CAPÍTULO CATRO

# ANÁLISES DAFO

O TERRITORIO

FORMACIÓN E CAPITAL HUMANO

ECOSISTEMA LOCAL DE INNOVACIÓN

INFRAESTRUTURAS E EQUIPAMENTOS

CONTEXTO ECONÓMICO XERAL E SECTORES PRODUTIVOS

INTERNACIONALIZACIÓN

O obxectivo deste capítulo é sintetizar e ordenar as principais conclusións que se derivan tanto da análise do marco socioeconómico no que se desenvolve a actividade económica de Vigo e a súa área de influencia, descrito nos capítulos *2.- Panorama xeral* e *3.- Factores críticos de crecemento*, como das opinións recollidas nas entrevistas realizadas e nos cuestionarios enviados.

Non se trata de elaborar unha simple lista de debilidades, ameazas, fortalezas e oportunidades, senón que o que se pretende é contribuír a establecer obxectivos e a desenvolver estratexias de actuacións en base a un balance conxunto da matriz DAFO. As debilidades e fortalezas considéranse factores de entorno interno ao territorio analizado, sobre os que os axentes locais poden influír directamente, e que inciden positivamente (fortalezas) ou negativamente (debilidades) no crecemento, proxección, credibilidade ou desenvolvemento dun territorio xa que facilitan ou reducen a súa capacidade de resposta e competitividade. Por contra, os factores externos fan referencia a elementos alleos ao control dos axentes locais, e que poden xerar un impacto positivo (oportunidades) ou negativo (ameazas), pero que estes poden evitar ou dos que se poden beneficiar adoptando estratexias axeitadas. Con todo, hai que ter en conta que a diferenciación entre factores endóxenos e esóxenos non está sempre claramente definida.

Co obxecto dunha posterior definición de liñas de actuación, e tomando como referencia os factores de crecemento, os 101 factores internos considerados (52 fortalezas e 49 debilidades) e os 74 relacionados co entorno (36 oportunidades e 38 ameazas) agrúpanse en seis grandes apartados: Territorio; Formación e capital humano; Sistema local de innovación e transferencia de tecnoloxía; Infraestruturas e

equipamentos; Actividade económica e Internacionalización.

## O TERRITORIO

A matriz DAFO do territorio, **cadro 4.1.**, recolle un total de 22 puntos, dos que 12 fan referencia a cuestións propias de Vigo e a súa área de influencia (seis fortalezas e seis debilidades) e as dez restantes, a cuestións esóxenas ao conxunto dos 19 concellos analizados (seis oportunidades e catro ameazas).

### • Identificación de factores internos

Os principais puntos fortes (*F.*) de Vigo e a súa área de influencia mencionados no devandito cadro fan referencia á súa posición estratéxica, á consideración do mar como factor diferenciador e a aspectos relacionados coas condicións da ría de Vigo e o patrimonio natural de todo o territorio. En canto ás debilidades (*D.*) reflectidas, salientan as que teñen que ver coa falta dun modelo compartido de área e as dificultades existentes para a posta en marcha da Área Metropolitana de Vigo, ou coa ausencia dun transporte metropolitano que integre o transporte marítimo e terrestre e axude a vertebrar o territorio.

F.1.- Posición xeoestratéxica do espazo mariño de Vigo e a súa área de influencia (e de Galicia no seu conxunto) que xera un amplo abano de oportunidades de desenvolvemento da actividade económica. Actividades como a pesca, a acuicultura, o turismo vinculado á natureza, a biotecnoloxía azul, os servizos paisaxísticos e recreativos ou os valiosos ecosistemas forman parte do importante patrimonio natural.

F.2.- Xunto a estes, hai que considerar que a disposición bioclimática se traduce nunha elevada dispoñibilidade de recursos naturais (recursos mariños, rochas ornamentais, recursos patrimoniais, entre outros) e enerxéticos.

F.3.- Excelentes condicións naturais da ría de Vigo que posibilitan que o porto de Vigo poda operar os 365 días do ano, o que lle dá unha vantaxe comparativa en relación a outros portos. Xunto á percepción positiva que se ten da calidade do porto de Vigo e o seu impacto no desenvolvemento socioeconómico de Vigo e a súa área de influencia hai que resaltar que está diante das principais rutas transoceánicas Europa-Asia, Europa-África e Europa-América.

F.4.- Forte relación histórica co mar, tanto cultural como económica e socialmente. O mar non só é un factor diferenciador de referencia senón tamén un sinal de identidade.

F.5.- Centralidade na eurorrexión Galicia-Norte de Portugal. A posición xeográfica de Vigo e a súa área de influencia, entre A Coruña e Oporto, confírelle un papel importante como nexo de unión entre Galicia e Portugal, e facilita o aproveitamento de sinerxías entre empresas de ambos os dous países.

F.6.- A climatoloxía. Vigo e a súa área de influencia disfruta dun mellor clima que no resto de Galicia e o norte de España.

D.1.- Ausencia dun modelo compartido de área ou visión ordenada do que se quere territorialmente, o que dificulta a definición dunha estratexia común sostida no tempo.

Con caracter xeral, apréciase unha descoordinación e falta de cohesión entre os diferentes axentes económicos e sociais da área.A pesar da existencia de experiencias positivas de cooperación, considérase que, con caracter xeral, Vigo e a súa área de

**Balance DAFO do Territorio**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** Posición xeoestratéxica do espazo mariño.<br><br>**F.2.-** Recursos naturais: elevado patrimonio natural.<br><br>**F.3.-** Condicións naturais da Ría de Vigo. Importancia estratéxica do porto de Vigo.<br><br>**F.4.-** Mar actúa como elemento diferenciador: base económica de Vigo e a súa área e imaxe territorial.<br><br>**F.5.-** Centralidade na eurorrexión Galicia–Norte de Portugal.<br><br>**F.6.-** A climatoloxía. | **D.1.-** Ausencia dun modelo compartido de área, o que dificulta a definición dunha estratexia común.<br><br>**D.2.-** Dificultades para a posta en marcha da Área Metropolitana.<br><br>**D.3.-** Importante grado de descoñecemento e falta de plan de posicionamento de cidade/área.<br><br>**D.4.-** Ausencia de un sistema de transporte metropolitano que axude a vertebrar o territorio.<br><br>**D.5.-** Distanciamento dos centros de desenvolvemento máis dinámicos e dos principais centros de decisión. |
| Factores externos | **O.1.-** Desenvolvemento da eurorrexión: masa crítica e visibilidade.<br><br>**O.2.-** Aprobación das Directrices de Ordenación do Territorio e do Plan de Ordenación do Litoral.<br><br>**O.3.-** Aprobación da Lei de Área Metropolitana de Vigo.<br><br>**O.4.-** Novos regulamentos en materia de política de cooperación territorial.<br><br>**O.5.-** Incremento da demanda de espazos naturais e servizos asociados.<br><br>**O.6.-** Recursos endóxenos de calidade ligado á imaxe de produtos de calidade.<br><br>**O.7.-** Debate actual sobre a distribución de competencias e financiamento de entidades locais | **A.1.-** Ausencia de visión estratéxica da eurorrexión e por conseguinte, poucos avances reais.<br><br>**A.2.-** Falta de operatividade real coas AECT.<br><br>**A.3.-** Redución dos Fondos Estruturais: problemas relacionados con proxectos de desenvolvemento vinculados ao territorio.<br><br>**A.4.-** Crecemento doutras cidades/áreas con maior apoio institucional.<br><br>**A.5.-** Lentitude á hora de adaptar os plans xerais de ordenación municipal. |

## 4.1.

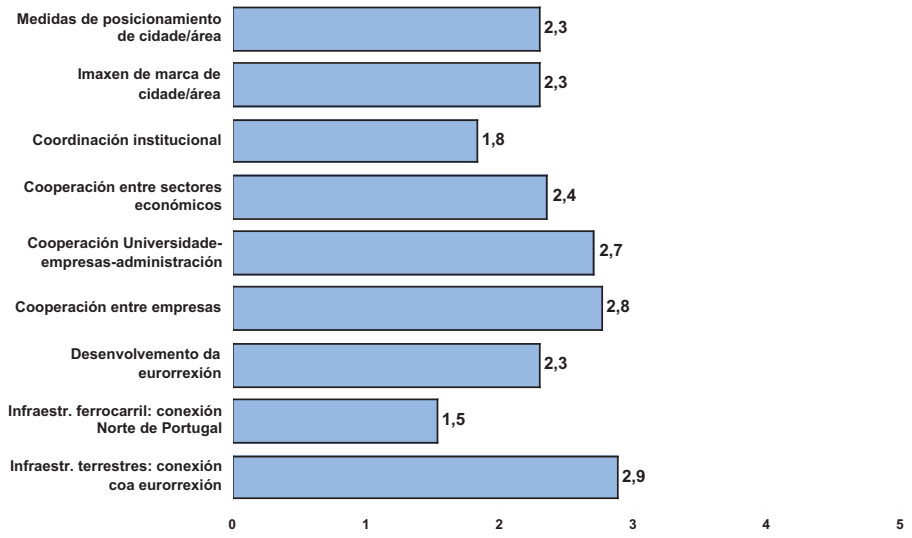
influencia se caracteriza por unha reducida coordinación institucional/administracións, que é valorada como mala ao obter unha puntuación inferior a 2. Como indica o **cadro 4.2.**, a cooperación entre empresas e entre a Universidade-empresas e a Administración valórase como regular, acadando unha puntuación lixeiramente inferior a 3. Non obstante, as persoas e institucións consultadas salientan a actitude proactiva da Universidade de Vigo nos últimos anos neste ámbito.

