

MEMORIA XUSTIFICATIVA E ECONÓMICA DO CONVENIO PARA CONCESIÓN DIRECTA DE SUBVENCIONS Á ASOCIACIÓN DE EMPRESARIOS DO POLÍGONO INDUSTRIAL DE SAN CIBRAO DAS VIÑAS, PARA O DESENVOLVEMENTO DUNHA ÁREA DE ESTACIONAMENTO SEGURA E PROTEXIDA, CON PERSPECTIVA DE XÉNERO, NO POLÍGONO INDUSTRIAL DE SAN CIBRAO DAS VIÑAS, POLA CONSELLERÍA DE INFRAESTRUTURAS E MOBILIDADE E POLA CONSELLERÍA DE PROMOCIÓN DO EMPREGO E IGUALDADE DA XUNTA DE GALICIA.

1. COMPETENCIA

A Consellería de Infraestruturas e Mobilidade é o departamento da Xunta de Galicia ao que lle corresponden as competencias e funcións en materia de infraestruturas, mobilidade e augas, que exercerá no nivel de desenvolvemento que se indica no DECRETO 118/2022, do 23 de xuño para cada un dos órganos integrantes deste departamento. Deste xeito, de acordo co artigo 11 do dito Decreto, a Dirección Xeral de Mobilidade exercerá as funcións de impulso, xestión e coordinación das políticas atribuídas á Consellería nos ámbitos da planificación, financiamento e ordenación do transporte e, en concreto, entre outras, a planificación, a coordinación e o seguimento da política xeral de transportes e a execución dos servizos e das infraestruturas de transportes na Comunidade Autónoma, e a planificación, a promoción, a proxección, a construción e a xestión dos centros integrados de transporte e de plataformas para as actividades do transporte e a operatividade loxística de mercadorías.

Pola súa banda, a Consellería de Promoción do Emprego e Igualdade, é o órgano da Administración xeral da Comunidade Autónoma de Galicia ao cal, ademais daquelas competencias e funcións establecidas pola Lei 1/1983, do 22 de febreiro, de normas reguladoras da Xunta e da súa Presidencia, lle corresponde, de conformidade co Estatuto de Autonomía e coa Constitución, promover e adoptar medidas encamiñadas á consecución da igualdade efectiva entre mulleres e homes e, de acordo co DECRETO 123/2022, do 23 de xuño de 2022, en concreto, a través da Secretaría Xeral de Igualdade, impulsar as actuacións conducentes á promoción da igualdade e a eliminación da discriminación de mulleres e homes; promover a incorporación do principio de igualdade de trato e oportunidades entre as mulleres e homes en todas as normas, políticas, actuacións, plans e estratexias; propoñer medidas, programas e normas dirixidos á promoción do exercicio efectivo dos dereitos das mulleres, a incrementar a súa participación na vida económica, laboral, política, social e cultural e a eliminar as discriminacións existentes entre sexos.



A Deputación Provincial de Ourense ten competencias de cooperación no fomento do desenvolvemento económico e social e na planificación no territorio provincial, de acordo coas competencias das demais Administracións Públicas neste ámbito (artigo 36.1, letra d, da Lei 7/1985, de 2 de abril, reguladora das bases de réxime local).

En canto á Asociación de Empresarios do Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas, é unha entidade que ten como obxectivo defender os intereses das súas empresas asociadas así como promover a súa competitividade grazas aos servizos que proporciona.

2. ANTECEDENTES E XUSTIFICACIÓN DA NECESIDADE

Como consta no Plan estratéxico para o desenvolvemento dunha rede galega de aparcadoiros seguros para o sector do transporte de mercadorías, do que foi informado o Consello da Xunta o 14 de setembro de 2023, o transporte de mercadorías por estrada é un sector estratéxico da economía galega e da española. Segundo datos do INE, o transporte por estrada supón de forma directa en torno a un 1% do PIB, cifra que se incrementa por riba do 2% considerando actividades anexas ó transporte.

A situación periférica de Galicia tanto na Europa continental como na península ibérica outórgalle unha centralidade relevante en transporte marítimo pero unha importante dificultade para os desprazamentos terrestres.

Ademais, os datos amosan un crecemento case constante do sector do transporte por estrada, soamente interrompido en intervalos temporais específicos como na crise económica iniciada no ano 2008 ou no ano 2020 con motivo da pandemia de COVID.

