

PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN Y RESILIENCIA DE LA ECONOMÍA

PROGRAMA DE AYUDAS A MUNICIPIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO

Memoria Técnica y Financiera

Beneficiario Ayuntamiento de Santiago de compostela

Título de la solicitud Plataforma logística de distribución de mercancías en el casco histórico de Santiago de Compostela

INDICACIONES GENERALES:

Para cumplimentar adecuadamente el presente formulario es preciso seguir las indicaciones regidas en el documento: **Guía del Solicitante: MEMORIA TÉCNICA Y FINANCIERA**. Así mismo, cabe destacar se debe incluir los datos requeridos en los recuadros destinados a tal efecto **siguiendo las instrucciones recogidas en la Guía del solicitante**. Para ello es preciso cumplir la limitación máxima establecida para el formulario de 25 páginas (incluyendo los anexos principales, excluyendo el cuestionario DNSH¹) y cumplir las características de formato del documento (interlineado, tabulaciones, tipo de letra, etc.) que son las establecidas por defecto en el mismo y en todo caso están recogidas en la Guía del Solicitante, no admitiéndose su modificación.

1. DESCRIPCIÓN GENERAL DE LA SOLICITUD

1.1. Descripción general de la solicitud.

La actual situación de la distribución de mercancías en el casco histórico de Santiago de Compostela representa hoy en día una de las principales preocupaciones de las administraciones, vecinos y sector empresarial en ese ámbito de la ciudad. En especial, por sus consecuencias en la calidad del aire, la ocupación de vía pública, el peligro que representa en un ámbito peatonal atestado de viandantes en determinados momentos del año, las limitaciones horarias del reparto y los destrozos en el patrimonio arquitectónico de una ciudad Patrimonio de la Humanidad y en su enlosado histórico.

Con el proyecto Smartiago, de compra pública innovadora, financiado con fondos FEDER, se da un primer paso para el diseño y compra de elementos novedosos de control y seguimiento del tráfico de vehículos, basados en inteligencia artificial (IA), que permita tener un riguroso control del acceso rodado a esta zona, permitiendo la identificación de vehículos de reparto y sus características de peso y recabando datos de su tipología, frecuencia, rutas, etc. que permitiesen optimizar su funcionamiento.

Siendo este paso muy necesario, no resulta suficiente para acometer la solución de la situación actual en sus múltiples facetas problemáticas. Por ello, partiendo de la situación ventajosa que un sistema de control como el implantado dentro del Smartiago supone, se elabora en mayo de 2020 un documento que lo integre en una "Estrategia de Logística Urbana Sostenible en Santiago de Compostela", con una visión más global, integrada, sostenible y con un horizonte más amplio.

El proyecto que se plantea en esta solicitud abarca aquellas tareas que es necesario materializar para avanzar en esta estrategia global de logística urbana sostenible de Santiago de Compostela que permita continuar en este proceso de reducción de emisiones e impacto del tráfico en el centro histórico.

Para ello se plantea:

- La creación de un centro logístico de distribución urbana en las afueras de la ciudad, bien comunicado con vías de alta capacidad y próximo a la zona final de reparto, donde las empresas de transporte podrán depositar sus envíos al casco histórico, que serán consolidados en el centro y repartidos en vehículos de cero emisiones.
- Este centro podría combinarse con otro centro asociado, ya dentro del propio casco histórico, donde podría centralizarse el acopio y distribución de los productos frescos y refrigerados.
- El análisis y diseño del modelo de colaboración público-privada más adecuado para la gestión del centro logístico y las tareas de acopio y distribución, ya que del análisis de experiencias internacionales en este campo se ha identificado que un factor clave de éxito es un adecuado modelo de gestión, y la implicación de los stakeholders clave en el proyecto, tanto clientes finales como, muy especialmente, empresas de distribución y productores con flota de reparto propia. En este sentido está previsto realizar una consulta abierta a todos los operadores logísticos interesados para recabar su interés y condiciones. La entidad resultante deberá encargarse de todo el proceso, incluidos la

¹ Cuestionario DNSH – Do Not Significant Harm (no causar un perjuicio significativo).

aportación de vehículos no contaminantes cero emisiones, el diseño y frecuencia de rutas y la aplicación informática de seguimiento incorporada a vehículos y conductores

- Un proceso de sensibilización, dinamización y participación social que permita que todos los agentes implicados en el proceso (operadores, distribuidores, empresarios, vecinos, administraciones...) puedan exponer sus necesidades, expectativas y preocupaciones asociadas al resultado del proyecto.
- La definición de los cambios en las ordenanzas y normativa que permita la progresiva limitación del acceso para carga y descarga en el casco histórico a vehículos contaminantes.
- Todo el ambicioso proceso se llevaría a cabo con la ayuda de un gabinete externo de gestión integral que permita definir y coordinar las complejas y variadas tareas que deben llevarse a cabo.

Resultados previstos: Como resultado de la actuación, se prevé:

- Reducción del número de vehículos que acceden al casco histórico tanto convencionales de reparto como tráfico pesado
- Reducción de emisiones contaminantes
- Reducción de impactos sobre el patrimonio monumental del tráfico (accidentes, rotura de firme, afección a cornisas y fachadas, etc)
- Liberación de espacio para peatones

Estructura de gestión: El proyecto lo lidera el Ayuntamiento de Santiago de Compostela, con la colaboración del Consorcio de Santiago (entidad que aglutina a la Administración general del Estado, la Xunta y el propio Ayuntamiento), encargado de la preservación del casco histórico.

Durante el proceso, se contempla una consulta abierta previa al lanzamiento de un proceso de colaboración público-privada para la gestión y operación del centro logístico. A priori, se piensa bien en una licitación concesional, o bien en una empresa mixta. La entidad resultante se encargará de la gestión global del proyecto una vez concluidas las distintas fases de puesta en funcionamiento. Ello incluirá la aportación de vehículos no contaminantes cero emisiones, el diseño y frecuencia de rutas, la aplicación informática de seguimiento incorporada a vehículos y conductores y las relaciones con los potenciales destinatarios de los envíos (hosteleros y comerciantes del casco histórico inicialmente) y los originadores (empresas de distribución y productores)

Plazo de ejecución: se contempla la licitación y realización de los estudios y actuaciones necesarios (modelo de negocio, demanda, recopilación de datos, sensibilización anteproyecto) en el período noviembre 2021-junio 2022, para posteriormente licitar el proyecto y obra del centro logístico en julio de 2022, adjudicando en octubre de 2022. Posteriormente, la ejecución de la obra finalizaría en septiembre de 2024. En junio de 2023 se adjudicaría el concurso para la gestión y operación global de la plataforma, y se desarrollarían las nuevas ordenanzas necesarias para la restricción de accesos.

Paralelamente, en 2023-2024 se realizarían las pruebas y calibrado del sistema inteligente de control de accesos que permitirá segmentar los vehículos pesados por peso y características técnicas, permitiendo la segregación de tráfico requerida.

1.2. Descripción de la ubicación de los trabajos que son objeto de la solicitud

El proyecto se lleva a cabo en el casco histórico de Santiago de Compostela.

En cuanto al centro logístico, se emplazará en una parcela de propiedad municipal estratégicamente situada en un importante nodo de conexiones por carretera y muy próxima al casco histórico. (se adjunta como anexo plano de emplazamiento). Esta parcela está contemplada urbanísticamente como suelo dotacional, con lo que la tramitación administrativa

del proyecto no se contempla que pueda tener retrasos derivados de licencias y gestión de suelo. Asimismo, los viales que la rodean son también municipales.

El HUB secundario (de frescos y refrigerados) se ubicará en un lugar aún a determinar dentro del casco histórico preferentemente de propiedad municipal. Esta ubicación permitiría tanto reparto con vehículos no contaminantes como a pie, dada la proximidad a parte de la dotación hostelera del casco histórico.

Nuevamente, la titularidad municipal permite minimizar los tiempos de tramitación.