D.2.- As dificultades para a posta en marcha da Área Metropolitana de Vigo, que evitaría duplicidades e reforzaría a coordinación entre Administracións, mellorando a calidade dos servizos que reciben os cidadáns.

As áreas metropolitanas son escenarios que conectan as distintas sociedades. Os límites das cidades se tornan difusos e a percepción e a concepción das distancias se transforma.

D.3.- Estas dúas debilidades dificultan a posta en marcha dun plan de posicionamento ou marca de área. Esta ausencia é especialmente importante dado o grao de descoñecemento ou visibilidade do territorio e sobre todo, nun contexto de forte competencia entre cidades/áreas para atraer investimentos, empresas e capital

**Valoración actual de aspectos relacionados co territorio.**




Fonte: Elaboración propia *CES-Galicia*

■ 4.2.

humano. Asemade, hai que ter en conta que a construción dunha imaxe é un proceso longo.

Tal e como reflicte o devandito **cadro 4.2.**, a valoración actual que se dá tanto ás medidas de posicionamento como á imaxe de cida-de/área é de 2,3 puntos, sendo 0 a puntuación mínima e 5 a máxima.

D.4.- O rápido crecemento demográfico ao longo dos últimos anos permitiu acadar un nivel de poboación que esixe dar un salto cara un transporte metropolitano. A meirande parte das persoas entrevistadas resaltan que a ausencia dun transporte metropolitano que considere conxuntamente o transporte terrestre e marítimo e que facilite a conexión directa con Vigo, cos parques empresariais e tecnolóxicos, coa universidade de Vigo e co hospital dificulta un maior grado de vertebración do territorio.

D.5.- Percepción negativa do distanciamento de Vigo e a súa área de influencia dos centros de desenvolvemento máis dinámicos e dos principais centros de decisión. O carácter periférico da zona, tanto no contorno xeográfico español como no da UE en xeral, supón un freo á actividade internacional. Con todo, como xa se indicou anteriormente, dende o punto de vista marítimo conta cunha posición privilexiada ante as principais rutas transoceánicas.

### • Identificación de factores externos

A principais oportunidades (*O.*) detectadas fan referencia ao desenvolvemento da eurorrexión, a cuestións normativas-lexislativas e ás potencialidades das que se pode beneficiar a área por dispor de produtos asociados á imaxe de calidade e que incorporan atributos diferenciadores. No que atinxe ás principais ameazas (*A.*), estas refírense aos escasos avances reais da propia eurorrexión, ao impacto da redución dos Fondos estruturais e á competencia doutras cidades ou áreas metropolitanas con maior apoio institucional.

O.1.- O desenvolvemento da eurorrexión,

que xenera masa crítica e visibilidade a escala internacional. A pesar da importancia da eurorrexión e do impacto que tería o seu desenvolvemento, a valoración que se ten do mesmo non é moi boa, acadando unha valoración de 2,3 puntos.

Ademais das dificultades que supón a diferente organización administrativa de Portugal, e en aras a potenciar a eurorrexión, hai que resaltar a valoración negativa que se ten da conexión por ferrocarril, cunha puntuación de 1,5 puntos. Asemade, e a pesar da consideración sobre as infraestruturas de comunicación por estradas (2,9 puntos), a peaxe nas estradas portuguesas é considerada unha barreira ao desenvolvemento da devantida eurorrexión.

O.2.- A aprobación das Directrices de ordenación do territorio (DOT) como marco de referencia de planificación e ordenación territorial para o conxunto de Galicia.

Nas devanditas DOT recoñécese a importancia do litoral para o futuro de Galicia, sendo un dos seus activos máis valorados. Tal e como se reflicte neste informe, varias das fortalezas de Vigo e a súa área de influencia se refiren ao espazo mariño (F.1.), aos recursos naturais (F.2.) ou á ría de Vigo (F.3.)

O Plan de Ordenación do Litoral foi cualificado como exemplo de "boa práctica ambiental" polas Nacións Unidas, que se suma ao recoñecemento de "boa práctica" por parte do Ministerio de Fomento e Ecourbano (Rede de Desenvolvemento Local Sostible do Ministerio de Medio Ambiente e Medio Rural e Mariño).

O.3.- A probación da Lei 4/2012, de 12 de abril, polo que se crea a Área metropolitana de Vigo. A Lei regula a organización, competencias e financiamento dá Área e a define como unha entidade local supramunicipal, dotada de personalidade xurídica e autonomía para o cumprimento dos seus fins.

O.4.- Os novos regulamentos en materia de política de cooperación territorial.

O.5.- Tendo en conta o rico e valioso patrimonio cultural e os valores paisaxísticos, así como a existencia dunha positiva imaxe de Galicia e os seus produtos no seu conxunto, pódese mencionar a importancia de acadar unha maior sensibilidade social cara a calidade como factor diferenciador.

Na actualidade hai unha crecente demanda social en canto á calidade ambiental e conservación de ecosistemas.

O.6.- Existencia de recursos endóxenos de calidade ligados a imaxe de produtos de calidade. Isto pode facilitar un maior desenvolvemento da actividade produtiva ligada aos mesmos e a posibilidade dun enorme potencial turístico.

O.7.- Proceso de racionalización das Administracións públicas que ten que levar a unha necesaria eliminación de duplicidades no actual mapa institucional.

A.1.- Escepticismo en canto ao futuro da eurorrexión: tan preto pero tan lonxe. Considérase que hai un alto grado de descoñecemento do que significa a eurorrexión e que se teñen dado poucos avances reais no seu desenvolvemento. Non obstante, na práctica serviu para captar só un importante volume de recursos.

Xunto a isto cómpre salientar, dunha banda, que a interconexión da sociedade civil vai moi por diante dos avances institucionais e políticos. Doutra banda, a falta dunha visión estratéxica en relación ao impulso das relacións co norte de Portugal e o escepticismo existente ante a diminución de recursos que pode provocar unha merma do interese por potenciar a eurorrexión.

A.2.- Falta de operatividade real da Agrupación Europea de Cooperación Territorial Galicia-Norte de Portugal (GNP-AECT) que é un axente dinamizador e de interconexión para a eurorrexión.

A.3.- A incerteza en relación á redución de Fondos Estruturais. Isto pode ocasionar problemas ou retrasos relacionados con proxectos de desenvolvemento vinculados ao territorio.

A.4.- Nun contexto no que nos núcleos urbanos compiten por atraer persoas e ideas, cómpre salientar a ameaza que supón o crecemento doutras cidades ou áreas, tanto en España como en Europa e no resto do mundo, que contan con maior apoio institucional. Só actuando en clave de área, en clave de cidade metropolitana, se terá capacidade, potencia e visibilidade (masa crítica) suficiente para competir con outros territorios.

A.5.- Lentitude á hora de adaptar os PXOM, o que provoca que non se comporten como instrumentos para a organización do territorio e por iso teñen dificultades á hora de adecuarse ás necesidades cambiantes da poboación.

## Formación e capital humano

No que atinxe a este primeiro factor crítico de crecemento recollido no capítulo 3 deste informe, o balance DAFO recollido no **cadro 4.3.** resalta un total de doce aspectos, dos que dez fan referencia a cuestións propias de Vigo e a súa área de influencia (sete fortalezas e tres debilidades) e as dúas restantes, a cuestións esóxenas ao conxunto dos 19 concellos analizados (unha oportunidade e unha ameaza).