Para explicar este crecemento, compre analízalo nas diferentes dimensións que o producen, a partir das cifras dispoñibles :

- **Crecemento do número de vehículos:** O número de vehículos de transporte de mercadorías por estrada en Galicia pasou de 23.053 en 2012 a 27.166 en 2022, o que supón un crecemento do 17,33% en 10 anos. No mesmo período, no conxunto de España o número de vehículos de transporte de mercadorías por estrada pasou de 320.809 a 384.342, cun crecemento do 19,80%.
- **Crecemento do volume transportado:** Expresado en toneladas x quilómetro, o volume de mercadoría transportada por estrada creceu en Galicia do 17.611 millóns de toneladas quilómetro en 2012 a 21.664 millóns de toneladas



quilómetro en 2022, o que supón un crecemento do 23,01%. Se tomamos as cifras de España, pasouse de 193.388 millóns de toneladas quilómetro en 2012 a 259.521 millóns de toneladas quilómetro en 2022, o que supón un crecemento do 34,20%.

- **Crecemento da distancia transportada:** Dividindo as toneladas totais transportadas polo valor de toneladas x quilómetro, obtemos a distancia media transportada de cada tonelada. A distancia media pasou en Galicia de 157 km en 2012 a 197 km en 2022, o que supón un incremento do 25,86%. As mesmas cifras en España amosan un crecemento do 4,74% no mesmo período (de 157 km en 2012 a 165 en 2022).

Por tanto, obsérvase que cada ano circulan máis vehículos pesados, transportando maior volume de carga, en distancias maiores. Isto implica unha gran dependencia do transporte por estrada para os tráxicos de mercadorías entre puntos situados dentro da Comunidade Autónoma. Así se desprende tamén da Enquisa Permanente de Transporte de Mercadorías por Estrada na que se indica que corresponde a Galicia o 6,97% das operacións de tráfico de mercadorías intrarrexional por estrada de toda España mentres que a poboación representa un 5,7% do total.

Estes fluxos de transporte de mercadorías se concentran en Galicia nos eixes A Coruña – Madrid (a través da A6), no tramo Santiago de Compostela – Norte de Portugal na AP-9 e A-55, e no eixe Vigo – Madrid a través da A-52.

En paralelo a estes crecementos, o sector do transporte de mercadorías por estrada experimentou un maior control e regulamento fundamentalmente no referido a velocidades e horarios. O Regulamento (CE) 561/2006 impón límites horarios na condución así como nos tempos necesarios de descanso, sendo esta normativa una das principais responsables de xerar a necesidade de contar con espazos de parada e estacionamento para os transportes de mercadorías por estrada.

En Galicia cóntase con áreas de descanso, estacións de servizo e zonas de parada, pero non se dispón de Áreas de Estacionamento Seguras e Protexidas certificadas conforme ós estándares europeos: en efecto, as áreas de descanso, estacións de servizo e zonas de parada serven como aparcadoiros para os vehículos pesados, dispoñendo en xeral dos elementos de obra civil que permiten o estacionamento (explanada, pavimentación, drenaxe), mais non posúen as instalacións necesarias para garantir a seguridade dos vehículos (peche perimetral, vixilancia, iluminación) nin dos servizos necesarios para os transportistas.



A necesidade de Áreas de Estacionamento Seguras e Protexidas é unha cuestión moi demandada polo sector do transporte de mercadorías que se constata dende varias dimensións:

- **Perdas económicas para o sector:** Nos últimos dous anos, os roubos da carga supuxeron ás empresas españolas a perda de 11,5 millóns de euros, con máis de 1.000 incidentes relacionados con delitos de carga (hai que ter en conta que só se contabilizan os incidentes denunciados, polo que as consecuencias dos roubos son maiores). A conclusión do estudo é a necesidade de contar con Áreas de Estacionamento Seguras e Protexidas para facer fronte ós problemas cada vez máis habituais de roubo da carga acompañados en ocasións de ataques ós condutores.
- **Escaseza de condutores:** A falta de Áreas de Estacionamento Seguras e Protexidas é unha das causas da escaseza de transportistas profesionais. Dende agora ata o ano 2026 está prevista a xubilación de ata o 30% dos transportistas en Europa, coa perspectiva de que as prazas vacantes non poidan cubrirse con novas incorporacións pola falta de atractivo laboral. O informe sinala a necesidade de crear máis espazos de estacionamento seguros e protexidos, así como áreas de descanso, duchas e baños adecuados, que permitan facer a profesión máis atractiva para as mulleres e persoas mozas.
- **Falta de atractivo do sector para as mulleres:** En España o número de mulleres con permiso para conducir camións está no entorno do 7% do total. Segundo diferentes estudos realizados, a principal razón deste desequilibrio é a falta de seguridade percibida no momento de realizar unha parada para descansar, debido a escaseza de áreas de estacionamento seguras.

