

NOTA DE PREMSA

La institució segueix liderant el Pla de Desenclavament i la reflexió estratègica sobre les infraestructures del país

La Cambra finalitza les fases de viabilitat tècnica de l'aeroport nacional i segueix treballant en els altres projectes del Pla de Desenclavament

- L'aeroport nacional juntament amb el tren i la mobilitat interna són els tres eixos del Pla de Desenclavament
- El futur de l'aeroport, el projecte més avançat del Pla, dependrà del resultat de l'estudi d'impacte ambiental, de la viabilitat econòmica i de la voluntat política

Andorra la Vella, 16 de març del 2021. La Cambra de Comerç, Indústria i Serveis continua treballant activament en les infraestructures del Pla de Desenclavament d'Andorra, una iniciativa de la institució per millorar les comunicacions i alhora, la competitivitat del país. Durant el darrer any i mig ha treballat en la ideació i consecució d'aquest Pla de Desenclavament basat en tres eixos: les connexions ferroviàries (tren o ferrocarril), la mobilitat interna i un aeroport nacional. La institució conclou que tant l'aeroport com a possible connexió amb el món i, el tren, complementàriament per obrir-nos a Europa, són dues infraestructures idònies per a millorar les comunicacions del país a nivell internacional.

En el cas de l'aeroport nacional, la Cambra ha finalitzat els estudis de viabilitat tècnica, pels quals ha comptat amb la col·laboració i l'assessorament d'empreses referents internacionals com NAVBLUE (del grup AIRBUS) i CGX, que han estudiat l'adequació dels procediments de vol i les infraestructures (terminal, pista i altres instal·lacions complementàries de l'aeroport), respectivament. La coordinació i el seguiment dels projectes s'ha dut a terme a través de la comissió de treball sobre infraestructures en la que també hi ha col·laborat el Govern d'Andorra.

NOTA DE PREMSA

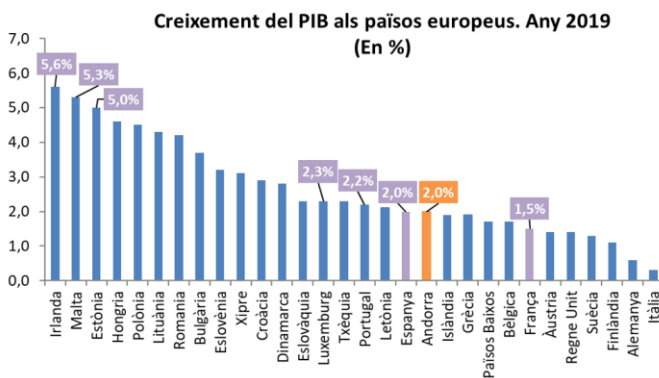
L'estancament que ve mostrant l'economia els últims anys, especialment des de l'any 2017 i, la caiguda brusca de l'activitat al llarg del 2020 a causa de la crisi sanitària, **posen de manifest l'esgotament del model econòmic actual, l'excessiva dependència del turisme de proximitat, l'escassa diversificació econòmica i la nostra fragilitat davant la dependència econòmica, política i social dels països veïns.** En aquest context, la Cambra presenta el projecte de l'aeroport nacional com la millor opció estratègica i possible palanca de canvi per impulsar la transformació econòmica d'Andorra i per aconseguir un creixement econòmic sòlid i sostenible a mitjà i llarg termini.



1- Context econòmic

Abans crisi COVID-19

- Al llarg del període 2014-2019, l'economia andorrana va acumular sis anys de creixements positius; ara bé, **des de l'any 2017 els augments del PIB són molt modestos i l'economia mostra símptomes d'esgotament.**

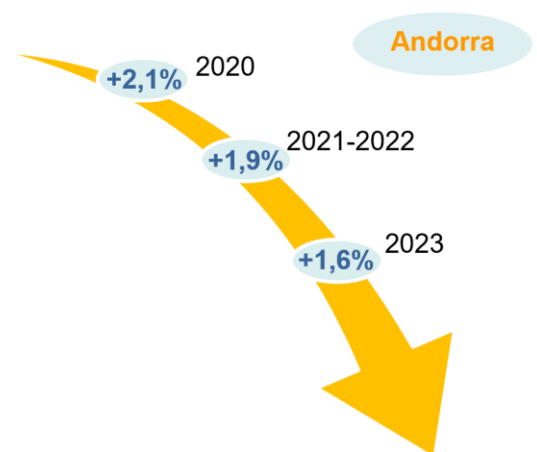


Font: Departament d'Estadística / Eurostat.