- **Identificación de factores internos**

As fortalezas do sistema formativo fan referencia ao elevado potencial do capital humano. Neste senso cómpre salientar a ampla oferta educativa de Vigo e a súa área de influencia no concernente ao ensino de réxime xeral; a valoración positiva que se ten, con carácter xeral, da Universidade de Vigo, da que se destaca a súa actitude proactiva e a súa visibilidade e recoñecemento a nivel estatal e internacional; así como ao feito de contar coa única Escola Superior de Arte Dramática (ESAD) e o único colexio internacional británico de Galicia.

A pesar deste bo posicionamento en canto á formación e cualificación (os datos recollidos das enquisas e entrevistas realizadas outorgan unha valoración de 3,5 puntos sobre 5), as principais debilidades refírense á reorientación cara ás necesidades socias e empresariais, se ben se considera que nos últimos anos se corrixiu de xeito importante.

F.1.- Con caracter xeral existe unha ampla oferta educativa no concernente ao ensino de réxime xeral.

F.2.- Valoración amplamente positiva do nivel formativo e de cualificación da Universidade de Vigo. Esta exerce como elemento dinamizador de transferencia de coñecemento adaptado ás necesidades do territorio. Non obstante, se ben se recoñece que se está a mellorar bastante neste aspecto, esta reorientación está aínda nunha fase incipiente.

F.3.- Actitude proactiva da propia universidade. Se ben a política educativa refírese na súa meirande parte ao ámbito especificamente autonómico e estatal, é a escala local onde se poden facer esforzos significativos en aras a unha maior vinculación entre a universidade, as empresas, a cultura e a cidadanía, e son os poderes públicos –non só a universidade– a quen corresponde facer de intermediarios efectivos entre todos os axentes sociais.

**Balance DAFO da Formación e Capital Humano**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** Ampla oferta educativa no concernente ao ensino de réxime xeral.<br><br>**F.2.-** Valoración amplamente positiva do nivel formativo e de cualificación da Universidade de Vigo (UVigo).<br><br>**F.3.-** Actitude proactiva da propia universidade<br><br>**F.4.-** Visibilidade e o recoñecemento de Universidade tanto a nivel estatal como internacional.<br><br>**F.5.-** Apertura do centro da UNED e presencia dunha universidade privada que une os seus esforzos formativos e de investigación á UVigo.<br><br>**F.6.-** Escola Superior de Arte Dramática (ESAD) de Galicia. | **D.1.-** Percébese unha desconexión da Universidade co entorno e as súas necesidades sociais e empresariais.<br><br>**D.2.-** Orientación profesional ao mundo da xestión empresarial en particular e ás necesidades sociais en xeral.<br><br>**D.3.-** Valórase negativamente o grado de adecuación e vinculación da Formación Profesional aos sectores estratéxicos do territorio. |
| Factores externos | **O.1.-** O Campus do Mar como Campus de Excelencia Internacional, que se asenta sobre dous piares básicos: o mar como aspecto singular e diferenciador do proxecto, e o seu caracter transfronteirizo. | **A.1.-** Descapitalización/deslocalización de capital humano. |

## 4.3.

A modo de exemplo de esta actitude proactiva se poden mencionar, entre outros, a colaboración existente entre o Consorcio da Zona Franca, Autoridade Portuaria de Vigo e a propia universidade para o fomento da cultura emprendedora; o proxecto promovido pola Escuela de Organización Industrial (EOI), o Consorcio da Zona Franca de Vigo e a Universidade co obxectivo da posta en marcha dun Centro de Excelencia en Xestión da Innovación nas pemes; ou o INCUVI-Emprende, que pretende facilitar o emprendemento daqueles proxectos que podan xurdir no devandito campus.

F.4.- A pesar de ser unha Universidade xoven, salienta a súa visibilidade e o seu recoñecemento tanto a nivel estatal como internacional. Dous exemplos desta visibilidade e recoñecemento son, entre outros, a concesión ao proxecto do Campus de Mar, liderado pola Universidade de Vigo, da cualificación de Campus de Excelencia Internacional, e o de estar por segundo ano consecutivo no ranking de Shangai, no que aparecen as 500 mellores universidades do mundo.

F.5.- A oferta universitaria compleméntase coa apertura da aula da Universidade Nacional de Educación a Distancia (UNED) en Vigo, onde se impartirán tres carreiras: Psicoloxía, Dereito e Económicas, e coa existencia dunha universidade privada (centro adscrito á Universidade de Vigo) que une os seus esforzos formativos e de investigación á universidade pública. No ano 1994 a Xunta de Galicia autorizou á actual *Escuela de negocios Novacaixagalicia* para dar un título universitario estranxeiro.

Asemade, cómpre destacar o papel da universidade corporativa CEAGA, que ten como

**Áreas de especialización a desenvolver no Campus do Mar**




Fonte: Campus do Mar

4.4.

misión a de servir de vehículo para a consecución dos obxectivos do seu sector a través do desenvolvemento das súas persoas, garantindo a competitividade con base na innovación, a tecnoloxía e o coñecemento.

F.6.- Vigo e a súa área de influencia conta coa única Escola Superior de Arte Dramática (ESAD) de Galicia. Este centro, xunto ao conservatorio profesional de música, poderían constituír un centro de referencia para teatro, danza e música no ámbito da investigación e creación, ademais do seu carácter meramente formativo.

D.1.- Con carácter xeral, considérase que existe unha desconexión co entorno e as súas necesidades sociais e empresariais. Xunto a este distanciamento, valóranse negativamente os problemas de comunicación e sinalización.

D.2.- A pesar do nivel formativo acadado, o perfil de coñecemento e esixencia non vai acompañado de coñecemento de xestión (negocio e tecnoloxía van unidos), formación en competencias e habilidades profesionais ou integración coa realidade. Considérase que é no eido da orientación profesional ao mundo da xestión empresarial en particular e ás necesidades sociais en xeral onde existe un maior campo de actuación.

D.3.- Valórase negativamente o grao de adecuación e vinculación da Formación Profesional aos sectores estratéxicos do territorio e ás necesidades das empresas e os seus obxectivos de cualificación. Con todo, cómpre salientar a posta en marcha do centro integrado de FP Manuel Antonio e a especialización en estudos de mecanización no Politécnico de Vigo, enfocados a sectores estratéxicos como a automoción e o naval.

**Principais resultados do Campus do Mar 2010-2012**




Fonte: Campus do Mar

## 4.5.

### • Identificación de factores externos

No que ás oportunidades e ameazas se refire, cómpre salientar como principal oportunidade a actividade do "Campus do Mar", que é un proxecto pluridisciplinar compartido por dous países e debe servir de exemplo dos beneficios que se obteñen da *"cooperación intelixente"* tanto entre as distintas institucións públicas como da cooperación público-privada. Do lado das ameazas, cómpre mencionar a deslocalización e descapitalización do capital humano.

O.1.- O Campus do Mar como Campus de Excelencia Internacional. O proxecto Campus do Mar, que o 21 outubro de 2010 recibiu a cualificación de Campus de Excelencia Internacional, aséntase en dous piares básicos: o mar como aspecto singular e diferenciador do proxecto, e o seu carácter transfronteirizo da agregación estratéxica.

O proxecto está liderado pola Universidade de Vigo e nel participan as universidades de Santiago de Compostela e A Coruña, o Consejo Superior de Investigaciones Científicas (CSIC), as universidades veciñas do Norte de Portugal (Oporto, Miño, Aveiro e a de Trás-os-Montes e Alto Douro), así como centros e plataformas tecnolóxicas pertencentes a diferentes organizacións. A súa tarefa común é a procura da excelencia como motor para o desenvolvemento do territorio. Como recolle a Memoria do proxecto de conversión a campus de excelencia internacional, "pretende xerar un campus multidisciplinar e policéntrico baixo o paraugas do Mar como factor aglutinador e de vantaxe competitiva, implantado a través da interconexión de varios polos de coñecemento e especialización, e cun forte impacto directo no tecido socioeconómico da eurorrexión Galicia-Norte de Portugal, grazas á agregación de todos os perfís que contribúen ao desenvolvemento sostible no territorio".

O seu caracter multidisciplinar queda reflectido no **cadro 4.4.**, que recolle as sete áreas de especialización a desenvol-

ver. O campus organízase en tres grandes unidades de xestión que son as de excelencia investigadora e transferencia, excelencia docente e internacionalización, así como a mellora da calidade de vida nos campus.

O Campus do Mar desenvolve a súa investigación ao redor de catro clústers de investigación: observación do océano e cambio global; uso sostible de recursos mariños; xestión integral da zona costeira e competitividade: progreso tecnolóxico e xestión empresarial. A súa vez, identifica tres novas liñas emerxentes de investigación mariña: análise e modernización de sistemas complexos; tecnoloxías ómicas que nos permitirán capacidades produtivas de todo tipo de sucesos aplicadas ao medio mariño que nos achegarán á vangarda da bioloxía molecular; e enerxía de orixe mariña.