A falta de AESP é notable non soamente en Galicia. O Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana dispón de dous Puntos Nacionais de Acceso á información sobre áreas de estacionamento seguras e protexidas. O primeiro deles mostra as áreas certificadas de acordo ó proxecto europeo Label (con soamente 42 áreas); o segundo mostra as áreas certificadas de acordo co Regulamento Delegado (UE) 2022/1012 (soamente 7 áreas, 3 delas no País Vasco e 4 en Cataluña). A ausencia de áreas de estacionamento seguras e protexidas nas rexións próximas a Galicia subliña a importancia estratéxica do presente convenio.



Por todo o exposto é prioritario para Galicia o desenvolvemento a curto prazo dunha rede galega de aparcadoiros seguros para o sector de mercadorías, que palíe os problemas sinalados e permita manter o crecemento do transporte de mercadorías por estrada, facendo atractiva a profesión de transportista e promovendo a inclusión de mulleres no sector.

Para isto, a Xunta de Galicia, coa finalidade de tratar de resolver as necesidades máis inmediatas do sector, está a desenvolver dúas liñas de actuación, baseadas na distinción prevista no Plan estratéxico entre dous tipos de aparcadoiros para camións en función da súa localización, tamaño e forma de funcionamento:

- **Áreas de Estacionamento en tránsito:** localizadas en ruta para realizar os descansos necesarios segundo a normativa existente.
- **Áreas de Estacionamento de concentración:** situadas en grandes polos de atracción de mercadorías e dotadas de xeralmente de máis servizos.

As actuacións da Xunta de Galicia en relación coas Áreas de estacionamento en tránsito se realizan pola Consellería de Infraestruturas e Mobilidade e se concretan na ORDE do 2 de outubro de 2023, pola que se establecen as bases reguladoras para a concesión de subvencións, en réxime de concorrencia competitiva, destinadas ao desenvolvemento de Áreas de Estacionamento Seguras e Protexidas para vehículos de transporte de mercadorías (AESP), na Comunidade Autónoma de Galicia, e se convocan para as anualidades 2023 e 2024 (Código de procedemento IF313A).

As actuacións da Xunta de Galicia en relación coas Áreas de Estacionamento de concentración se concretan, de acordo coa previsión do plan estratéxico para o desenvolvemento dunha rede galega de aparcadoiros seguros para o sector do transporte de mercadorías de setembro de 2023, na formalización dun convenio entre a Consellería de Infraestruturas e Mobilidade da Xunta de Galicia, a Consellería de Promoción do Emprego e Igualdade da Xunta de Galicia, a Deputación Provincial de Ourense e a Asociación de Empresarios do Polígono de San Cibrao das Viñas para o desenvolvemento dunha área de estacionamento seguro e protexido en San Cibrao das Viñas que poderá albergar 59 prazas de aparcamento.

Desde o punto de vista da Xunta de Galicia, a subvención a conceder á Asociación de Empresarios do Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas é unha subvención de concesión directa:



- No caso da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade da Xunta de Galicia se recolle na Lei de orzamentos da Comunidade Autónoma de Galicia para o 2024 como unha subvención nominativa a favor da Asociación de Empresarios do Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas, para o desenvolvemento dunha Área de Estacionamento Segura e Protexida no polígono industrial de San Cibrao das Viñas (Ourense) (artigo 19.4.a da Lei 9/2007).

- No caso da Consellería de Emprego e Igualdade, a subvención se configura como unha subvención de concesión directa ex artigo 19.4.c da Lei 9/2007, do 13 de xuño, de subvencións de Galicia, que se concede *"con carácter excepcional"*, atendendo á *"razóns de interese público, social, económico ou humanitario, ou outras debidamente xustificadas que dificulten a súa convocatoria pública"*.

Tamén a Deputación Provincial de Ourense, dentro das súas competencias de cooperación no fomento de desenvolvemento económico e social e na planificación ten interese en xuntar esforzos e as súas sinerxías en prol do desenvolvemento da nova AESP, contribuíndo ao financiación do proxecto, tal e como se recolle no apartado 6 desta memoria.

Polo tanto, ao abeiro do establecido nos artigo 19.4, letras a) e c), no artigo 26 da Lei 9/2007, do 13 de xuño, de subvencións de Galicia e nos artigos 36, letras a) e c), mais o artigo 37 do Decreto 11/2009, do 8 de xaneiro, polo que se aproba o seu regulamento, para canalizar as achegas da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade, da Consellería de Promoción do Emprego e Igualdade, recollidas no citado proxecto de orzamentos, é necesario formalizar un convenio de concesión directa de subvención no que se establezan as bases do outorgamento da mesma pola Xunta de Galicia, a través da Consellería de Infraestruturas e Mobilidade da Xunta de Galicia e da Consellería de Emprego e Igualdade, así como pola Deputación de Ourense á Asociación de Empresarios do Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas, para o desenvolvemento da AESP.