Des de 2017 Andorra és una de les economies menys dinàmiques del nucli europeu.

Previsió PIB real

(cicle de desacceleració fins al 2023)



Font: Departament d'Estadística, octubre del 2019.

Tancada la fase d'estudi de viabilitat tècnica, la institució dona per finalitzat el seu paper de lideratge en l'estudi de l'aeroport d'Andorra i es posa a disposició de Govern per acompanyar-lo en futures fases del projecte. Així mateix, segueix treballant en el projecte de connexió ferroviària i de mobilitat interna per donar continuïtat al Pla de Desenclavament d'Andorra.

“El projecte de l'aeroport nacional i el del tren cobreixen públics i necessitats diferents i aporten beneficis complementaris per al país: el tren ens connectaria amb països veïns i la resta d'Europa, mentre que l'aeroport és un projecte més ambiciós que ens connectaria amb el món i ens donaria una total autonomia en les comunicacions internacionals” explica Miquel Armengol, president de la Cambra.

NOTA DE PREMSA

Pla de Desenclavament d'Andorra, una estratègia per trencar la fragilitat i dependència d'un aïllament econòmic, polític i social

El Pla de Desenclavament va néixer amb la voluntat de ser una palanca de canvi pel progrés i pel model econòmic del país, gràcies a noves infraestructures que apropessin Andorra al món i generessin un desenvolupament econòmic sostenible.

Situacions històriques i també recents posen de manifest la fragilitat d'Andorra en matèria de comunicacions. Ens hem trobat total o parcialment aïllats per circumstàncies excepcionals provocades per fenòmens naturals com les que es van viure amb el cas de l'esllavissada de la Portalada, el tall de la carretera RN-22 en direcció França i també per moviments socials o situacions polítiques alienes al país. I des del març passat, arran de la crisi sanitària de la COVID-19 i el corresponent tancament de les fronteres ha comportat un impacte sense precedents en la nostra economia.

ESTAR CONNECTATS ÚNICAMENT PER DUES CARRETERES ENS FA MÉS FRÀGILS I VULNERABLES ...



PER SITUACIONS POLÍTIQUES

Conflictes socials / institucionals a l'altre costat de les fronteres (manifestacions d'armilles grogues, tall de carreteres per moviments polítics) poden bloquejar l'accés al país



PER CAUSES NATURALS

Tall de la carretera N22 o l'esllavissada de la Portalada han impedit l'accés de persones i mercaderies durant setmanes (bloqueig de la carretera)



PER EMERGENCIES SANITÀRIES

La pandèmia de la COVID ha demostrat que les emergències sanitàries poden aïllar-nos del món

En aquest sentit, la pandèmia ha accentuat la necessitat de trencar l'aïllament polític, social i econòmic. Ens cal trobar nous mercats econòmics i turístics que acabin amb la dependència amb els països veïns, i apostar per revulsius econòmics que impulsin de nou l'economia andorrana donant noves vies de creixement i de diversificació.