2. DESCRIPCIÓN DE LAS ACTUACIONES² INCLUIDAS EN LA SOLICITUD

2.1. Descripción de las actuaciones propuestas conforme a la siguiente estructura, desglosado por actuación de manera independiente

Actuación 1.	Código³/ID Actuación: P13_L2-20210922-1
Título: PLATAFORMA LOGÍSTICA DE DISTRIBUCIÓN DE MERCANCIAS EN EL CASCO HISTÓRICO DE SANTIAGO DE COMPOSTELA	
Tipo de Actuación de la lista de actuaciones financiables: 13	

a) Descripción: La actuación consiste en la puesta en marcha de una plataforma logística de distribución de mercancías en el casco histórico de Santiago de Compostela, que pivota sobre un centro de acopio y distribución. Este centro se configura para centralizar el reparto de mercancías en el casco Histórico de la ciudad, dando continuidad a las medidas ya desarrolladas de restricción de accesos y control inteligente de los mismos.

La actuación arrancará con el sector Horeca, para posteriormente irse extendiendo a más sectores, y constará de dos sedes: la principal, para mercancía general, emplazada en una ubicación estratégica en la entrada a la ciudad, y un nodo para refrigerados, ubicado dentro del propio casco histórico. El sistema de gestión de la plataforma será de colaboración público-privada, con un modelo que se definirá mediante consulta abierta a los operadores logísticos.

b) Tareas: Para el desarrollo de la actividad se han definido las siguientes tareas:

- Estudio inicial de factibilidad, hoja de ruta y conceptualización: ya realizado
- Estudio: anteproyecto, análisis de demanda y necesidades, dimensionamiento y modelo de gestión. Pendiente de licitación
- Proceso de participación, sensibilización social y difusión. Pendiente de licitación
- Consulta abierta a operadores logísticos. En definición
- Proyecto, obra y equipamiento. Pendiente de licitación
- Concurso para la operación y explotación del centro. Pendiente; la forma concreta de colaboración público-privada dependerá de la consulta abierta a los operadores logísticos y los resultados del estudio de necesidades
- Gabinete de gestión integral del proyecto. Pendiente de licitar

c) Objetivos: Los principales objetivos del proyecto son los siguientes:

- Reducir el volumen de emisiones vinculadas al transporte de mercancías, con la restricción a vehículos de cero emisiones
- Racionalizar el acceso a la zona histórica, tendiendo hacia cero vehículos

² En sede electrónica se emplea la palabra PROYECTO en lugar de actuación.

³ Este código se genera automáticamente en sede electrónica al añadir cada actuación (proyecto) a la solicitud.

- Reducir el impacto del tráfico de mercancías en el casco histórico en términos de impacto sobre el patrimonio y la vida en el casco (liberación de espacio público, reducción de accidentes, deterioro del firme y las edificaciones, etc.)
- Generar sinergias con los operadores de reparto actuales, optimizando rutas e incorporando tipología de productos al reparto centralizado
- Actuar como piloto para la progresiva incorporación de modelos centralizados de logística urbana en el resto de la ciudad, reduciendo la presión sobre tráfico y estacionamiento, así como las emisiones asociadas al transporte.

d) Duración: Se contemplan que los trabajos preparatorios, que ya están en marcha, y la construcción del centro se prolonguen hasta septiembre de 2024, cuando comenzará la explotación del centro, por un período mínimo inicial de 5 años, con la vocación de que se mantenga de forma indefinida en el tiempo.

e) Interdependencias: Siendo la única actuación incluida en la solicitud, no existen interdependencias entre actuaciones.

2.2. Contribución de las actuaciones propuestas a un plan global o a un instrumento de planificación existente o plan estratégico y resultados esperados

Enumere, cuando proceda, según lo expuesto en la Guía del Solicitante, la contribución de la propuesta al desarrollo del plan global o a un instrumento de planificación existente o plan estratégico y resultados esperados:

Dentro del PMUS de Santiago de Compostela (adjunto como anexo complementario 3), se contempla como medida dentro del eje 6 el cierre total del casco antiguo con la prohibición del acceso motorizado a Praziña da Universidade y Praza Mazarelos. En la actualidad, esta actuación se ha desarrollado en gran medida, pero el acceso de vehículos de reparto y su acumulación en las distintas plazas del casco histórico en los horarios habilitados reduce notablemente la eficiencia de esta medida, que podrá verse completada con este proyecto, eliminando la invasión del espacio público y la interferencia con los viandantes que genera un reparto no centralizado aunque limitado en horarios.

A la vez, este proyecto se incluye dentro de la "Propuesta Estratégica Plurianual del Consorcio de Santiago 2021-2027-2032", plan de actuaciones que el consorcio de Santiago de Compostela (en el que están presentes el Concello, Xunta de Galicia, Gobierno Central y Corona) ha incluido en su plan de actuaciones a futuro, evidenciando el consenso entre todos los posibles implicados sobre la conveniencia y relevancia del proyecto. (anexo complementario 5)

Finalmente, la iniciativa Smartiagio sienta las bases del sistema de control de acceso y tráfico, esencial para llevar a la realidad este proyecto en el tiempo planteado, al contar ya con toda la infraestructura y software necesarios para el control de accesos inteligente al casco histórico. (ver anexo complementario 2)

3. MADUREZ

3.1. Licitación de las actuaciones

Justifique de forma precisa y resumida, según lo expuesto en la Guía del Solicitante, la fecha prevista de licitación de cada actuación de la solicitud. La justificación puede realizarse para cada actuación de manera independiente si así se precisa o en agrupaciones de actuaciones cuando sea posible.

Actuación o Actuaciones	Fecha	Justificación
1	20/11/2021	<p>La presente actuación requerirá la tramitación de varias licitaciones según se puede observar en el Anexo principal 1 (cronograma); a continuación se detallan los hitos relevantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrato abierto, por importe de 250.000 (sin IVA), para el desarrollo de un gabinete de gestión integral del proyecto. Se estiman 2 meses de preparación del concurso público, y licitación el 19 de noviembre de 2021. Se prevé su adjudicación el 21 de febrero de 2022. No requiere estudio de impacto ambiental ni ninguna otra tramitación adicional. - Contrato abierto para participación y sensibilización social. Importe: 70.000 euros. Trabajos preparatorios: 2 meses. Licitación: 10 de diciembre de 2021. Adjudicación: 28 de enero de 2022. - Contrato abierto para la elaboración de anteproyecto del centro, recopilación de datos y definición de modelo de gestión. Importe: 180.000 euros (sin IVA). Actuaciones preparatorias: 2 meses. Licitación: 1 de diciembre de 2021. Adjudicación: 7 de febrero de 2022. No requiere estudio de impacto ambiental ni ninguna otra tramitación adicional. Fecha de entrega: 5 de junio de 2022 - Contrato abierto para redacción de proyecto, obra y equipamiento del centro logístico. Requiere previamente la conclusión del anteproyecto, estimada el 5 de junio de 2022. Trabajos preparatorios: se contempla comenzar antes de la entrega del documento anterior, el 1 de mayo de 2022, hasta el 15 de julio de 2022. Presupuesto: 3.800.000 euros (IVA no incluido). Licitación: 15 de julio de 2022. Adjudicación: 17 de octubre de 2022. - Contrato/convenio para la explotación del centro logístico. No subvencionable. Se realizarán las actividades preparatorias entre junio de 2022 y noviembre de 2023, en base al modelo de gestión previsto y a rondas de entrevistas con posibles operadores. La licitación se realizará entre noviembre de 2022 y junio de 2023, estando prevista la adjudicación el 29 de junio de 2023, de modo que el adjudicatario cuente con un amplio plazo antes de fin de obra para organizar personal, realizar los acopios y compras de material rodante necesarios para el funcionamiento del centro, y desarrollar las aplicaciones y programaciones de rutas necesarias para el correcto funcionamiento del servicio, de modo que comience el funcionamiento en pruebas del centro en septiembre de 2024. <p>Solidez de las estimaciones: La planificación se ha realizado basada en la experiencia del Concello de Santiago en los tiempos de tramitación asociados a los distintos tipos de contrato. Asimismo, la contratación de una oficina de gestión de proyecto asegura la celeridad y eficiencia en los trabajos preparatorios y seguimientos, dado que esta oficina prestaría la asistencia necesaria para el seguimiento, preparación de documentación, apoyo en la preparación de licitaciones, justificación y cierre de proyecto.</p>

3.2. Adjudicación de las actuaciones

Justifique de forma precisa y resumida, según lo expuesto en la Guía del Solicitante, la fecha prevista de adjudicación de cada actuación de la solicitud. La justificación puede realizarse para cada actuación de manera independiente si así se precisa o en agrupaciones de actuaciones cuando sea posible.

