instal·lació heliportuària.

Es desestima la construcció a La Comella per desavinences amb el Comú proposant i els veïns, així com la d'Engolasters



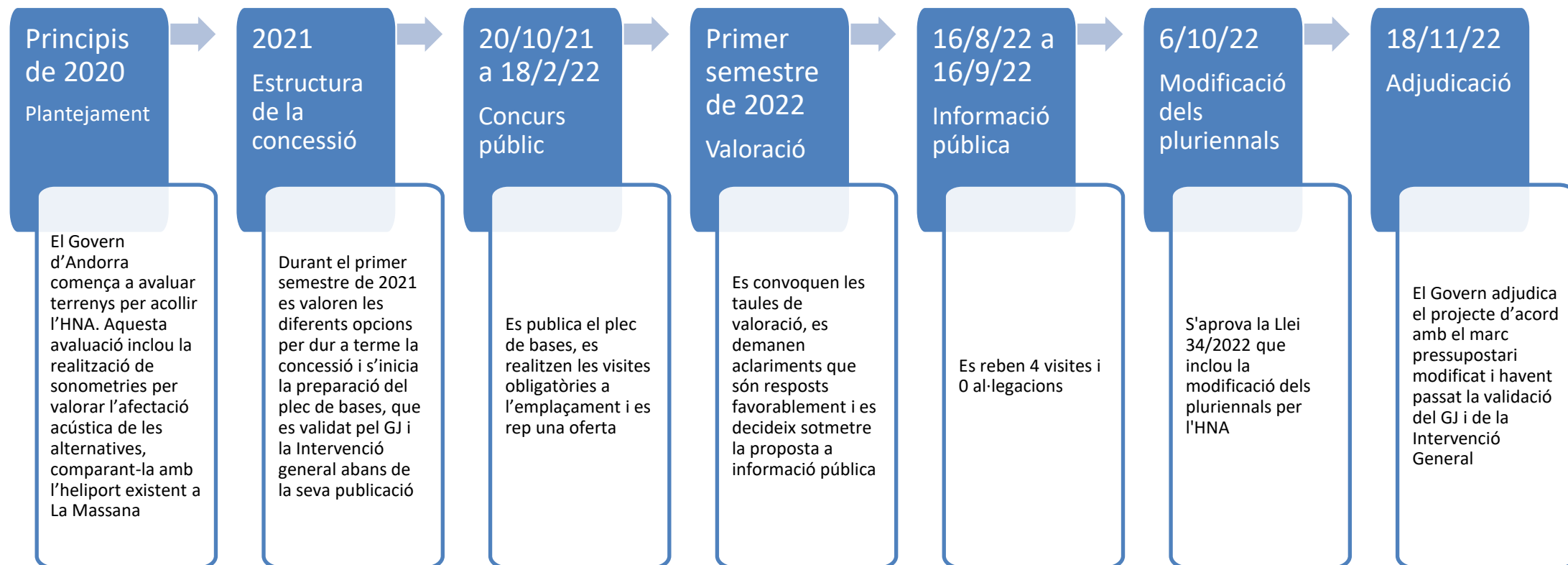
Al 2016 s'estudia la viabilitat de construir l'heliport a la zona de les Tresoles, propera a la central de FEDA

La zona està formada per terrenys privats amb baix potencial urbanístic, ja que l'accés està limitat per la canonada de FEDA

Es contracta un equip tècnic per fer el projecte que estima un cost proper als 13m€

Aquest projecte es desestima degut a l'oposició veïnal al desembre de 2019

El procés de licitació



Després de l'adjudicació s'ha formalitzat la UTE tal com establia el plec, i s'ha acordat el contracte de concessió amb la participació del Gabinet Jurídic i l'aprovació per part de la Intervenció General, signant-se el dia 26 de gener del 2023.

Amb la signatura del contracte es poden iniciar les següents fases de construcció, acabant en la inauguració la tardor de 2024.