NOTA DE PREMSA

Millorar les comunicacions amb l'exterior i no dependre únicament de l'accés per carretera suposarà un avantatge competitiu per Andorra ja que permetrà ampliar la zona d'influència del país, diversificar l'economia i generar nous llocs de treball i noves oportunitats per generacions futures. També fomentarà l'atractiu d'Andorra com a destinació per a la radicació social de primeres marques comercials, companyies de serveis i tecnològiques contribuint a l'objectiu de país d'atreure inversió estrangera. I a més, esdevindrà un factor dinamitzador de la competitivitat turística i comercial amb l'atracció de públics més llunyans i amb més poder adquisitiu que beneficiarà tots els sectors d'activitat relacionats amb el turisme. Per últim, considerem que la millora de les infraestructures reforçarà la **sobirania d'Andorra i impulsarà el progrés econòmic en general, ja que tindrà un impacte positiu en el PIB d'Andorra i indirectament, en tota la regió dels Pirineus.**

Radi d'acció Aeroport Nacional d'Andorra



“En opinió de la Cambra, considerem que disposar d'un aeroport al país no afectarà la qualitat de vida de la ciutadania, al contrari. Avui dia, les comunicacions són un dels actius més valorats pels residents d'un territori i pels turistes que el visiten. L'accés a les comunicacions dona facilitats i són indispensables per les relacions comercials a nivell empresarial i també asseguren un benestar social i més oportunitats per a properes generacions”, assenyala Armengol.

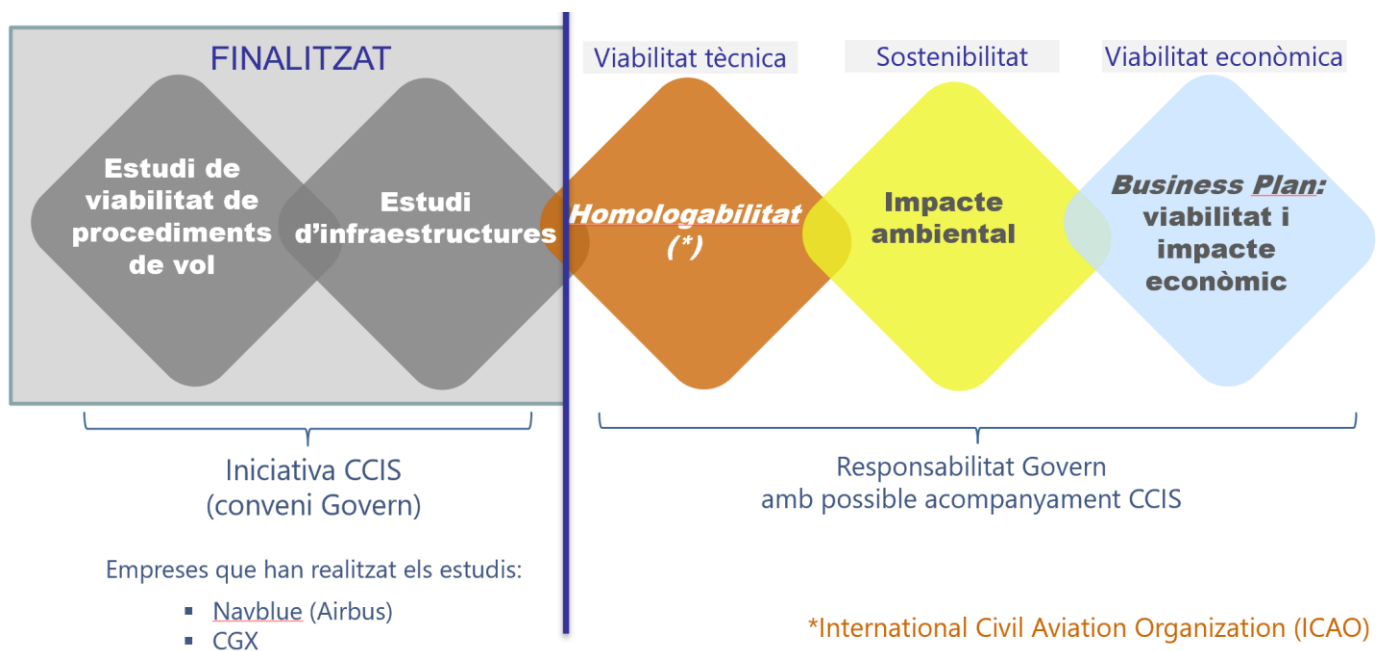
NOTA DE PREMSA

En paral·lel, la Cambra segueix treballant en els altres eixos que contempla el Pla per desenvolupar la millora de les comunicacions: el tren i la mobilitat interna. Pel que fa al tren, la Cambra ha pogut constatar l'interès compartit amb d'altres cambres de comerç internacionals i està en converses amb institucions veïnes per tal de valorar les possibilitats de connexió amb França i Espanya i establir un equip de treball conjunt que faciliti les comunicacions amb la resta d'Europa.