Actuación o Actuaciones	Fecha	Justificación
1	07/02/2022	<p>La presente actuación requerirá la tramitación de varias licitaciones según se puede observar en el Anexo principal 1 (cronograma); a continuación se detallan los hitos relevantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrato abierto, por importe de 250.000 (sin IVA), para el desarrollo de un gabinete de gestión integral del proyecto. Se prevé su adjudicación el 21 de febrero de 2022. Es un tipo de asistencia en la que el Concello de Santiago tiene experiencia en la licitación, con experiencia en elaboración de pliegos que han demostrado ser sólidos y reducir el riesgo de recursos asociado a estos procesos. - Contrato abierto para participación y sensibilización social. Importe: 70.000 euros. Adjudicación: 28 de enero de 2022. Se prevé una licitación relativamente sencilla, no tiene dependencias de otras actuaciones y la oficina técnica del proyecto estaría ya en funcionamiento. Potenciales demoras tendrían un impacto menor en el desarrollo del proyecto, toda vez que la duración del contrato es amplia, y va enfocado a realizar acciones de sensibilización durante el arranque y estructuración del proyecto. - Contrato abierto para la elaboración de anteproyecto del centro, recopilación de datos y definición de modelo de gestión. Importe: 180.000 euros (sin IVA). Adjudicación: 7 de febrero de 2022. Se trata de una licitación de relativa sencillez, donde se plantea combinar una adecuada solvencia técnica con un modelo de valoración altamente objetivo, que permita optimizar los tiempos de evaluación y adjudicación - Contrato abierto para redacción de proyecto, obra y equipamiento del centro logístico. Presupuesto: 3.800.000 euros (IVA no incluido). Adjudicación: 17 de octubre de 2022. Es la licitación con mayor plazo de adjudicación de las estimadas en el análisis, ya que es la pieza clave del proyecto. Requiere que el anteproyecto esté finalizado, siendo este el principal riesgo: el retraso en el mismo. Para mitigar este riesgo, se primará en la licitación previa la reducción de plazo de ejecución del anteproyecto. Con esta adjudicación, se cumpliría el requisito de adjudicación del 60% del coste subvencionable antes de que concluya noviembre de 2022, con 1,5 meses de margen para posibles imprevistos. Como se reseñaba anteriormente, este margen puede ser mayor en caso de una reducción de plazos de ejecución de los trabajos previos. La oficina de gestión del proyecto estaría ya en funcionamiento para agilizar la licitación.

3.3. Fin de las actuaciones y fin anticipado (*Eliminatorio*)

Justifique de forma precisa y resumida, según lo expuesto en la Guía del Solicitante, la fecha de fin de cada actuación de la solicitud. La justificación puede realizarse para cada actuación de manera independiente si así se precisa o en agrupaciones de actuaciones cuando sea posible

Actuación o Actuaciones	Fecha fin	Justificación
1	01/12/2024	<p>Se define como fecha de fin la del último contrato incluido en el monto subvencionable, en este caso la asistencia técnica a la gestión, que deberá asegurar la justificación correcta de las obras realizadas. Se prevé que en septiembre de 2024 comiencen las pruebas del centro, y en diciembre de 2024 esté en pleno funcionamiento, si bien el posible contrato de gestión del centro no estaría dentro del perímetro subvencionable. El modelo de gestión se desarrollará dentro del contrato para la elaboración de anteproyecto y estudio de viabilidad. Las fechas de finalización de los distintos contratos son las siguientes (ver cronograma incluido como anexo principal 1):</p> <ul style="list-style-type: none"> - Contrato abierto, por importe de 250.000 (sin IVA), para el desarrollo de un gabinete de gestión integral del proyecto. Finalización el 01/12/2024. - Contrato abierto para la participación y sensibilización. Importe: 70.000 euros. Finalización: 08/12/2023. - Contrato abierto para la elaboración de anteproyecto del centro, recopilación de datos y definición de modelo de gestión. Importe: 180.000 euros (sin IVA). Finalización el 05/06/2022 - Contrato abierto para redacción de proyecto, obra y equipamiento del centro logístico. Presupuesto: 3.800.000 euros (IVA no incluido). Finalización: 16/09/2024. Hay que reseñar que la ubicación del centro es una parcela de titularidad municipal, con una calificación urbanística compatible con el uso previsto, por lo que no se prevén retrasos derivados de problemas de licencias o urbanísticos, habituales en este tipo de actuaciones. Ver anexo principal 2, plano de ubicación, y anexo complementario 4 donde se incluyen las fichas catastrales de las parcelas.

3.4. Solidez financiera

Especifique, según lo expuesto en la Guía del Solicitante, si se precisa financiación adicional a los fondos del propio municipio. En caso afirmativo describa como se ha avanzado en la disponibilidad financiera de dichos fondos con entidades terceras, en caso negativo justifique la no necesidad.

Actuación o Actuaciones	Financiación Terceros	Descripción de Disponibilidad Financiera de Terceros o Justificación de No necesidad de Financiera de Terceros
1	No	El Concello de Santiago cuenta con capacidad financiera suficiente para la ejecución integral del proyecto, así como con el compromiso de la Junta de Gobierno de dotar de los fondos necesarios al proyecto. Se adjuntan a la solicitud los correspondientes certificados de capacidad de recursos, y compromiso de dotación de recursos.

4. IMPACTO

4.1. Impacto de las actuaciones (*Eliminatorio*)

Especifique, según lo expuesto en la Guía del Solicitante, como cada actuación se adecua y contribuye a los objetivos del Componente 1 del PRTR. La justificación puede realizarse para cada actuación de manera independiente si así se precisa o en agrupaciones de actuaciones cuando sea posible.

Actuación o Actuaciones	Justificación Impacto
1	<p>La actuación está alineada y contribuye a la consecución de los objetivos establecidos en el componente 1 del PRTR. En concreto, de los objetivos generales, impacta positivamente en una mejora de la calidad del aire en los entornos urbanos, y el impulso de la descarbonización de la movilidad urbana. De entre los objetivos específicos, la actuación se encuadra en el fomento de la transformación del transporte público de viajeros y mercancías hacia una actividad de cero emisiones mejorando la accesibilidad del sistema.</p> <p>Como se comprueba en el Anexo Principal DNSH, la actuación no causa un perjuicio significativo a alguno de los objetivos medioambientales. Se enmarca en la medida 048 – Medidas de calidad del aire y reducción del ruido, y contribuye a los objetivos climáticos de la Unión Europea en al menos en un 40%. En concreto, se pretende llegar a evitar por completo las emisiones de CO2 de los vehículos de transporte de mercancías dentro del Casco Histórico al consolidar las mercancías en un hub y desde allí ser repartidas al Casco Histórico en vehículos de cero emisiones, y por tanto llegar a una contribución del 100% en los objetivos medioambientales.</p> <p>A continuación se recogen los impactos esperados de la actuación:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Impactos positivos en la arquitectura y calidad de vida urbana <ul style="list-style-type: none"> ○ Mejora de la calidad del aire. La reducción de kilómetros de vehículos de transporte de mercancía de vehículos térmicos permitirá una mejora de la calidad del aire del Casco Histórico de Santiago. Como se detalla en el Anexo Principal DNSH, se estima una reducción de hasta 28.769 km anuales de vehículos térmicos, lo que equivale a 10.875 kg de CO2 anuales. ○ Reducción del tráfico al promover la movilidad compartida. La consolidación de mercancías en el hub, permitirá reducir el tráfico de vehículos de mercancías en el Casco Histórico. ○ La reducción de los vehículos de reparto de mercancías circulando por el Casco Histórico, a su vez, permitirá ganar espacio público peatonal para los ciudadanos y turísticas que recorren las calles del Casco Histórico. ○ Reducción en el impacto arquitectónico negativo del Casco Histórico. La acumulación de vehículos de grandes dimensiones en el Casco Histórico provoca daños arquitectónicos importantes al patrimonio, así como otro tipo de daños a infraestructuras de comunicación. Por ejemplo, existen daños en la rotura de losas por el intenso tráfico de vehículos pesados, daños al patrimonio arquitectónico, como desperfectos en fuentes, balcones, etc. El Concello de Santiago tiene consignado anualmente 170.000 euros anuales para la reparación de losas. La restauración de 2 fuentes costó 40.000 euros. Además de los daños arquitectónicos a particulares. La reducción de los kms recorridos en el interior del Casco Histórico, reducirá la probabilidad de ocurrencia de desperfectos, y por tanto, un menor impacto negativo arquitectónico, lo que es sinónimo de

Actuación o Actuaciones	Justificación Impacto
	<p>un impacto positivo. La consolidación y optimización de rutas, estima que puedan reducirse los kilómetros recorridos en al menos un 50% de los actuales, por lo que se reducirían en la menos la mitad, los impactos arquitectónicos negativos.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Reducción de ruido, al evitar el paso de vehículos de mercancías de motor térmico, y realizar el reparto desde el hub en vehículos eléctricos de menor impacto auditivo. Se estima llegar a una reducción de 2.877 horas de funcionamiento de vehículos de mercancías térmico (se calcula una velocidad media de 10 km/h) ▪ Impactos positivos en la reducción de combustibles fósiles. Se calcula un ahorro de hasta 1.269 litros anuales de combustibles fósiles. El cálculo se detalla en el Anexo Principal DNSH. ▪ Ampliación del horario de reparto, ahora restringido a las primeras horas del día, que podrá ser prácticamente continuado y a demanda, lo que mejorará la capacidad de organización de los receptores, con un incremento en su capacidad de conciliación laboral, familiar y personal.