3. OBXECTO E FINALIDADE DO CONVENIO

O obxecto do convenio é outorgar subvencións directas á Asociación de Empresarios do Polígono Industrial de San Cibrao, para desenvolver unha Área de Estacionamento Segura e Protexida (AESP) no polígono industrial de San Cibrao das Viñas e establecer as condicións e compromisos aplicades de conformidade co disposto na Lei 9/2007, do 13 de xuño, de subvencións de Galicia.



4. XUSTIFICACIÓN DA CONCESIÓN DIRECTA DA SUBVENCIÓN

Consonte ao artigo 36 do Decreto 11/2009 de 8 de xaneiro, polo que se aproba o Regulamento da Lei 9/2007, de 13 de xuño, de subvencións de Galicia, poderán concederse de forma directa as seguintes subvencións:

- " a) As previstas nominativamente nos orzamentos xerais da Comunidade Autónoma nos termos recollidos nos convenios e na normativa reguladora destas subvencións.
- b)....
- c) Con carácter excepcional aquelas outras subvencións nas que se acrediten razón de interese público, social , económico o humanitario, ou outras debidamente xustificadas que dificulten a súa convocatoria pública."

Na Lei 9/2023, de 28 de decembro, de presupostos xerais da Comunidade Autónoma para o ano 2024 se recolle o outorgamento dunha subvención nominativa á Asociación de Empresarios do Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas, pola Consellería de Infraestruturas e Mobilidade.

Respecto á xustificación da achega da Consellería de Promoción do Emprego e Igualdade aos efectos previstos no artigo 19.4.c da Lei 9/2007 e do apartado c) do artigo 36 do Decreto 11/2009:

a) Á Consellería de Promoción do Emprego e Igualdade, a través da Secretaría Xeral da Igualdade, correspóndenlle impulsar as actuacións conducentes á promoción da igualdade e á eliminación da discriminación entre mulleres e homes, así como á eliminación da violencia de xénero; promover a incorporación do principio de igualdade de trato e oportunidades entre mulleres e homes en todas as normas, políticas, actuacións, plans e estratexias da Xunta de Galicia.

A Lei 7/2023, do 30 de novembro, para a igualdade efectiva de mulleres e homes de Galicia establece no seu artigo 62 que a Administración autonómica, no exercicio da súas competencias, incorporará a perspectiva de xénero ás políticas de ordenación territorial, infraestruturas e mobilidade mediante o desenvolvemento, entre outras posibles, das seguintes actuacións: a) Integrar o enfoque de xénero na planificación do modelo urbanístico e da vivenda, na ordenación do territorio e no deseño de infraestruturas públicas, tendo en conta a dispersión xeográfica e os seus efectos na vida das mulleres. b) Incorporar a perspectiva de xénero nos proxectos de mellora da mobilidade co fin de facilitar os desprazamentos das mulleres como principais usuarias, nomeadamente daquelas que residen en núcleos de poboación pequenos. Así mesmo, sinala que para adoptar



estas medidas terase en conta a diversidade de situacións en que se atopan as mulleres e as situacións de discriminación múltiple, en particular as das mulleres con discapacidade.

A Lei 11/2007, do 27 de xullo, galega para a prevención e o tratamento integral da violencia de xénero establece no seu artigo 4 que os poderes públicos galegos intensificarán as accións para a cooperación e a coordinación interinstitucional dos recursos e instrumentos contra a violencia de xénero, promovendo a colaboración e a participación das asociacións de mulleres, así como das entidades e organizacións da sociedade civil.

Pola súa banda, segundo o artigo 16 da Lei orgánica 10/2022, do 6 de setembro, de garantía integral da liberdade sexual, as comunidades autónomas con competencias na materia apoiarán ás Entidades Locais para que desenvolvan políticas urbanísticas e de seguridade con enfoque de xénero, que garantan que os espazos públicos dos municipios sexan seguros e accesibles para todas as mulleres, as nenas e os nenos. Igualmente, as empresas integrarán a perspectiva de xénero na organización dos espazos dos seus centros de traballo co fin de que resulten seguros e accesibles para todas as traballadoras.

E mesmo, o Convenio do Consello de Europa sobre prevención e loita contra a violencia contra as mulleres e a violencia doméstica (Convenio de Istambul), o cal establece, no seu artigo 9, que as Partes recoñecerán, fomentarán e apoiarán, a todos os niveis, o traballo das organizacións non gobernamentais pertinentes e da sociedade civil que sexan activas na loita contra a violencia contra as mulleres e establecerán unha cooperación efectiva coas devanditas organizacións.