El tren, que tindria un cost significativament més elevat que l'aeroport i un horitzó de realització d'una o dues dècades, requeriria del compromís polític de França i d'Espanya, i de l'atorgament de subvencions europees, ja que es desenvoluparia en territori nacional i internacional reduint les competències en l'administració i la gestió. Així i tot, es tracta d'una infraestructura que facilitaria l'entrada de persones i mercaderies al país, i seria un avanç en les comunicacions sostenibles.

En l'àmbit de la mobilitat interna, la Cambra continua treballant en facilitar i agilitzar les infraestructures de comunicació interna.

L'aeroport nacional, un projecte en quatre fases:



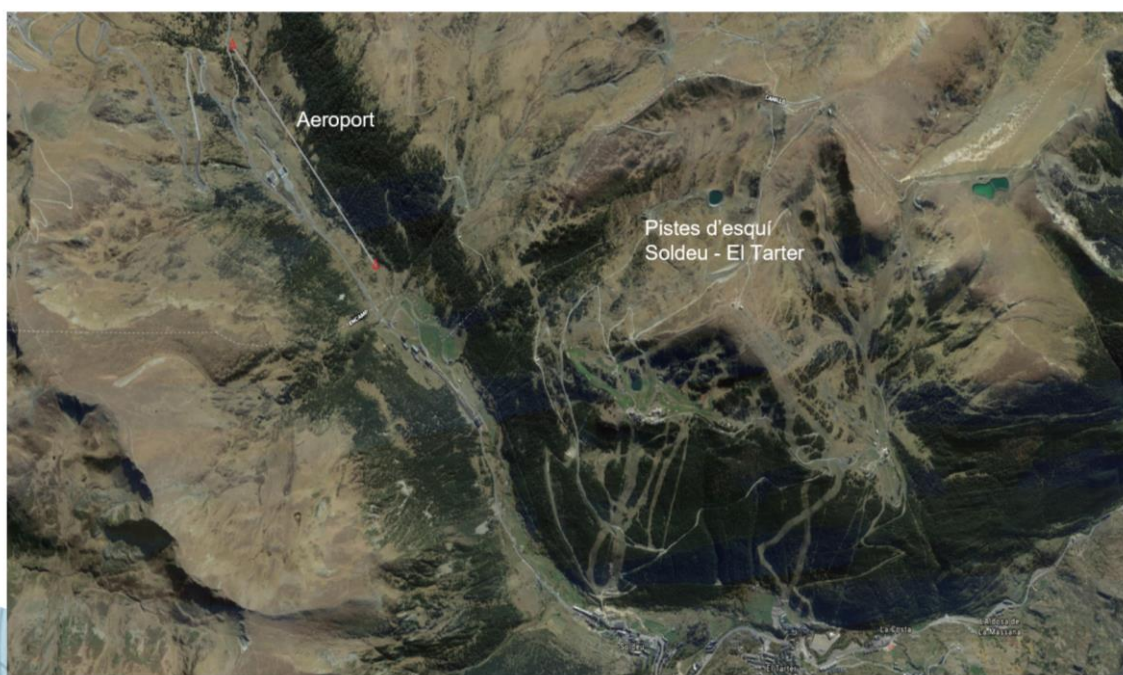
NOTA DE PREMSA

- **Viabilitat tècnica:** *Etapa en la que s'han fet els estudis corresponents per a l'adequació dels procediments de vol i les infraestructures (pista), realitzats per la Cambra i lliurats a Govern.*
- **Homologabilitat:** *Etapa en la qual es defineixen les re mediacions necessàries per a l'homologació. Una decisió que dependrà de Govern.*
- **Impacte ambiental.** *Etapa prevista per a realitzar un estudi d'impacte ambiental i acústic en profunditat.*
- **Viabilitat econòmica.** *En aquesta fase es preveu l'elaboració d'un estudi de viabilitat econòmica que contempli un model d'explotació i un business plan.*