4.2. Accesibilidad universal e igualdad de género

- a. Indique en primer lugar si la propuesta contribuye positivamente a la accesibilidad universal, entendido como un concepto amplio e integral recogido en la Guía del Solicitante. En caso afirmativo, justifíquelo según lo expuesto en la Guía del Solicitante:

Actuación o Actuaciones	Accesibilidad universal	Justificación
1	Sí	<p>En la actualidad, la circulación de vehículos de transporte de mercancías en el casco histórico, donde encontramos numerosas calles de plataforma única, estrechas, etc., genera problemas de accesibilidad y movilidad para los usuarios más vulnerables, que se materializan en obstáculos (camiones y furgonetas estacionados sobre aceras o en intersecciones que impiden el paso para carritos de bebé, sillas de ruedas, o personas de movilidad reducida en general), riesgos en el tráfico (problemas para circulación de vehículos de mercancías y sillas de ruedas o carritos en las mismas calles).</p> <p>Con la implementación del proyecto, el volumen de vehículos de transporte en el casco histórico se verá drásticamente reducido, facilitando la recuperación del espacio público para el uso ciudadano y la desaparición de los obstáculos para la accesibilidad plena al casco histórico que representan estos vehículos. Con el nuevo modelo, la entrada será ordenada, con vehículos de reducida dimensión, y primando el reparto a pie en los tramos en que sea posible.</p>

- b. Indique en primer lugar si la propuesta contribuye positivamente a la igualdad de género según el concepto recogido en la Guía del Solicitante. En caso afirmativo, justifíquelo según lo expuesto en la Guía del Solicitante:

Actuación o Actuaciones	Igualdad de Género	Justificación
1	Sí	<p>El proyecto contribuye a la igualdad de género en varios niveles:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Conciliación de la vida familiar y profesional: Existe un amplio volumen de empleo femenino en el casco histórico, así como de negocios con propiedad femenina. Los actuales modelos de reparto concentrados en franjas horarias muy tempranas generan disfunciones en la conciliación, ya que obligan a recepcionar mercancías en horarios en que los negocios principales están cerrados. Con las nuevas rutas de reparto, distribuidas a lo largo del día, se podrá ajustar el reparto a la actividad empresarial y profesional, facilitando la conciliación - Incorporación de la mujer al transporte de mercancías: Se valorará en la licitación de la gestión del futuro centro de transporte la existencia de planes de igualdad, y que el porcentaje de empleo femenino esté al menos en la media del sector, entre otros factores. - Planes de igualdad: en todas las licitaciones asociadas al proyecto, se valorará que el licitador cuente con plan de igualdad. - Planes de igualdad: El Concello de Santiago de Compostela cuenta con un plan de igualdad aprobado. http://santiagodecompostela.gal/medi/departamento/ateccion_cidadan/Muller/IVPlanIgualdade_2017-2020.pdf

5. CALIDAD

5.1. Calidad de las actuaciones (*Eliminatorio*)

Especifique, según lo expuesto en la Guía del Solicitante, la solidez y buen diseño de la actuación de manera que dé respuesta a los retos planteados.

Actuación o Actuaciones	Justificación Calidad
1	<ul style="list-style-type: none"> • Definición de la actuación: • Existencia de estudios previos, proyectos piloto, etc.: La actuación propuesta es fruto de un proceso de análisis y diseño dilatado en el tiempo, con los principales hitos clave: <ul style="list-style-type: none"> - <u>Proyecto Smartiago</u>: desarrollo de una solución, a través de CPI (compra pública de Innovación), de una solución tecnológica de movilidad Smart, para control mediante una plataforma inteligente de movilidad y vídeo inteligente el acceso de vehículos de reparto y transporte a la zona histórica. En proceso de implementación. Siembra la base para permitir desarrollar el proyecto actual, al permitir un eficiente control de la entrada/salida de vehículos de reparto. (anexo complementario 2) - <u>Estrategia de logística urbana sostenible de Santiago de Compostela</u>: Elaborada en mayo de 2020, sienta las bases para el presente proyecto,

Actuación o Actuaciones	Justificación Calidad
	<p>realizándose en la misma una propuesta preliminar de dimensionamiento, hoja de ruta y presupuesto, así como una identificación preliminar de stakeholders, público objetivo, y aspectos críticos del proyecto (anexo complementario 1)</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Identificación preliminar de experiencias similares</u>: Se ha realizado un análisis preliminar de experiencias similares, buscando identificar casos de éxito y fracaso y factores críticos a nivel de modelo de gestión_(anexo complementario 6) - <u>Identificación de ubicación propuesta</u>: se cuenta con una ubicación estratégica, adecuada desde el punto de vista de conectividad, y óptima desde el punto de vista urbanístico, que permite minimizar el riesgo asociado a permisos y licencias. (anexo principal 2 y anexo complementario 4, donde puede comprobarse la titularidad municipal) - <u>Presupuesto</u>: Se cuenta con un presupuesto de las actuaciones, calendarizado y anualizado. (anexo principal 4) - <u>Integración dentro de la estrategia plurianual del consorcio de Santiago de Compostela para 2021-2027-2032</u>: La actuación está recogida dentro de la estrategia del Consorcio, y aprobada por todos sus miembros, entre los que figuran, además del Ayuntamiento de Santiago, el gobierno autonómico y el gobierno central, entre otros. Esta alineación con el proyecto garantiza el compromiso de los distintos agentes a la hora de desarrollar el mismo, al considerarse por todas las partes clave para el desarrollo futuro de la ciudad. (anexo complementario 5) <ul style="list-style-type: none"> • Descripción técnica de la propuesta: <p>La actuación objeto de esta propuesta incluye el diseño y puesta en marcha de un HUB urbano de distribución, ubicado sobre una parcela de titularidad municipal de más de 10.500 m2 de superficie.</p> <p>Esta parcela (ver anexo principal 2, plano) se sitúa en uno de los puntos de entrada a la ciudad, en un nudo de comunicaciones donde confluyen dos vías perimetrales, con acceso próximo a los polígonos de Costa Vella y Tambre, y cercana a una de las principales vías de entrada al casco histórico.</p> <p>Sobre esta parcela se construirá un centro logístico. Este centro logístico contará con zona de recepción de mercancías, almacén automatizado, muelles de carga y oficinas. El procesado de la mercancía recibida se realizará de forma automatizada, aplicando sistemas de trazabilidad RFID o similares.</p> <p>Dentro de la actuación a realizar, a fin de asegurar el correcto dimensionamiento y articulación del centro logístico, se contemplan las siguientes actuaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Oficina de gestión de proyecto</u>: contratación de asistencia técnica responsable de apoyar al equipo municipal en la puesta en marcha de los procesos de licitación, control de ejecución de los contratos, y correcta justificación de los mismos. - <u>Sensibilización del proyecto</u>: Contrato para realizar la difusión del proyecto. Es esencial para su éxito, en vista de los casos de referencia identificados, la aceptación tanto por usuarios finales como por cargadores y transportistas. Por este motivo se contratará una