A Resolución do 16 de marzo de 2023, da Secretaría de Estado de Igualdade e contra a Violencia de Xénero, pola que se publica o acordo da Conferencia Sectorial de Igualdade, do 3 de marzo de 2023, polo que se aproba o Plan Conxunto Plurianual en materia de violencia contra as mulleres(2023-2027), inclúe no seu Anexo I o Catálogo de referencia de políticas e servizos en materia de violencia contra as mulleres. No apartado 3 deste acordo, relativo á transversalidade no ámbito das Comunidades Autónomas, sinala que o departamento competente en materia de igualdade e violencia contra as mulleres de cada Comunidade Autónoma se coordinará cos departamentos competentes correspondentes por razón da materia para impulsar as actuacións que pola súa natureza correspondan ao seu ámbito competencial.



Segundo o Balance de Criminalidade elaborado polo Ministerio do Interior, correspondente ao cuarto trimestre do ano 2022, no referente aos delitos contra a liberdade sexual (excluídos os computados de maneira online), continúa a tendencia de forte aumento iniciada, sobre todo, a partir do ano 2014. Comparando coas cifras do ano 2019 (13.545 casos rexistrados), no ano 2022 rexistráronse un total de 17.389 casos, o que representa un incremento do 28,4% entre ambas as datas. Así mesmo, o Informe sobre delitos contra a liberdade e a indemnidade sexual 2021, elaborado tamén polo Ministerio do Interior, indica que, atendendo ao lugar de comisión dos delitos, as vías de comunicación sitúanse como o terceiro escenario onde acontece a maior proporción de feitos (18,8%), despois das vivendas e os anexos (63,1%).

As infraestruturas, ademais de permitir o acceso a servizos esenciais, favorecen o crecemento económico así como o desenvolvemento territorial e social da zona na que se sitúan, mellorando as condicións de vida de todas as persoas, motivo polo que, cando estas son deseñadas, proxectadas, executadas e xestionadas tendo en conta as necesidades da totalidade dos usuarios/as finais, como neste caso acontece coas mulleres, estas constitúen un instrumento capaz de crebar barreiras e favorecer a igualdade de xénero. Adicionalmente neste caso, a Consellería de Promoción do Emprego e Igualdade, considera especialmente relevante contribuir ao desenvolvemento dunha Área de Estacionamento Segura e Protexida como unha experiencia piloto na que integrar a perspectiva de xénero no desenvolvemento de infraestruturas públicas, dende o seu deseño ata a súa posta en servizo e explotación, para garantir a debida seguridade das persoas usuarias e, especialmente, das mulleres condutoras, coa finalidade de prever e evitar calquera forma de violencia contra as mulleres, en especial, as violencias sexuais, así como determinados equipamentos e protocolos de actuación ante situacións de violencia sexual. Resumindo, a incorporación da perspectiva de xénero en todas as fases do ciclo de vida da Área de Estacionamento Segura e Protexida contribuirá a promover condicións de traballo en igualdade nun sector masculinizado, como é o do transporte, e proporcionará espazos seguros e libres de violencia, mellorando a seguridade das mulleres do sector.

Por estas razóns, considérase importante dende a Consellería de Promoción do Emprego e Igualdade fomentar o desenvolvemento dunha Área de Estacionamento Segura e Protexida, toda vez que a mellor forma de prever consiste na identificación de posibles riscos de violencia de xénero dende o deseño mesmo dunha infraestrutura, e para iso, resulta necesario implicarse e contribuír de xeito efectivo con recursos económicos no seu desenvolvemento, de forma que se teña en conta a perspectiva de xénero nas fases de planificación, execución e xestión do ciclo de vida da infraestrutura, co dobre obxectivo de garantir que estes espazos sexan seguros e accesibles para todas as



mulleres, así como o de reducir a fenda de xénero actualmente existente neste sector profesional.

b) Carácter estratéxico da Área de Estacionamento Segura e Protexida (AESP) no polígono industrial de San Cibrao das Viñas

De acordo co Plan estratéxico para o desenvolvemento dunha rede galega de aparcadoiros seguros para o sector do transporte de mercadorías, do que foi informado o Consello da Xunta o 14 de setembro de 2023, en Galicia cóntase con áreas de descanso, estacións de servizo e zonas de parada, que serven como aparcadoiros para os vehículos pesados, dispoñendo en xeral dos elementos de obra civil que permiten o estacionamento (explanada, pavimentación, drenaxe), mais non se dispón de Áreas de Estacionamento Seguras e Protexidas certificadas conforme ós estándares europeos.