Tras dous anos de vida, os resultados da avaliación do Campus de excelencia resaltaron como principais fortalezas a súa capacidade de internacionalización, a capacidade de captación de talento e a aposta pola transferencia e pola colaboración coas empresas. Como principal punto débil fíxose referencia ao traballo cos alumnos de grao, se ben é a propia pluralidade e o ser un proxecto compartido por dous países con normativas diferentes o que explica a dificultade e a complexidade de traballar con estes alumnos.

O **cadro 4.5.** presenta os principais resultados acadados ata o momento polo campus do mar. Ademais de consolidación da agregación de I+D e do incremento da capacidade investigadora dos seus membros, o seu traballo conxunto permitiu captar investimentos por valor de 2,43 millóns de euros despois dun investimento inicial de 1,16 millóns, o que demostra o efecto multiplicador do proxecto. Asemade, a devandita capacidade de internacionalización queda reflectida nos acordos de colaboración con universidade e centros tecnolóxicos de Brasil, China e México, así como os proxectos de cooperación con dous países emerxentes: Colombia e Cabo Verde.

No curso 2012-2013 púxose en marcha o programa de doutoramento DO*MAR en "Ciencia Mariña, Tecnoloxía e Management", que é un programa conxunto das tres universidades galegas, o CSIC, o IEO e tres universidades do norte de Portugal.

A.1.- A deslocalización ou descapitalización do capital humano. Valórase como moi negativo este aspecto, xa que a capacidade de rexeneración dun territorio depende da habilidade para reter e captar talento e xente con gañas de progresar. Das entrevistas realizadas despréndese a consideración de que non existe estrutura nin capacidade suficiente para retelos.

## Ecosistema local de innovación

A matriz DAFO do ecosistema local de innovación recolle un total de catorce puntos, dos que once fan referencia a cuestións propias de Vigo e a súa área de influencia (sete fortalezas e catro debilidades) e as tres restantes, a cuestións esóxenas ao conxunto dos 19 concellos analizados (unha oportunidade e dúas ameazas).

### • Identificación de factores internos

Os principais puntos fortes (*F.*) de Vigo e a súa área de influencia mencionados no **cadro 4.6.**, fan referencia ao importante papel da universidade como eixo de cambio no ámbito analizado, que se reflicte na progresiva transformación cara a transferencia de coñecemento e innovación, na devandita actitude proactiva no ámbito da colaboración tanto con entidades públicas como privadas, ou na posta en marcha de infraestruturas como o Parque Científico e Tecnolóxico da Universidade de Vigo (CITEX-

**Balance DAFO do ecosistema local de innovación**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** Progresiva transformación da UVIGO cara a transferencia de tecnoloxía e cara a innovación en paralelo á formación.<br><br>**F.2.-** Tecido importante de centros tecnolóxicos de referencia que dan visibilidade á área e captan talento.<br><br>**F.3.-** Infraestruturas de gran potencial como CITEXVI, que nace para servir de plataforma de cooperación entre a universidade e o mundo empresarial no campo da I+D.<br><br>**F.4.-** Existencia de organismo públicos de investigación (CSIC e IEO), moi vencellados ao ámbito mariño, que sumados ao Campus do Mar, debe potenciar sinerxías público-privadas no esforzo en I+D+i.<br><br>**F.5.-** Arranque do Instituto de Investigación Biomédica o 1 de febreiro de 2013, formado por equipos de investigación da Universidade de Vigo e o CHUVI.<br><br>**F.6.-** Efecto movilizador que ten o financiamento público nas actividades de I+D. | **D.1.-** A percepción negativa que se ten dos resultados e esforzos no ámbito de transferencia de tecnoloxía.<br><br>**D.2.-** Non existe unha rede de centros tecnolóxicos a escala de área.<br><br>**D.3.-** Non se aproveitan demasiado os retornos e as economías de escala da devandita investigación.<br><br>**D.4.-** As relativas ao financiamento, tanto no específico da investigación e desenvolvemento como para a procura de sinerxías entre *business-angels*, incubadoras e sociedades de capital risco. |
| F. externos | **O.1.-** Políticas comunitarias en materia de especialización intelixente. | **A.1.-** Falta de cooperación co polo industrial e de coñecemento de Oporto.<br><br>**A.2.-** Non se pode falar continuamente de cambio de modelo produtivo baseado en I+D+i. Ausencia dunha clara política industrial e de I+D+i. |

## 4.6.

VI). En canto ás debilidades (*D.*), cómpre mencionar as relativas á transferencia de tecnoloxía e a ausencia de traballo en rede dos centros tecnolóxicos a escala local, o que repercuta nun menor aproveitamento de retornos e economías de escala.

F.1.- Valórase positivamente a progresiva transformación da Universidade de Vigo cara á transferencia de coñecemento e á innovación en paralelo ao seu carácter meramente formativo. A UVIGO ofrece gran rendemento en formación e investigación, pero presenta certas debilidades no ámbito de transferencia de tecnoloxía, onde só destaca, en relación a outras universidades españolas, no número de *spin-offs*.

F.2.- Existencia dun tecido importante de centro tecnolóxicos de referencia que dan visibilidade á área e axuda á captación de talento. Entre estes, o Centro Tecnolóxico da Automoción de Galicia (CTAG), a Asociación de Investigación Metalúrxica do Noroeste (Aimen), a Asociación Nacional de Fabricantes de Consevas de Pescados y Mariscos (Anfaco-Cecopesca), o Centro Tecnolóxico do Mar (Cetmar), o Centro Tecnolóxico da Telecomunicacións de Galicia (Gradiant) e o Centro Tecnolóxico de Eficiencia e Sostibilidade Enerxética (EnergyLab) poden liderar a aposta da área por tecnoloxías limpas sobre a base de tecnoloxías transversais como electrónica ou *software*.

Asemade, cómpre destacar os esforzos de diversificación que están a facer empresas e centros tecnolóxicos. A modo de exemplo, a industria auxiliar do automóbil, basicamente centrada en téxtiles, ferros e espumas, tamén está a investigar en electrónica de potencia (para coches híbridos e

eléctricos) e novos materiais. A partir de fortalezas previas estase a lograr desenvolver novo coñecemento en áreas tecnolóxicamente dinámicas.

F.3.- Considérase importante a existencia dunha infraestrutura de grande potencial como é o Parque Científico e Tecnolóxico da Universidade de Vigo (CITEXVI). A Cidade Tecnolóxica de Vigo, proxecto que está liderado pola Universidade de Vigo co obxectivo de promover o intercambio tecnolóxico entre esta institución e o tecido empresarial, é unha sociedade anónima de dereito privado centrada na promoción e impulso de actividades de I+D+ i. Neste proxecto participan catro socios a partes iguais: a propia universidade, o Consorcio da Zona Franca de Vigo, Novagalicia Banco e a Xunta de Galicia.

O eixe central da súa actuación é fomentar a relación entre as empresas e a Universidade, así como desenvolver novos modelos estratéxicos de transferencia en tecnoloxía. Ademais, pode considerarse como un enclave para a dinamización da tecnoloxía, a creación de centros mixtos universidade-empresa e a incorporación das empresas cos seus centros de I+D+i ao campus, ademais de mobilizar recursos públicos e privados tanto rexionais, nacionais como europeos.

F.4.- Existencia de organismos públicos de investigación moi centrados no ámbito mariño (CSIC, IOE e Cetmar), que sumados ao xa mencionado Campus do Mar, debe potenciar sinerxías público-privadas no esforzo en I+D+i.

F.5.- Posta en marcha do Instituto de Investigación Biomédica en febreiro de 2013, formado por equipos de investigación da Universidade de Vigo e o Complexo Hospitalario Universitario de Vigo (CHUVI).