Actuación o Actuaciones	Justificación Calidad
	<p>campaña de difusión y sensibilización, que permita minimizar el rechazo social al nuevo modelo de reparto.</p> <ul style="list-style-type: none"> - <u>Consulta abierta a operadores</u>: A fin de alinear el dimensionamiento del centro y su enfoque con la percepción del sector logístico, se realizará un proceso de consulta abierta a operadores que aportará valiosos inputs para la fase de anteproyecto y para la definición del modelo de gestión - <u>Anteproyecto, recopilación de datos y modelo de gestión</u>: Como complemento a los estudios ya realizados, se contratará el diseño de un anteproyecto del centro. En dicho contrato se incluirá también la realización de un estudio de demanda, análisis financiero, y modelo de gestión, que permitan alinear el anteproyecto con las necesidades estimadas del HUB logístico. Una vez obtenido el anteproyecto, permitirá la licitación conjunta de proyecto, obra y equipamiento del centro, minorando los tiempos de ejecución y licitación. Dentro de este proceso, se realizará una ronda de contactos con potenciales operadores del HUB, a fin de integrar sus consideraciones dentro del diseño del centro. - <u>Proyecto, obra y equipamiento del HUB logístico</u>: Contratación de redacción de proyecto, ejecución de obra y equipamiento del HUB logístico, basadas en los requerimientos del anteproyecto. Se incluirá en el proyecto la urbanización de la parcela y sus accesos desde la avenida de Asturias, a través de la glorieta de Campiña, incluyendo el acondicionamiento de dicha glorieta y de la carretera que conecta con la rúa de Nogueira de Mañou, donde se ubica el centro. - <u>Licitación de la gestión y explotación del centro (no incluida dentro del perímetro de la subvención)</u>: Como paso final, no incluido dentro de los conceptos subvencionables, se desarrollará la gestión del centro, que incluirá la obligación de aportar los vehículos de transporte eléctricos necesarios, así como de desarrollar los programas de rutas, planificación, y herramientas software necesarias para la gestión de las mismas. En función de los resultados del análisis de viabilidad, este servicio podría ser realizado o bien por una sociedad privada, por una sociedad municipal bajo encomienda, o a través de una sociedad mixta.

5.2. Coherencia de las actuaciones

Justifique, según lo expuesto en la Guía del Solicitante, la coherencia de la actuación, entendido para ello propuestas bien preparadas, programa de trabajos, estructura, aseguramiento de la calidad y recursos, camino crítico, riesgos e implantación, etc.

Actuación o Actuaciones	Justificación Calidad
1	<ul style="list-style-type: none"> • Programa de trabajo y cronograma: comprende las siguientes actividades, definidas en el Cronograma del Anexo Principal 1. En todas las actividades se ha tomado en consideración el proceso de preparación, licitación y ejecución: <ol style="list-style-type: none"> 1. Licitación y ejecución del gabinete de gestión integral. 2. Licitación y ejecución de la asistencia para sensibilización del proyecto

Actuación o Actuaciones	Justificación Calidad
	<p>3. Consulta abierta a operadores logísticos (no implica licitación; no se incluye en el perímetro subvencionable)</p> <p>4. Licitación y ejecución del anteproyecto, recopilación de datos y definición de modelo de gestión.</p> <p>5. Licitación y ejecución del proyecto, obra y equipamiento del centro logístico.</p> <p>6. Licitación de la gestión del centro (no incluida en el importe a subvencionar)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cronograma de trabajo y camino crítico: Se hace referencia en este apartado al Cronograma que se encuentra en el Anexo Principal 1. Dicho Cronograma incorpora el camino crítico. La explicación del mismo y las consideraciones que se han realizado para su determinación también se explican en el citado Anexo. • Gestión de riesgos: Se hace referencia en este apartado a la Matriz de Gestión de Riesgos que se encuentra en el Anexo Principal 3. • Planificación de recursos previstos: El Concello de Santiago ha desarrollado en los últimos años con éxito proyectos de gran dimensión, como puede ser la EDUSI de Santiago de Compostela o el proyecto Smartiago, evidenciando la capacidad técnica de su equipo. En este caso, dada la complejidad y necesidad de ajuste en plazos, se incorpora la externalización de un gabinete de gestión integral del proyecto, con la encomienda de apoyar a los servicios técnicos municipales y la dirección del proyecto en el desarrollo del mismo, garantizando la fluidez de las licitaciones y su ejecución y justificación. A su vez, los distintos elementos técnicos (anteproyecto, estudios de viabilidad, proyecto y obra...) serán externalizados y supervisados tanto por los responsables municipales del proyecto como por la asistencia externa. • Estructura de gestión y gobernanza: La estructura de gestión y gobernanza del proyecto sería la siguiente: <ul style="list-style-type: none"> - Órganos de decisión política del municipio (alcaldía, consejerías involucradas, etc.): encargados fundamentalmente de aprobar las actuaciones y dotar el presupuesto necesario para llevar a delante las actuaciones. - Junta de gobierno: que fundamentalmente será la encargada a través de sus miembros de dar inicio al expediente del proyecto y aprobar las necesidades de contratación externas que se deriven de las necesidades del proyecto. - Comité técnico: este comité se formará explícitamente para la actuación y será el órgano técnico encargado de velar por el correcto desarrollo del proyecto supervisando el avance del mismo y controlando plazos, costes y calidad de los trabajos. Este comité será la máxima autoridad técnica para el desarrollo del proyecto. - Servicios técnicos municipales: formados por ingenieros, arquitectos, así como de otros perfiles de apoyo, darán seguimiento a las diferentes

Actuación o Actuaciones	Justificación Calidad
	<p>tareas del Programa de Trabajo y servirán de enlace con la Dirección de Obra de quien recibirán reportes de acuerdo con los procedimientos de control que se establezcan. Los servicios técnicos municipales tendrán un Ingeniero o Arquitecto Jefe según definan las necesidades del proyecto.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gabinete de gestión del proyecto: Servicio externo encomendado con el apoyo a la ejecución y justificación del proyecto. Velará por la correcta ejecución, la agilización de los trámites, y la generación de la documentación e informes necesarios, así como apoyando a la coordinación de todos los implicados. - Soporte por parte del Consorcio de Santiago en todo el proceso, asegurando tanto la alineación del proyecto tanto con la estrategia a futuro del Consorcio como la alineación de los agentes clave con el desarrollo y ejecución del proyecto. <p>Además de la jerarquía anterior se pondrán a disposición del proyecto los siguientes órganos transversales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Servicios administrativos municipales: serán los encargados de dar apoyo de forma transversal al resto de los participantes para todas aquellas tareas que lo requieran como pueden ser el control de gestión de las obras, la preparación de los pliegos, etc. <ul style="list-style-type: none"> • Procedimientos de control: <p>El Comité Técnico será el encargado de velar por el correcto desarrollo del proyecto, planificando las diferentes etapas del mismo desde los puntos de vista técnico, financiero, cumplimiento de plazos y calidad.</p> <p>Se establecerán requisitos de solvencia técnica y financiera en la licitación de los distintos contratos para asegurar la capacidad y experiencia.</p> <p>Se exigirá a todos los contratistas (técnicos, ejecutores, empresas de control, etc.) la obligatoriedad de tener establecidos, homologados y en vigor sistemas y procedimientos de calidad y medioambientales como la ISO 9001 la ISO 14001 o similar y de realizar un Plan de Control externo e independiente de los trabajos.</p> <p>La asistencia técnica prestará apoyo al Comité Técnico y velará por el correcto desarrollo de los trabajos y los procesos de licitación emitiendo informes de diferente periodicidad (semanal, mensual, etc.) con objeto de informar sobre cualquier aspecto relevante en el avance de los trabajos como desviaciones de plazo, de presupuesto, condicionantes técnicos, económicos o de otra índole, medidas preventivas para contingencia de riesgos o correctoras en caso de incidencias o no conformidades detectadas en cualquiera de las fases.</p> • Sostenibilidad de las actuaciones <p>La implementación de una rigurosa política de restricción de acceso de mercancías al casco histórico, y una ambiciosa campaña de difusión y consulta con operadores y usuarios permite contar con una alta probabilidad de éxito de la gestión, así como de continuidad en el tiempo de la actividad del HUB urbano, que se prevé se convierta en el germen de un futuro modelo centralizado de reparto para todo el centro urbano.</p>

5.3. Aceptación social y difusión pública de resultados

- a. Indique de forma precisa y resumida la aceptación social prevista por el público objetivo o beneficiarios de la propuesta. Se debe justificar la misma según lo expuesto en la Guía del Solicitante:

Actuación o Actuaciones	Aceptación social	Justificación
1	Sí	<ul style="list-style-type: none"> Aceptación social: De los trabajos previos realizados, se deriva que la aceptación social será elevada. A nivel ciudadano existe ya un alto nivel de descontento con el impacto del tráfico de mercancías en el casco histórico y los trastornos que ello genera, trasladado incluso a través de los medios de comunicación. En este marco de aceptación, son los afectados directos (propietarios de establecimientos y, sobre todo, cargadores y transportistas) los que podrían expresar un mayor nivel de desacuerdo, por el temor a ver afectada negativamente su actividad. Por ese motivo se ha planificado tanto un análisis de demanda y modelo de gestión que busque dar solución a las inquietudes de estos colectivos (incluidos en la licitación de anteproyecto), como la contratación de un servicio de sensibilización y difusión del proyecto. Se ha comprobado, a través del análisis de iniciativas similares que no han resultado exitosas, que es esencial el alineamiento con las necesidades de los transportistas, y la percepción del centro como una iniciativa "neutra" que permite optimizar su logística y generar eficiencia a largo plazo. Se buscará alinear el proyecto con esta base. [ver anexo complementario: casos de referencia] Difusión y sensibilización: Se ha contemplado un contrato específico destinado a este fin, buscando tanto difundir el proyecto como generar una estrategia clara de comunicación que facilite la aceptación del proyecto.

- b. Indique de manera resumida las tareas de difusión pública y las medidas de comunicación previstas en aras de lograr una mejor acogida de la propuesta según lo expuesto en la Guía del Solicitante:

Actuación o Actuaciones	Difusión pública	Justificación
1	Sí	<p>Se ha contemplado un contrato específico para la sensibilización del proyecto. Este contrato definirá la estrategia de difusión y sensibilización, focalizada en:</p> <ul style="list-style-type: none"> Actuaciones de difusión centradas en usuarios finales (negocios hosteleros) y clientes potenciales del centro (transportistas, cargadores). Estas acciones buscarán tanto dar a conocer los aspectos positivos del proyecto y su incidencia en la actividad futura, como identificar posibles early users e incluso potenciales operadores del centro logístico. Generación de un mensaje claro, y difusión progresiva

Actuación o Actuaciones	Difusión pública	Justificación
		<p>aprovechando el período de diseño y ejecución del centro.</p> <ul style="list-style-type: none"> Realización de actos de difusión, sensibilización y socialización con los vecinos y agentes clave.

6. RELEVANCIA

6.1. Contribución de la propuesta al desarrollo del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia de España, a los objetivos de la convocatoria y a la estrategia de movilidad a nivel país

Indique como la propuesta contribuye positivamente según lo expuesto en la Guía del Solicitante:

En este apartado se debe justificar de manera general como la solicitud a nivel global, como consecuencia de implementarse las diferentes actuaciones que lo componen, contribuye positivamente al desarrollo del PRTR y a los objetivos definidos en la convocatoria, así como a la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.

- Contribución al desarrollo del PRTR: La propuesta planteada se encaja claramente con el componente 1, especialmente actuando sobre el nivel de emisiones asociadas al transporte urbano de mercancías, generando un cambio modal y reducción de circulaciones en dicho transporte. Al tiempo reduce las emisiones y niveles de ruido generados por dicha actividad en el casco histórico, e incentiva el uso de energías alternativas en el transporte de mercancías urbano. Incide también con el componente 6, apoyando la sostenibilidad del transporte de mercancías, así como la mejora logística en entornos urbanos, eliminando rutas redundantes y optimizando el número de entradas de vehículos de mercancía en el casco histórico. Se atacan así dos factores clave: reducción de número de vehículos, y sustitución energética, ambos focalizados en un campo con gran potencial de mejora como es el reparto de última milla en entornos urbanos.
- Contribución a los objetivos definidos en la convocatoria: La propuesta planteada se alinea claramente con los objetivos específicos a) "Acelerar la implantación de zonas de bajas emisiones" y c) "Fomentar la transformación del transporte público de viajeros y mercancías hacia una actividad de cero emisiones mejorando la accesibilidad del sistema", indicados en el artículo 2 (objeto de la subvención): el proyecto fomenta la transformación del transporte de mercancías en el casco histórico, llevándola hacia un modelo de cero emisiones, y al tiempo convierte de facto al casco histórico en una zona de bajas emisiones, donde se elimina en su mayor parte el uso de combustible fósil.
- Contribución a la estrategia de movilidad segura, sostenible y conectada 2030:
 - A los objetivos del "Eje 6: Cadenas logísticas intermodales inteligentes" Uno de los aspectos clave de este eje es facilitar la normativa sobre distribución urbana de mercancías, un aspecto en el que este proyecto se configura como piloto de una nueva forma de abordar el reparto de última milla. Al tiempo, la combinación del centro de distribución con el sistema inteligente de control de acceso al casco histórico contribuye, dentro del propio eje 6, al objetivo de aplicar la tecnología para mejorar la eficiencia en el sector logístico
 - A los objetivos del "Eje 8: Aspectos sociales y laborales" contribuyendo a una mayor incorporación de la mujer al sector del transporte, y a la conciliación de la vida personal y laboral en el sector Horeca y comercio, al generar nuevas dinámicas horarias de reparto que minoren el impacto actual sobre los horarios de estos establecimientos (ver apartado dedicado a igualdad de género).

6.2. Complementariedad o relación de la solicitud con otras propuestas presentadas.

Indique en los casos que aplique si la solicitud es complementaria o tiene relación con alguna propuesta presentada en este u otros programas europeos según lo expuesto en la Guía del Solicitante:

La propuesta viene a dar continuidad al proyecto Smartiago, donde se han desarrollado soluciones inteligentes de control de acceso de vehículos pesados al casco histórico. Smartiago, en implementación en la actualidad, permite tener los elementos necesarios para desarrollar el proyecto actual. Al tiempo, el Concello de Santiago prevé presentar un proyecto de rehabilitación de viviendas y edificios públicos patrimoniales en el casco histórico. Con el proyecto actual, se reducirán las afecciones e impactos sobre las edificaciones derivados tanto del tráfico como de las emisiones.

Respecto a esta convocatoria de ayudas, el municipio de Santiago de Compostela tiene la intención de presentar 2 propuestas, pero son actuaciones independientes de diferente naturaleza y no guardan relación entre ellas ni son actuaciones complementarias fruto de un proyecto conjunto, más allá del objetivo global de reducción de emisiones.

6.3. Repercusión de la propuesta en el conjunto de la industria y la economía española y europea.

Indique como la propuesta contribuye positivamente en el conjunto de la industria y la economía española y europea según lo expuesto en la Guía del Solicitante:

La propuesta incidirá positivamente en el desarrollo socioeconómico, al desarrollar un proyecto que puede ser replicado en aquellas ciudades con casco histórico que experimentan problemas similares a los de Santiago. Con este proyecto se podrán testar tanto las soluciones inteligentes de acceso que está implementando el Concello, como la efectividad del modelo de centralización de transporte previsto.

Con este modelo, se prevé que se generen ahorros en costes de transporte tanto para cargadores como para operadores y clientes finales, incrementando la competitividad del sector. Al tiempo, se desarrolla un modelo de convivencia mercancías-población diferencial, que permite racionalizar los espacios urbanos, y reducir los costes para particulares y administraciones asociados a los siniestros y deterioro generados por el paso recurrente de transportes de mercancías en entornos históricos, generando así ahorros de coste que pueden ser replicados en numerosas ciudades.

6.4. Cumplimiento del principio de no causar un perjuicio significativo (Do Not Significant Harm - DNSH)

Indicar si la propuesta se adecúa al cumplimiento del principio de no causar un perjuicio significativo y si ha completado el Cuestionario, que se encuentra disponible como un documento separado en el Portal de la Sede Electrónica, habilitado para esta convocatoria.

La propuesta se adecúa al principio DNSH. Los impactos identificados son positivos, al focalizarse en la reducción de tráficos y emisiones en el entorno monumental de la ciudad. Se ha completado el cuestionario.

El **Cuestionario DNSH** se considera como **Anexo Principal** y debe indicarse en el listado indicado en el apartado 7, pero dada su extensión **no será computable en el límite total de páginas**.