A estratexia da Xunta para promover en Galicia áreas de estacionamento seguras e protexidas (AESP) vértébrase en dous eixos: Actuacións relativas ás Áreas de Estacionamento en tránsito (localizadas en ruta para realizar os descansos necesarios segundo a normativa existente) e actuacións relativas á Áreas de Estacionamento de concentración (situadas en grandes polos de atracción de mercadorías e dotadas de xeralmente de máis servizos). O presente convenio enmárcase dentro do eixo de actuación relativo ás áreas de estacionamento en concentración.

A Xunta de Galicia é plenamente consciente dos desafíos que enfronta calquera promotor que desexe establecer unha Área de Estacionamento Seguro e Protegido (AESP) na nosa comunidade e por iso colabora activamente para facelo posible: Exemplo desta colaboración activa, é a declaración do Consello da Xunta como proxecto de interese autonómico do "Aparcadoiro de vehículos pesados na ligazón da Balsa, da VG-20 coa PO-010, que dea servizo ao Polígono de Balaídos, no termo municipal de Vigo", promovido pola Zona Franca de Vigo. Outro exemplo é a área de estacionamento de concentración localizada na Central de Transportes do polígono do Ceao, en Lugo, que é un área loxística dependente da Dirección Xeral de Mobilidade e que está sendo explotada en réxime de concesión e conta cun aparcadoiro para vehículos pesados de máis de 80 prazas con servizos asociados.

O Plan estratéxico para o desenvolvemento dunha rede galega de aparcadoiros seguros para o sector do transporte de mercadorías constata que os principais obstáculos para o establecemento exitoso de Áreas de Estacionamento Seguro e Protegido (AESP), son os seguintes:



1. Obtención de Terreos: É crucial dispor de terreos con suficiente superficie e próximos ás vías de transporte previstas para esta actividade. No caso de que se considere a implantación destas AESP en solo industrial, isto pode supoñer un custo dificilmente repercutible nos prezos polo uso destas infraestruturas. Xeralmente, estas parcelas contan con dotacións elevadas previstas para actividades industriais (abastecemento, saneamento, enerxía eléctrica, gas, etc.) que en moitos casos son excesivas ou innecesarias para a implantación destas áreas de estacionamento.

2. Viabilidade Urbanística: A viabilidade urbanística dos terreos seleccionados é outro aspecto crucial. Na maioría dos casos, son necesarias tramitacións longas que poden retrasar ou impedir a execución das AESP.

3. Interese Empresarial: É fundamental contar con actores do sector privado que teñan interese, experiencia e recursos para operar e xestionar eficientemente estas instalacións para o éxito a longo prazo das AESP.

O Plan estratéxico, partiu do "Análise de viabilidade da implantación dunha rede de aparcadoiros para vehículos de mercancías perigosas na eurorrexión Galicia – norte de Portugal" elaborado pola Consellería de Infraestruturas e Mobilidade en 2022 (estudo que tiña por obxecto localizar eficientemente áreas de estacionamento para mercancías perigosas dentro da eurorrexión, definindo os requisitos técnicos xerais das mesmas e valorando economicamente a súa execución e explotación con distintas fórmulas legais), para determinar a localización destas áreas de estacionamento de forma analítica e obxectiva, cunha metodoloxía de procesamento de datos xeoespacial que incorporaba varias variables relacionadas ou que gardan estreita relación co transporte de mercadorías, como a proximidade a unha infraestrutura de alta capacidade ou a proximidade a polígonos industriais. A partir desta análise espacial, concretáronse unha serie de localizacións preferentes para a localización das áreas de estacionamento. Partindo destas consideracións, o plan estratéxico identificou o desenvolvemento dunha Área de Estacionamento Seguro e Protexido no Centro de Transporte de San Cibrao das Viñas como o proxecto fundamental en relación coas AESP de concentración, tendo en conta:

- Os proxectos de AESP de concentración xa existentes en Vigo e en Lugo así como que en Ourense non existe ningunha área de estacionamento seguro e protexido.
- Que o proxecto de AESP do Polígono de San Cibrao das Viñas, obxecto do convenio, supera os tres obstáculos apreciados no plan estratéxico. Por un lado, en relación cos terreos e a viabilidade urbanística do proxecto: coa colaboración do Instituto Galego da Vivenda e Solo (IGVS), realizouse unha



análise de posibles posibles solos de titularidade pública aptos para o desenvolvemento de AESP en Galicia. En Ourense o único espazo identificado foi o da Central de Transportes de Mercadorías de San Cibrao, respecto do que existe iniciativa empresarial por parte da Asociación de Empresarios do Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas.