Principals característiques de la concessió (I)

La concessió de l'Heliport nacional d'Andorra contempla:

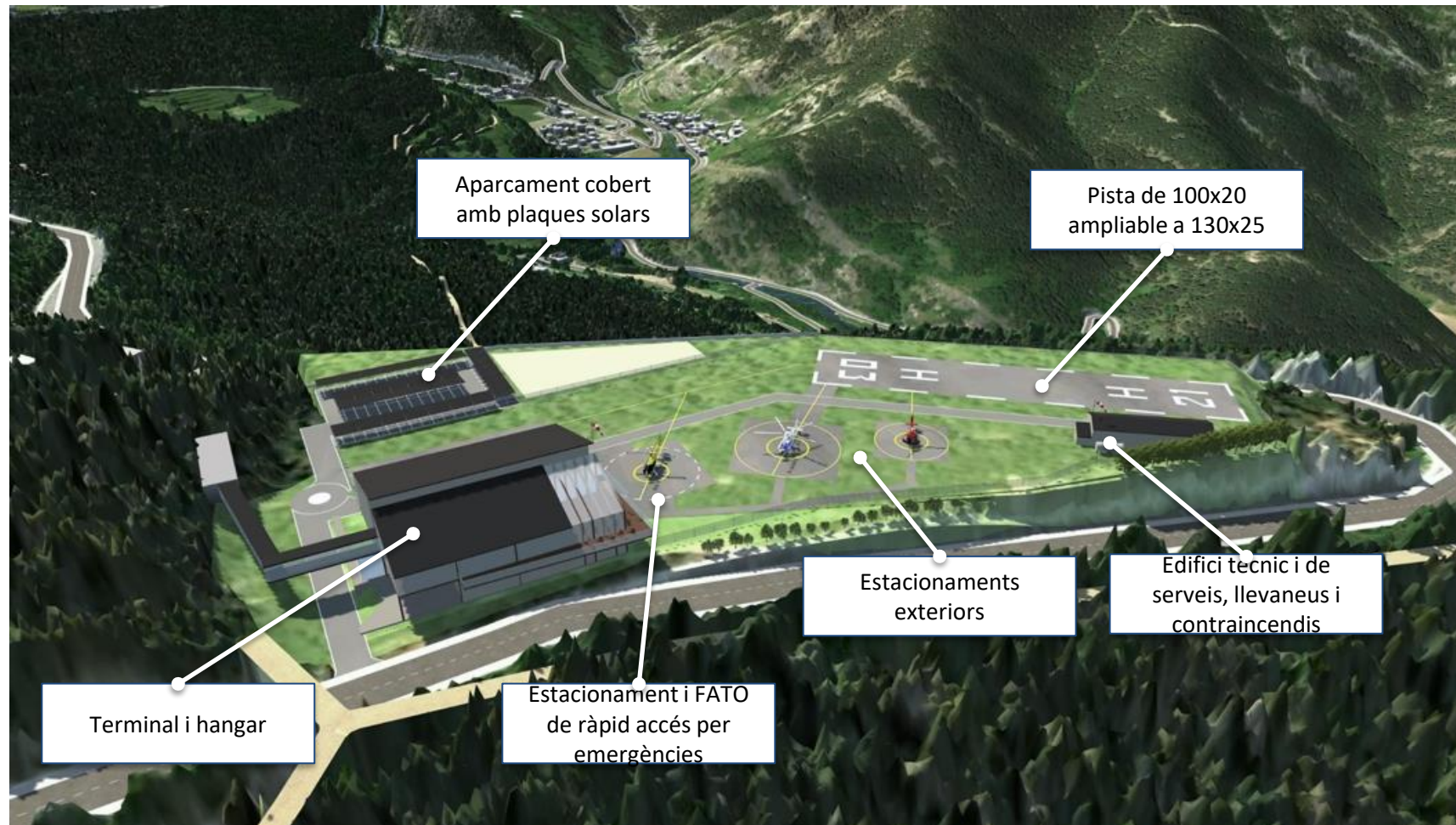
- La construcció i gestió de l'heliport nacional, donant preferència a l'operador en el cas que es decideixin instaurar rutes regulars en el futur però sense aquesta obligació, tal com preveia el concurs
- Una durada de 30 anys
- La gestió indirecta del servei, pel qual el concessionari obtindrà ingressos regulats tals com les taxes aeronàutiques (passatgers, enlairament i aterratge, estacionament...) que són establerts pel Govern d'Andorra, i ingressos no aeronàutics tals com lloguers d'espais, cànons sobre vendes, etc. Dels negocis que es puguin dur a terme dins de la concessió
- El Govern d'Andorra es garanteix espai d'hangaratge exclusiu per les aeronaus d'estat, que inclou dependències tècniques i allotjament per quan s'hagin de fer guàrdies en persona. Les aeronaus d'estat no pagaran taxes d'estacionament, enlairament i aterratge o passatgers

Principals característiques de la concessió (II)

Econòmicament:

- La concessió es planteja perquè el concessionari tingui la possibilitat de generar beneficis amb la combinació dels ingressos aeronàutics i no aeronàutics. Si hi ha beneficis que no superin el 15% dels ingressos, es pagarà un cànon d'entre el 10% i el 15% de l'EBITDA, mentre que si els beneficis superen el 15% dels ingressos l'excedent es reinvertirà en l'heliport o es transferirà completament al Govern d'Andorra
- Si el concessionari té pèrdues el Govern d'Andorra les compensarà fins a un màxim del 75% de l'amortització anual de la infraestructura. Aquesta compensació no garanteix cap benefici al concessionari, sinó que deixa a zero els resultats negatius. L'aprovisionament fet s'haurà d'anar retornant sempre que les pèrdues siguin inferiors a la quantitat estipulada del 75% de l'amortització

L'heliport – vista general

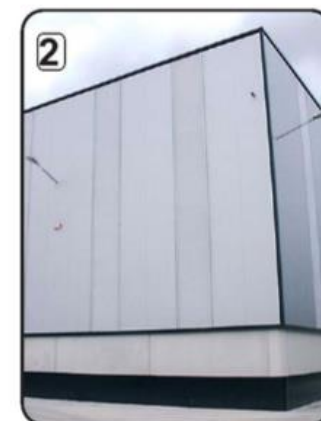
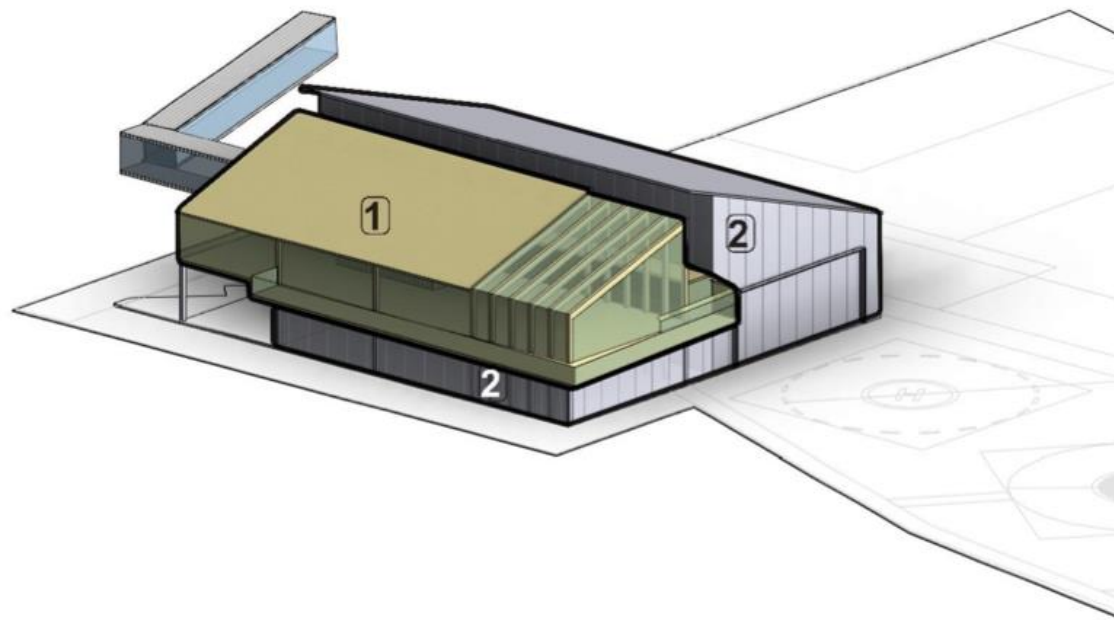


L'heliport es dissenya amb els requisits del plec sobre l'aeronau determinant, tant pel que fa a espais, superfícies i resistència estructural

Font: HNAIR

L'heliport – instal·lacions

- L'edifici terminal i l'hangar principal s'integren en una sola construcció
- La planta baixa inclou l'hangar compartimentable, així com tots els processos pel tractament de passatgers
- La planta superior inclou oficines, despatxos i un restaurant de 240m² amb una terrassa de 350m²
- L'edifici terminal es concep amb els requeriments d'edifici passiu, i els materials exteriors busquen la integració



Concepte arquitectònic integrat de l'edifici terminal i l'hangar. Font: HNAIR

L'heliport - cost

Els costos de construcció estimats a l'oferta, en modalitat "claus en mà", són els següents:

Partida	Cost oferta	Millores
Preparació i adequació del terreny	2.9m€	L'obra 5.000m ² més de superfície plana que l'estimació inicial, dotant de major maniobrabilitat i espais tant el costat aire com el costat terra de l'heliport
Construcció de la terminal	1.8m€	La terminal no només contempla els mínims establerts pel plec, sinó que afegeix fins a 700m ² per l'explotació d'un restaurant explotable a canvi d'ingressos no aeronàutics. El principal augment de superfície de la terminal es deu a aquest servei.
Construcció del costat aire	0.4m€	Millor operabilitat aeronàutica
Construcció del costat terra	0.7m€	S'inclouen accessos i aparcaments coberts amb plaques solars
Hangars	1.1m€	En el màxim desenvolupament es contemplen fins a 1.300m ² d'hangar. L'hangar principal és compartimentable, inclou dependències pels pilots i els equips d'emergències, portes automàtiques i independents, climatització i pont grua.
Senyalització horitzontal i vertical, il·luminació i tancament perimetral	0.1m€	
Seguretat i salut	0.1m€	
Despeses generals i benefici industrial	2.4m€	Aquesta partida inclou el benefici industrial per la constructora, que és un tercer a la concessió, el cost dels projectes i els imprevistos
Altres (supervisió, serveis professionals, muntatge equips, taxes i ORAT)	0.2m€	
TOTAL	9.9m€	

Font: HNAIR

Partida	Cost oferta	Cost plec	Diferencies
Preparació i adequació del terreny	2.9m€	2.1m€	L'obra no té res a veure. El projecte de mínims contemplava una superfície plana de 13.000m2 aconseguida amb terraplenat i recolzada a la paret inferior de l'aparcament, fent que les direccions d'enlairament estiguin dins d'un angle d'uns 180º. La proposta obté una superfície de 15.000m2 sobre la qual van els equipaments, amb uns 330º graus operables aeronàuticament si necessari. El projecte proposat inclou excavació sobre roca i murs verds per millor integració paisatgística.
Construcció de la terminal	1.8m€	0.7m€	Els mínims establerts al plec contemplaven 437m2 de terminal mentre que la proposta arriba fins als 1.100m2 incloent la terrassa panoràmica del bar-restaurant. L'estimació partia de 1.500€/m2 tot inclòs, mentre que la proposta es troba a 1.672€/m2 (benefici i projecte exclosos). Les qualitats, els materials, la proposta d'interiorisme i els requisits energètics (edifici passiu, eficiència energètica, etc) són responsables de la diferència. En tot cas, incloent el benefici industrial i el projecte ens trobem a 2.150€/m2.
Construcció del costat aire	0.4m€	0.3m€	La diferència és mínima i ve de les superfícies a asfaltar i formigonar com a estacionaments, carrers de rodatge, etc.
Construcció del costat terra	0.7m€	-	La partida no es contemplava a l'estimació del plec, ja que s'aprofitava part de l'aparcament de l'estació, i els accessos es comptaven dins de la preparació i adequació. La proposta inclou un aparcament de 60places i 1.200m2, cobert amb plaques solars, i accessos rodats independents pel costat aire i l'aparcament
Hangars	1.1m€	0.5m€	Els mínims del plec contemplaven uns 750m2 d'hangar bàsic, sense equipar, mentre que la proposta presenta fins a 1.300m2 d'hangar divisible, amb portes independents per les aeronaus d'estat, pont grua, oficines, i instal·lacions habilitades per fer guàrdies. Aquesta partida inclou el cost de la reubicació de l'antena d'Andorra Telecom.
Senyalització horitzontal i vertical	10k€	24k€	Cap comentari
Il·luminació	61k€	70k€	Cap comentari
Tancament perimetral	30k€	-	Es majorava en el cost general
Equipament	0.2m€	-	Es majorava en el cost general
Seguretat i salut	0.1m€	-	Es majorava en el cost general
Despeses generals i benefici industrial	2.4m€	-	A l'estimació del plec el benefici industrial i el cost del projecte es majoraven en els costos unitaris. Aquesta partida en el cas de la proposta ofertada inclou: el benefici industrial de les dues constructors, el cost del projecte com a percentatge del cost total i un percentatge del cost total com a imprevistos.
Altres (supervisió, serveis professionals, muntatge equips, taxes i ORAT)	0.2m€	-	Es majorava en el cost general
TOTAL	9.9m€	3.7m€	

Una infraestructura de futur

La concessió de l'heliport inclou el compromís d'adaptació als eVTOLs un cop siguin certificats i operables

- Pendants de l'evolució de les especificacions i performance dels aparells, l'heliport ja està concebut per poder acollir-ne dins del marc que preveu EASA, apostant per la descarbonització i el transport eficient un cop la tecnologia ho permeti



Fotos: The Vertical Flight Society



Govern d'Andorra

Gràcies per la vostra atenció