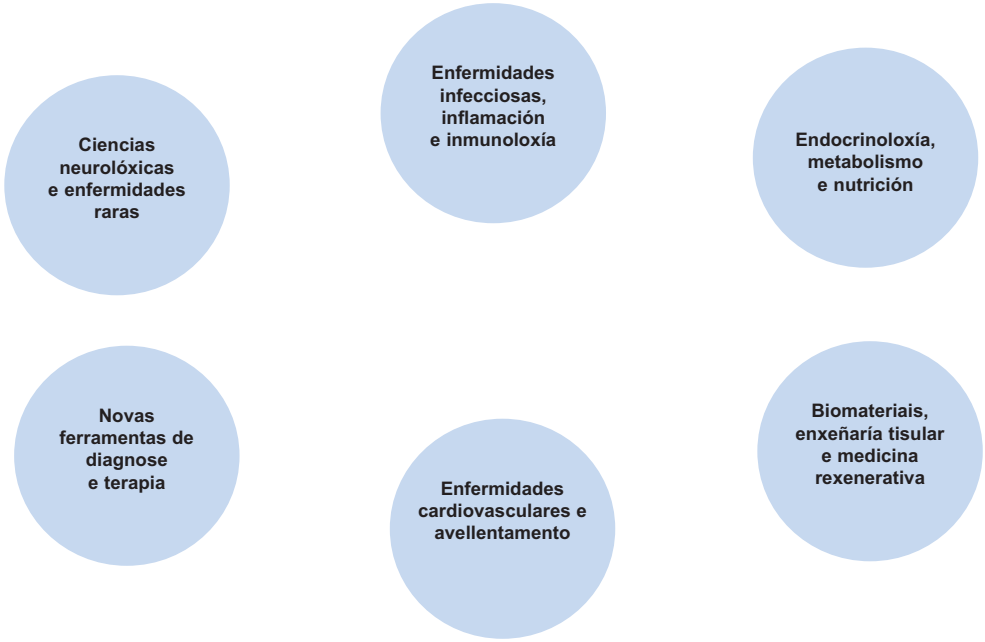
O proxecto Biocaps, que leva a cabo o devandito instituto e que conta cun financiamento de 4,6 millóns de euros concedidos pola Unión Europea a través do seu 7º Programa Marco, permitirá facer unha investigación competitiva a nivel internacional, ser centro de referencia e de excelencia tecnolóxica e transferir os resultados á práctica clínica e ao mundo científico e empresarial. O instituto traballará con catro centros europeos de referencia internacional como son o MRC-Laboratory of Molecular Biology, de Cambridge; o Deutsche Institut für Ernährungsforschung, de Potsdam; o Institut de Myologie, Groupe Hospitalier Pitié-Salpêtrière, de París; e o Inserm-Centre de Pathophysiologie, de Toulouse Purpan.

Tal e como reflicte o **cadro 4.7.** o Instituto de Investigación Biomédica identifica seis áreas estratéxicas: ciencias neurolóxicas e enfermidades raras; enfermidades infecciosas, inflamación e inmunoloxía; endocrinoloxías, metabolismo e nutrición; biomateriais, enxeñaría tisular e medicina rexenerativa; novas ferramentas de diagnose e terapia; e enfermidades cardiovasculares e avellentamento.

F.6.- O elevado efecto multiplicador que ten o financiamento público nas actividades de I+D en Vigo e a súa comarca. Tal e como presenta o informe coordinado por Vázquez, X. (2012), da mostra de empresas analizadas se desprende que cada euro de apoio público parece mobilizar algo máis de dez euros de fondos privados para a I+D, en tanto que cada euro público destinado ao apoio á innovación mobiliza uns tres euros de fondos propios por empresa.

D.1.- Coma xa se indicou anteriormente, non se aprecian na súa verdadeira magnitude os esforzos realizados e os resultados acadados no ámbito da transferencia de tecnoloxía. Con todo, considérase que existen actores que si fan moi ben esta transferencia, como pode ser Gradiant.

### Áreas estratéxicas para o Instituto de Investigación Biomédica




## 4.7.

### Obxectivos e propostas da estratexia de investigación e innovación para a especialización intelixente

#### Obxectivos da política RIS3

• Converter a innovación nunha prioridade para todas as rexións.

• Centrarse no investimento e crear sinerxías.

• Mellorar o proceso de innovación (as prioridades establécense sobre os activos dunha rexión, os seus retos, as súas vantaxes competitivas e o seu potencial de excelencia).

• Mellorar a gobernanza e facer que os participantes se impliquen máis.

#### Propostas

• Como parte da política de cohesión para o período de programación 2014-2020, proponse converter a especialización intelixente nunha condición previa para respaldar os investimentos en dous obxectivos clave: Fortalecemento da investigación, o desenvolvemento tecnolóxico e a innovación (estratexia de I+I); e o Aumento do acceso a TIC e a súa utilización.

• A Comisión tamén propón que a especialización intelixente sexa unha condición previa para obter o poio do Fondo Europeo Agrícola de Desenvolvemento Rural (FEADER) para impulsar a transmisión de coñecementos e a innovación nas áreas agrícolas, forestais e rurais.

#### Obxectivos económicos

• Desenvolver e aplicar estratexias para a transformación económica. Requírese un enfoque territorial integrado para o deseño e execución das políticas, que deberán adaptarse ao contexto local e recoñecer que existen diferentes traxectorias para a innovación e desenvolvemento territorial.

• Responder aos retos económicos e sociais. Nun contexto de competencia global de talento, ideas e capital, a meirande parte das rexións só poden adquirir unha vantaxe competitiva real se atopan nichos ou integran nova tecnoloxía nas industrias tradicionais e aproveitan o seu potencial "intelixente". O proceso de RIS3 poden ser un instrumento para afrontar os retos sociais, medioambientais, climáticos e enerxéticos.

• Maior visibilidade para investidores internacionais.

• Mellorar tanto as conexións internas (clusters, cooperación universidade e tecido empresarial, etc.) como as conexións e cooperación con outras rexións, clústers e axentes de innovación. Asemade, esta proxección externa é básica para posicionarse nas cadeas de valor europeas e globais.

• Evitar os solapamentos e as repeticións nas estratexias de desenvolvemento. Anímase as rexións a adoptar políticas adaptadas ás súas capacidades, oportunidades e necesidades de xeito realista.

• Acumular unha masa crítica de recursos.

• Promover os efectos positivos do coñecemento e a diversificación tecnolóxica.

D.2.- Valórase negativamente a ausencia dunha rede estruturada de centros tecnolóxicos a escala de área, o que provocaría un maior efecto multiplicador.

D.3.- Ligado ao anterior, incídese en que non se aproveitan demasiado os retornos e as economías de escala da investigación que se realiza.

D.4.- Unha cuarta debilidade que se pode mencionar fai referencia ao financiamento, tanto o concernente ao financiamento específico de actividades de investigación e desenvolvemento como o relativo á procura de sinerxías entre *business-angels*, incubadoras e sociedades de capital risco.

**• Identificación de factores externos**

No que ás oportunidades e ameazas se refire, sinálanse as políticas comunitarias en materia de especialización intelixente (vinculante a partir de 2015) como principal oportunidade, e a falta de cooperación na eurorrexión e na ausencia dunha clara política industrial e de I+D+i como principais ameazas.

O.1.- As políticas comunitarias en materia de especialización intelixente. Esta especialización significa identificar as características e activos exclusivos de cada país e rexión, subliñar as súas vantaxes competitivas e reunir aos participantes e recursos rexionais en torno a unha visión do seu futuro que tenda á excelencia. Supón tamén reforzar os sistemas de innovación rexional, maximizar os fluxos de coñecemento e divulgar os beneficios da innovación para toda a economía rexional.

As estratexias de innovación nacionais e rexionais para a especialización intelixente (estratexias de RIS3) consisten en axendas integradas de transformación económica territorial que se ocupan de cinco asuntos importantes:

– Céntranse no apoio da política e os investimentos nas prioridades, retos e necesidades clave para o desenvolvemento do territorio baseado no coñecemento.
– Aproveitan os puntos fortes, vantaxes competitivas e potencial de excelencia de cada país ou rexión.
– Respaldan a innovación tecnolóxica, así como a baseada na práctica, e aspiran a fomentar o investimento do sector privado.
– Involucran por completo aos participantes e fomentan a innovación e a experimentación.
– Baséanse na evidencia e inclúen sistemas sólidos de supervisión e avaliación.

Os principais obxectivos e propostas de actuación desta estratexia de especialización intelixente están sintetizadas no **cadro 4.8.**

A.1.- Valórase negativamente a falta de cooperación co polo industrial e de coñecemento de Oporto.

A.2.- Critícase que se estea continuamente a falar de cambio de modelo produtivo baseado en I+D+i. Considérase que non está definida unha clara política industrial e de I+D+i que realmente priorice as principais áreas de actuación.

## Infraestruturas e equipamentos

O balance DAFO da situación das infraestruturas e equipamentos recolle un total de dez puntos, dos que cinco fan referencia a cuestións propias de Vigo e a súa área de influencia (dúas fortalezas e tres debilidades) e as cinco restantes a cuestións esóxenas ao conxunto dos 19 concellos analizados (unha oportunidade e catro ameazas).