- A maiores, tampouco se pode descoñecer que o Polígono de San Cibrao das Viñas é o polo industrial máis importante da provincia de Ourense e o máis antigo de Galicia contando con máis de 320 empresas instaladas e máis de 8.000 persoas traballadoras, polo que constitúe un espazo idóneo para probar e testar o funcionamento das AESP deseñadas con enfoque e perspectiva de xénero.
- E que a “Estratexia para o desenvolvemento dunha rede galega de aparcadoiros seguros para o sector do transporte de mercadorías” priorizou os traballos a curto prazo para garantir nun horizonte de aproximadamente un ano resultados visibles (o obxectivo é lograr no ano 2024 máis de 300 prazas de Estacionamento Seguro e Protexido, sumando as actuacións das dúas liñas: AESP de concentración e AESP de tránsito).

Dado o carácter estratéxico do AESP do Polígono de San Cibrao das Viñas para a provincia de Ourense e tendo en conta a inexistencia das rexións próximas a Galicia doutros AESP, así como as dificultades para encontrar proxectos nos que concorran, ademais dos requisitos de ubicación estratéxica, os de dispoñibilidade de terreos urbanisticamente aptos para esta finalidade xunto coa iniciativa privada precisa para desenvolver o proxecto (como sucede no presente caso) considérase que concorren os requisitos previstos no artigo 19.4.c da Lei 9/2007, de subvencións, para xustificar a concesión, con carácter excepcional dunha subvención para o desenvolvemento do AESP do Polígono de San Cibrao das Viñas, que servirá como área de concentración de referencia no entorno de Ourense.

En definitiva , o convenio eríxese como o instrumento xurídico idóneo para canalizar este tipo de subvención, de acordo co artigo 37 do Decreto 11/2009, de 8 de xaneiro, ao tempo que o convenio terá o carácter de bases reguladoras da concesión para os efectos do disposto na Lei de subvenciones de Galicia.

5. BENEFICIARIO DA SUBVENCIÓN



O beneficiario da subvención é a Asociación de Empresarios do Polígono Industrial de San Cibrao das Viñas, que virá obrigado a:

- a. Desenvolver as actuacións necesarias para a construción dunha Área de Estacionamento Segura e Protexida que cumpra o conxunto dos requisitos indicados na cláusula segunda do convenio, que en todo caso comprenden:
 - A consecución dos terreos axeitados e previstos na Central de Transportes de Mercadorías de San Cibrao mediante a fórmula que estime conveniente, sempre e cando se garanta a dispoñibilidade do espazo por un tempo superior a 10 anos.
 - Contratar, proxectar, executar, dirixir, recibir e pór en servizo as obras cumprindo os condicionantes recollidos no convenio, na lexislación correspondente e, nomeadamente, na lei 9/2007, de 13 de xuño, de subvencións de Galicia. Neste sentido, serán da súa competencia e responsabilidade a consecución de todas as autorizacións que resulten preceptivas, entre outras:
 - Proxectos de obra.
 - Permisos e licenzas.
 - Direccións facultativas e de seguridade e saúde.
 - Aportar o financiamento necesario para a dispoñibilidade dos terreos, a explotación e o mantemento das instalacións.
- a. Xustificar a realización das actuacións levadas a cabo e o cumprimento da finalidade que determinou a concesión da subvención.
- b. Facer constar a cooperación das Administracións concedentes en toda a información que se difunda sobre as actuacións obxecto do convenio, tanto nas reunións e nos medios de comunicación como no material que se puidera distribuír. Así mesmo, deberá colocar un cartel de tamaño A3, no acceso ao recinto, no que conste de xeito visible a colaboración das indicadas Administracións.
- c. Remitir á Comisión de Seguimento o proxecto construtivo para a súa aprobación antes do inicio das obras.



- d. Aplicar un réxime económico na AESP que non supere os seguintes prezos máximos no ano 2024:
- 1º. Tarifa máxima horaria: 1,50 €.
 - 2º. Tarifa máxima diaria: 12,00 €.
- a. Estes prezos actualizaranse cada ano conforme o IPC vixente. Así mesmo, non existirá impedimento para que os prezos propostos se compensen polo uso doutras instalacións do polígono.
- b. Establecer unha porcentaxe mínima de prazas de rotación na AESP do 20%. Para os efectos deste convenio, entenderanse por prazas de rotación aquelas que non están suxeitas a contratos de duración superior á diaria.
- c. Obter para a AESP unha certificación de nivel Prata, Ouro ou Platino, de acordo co establecido no Regulamento Delegado (UE) 2022/1012, da Comisión, polo que se completa o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeo e do Consello no relativo ao establecemento de normas que detallan o nivel de servizo e a seguridade das zonas de estacionamento seguras e protexidas, así como aos procedementos para a súa certificación.
- d. Implementar na instalación todas as medidas necesarias para garantir a debida seguridade das persoas usuarias e, especialmente, das mulleres condutoras, coa finalidade de previr e evitar calquera forma de violencia contra as mulleres, en especial, as violencias sexuais. A tal efecto, a realización da obra deberá ir acompañada dun estudo previo, coa finalidade de identificar e eliminar posibles "puntos negros" (aqueles lugares da instalación que poidan ser percibidos polas usuarias como non seguros, tales como zonas escuras, afastadas, ocultas, etc.) Estas zonas deberán dotarse de maior vixilancia ou medidas de control, como o uso de espellos, luces ou cámaras, que permitan incrementar o nivel de seguridade.
- e. Incluír nas instalacións baños e duchas específicos para mulleres así como unha zona de descanso tamén específica.
- f. Incluír, dentro das opcións de compra e consumo dispoñibles na instalación, o subministro de produtos de hixiene feminina, que se poderán adquirir as 24 horas do día, 7 días á semana.