7. ANEXOS PRINCIPALES

Toda la información relevante para evaluar la propuesta debe estar incluida en el apartado correspondiente de la propia memoria o en los anexos principales. **Solo la Memoria y Anexos Principales serán objeto de evaluación.** El propósito de los anexos principales es el de proporcionar información básica para ser analizada pero que la misma no puede incluirse en las secciones específicas de la memoria, ya sea por formato o porque es información compartida para varias secciones y resulta más apropiado incluirse por tanto como anexo principal. Los Anexos principales serán objeto de evaluación como se ha indicado, pero en todo caso, los anexos principales deben mencionarse en los apartados correspondientes de cada actuación ya que en caso contrario podrían no ser tenidos en consideración por los evaluadores en todos los apartados a los que pueden hacer referencia.

Liste a continuación los **Anexos Principales** que se **adjuntan en este documento**:

Anexo Principal 1: Cronograma
Anexo Principal 2: Plano de situación
Anexo Principal 3: Matriz de riesgos
Anexo Principal 4: Presupuesto
Anexo Principal DNSH: Cuestionario DNSH

Los **Anexos Principales** **deben unirse al presente documento de Memoria** y formarán parte del cómputo total de páginas máximo determinado.

Los **Cuestionarios DNSH** se incluyen en el **Anexo Principal DNSH** y queda indicado como tal en esta Memoria en el listado indicado anteriormente, pero dada su extensión **NO deben unirse a este documento de Memoria y NO computarán en el límite total de páginas.** El Anexo Principal DNSH deberá adjuntarse a la solicitud telemática en formato pdf de manera independiente.

8. ANEXOS COMPLEMENTARIOS

Toda la información relevante para evaluar la propuesta debe estar incluida en el apartado correspondiente de la propia memoria o en los anexos principales y NO en los anexos complementarios. **Los anexos complementarios no serán objeto de evaluación.** El propósito de los anexos complementarios es el de proporcionar información adicional de apoyo o soporte. Los anexos complementarios o sus secciones específicas deben mencionarse en los apartados correspondientes de cada actuación sobre los que deben dar soporte, ya que en caso contrario no serán tenidas en consideración por los evaluadores.

Liste a continuación los **Anexos Complementarios** que se **anexan a la solicitud**:

Anexo Complementario 1: Estrategia de logística urbana sostenible
Anexo Complementario 2: Smartiago
Anexo Complementario 3: PMUS. Consultar link:
http://www.santiagodecompostela.org/medi/departamento/atencion_cidadan/Trafico/PMUS_Santiago2.pdf
Anexo Complementario 4: Fichas catastrales de las parcelas donde se ubicará el proyecto
Anexo Complementario 5: Propuesta estratégica plurianual del consorcio de Santiago 2021-2027-2032 donde se recoge la presente actuación
Anexo Complementario 6: Análisis de casos similares a nivel internacional
Anexo Complementario 7: Plan de igualdad del Concello de Santiago de Compostela

Los Anexos Complementarios **NO deben unirse a este documento de Memoria y deberán adjuntarse a la solicitud telemática en formato pdf de manera independiente.**

DECLARACIÓN RESPONSABLE

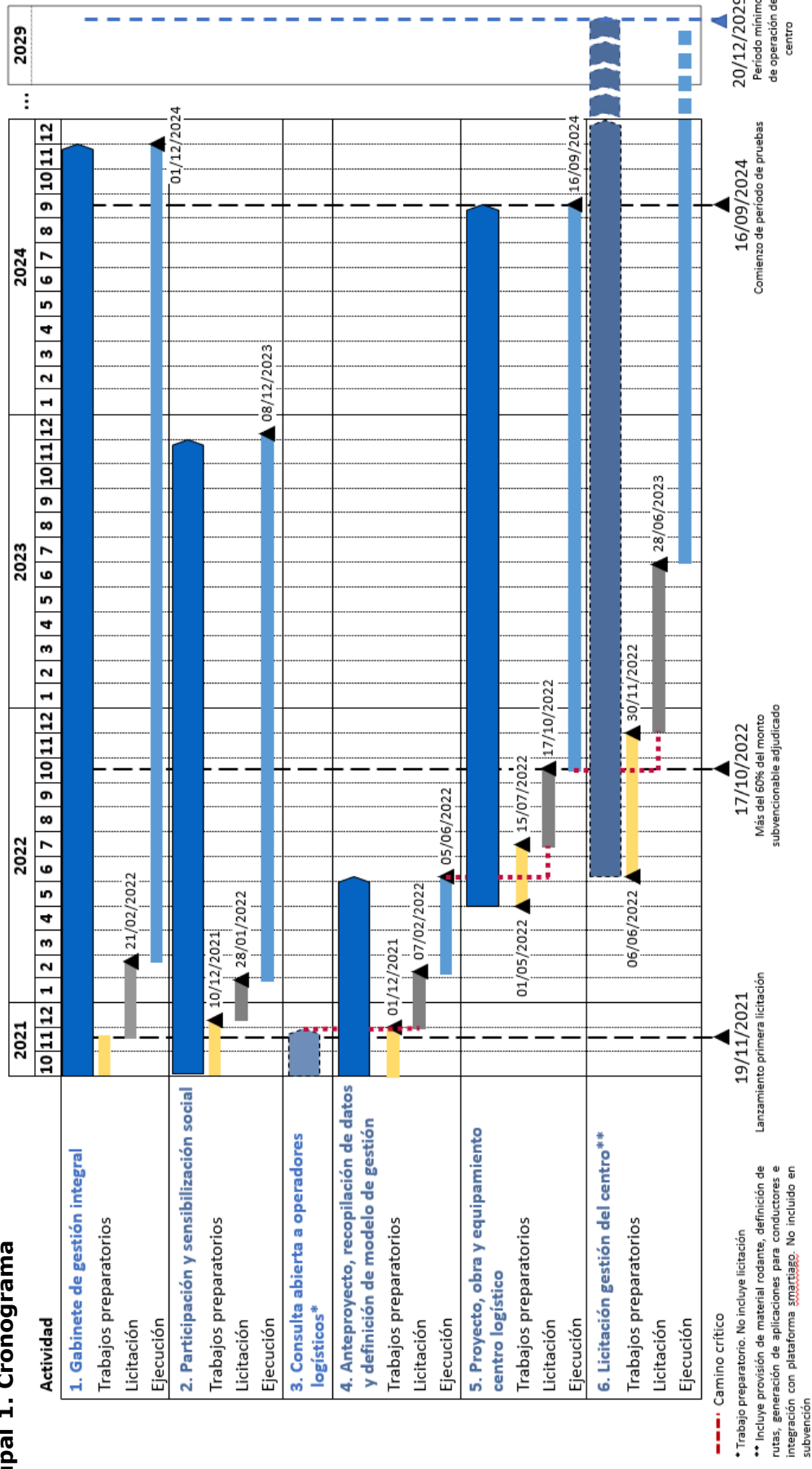
El firmante de esta solicitud declara: que tiene capacidad para firmar la solicitud en representación del beneficiario en virtud del artículo 124.1 de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local y que son ciertos los datos que figuran en la solicitud.

FIRMA:

Con toma de posesión del cargo en la sesión constitutiva de la corporación con fecha 15/6/2019.