**Balance DAFO das infraestruturas e equipamentos**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** Consideración de que Vigo e a súa área de influencia atópase ben en cando ás infraestruturas básicas, xa que estas están xa en marcha ou nalgún caso dispoñibles.<br><br>**F.2.-** Percepción moi positiva da calidade do porto de Vigo, se ben se resalta ao mesmo tempo que non se está a aproveitar todo este potencial. | **D.1.-** A situación do ferrocarril e a intermodalidade son destacados como os principais problemas en materia de infraestruturas. A isto engádese a necesidade de mellorar as infraestruturas complementarias ao sector da loxística.<br><br>**D.2.-** Dificultades de acceso ao transporte público e falta de adecuación dunha rede de transporte metropolitano que teña en conta as necesidades reais da poboación.<br><br>**D.3.-** Carencia de alternativas viarias reais libres de peaxe.<br><br>**D.4.-** Lentitude burocrática no deseño e aprobación dos PXOM polo seu impacto no desenvolvemento e aprobación de novas infraestruturas. |
| F. externos | **O.1.-** Construción da A-57, que facilitará un maior acceso a concellos do interior e a súa conexión coa AP-9, a N-550 e a A-52. | **A.1.-** Contexto económico que ralentiza a construción de grandes infraestruturas e a caída de fondos comunitarios.<br><br>**A.2.-** Integración do porto de Vigo na Rede Europea de transporte.<br><br>**A.3.-** Retrasos na posta en marcha da autoestrada do mar.<br><br>**A.4.-** Ausencia dun tren de cercanías. |

4.9.

## • Identificación de factores internos

Como principais puntos fortes da situación das infraestruturas en Vigo e a súa área de influencia se considera que, con carácter xeral, a área está relativamente ben dotada no eido das infraestruturas, salientando a percepción positiva que se ten da calidade do porto de Vigo. Por contra, como principais debilidades se sinalan a situación do ferrocarril e a intermodalidade, ademais da ausencia dunha rede de transporte metropolitano e a lentitude burocrática no deseño e aprobación dos plans xerais de ordenación.

F.1.- Considérase que, en termos xerais, Vigo e a súa área de influencia atópase relativamente ben dotado no que ás infraestruturas básicas se refire se se consideran tanto as que estas están xa dispoñibles como as que están en marcha. Neste senso, resáltase o feito de que as limitacións ao crecemento do territorio non estean principalmente nas infraestruturas senón noutros factores críticos de crecemento como os mencionados anteriormente.

Con todo, e como se verá posteriormente, existen dous grandes problemas dende o punto de vista das infraestruturas, o ferrocarril e a intermodalidade, especialmente a ferro-portuaria, aos que se engaden a mellora de todas aquelas que teñen que ver cos servizos ligados á loxística, dada a importancia do porto de Vigo no desenvolvemento económico de Vigo e a súa área de influencia.

Atendendo á situación das principais infraestruturas en marcha, cómpre salientar en primeiro lugar a construción do novo hospital de Vigo, que abrangue unha superficie construída total de 300.000 metros cadrados e dará cobertura a unha poboación superior ás 600.000 persoas. O hospital,

que está a ser construído mediante a colaboración público privada, seguirá mantendo a xestión e a prestación sanitaria en mans do Servizo Galego de Saúde (Sergas).

Segundo o Plan Integral da área de Vigo, o novo hospital contará con 1.465 camas, ás que haberá que sumar 422 no hospital do Meixoeiro e 117 camas no hospital Nicolás Peña (60 dispoñibles para psiquiatría e 57 para coidados paliativos). Asemade, a capacidade cirúrxica da área de Vigo contará con 22 quirófanos para cirurxía con ingreso, 12 unidades de partos, 2 quirófanos de urxencia e cinco salas especiais no novo hospital, manténdose no Meixoeiro os 12 quirófanos para cirurxía con ingreso e as catro salas especiais actuais.

O hospital do Meixoeiro manterá a hospitalización de agudos con requirimentos medios-baixos e a oncoloxía e o Nicolás Peña quedará coa hospitalización de pacientes sociosanitarios e daqueles pacientes de coidados mínimos que requiran unha hospitalización de curta estadía. A torre do hospital Xeral, o hospital do Rebullóns e o hospital Cíes non terán usos sanitarios.

A devandita infraestrutura hospitalaria pública complétase, tal e como se indica no capítulo *3.3. Infraestruturas e equipamentos*, cos oito hospitais privados de Vigo e a súa área, dos que Povisa é hospital de referencia para xxx.000 habitantes.

No que fai ás infraestruturas hidráulicas cómpre salientar a construción da estación depuradora de augas residuais (EDAR) do Lagares en Vigo, que solucionará gran parte do problemático balance medioambiental que ata o de agora tiña a ría de Vigo. A nova EDAR, cuxa execución comezou en setembro de 2012, permitirá acadar os obxectivos previstos na normativa comunitaria e redundará nunha mellora da calidade da auga da ría.

O investimento total nesta infraestrutura, que atenderá ás necesidades dunha poboación en torno aos 800.000 habitantes, ascende a 230 millóns de euros, dos que 112 millóns (o 48,7% do investimento) corresponden á Sociedade Estatal AcuaNorte, 104,3 millóns de euros (45,4%) á Xunta de Galicia e os 13,6 millóns restantes (5,9%) ao Concello de Vigo. No mes de febreiro de 2013 licitouse a redacción do proxecto construtivo e execución das obras do "Emisario submarino da EDAR de Lagares (Vigo)" por un importe de 23,2 millóns de euros.

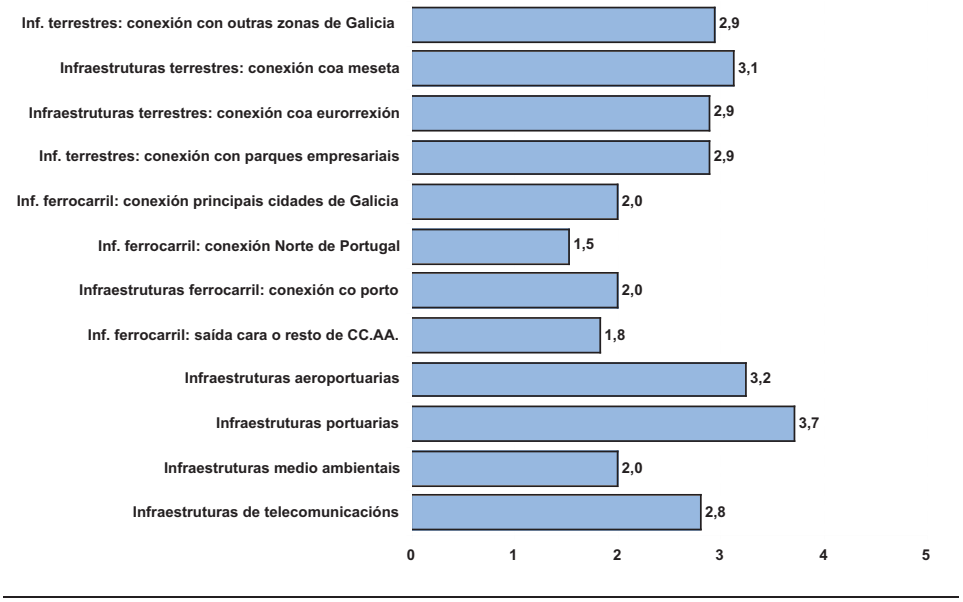
Os datos recollidos nas enquisas e entrevistas realizadas, **cadro 4.10.**, reflicten que no momento actual, cando se están a iniciar as obras da nova EDAR, a valoración que se fai da situación destas infraestruturas medioambientais é negativa, cunha puntuación de dous sobre cinco.

Para facer fronte ás características dos novos buques e ás esixencias das novas rutas de comercio internacional, a Autoridade Portuaria de Vigo ten en marcha importantes obras de mellora co obxectivo, entre outros, de ampliar liñas de atraque cun maior calado, ampliar a superficie anexa aos peiraos ou a ampliación e construción de novas rampas para cargamento rodado (RO-RO). Asemade, cómpre salientar a ampliación do peirao de transatlánticos.

A diferenza do que acontece no caso das infraestruturas medioambientais, as infraestruturas portuarias son as que presentan a valoración máis positiva, acadando 3,7 puntos sobre cinco. Séguelle en importancia a percepción que se ten das infraestruturas aeroportuarias e da conexión por estrada coa meseta, con 3,2 e 3,1 puntos, respectivamente.