- g. Incluír, dentro dos contactos e procedementos de emerxencia, información relativa aos recursos e servizos especializados en materia de violencia sexual. Irán acompañados de pictogramas facilmente comprensibles.
- h. Explotar e manter as instalacións coas condicións recollidas no convenio durante un prazo mínimo de 10 anos.
- i. Presentar, no primeiro trimestre de cada ano, a seguinte documentación:
 - 1º. Certificado vixente emitido por un organismo certificador acreditado, de acordo co establecido no Regulamento Delegado (UE) 2022/1012, da Comisión, polo que se completa o Regulamento (CE) n.º 561/2006 do Parlamento Europeo e do Consello, e de ser o caso, resultado da última auditoría realizada.
 - 2º. Unha memoria da actuación na que se xustifique que as instalacións se explotan e manteñen nas condicións recollidas no convenio.
 - 3º. O balance económico da AESP.
- a. Achegar a información que lle sexa requirida pola Intervención Xeral da Comunidade Autónoma, o Consello de Contas e o Tribunal de Contas no exercicio das súas funcións de e control do destino da subvención.
- b. Comunicar a obtención doutras subvencións, axudas, ingresos ou recursos que financien a actividade subvencionada procedentes de calquera Administración ou entes públicos ou privados nacionais ou internacionais. Esta comunicación deberá efectuarse tan pronto como se coñeza e, en todo caso, con anterioridade á xustificación da aplicación dos fondos recibidos.
- c. Presentar, antes da sinatura deste convenio:
 - 1º. Declaración responsable de que a asociación se atopa ao corrente no cumprimento das súas obrigas tributarias e fronte á Seguridade Social, e de non ter



pendente de pagamento ningunha outra débeda coa Administración pública da Comunidade Autónoma.

2º. Declaración responsable de que a asociación non está incurso en ningunha das prohibicións para obter a condición de beneficiaria, establecidas no artigo 10 da Lei 9/2007, do 13 de xuño, de subvencións de Galicia.

d. As demais previstas no artigo 11 da Lei 9/2007, do 13 de xuño.

6. FINANCIAMENTO

O importe máximo total das subvencións para a realización das actuacións obxecto do convenio é de CINCOCENTOS MIL EUROS (500.000,00€), distribuídos do seguinte xeito:

- A Consellería de Infraestruturas e Mobilidade realizará unha achega máxima de CENTO CINCUENTA MIL EUROS (150.000,00€), con cargo a aplicación orzamentaria 08.02.512A.780.1, código de proxecto 2023 00048, dos orzamentos xerais da Comunidade Autónoma de Galicia para o ano 2024, sen que supere a porcentaxe do 30% do importe de execución da obra e custes asociados
- A Consellería de Promoción do Emprego e Igualdade realizará achega máxima de CENTO CINCUENTA MIL EUROS (150.000,00€), con cargo a aplicación orzamentaria 13.20.313D. 781.2, código de proxecto 2018 112 dos orzamentos xerais da Comunidade Autónoma de Galicia para o ano 2024, sen que supere a porcentaxe do 30% do importe de execución da obra e custes asociados.
- A Deputación Provincial de Ourense realizará unha achega máxima de DOUSCENTOS MIL EUROS (200.000,00€), con cargo a aplicación orzamentaria 45012/78901, código do proxecto 2367-001, dos orzamentos da Deputación de Ourense para o ano 2024, sen que supere a porcentaxe do 40% do importe de execución da obra e custes asociados.



No caso de que o importe xustificado para execución de obras e custes non acadase o importe total previsto na presente cláusula, as entidades asinantes só achegarán o importe que represente a súa porcentaxe da cantidade efectivamente xustificada.

Santiago de Compostela, na data da sinatura electrónica

O director xeral de Mobilidade

A secretaria xeral de Igualdade

Ignacio Maestro Saavedra

Sandra Vázquez Domínguez