Viabilitat tècnica: infraestructures

Segons la proposta actual, l'aeroport nacional s'emplaçaria a la vall del riu Valira d'Orient i tindria una pista de 1.800 metres de llarg, 45 metres d'amplada de pista i una zona de seguretat replantada amb vegetació autòctona.

Així mateix, el projecte inclou la terminal, el pàrquing cobert i altres serveis. Per a realitzar els dos primers estudis tècnics del projecte, el de viabilitat de procediments de vol i el d'infraestructures, la Cambra ha comptat amb l'assessorament de les empreses NAVBLUE (del Grup AIRBUS) i CGX, expertes en aviació internacional i en la construcció d'aeroports arreu del món, amb una dilatada experiència en aeroports de muntanya.



NOTA DE PREMSA

Impacte ambiental i mesures compensatòries

L'estudi analitzarà l'impacte de l'obra sobre la flora, la fauna i els seus hàbitats naturals en el terreny previst. Els resultats d'aquest estudi serviran per determinar les mesures correctores.

Serà important analitzar l'impacte acústic així com les mesures correctores pertinents.

Tot i que la construcció d'un aeroport té un impacte directe en l'entorn natural, com és habitual en aquest tipus de projectes d'infraestructures, el projecte tècnic s'abordarà amb criteris de sostenibilitat i de compensació per neutralitzar l'impacte.

L'objectiu prioritari és garantir la minimització de l'impacte ambiental a través de diverses **mesures compensatòries** sobre l'entorn natural. Per tant, **el projecte tècnic haurà d'incloure mesures de control durant les obres de construcció de la infraestructura i, a posteriori, realitzar les mesures compensatòries sobre el terreny per tal de preservar la flora i fauna de la zona. Entre altres, aquestes mesures podran incloure la replantació d'arbres, el desplaçament i conservació de zones humides (reconstrucció del recorregut natural del riu i basses) i el manteniment de les espècies autòctones de la regió si així ho determina l'estudi previ.**



NOTA DE PREMSA

Superada la fase de construcció i la de mesures compensatòries també es duran a terme iniciatives de gestió per tal de minimitzar l'impacte ambiental un cop l'aeroport es posi en funcionament com:

- **Limitar número de vols al dia**
- **Limitar l'horari de sobrevol i aterratges**
- **Contractació de companyies amb avions d'última generació amb els motors més eficients i menys contaminants i més silenciosos.** Ex: Airbus 320 NEO, Boeing 737 NG.

Aquestes propostes garantiran la sostenibilitat del projecte i les idees alternatives per minimitzar l'impacte de la infraestructura.

La Cambra considera que el benefici econòmic i social que comportarà l'aeroport compensarà la ciutadania, ja que la dinamització i la diversificació econòmica són especialment necessàries arrel de la crisi econòmica dels darrers anys i l'agreujament degut a la pandèmia.

Viabilitat econòmica

Per últim, en la fase de viabilitat econòmica s'elaborarà un *pla de negoci*, per tal d'analitzar la rendibilitat econòmica-financera de l'explotació de l'aeroport. Entre altres, es contemplarà l'anàlisi de la demanda, el model d'ingressos i costos, el model operatiu i organitzatiu, l'estructura del finançament i el càlcul de l'impacte socioeconòmic induït sobre el PIB i l'ocupació.