Anexo principal 1. Cronograma

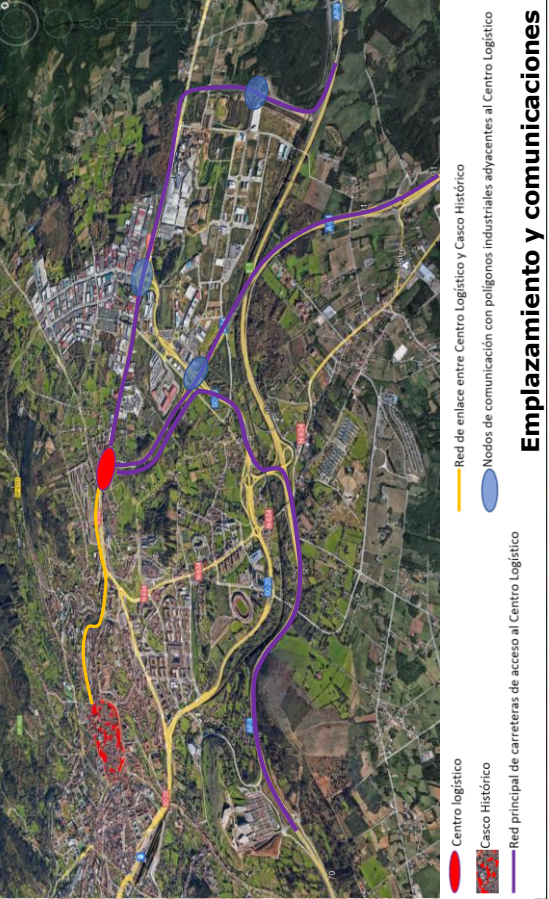
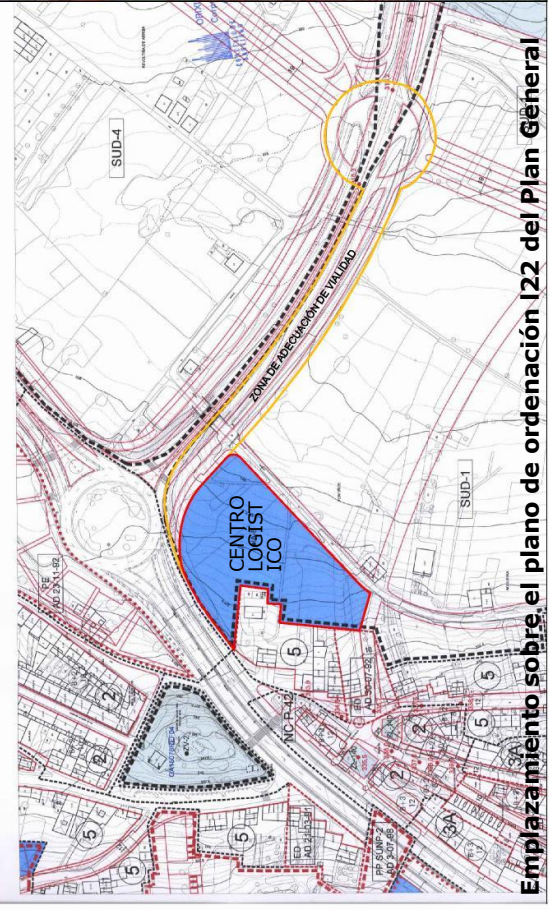


Camino crítico

Las actividades unidas por conectores rojos **(3, 4, 5, 6)** conforman el camino crítico, al ser las que condicionan la puesta en marcha del centro. El camino crítico arranca con la consulta abierta a operadores, a fin de factores críticos de éxito que puedan condicionar el dimensionamiento y enfoque del centro. Esta consulta realimentará la elaboración del anteproyecto, en el cual se dimensiona el centro logístico en función de la demanda y necesidad estimadas, y se define el modelo de gestión.

Una vez realizado el anteproyecto, se licitará el proyecto y ejecución del centro. Tras adjudicarse la construcción del centro, se preparará la licitación de la operación del centro logístico. Se realiza más de un año antes de la conclusión de las obras, para permitir que el adjudicatario tenga el tiempo necesario para adquirir los vehículos necesarios, y desarrollar la planificación de rutas y aplicaciones de gestión y logística necesarias. Se observa que el camino crítico cuenta con más de 2 meses de margen sobre fin de 2024. Existen puntos de ajuste en caso de demora, pudiendo ajustarse las programaciones de los trabajos preparatorios

Anexo 2. Plano de situación



Anexo Principal 3: Matriz de riesgos

Riesgo	Aplica a Actuaciones	Descripción	Impacto (Alto/Bajo)	Probabilidad (Alta/Baja)	Medidas Mitigadores
Incumplimiento de plazos	Actuación 1	Riesgo de incumplimiento de plazos derivados de retrasos por parte de los contratistas, suministro de equipos, materiales, etc.	Alto	Baja	Se creará un Comité Técnico que debe supervisar el cumplimiento de los plazos de las tareas previstas y adoptar las medidas preventivas en el caso de advertir riesgos durante el desarrollo de los trabajos. Además, se redactará un Plan de Contingencias que incluirá aspectos del tratamiento de los riesgos en los plazos de ejecución. Complementariamente, se contará con un gabinete externo de gestión integral encargado de apoyar al equipo municipal en la gestión y seguimiento del proyecto, minimizando el riesgo de retraso.
Riesgos de expropiación y urbanísticos	Actuación 1	Riesgos de retrasos en expropiaciones o tramitaciones legales urbanísticas.	Alto	Baja	Las parcelas son propiedad del ayuntamiento y urbanísticamente son aptas para el desarrollo de la actividad prevista. Esto permite minorar casi a improbable la probabilidad
Sobrecostes	Actuación 1	Riesgo de sobrecostes derivados de imprevistos, aumentos de plazos, incremento de precios en la mano de obra, materiales, equipamiento u otros.	Alto	Baja	El Comité Técnico junto con la Dirección de Obra se encargarán de velar por la correcta asignación de los fondos. Además se limitará el impacto que pudiesen tener los sobrecostes adecuando en la medida de lo posible el modelo de precios de las licitaciones y el contrato hacia modelos de precio cerrados.
Fenómenos meteorológicos adversos	Actuación 1	Riesgo específico de incumplimiento de plazos derivados de paralizaciones u otros debido a fenómenos	Bajo	Baja	El clima local no favorece la ejecución de obras que impliquen grandes operaciones de movimientos de tierras debido a la lluvia, el viento y otros fenómenos atmosféricos habituales. Sin embargo se tiene gran

Riesgo	Aplica a Actuaciones	Descripción	Impacto (Alto/Bajo)	Probabilidad (Alta/Baja)	Medidas Mitigadores
		meteorológicos adversos.			experiencia y la planificación de las actuaciones tendrá en cuenta los posibles retrasos que se puedan producir debido a estos hechos con medidas como por ejemplo, secuenciar la ejecución de las obras. .
Riesgos de operación: Tecnológicos y operativos	Actuación 1	Riesgos de operación derivados de actuaciones previas que puedan condicionar la operativa o los mecanismos de gestión inteligente.	Alto	Baja	Está previsto realizar una consulta pública a los posibles operadores (empresas logísticas), para conocer los condicionantes clave antes de licitar las actuaciones más relevantes, que se combinará con la elaboración de un anteproyecto y análisis de modelo de gestión previos a la licitación de proyecto y obra. Con esto se mitigan los riesgos en la operatividad del centro.
Riesgos de gestión: Solvencia financiera y operativa del contratante	Actuación 1	Riesgos derivados de la solvencia técnica y/o del financiera contratante.	Bajo	Baja	El municipio de Santiago de Compostela lleva ejecutando con éxito actuaciones similares a lo largo de los últimos años. Dispone además de capacidad técnica suficiente para el desarrollo de grandes obras así como unas finanzas saneadas. Además va a comprometer en pleno las necesidades financieras de fondos propios para acometer la actuación.
Riesgos de gestión: Solvencia financiera y operativa del contratista	Actuación 1	Riesgos derivados de la solvencia técnica y/o los financiera de los contratistas.	Bajo	Baja	Para la cobertura de responsabilidades durante la ejecución de la obra, se incluirá la obligación del constructor de suscribir un seguro contra todo riesgo a la construcción, así como asegurar la responsabilidad civil patronal concretando los importes.

Anexo 4. Presupuesto. Plataforma Logística de Distribución de Mercancías en el Casco Histórico de Santiago de Compostela

I. Desglose por categorías de gasto

Categoría	Concepto	Licitación/contrato	Monto (IVA no incluido)	2022	2023	2024
Consultoría	Gabinete de gestión integral del proyecto	Gabinete de gestión integral	250.000,00	88.800,00	80.600,00	80.600,00
Consultoría	Sensibilización y difusión del proyecto	Asistencia para la participación y sensibilización social	70.000,00	35.000,00	35.000,00	0,00
Consultoría	Anteproyecto, recopilación de datos y definición modelo de gestión	Asistencia para elaboración de anteproyecto, recopilación de datos y definición modelo de gestión	180.000,00	180.000,00	0,00	0,00
Ingeniería y obra civil	Proyecto y obra centro logístico	Contrato de proyecto, obra y equipamiento del centro logístico	2.800.000,00	45.000,00	834.400,00	1.920.600,00
Adquisición de equipamiento	Equipamiento del centro	Contrato de proyecto, obra y equipamiento del centro logístico	1.000.000,00	0,00	0,00	1.000.000,00
Asesoramiento y notaría	Asesoramiento y notaría	Diversos	48.800,00	0,00	0,00	48.800,00
TOTAL			4.348.800,00	348.800,00	950.000,00	3.050.000,00