En tanto non se solucionen os atrancos para a construción da Cidade da Xustiza,

**Valoración actual de aspectos relacionados coas infraestruturas e equipamentos**




Fonte: Elaboración propia *CES-Galicia*

4.10.

aprobáronse actuacións importantes para a mellora do funcionamento da xustiza como poden ser, entre outros, a recente aprobación do traslado ao Casco Vello de Vigo da oficina de notificacións e embargos dos Xulgados (se espera que estea en funcionamento no seu novo emprazamento a finais de 2014). Asemade, no marco do Plan de Infraestruturas xudiciais 2010-2015 (***cadro 3.3.33.*** *"Investimentos no marco do Plan de Infraestruturas Xudiciais 2010-15: distribución segundo partido xudicial")* investíronse aproximadamente na área de Vigo un total de 1,9 millóns de euros.

No ámbito das infraestruturas ferroviarias, na actualidade está en proceso de construción a nova estación do AVE, que incluirá ademais a intermodalidade. Asemade, prevese que ao longo de 2014 entre en funcionamento o tramo do Eixo Atlántico entre Santiago de Compostela e Vigo. Xunto á saída cara ao norte a través do Eixo Atlántico, está previsto que a conexión da mesetas estea rematada no ano 2018.

No concernente ás infraestruturas aeroportuarias, cómpre salientar que no ano 2011 rematáronse as obras do "edificio aparcadoiro de vehículos, urbanización e bloque técnico", e no ano 2012 inaugurouse a ampliación do edificio terminal zona sur do aeroporto. Asemade, encargouse un estudio para proxectar unha pasarela de conexión co Instituto Ferial de Vigo (Ifevi). Non obstante, a pesar destas boas infraestruturas, se conta con escasas conexións e voos.

Finalmente, no que fai referencia ás infraestruturas de solo empresarial e industrial, Vigo e a súa área de influencia acollen en torno ao 16% da superficie real de solo empresarial ofertado e o 22% da superficie dispoñible neta para a venda. Cómpre salientar as actuacións na PLISAN, promovido polo Xestur, Zona Franca e Porto de Vigo, e a construción do Porto de Molle, no concello de Nigrán, promovido polo Consorcio da Zona Franca de Vigo.

F.2.- Existe unha percepción moi positiva da calidade do porto de Vigo, se ben se

resalta ao mesmo tempo, como se verá posteriormente, que non se está a aproveitar todo ese potencial. Hai que ter en conta que os portos non só teñen unha función esencial como centros loxísticos senón que tamén se comportan como verdadeiros eixes de actividade, sendo un elemento clave no desenvolvemento do entorno no que se atopan.

D.1.- A situación do ferrocarril e a intermodalidade, especialmente ferro-portuaria, son os principais problemas que se destacan no ámbito das infraestruturas. Xunto a elas, se menciona a situación de infraestruturas complementarias ao sector da loxística.

Tal e como indica o devandito **cadro 4.10.**, a conexión ferroviaria co norte de Portugal é con diferenza a infraestrutura que presenta unha menor valoración, superando ás infraestruturas de comunicación ferroviaria coa meseta e ás relativas á conexión co porto e coas principais cidades de Galicia. En ningún dos casos mencionados a valoración que se obtén supera o dous sobre cinco, sendo de 1,5 a puntuación media no que a conexión coa eurorrexión se refire.

D.2.- Dificultades de acceso ao transporte público e falta de adecuación dunha rede de transporte metropolitano que teña en conta as necesidades reais da poboación.

D.3.- Resáltase ademais a ausencia de alternativas reais libres de peaxe que resolvan os problemas da saturación das vías de comunicación cos concellos do Val Miñor, especialmente en época estival, da conexión con Redondela (AP-9) ou o paso por Mos. Asemade, saliéntase a mala comunicación do aeroporto de Vigo a través da autopista.

D.4.- Valórase moi negativamente a lentitude no deseño e aprobación dos plans xerais de ordenación municipal polo seu impacto no desenvolvemento e aprobación de novas infraestruturas.

**• Identificación de factores externos**

No que ás oportunidades e ameazas se refire, a construción da futura A-57 como principal oportunidade, e o contexto económico, que ralentiza a construción de grandes infraestruturas, a non integración do porto de Vigo na Rede Europea de Transporte, os retrasos da Autoestrada do Mar e a ausencia dun tren de cercanías como as principais ameazas.

O.1.- A construción da A-57, que facilitará non só unha alternativa á ponte de Rande, senón tamén posibilitará un maior acceso a concellos do interior e a súa conexión coa AP-9, a N-550 e a A-52.

A.1.- O contexto económico actual, que ralentiza a construción de grandes infraestruturas e a xa mencionada caída de fondos comunitarios.

A.2.- A non integración do porto de Vigo na Rede Europea de Transporte como porto nodal a pesar de ser cabeceira dunha autoestrada do mar, de ser o principal porto de pesca para consumo humano (fresca, conxelada e en conserva), de canalizar a meirande parte das exportacións da comunidade autónoma de Galicia (con carácter xeral, Pontevedra se sitúa como a cuarta provincia exportadora de España), ou de que o valor industrial da mercadoría movida supera os 12.000 millóns de euros (o de maior importancia da comunidade autónoma) sendo ademais un porto tanto de entrada como de saída de mercadorías.

Co obxectivo de desenvolver unha rede completa e integrada a longo prazo a Unión Europea desenvolverá a RTE-T de forma gradual en base a unha estratexia de dobre capa superposta. Dunha banda, unha rede principal composta por aquelas partes da

rede global con maior importancia estratéxica, e que se executará de forma prioritaria antes de rematar o ano 2030; e por outra, unha rede global composta polas infraestruturas existentes e as xa planificadas, e que deberá concluírse antes de rematar o ano 2050.

Non acadar o estatus de porto nodal implica non ter a consideración de máxima importancia estratéxica para lograr os obxectivos da política da rede transeuropea de transporte, e polo tanto, implica tamén non estár dentro do ambicioso programa de investimentos en infraestruturas e de conexións con redes de transportes de aquí a 2030.

A.3.- O impacto negativo que produce o retraso na posta en marcha da autoestrada do mar.

A.4.- Un último elemento a ter en conta é a ausencia dun tren de cercanías que axudaría a unha mellor mobilidade de persoas.

## Contexto económico xeral e sectores produtivos

A análise deste apartado conta con dous partes ben diferenciadas. A primeira presenta a valoración que se ten do contexto xeneral no que se desenvolve a actividade de Vigo e a súa área de influencia, e unha segunda parte na que se presentan os balances DAFO dos principais sectores económicos.

No que atinxe ao balance do DAFO do contexto económico en xeral, cómpre mencionar que determinados aspectos que habería que mencionar aquí xa foron destacados anteriormente, como pode ser o caso da posición xeoestratéxica, os recursos naturais, a valoración da eurorrexión Galicia norte de Portugal, a situación das infraestruturas ou as relacións entre a formación e as necesidades empresariais.

Tendo en conta iso, o balance DAFO recolle un total de quince puntos, dos que nove fan referencia a cuestións propias de Vigo e a súa área de influencia (tres fortalezas e seis debilidades) e as seis restantes, a cuestións esóxenas ao conxunto dos 19 concellos analizados (dúas oportunidades e catro ameazas).

### • Identificación de factores internos

Á hora de analizar o contexto económico e a actividade produtiva dende un punto de vista xeral, os principais puntos fortes considerados para Vigo e a súa área de influencia fan referencia á localización dunha das cinco zonas francas españolas (Cádiz, Barcelona, Gran Canaria e Tenerife), ao histórico desenvolvemento do sector industrial e á capacidade que demostrou o territorio para reinventarse. Por contra, como principais debilidades se sinalan a evolución do desemprego, a inexistencia dun plan estratéxico e de posicionamento, o risco de perda de relevancia dende un punto de vista económico e a falta de coordinación e cooperación sectorial e empresarial.

F.1.- O Consorcio da Zona Franca de Vigo (CZFV) como institución aberta ao mundo dende a súa creación en 1947. Por unha banda, o propio papel das zonas francas como parte dun territorio con réxime aduaneiro especial onde as mercadorías introducidas son consideradas como si estiveran fóra do territorio aduaneiro, a efectos dos dereitos de importación e de aplicación da política comercial. Por outra banda, actúa como axencia de desenvolvemento local.