NOTA DE PREMSA

Conclusions i balanç de la Cambra

- La Cambra continua treballant activament per desenclavar el país a través de l'estudi de viabilitat de les diferents infraestructures que es contemplen en el Pla de Desenclavament. En el cas de l'aeroport nacional, el Govern d'Andorra compta amb tota la predisposició i la implicació de la Cambra per continuar col·laborant i acompanyar en les fases pendents del projecte per a que el Govern, un cop tancades totes les fases, pugui prendre una decisió àgil i definitiva pel que fa a la consecució final amb tota la informació necessària.
- Per la Cambra, l'objectiu de tenir un aeroport internacional en territori andorrà sempre ha estat la d'incrementar la competitivitat empresarial i dinamitzar l'economia a través de la diversificació. Aquest objectiu es desdobla en l'oportunitat que suposaria l'aeroport a l'hora de permetre operar vols directes de llarg abast, és a dir, vols directes fora de la UE i espai Schengen.
- D'altra banda, la realització del projecte aeroportuari facilitarà la implantació a Andorra d'empreses d'alt valor afegit, i la connectivitat necessària per a que les empreses radicades a Andorra puguin operar internacionalment amb més comoditats, alhora que també permetrà assolir un turisme d'alt poder adquisitiu que canviarà el model turístic existent. Sense oblidar les oportunitats que es dibuixaran per a noves generacions.
- Així, l'aeroport d'Andorra aportarà la màxima competitivitat econòmica al país i suposarà un revulsiu per fer un canvi de model econòmic i generar diversificació econòmica amb relació als pilars econòmics tradicionals que sustenten el PIB. L'àrea d'influència de l'aeroport nacional no només beneficiarà a Andorra si no que també serà determinant per a tota la regió dels Pirineus. L'aeroport de la Seu d'Urgell complementarà aquest impuls econòmic, però no és una alternativa capaç de donar aquest abast.
- La voluntat de la Cambra és posar en coneixement de la ciutadania els avenços en l'estudi de la viabilitat de l'aeroport nacional per tal que els residents es puguin familiaritzar amb aquest projecte, formar-se una opinió i comprendre que, qualsevol dels projectes, tant l'aeroport com el tren, tenen pros i contres, però ambdues infraestructures comporten un avenç significatiu pel país, donant lloc a un nou model econòmic més divers, més sostenible i competitiu.
- Vista la desaceleració econòmica dels darrers anys i l'impacte econòmic de la COVID-19 hem de ser capaços de posar els mitjans necessaris per donar resposta al nou paradigma amb la màxima urgència. Calen solucions valentes que suposin un impuls definitiu a l'economia andorrana i al futur del nostre país.

INFORMACIÓ ADDICIONAL

1. Model econòmic esgotat

- Economia **poc diversificada**.
- Pèrdua dels factors tradicionals de **competitivitat en el comerç**: preu i novetats.
- Dependència del **turisme de proximitat**.
- Dèficit en **digitalització** en general i en comerç online en particular.
- **Complexitat administrativa**.
- Transformació del **sector bancari** amb pèrdua de l'efecte induït sobre l'economia i possible pèrdua de llocs de treball.

Més vulnerables

4. Menys competitivitat

Un endeutament públic per damunt del que pot assumir el país genera:

- **Incertesa** en el marc fiscal.
- **Desconfiança** en els inversors.
- **Incapacitat** d'impulsar polítiques de reactivació econòmica i d'especialització.
- **Caiguda** del rating país.
- **Problemes de finançament** i encariment del mateix.

La pèrdua de competitivitat ens pot portar a la paradoxa d'haver de renunciar a la competitivitat fiscal.

1- Context econòmic



2. Menys ingressos públics

- **Caiguda dels impostos indirectes:**
 - **IGI:** descens constant de visitants i vendes.
 - **Taxa tabac:** descens de les vendes, pressió política sanitària i sobre la franquícia.
 - **Carburants:** desaparició progressiva de les fonts d'energia d'origen fòssil.
- **Estancament IRPF i IS** pel descens dels beneficis empresarials i del salari mitjà.
- Causes conjunturals: **caiguda de l'activitat vinculada a la COVID-19.**

3. Més dèficit públic

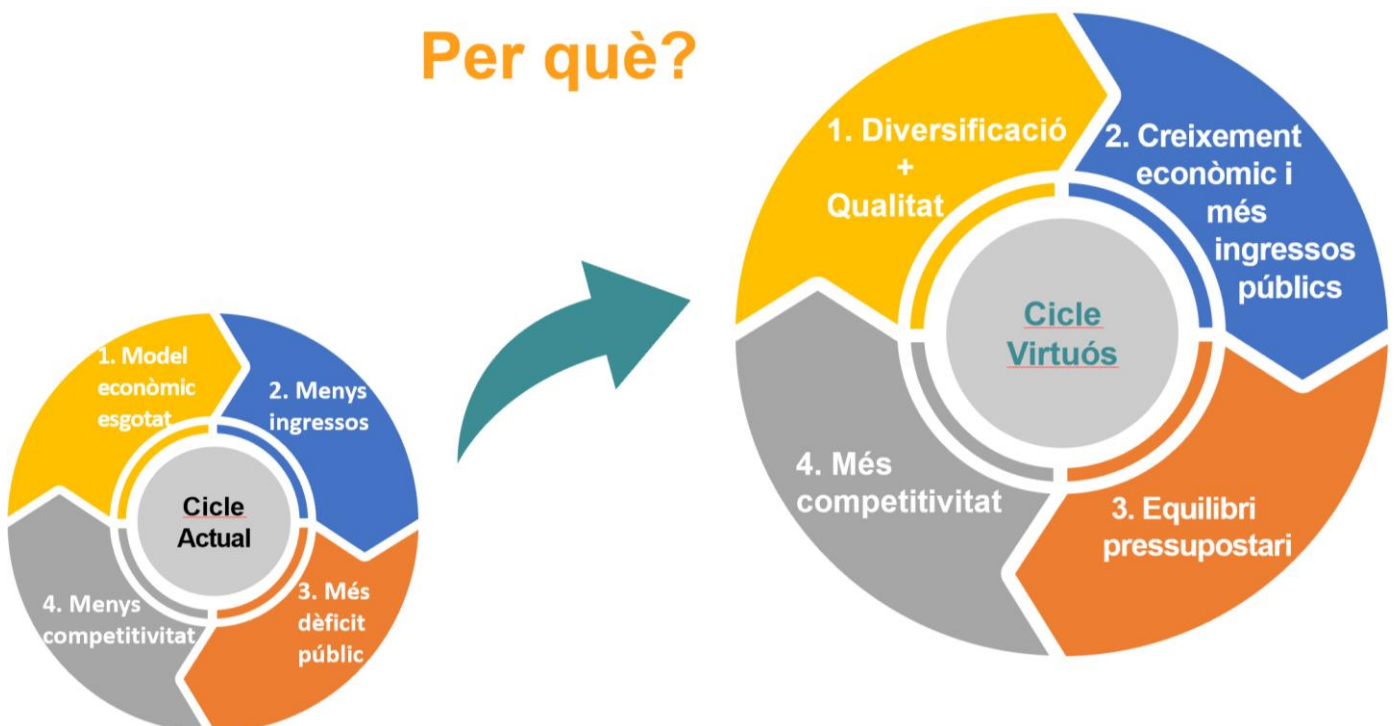
A curt termini per la caiguda d'ingressos, però a llarg termini per altres causes estructurals:

- Cobertura de les obligacions concretes en **pensions de jubilació**.
- Tendència a un creixement sostingut de la **despesa pública de funcionament** i en especial la vinculada a corregir desequilibris socials.
- **Increment dels interessos.**

En 15 anys les necessitats pressupostàries poden ser el 175% de les actuals. 2

DESENCLAVAMENT D'ANDORRA

Per què?



Per a més informació:

CAMBRA DE COMERÇ, INDÚSTRIA I SERVEIS D'ANDORRA

Tel. 00 376-809292

www.ccis.ad