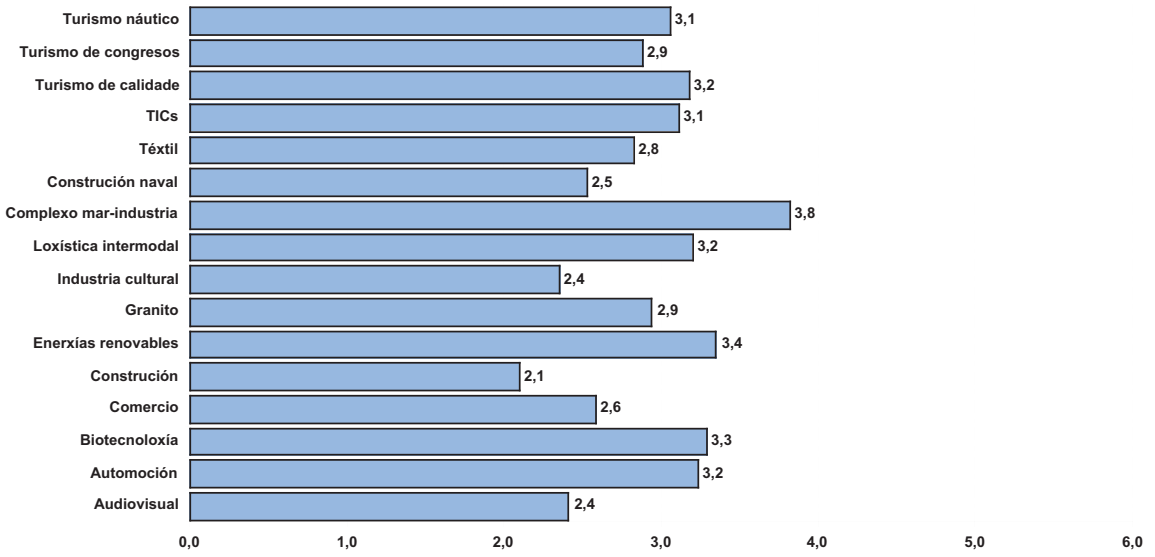
Xunto ao obxectivo de potenciar o comercio internacional, o CZFV leva a cabo actividades dirixidas a fomentar a innovación e o tecido produtivo de Vigo e a súa área, así como de apoio a emprendedores e empresas que elixan Vigo como centro dos seus negocios. Entre as devanditas actividades,

## Balance DAFO do contexto económico xeral e os sectores produtivos

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** Consorcio Zona Franca de Vigo.<br><br>**F.2.-** Histórico desenvolvemento do sector industrial e posicionamento en determinadas ramas de actividade.<br><br>**F.3.-** Capacidade para reinventarse. Dinamismo empresarial e espírito emprendedor. | **D.1.-** Destrución de emprego, especialmente do emprego industrial, que está a incidir moi negativamente no territorio.<br><br>**D.2.-** Risco de perda de relevancia dende un punto de vista económico.<br><br>**D.3.-** Non existe un plan estratéxico e polo tanto non están definidas as prioridades.<br><br>**D.4.-** Con carácter xeral non existe cooperación ou coordinación entre sectores nin entre empresas dun mesmo sector.<br><br>**D.5.-** Ausencia dun plan de posicionamento ou de marca de área.<br><br>**D.6.-** Incerteza ante o impacto da reestruturación do sistema financeiro. |
| Factores externos | **O.1.-** Galicia como porta de América.<br><br>**O.2.-** Existencia de redes sociais e empresariais fortemente internacionalizadas. | **A.1.-** Contexto de recesión económica en Galicia e España.<br><br>**A.2.-** Falta de crédito para empresas e familias.<br><br>**A.3.-** Quedar desconectados das rutas marítimas de comercio internacional.<br><br>**A.4.-** Competencia de países emerxentes en sectores maduros (automoción, naval, conserva).<br><br>**A.5.-** Crecemento de Portugal como polo de comunicacións. |

## 4.11.

### Valoración das perspectivas de futuro das principais ramas de actividade




Fonte: Elaboración propia *CES-Galicia*

cómpre salientar as de facilitar información empresarial a través da súa plataforma de servizos avanzados con información empresarial (Ardán), as de apoio a emprendedores a consolidar a súa empresa, para o que creou en 2003 un centro no que establecerse durante un prazo máximo de tres anos e no que ofrece formación e asesoramento continuado, e finalmente, as de participación de forma temporal no capital das empresas a través dunha sociedade de capital risco (Vigo Activo).

Asemade, o Consorcio dispón dunha rede de parques empresariais, onde están instaladas unhas 400 empresas, que dan emprego a máis de 17.000 persoas e que xeran entorno ao 25% do valor engadido da área.

F.2.- Histórico desenvolvemento do sector industrial e posicionamento en determinadas ramas de actividade. Con todo, a crise económica internacional supuxo para o conxunto do territorio analizado unha incerteza aínda maior sobre o futuro de actividades tractoras do seu impulso económico.

F.3.- Capacidade para reinventarse para facer fronte a situacións económicas complexas. Valórase positivamente o dinamismo empresarial e o espírito emprendedor.

Neste senso, as opinións recollidas reflicten que as ramas de actividade con maiores perspectivas de futuro corresponden ás do complexo mar-industria, cunha valoración de 3,8 puntos sobre seis, por diante do sector de enerxías renovables (3,4), biotecnoloxía (3,2) e os de automoción, loxística intermodal e turismo de calidade (3,2). Tal e como amosa o **cadro 4.12.**, no lado contrario atópanse os sectores da construción, con 2,1 puntos sobre seis, audiovisual e industria cultural (2,4) e construción naval (2,5).

D.1.- Nun contexto económico como o actual, a principal debilidade que hai que resaltar é o impacto da crise económica sobre o mercado de traballo. No que ao emprego se refire, os datos da Seguridade Social reflicten que Vigo e a súa área de influencia está máis exposta que o conxunto da comunidade autónoma en épocas de crise, con caídas máis acusadas do numero de persoas afiliadas á Seguridade Socia en alta laboral. Dende xuño de 2009 todos os sectores presentan unha caída do número de afiliacións, sendo o sector máis acusado no conxunto dos concellos analizados o industrial, que acolle ao 35,2% destas afiliacións, por diante da construción e dos servizos, cun 31,5% e 26,2%, respectivamente (50,5% e 30,1% en Galicia).

Os datos do paro rexistrado indican que no período 2007-12 unha de cada catro persoas que se anotaron nas oficinas de emprego estaban censados en Vigo e a súa área de influencia. En termos de crecemento, entre os dous anos considerados o paro rexistrado medrou un 90% no conxunto dos concellos considerados neste estudio, dez puntos máis que o experimentado en Galicia. No último quinquenio, dos case 120.000 desempregados máis en Galicia, Vigo e a súa área de influencia acolle o 23,6%, sendo esta porcentaxe do 28,8% no caso específico da industria e do 25,7% no dos servizos, en tanto que na construción esta porcentaxe é do 16,4%.

A xa mencionada maior incidencia da crise económica no territorio analizado tamén se reflicte no caso das contratacións rexistradas, que descenden un 28,8% entre 2007 e 2012, máis de cinco puntos por riba da media galega. Esta maior caída prodúcese tanto no caso dos contratos indefinidos (sen contar as conversións en indefinidos) como dos temporais, con caídas do 46% (38,4% en Galicia) e do 25,9% (20,3%), respectivamente.

D.2.- A falta dun plan estratéxico a nivel de

área que reflicta unha visión consensuada do futuro do territorio analizado e que determine os obxectivos estratéxicos e as posibles liñas a seguir. Considérase que este plan debería ser realista e cunha priorización dos obxectivos a acadar.

Segundo a meirande parte das persoas e institucións consultadas, esta ausencia estaría relacionada coa devandita ausencia de liderazgo e falta de visión de área, tanto empresarial como das institucións públicas no seu conxunto.

D.3.- Valórase negativamente a débil coordinación institucional, cunha valoración inferior a dous puntos, sendo a puntuación máxima cinco puntos *[cadro 4.2. Valoración actual de aspectos relacionados co territorio]*. Asemade, aínda que existen experiencias positivas de clusters e de asociacións profesionais, o devandito cadro reflicte a que, con carácter xeral, a cooperación ou coordinación entre sectores e entre empresas pode considerarse como regular, cunha valoración de 2,4 puntos e 2,8 puntos, respectivamente.

Asemade, as persoas e institucións consultadas opinan que a descoordinación e a falta de cooperación entre as empresas de Vigo e a súa área de influencia dificulta unha dimensión competitiva para facer fronte ao reto da internacionalización.
D.4.- Risco de perda de relevancia dende un punto de vista económico.

D.5.- Relacionado coa xa mencionada falta dun plan estratéxico consensuado, e tendo en conta a xa mencionada dinámica competitiva entre cidades/areas metropolitanas, resáltase a incidencia negativa da ausencia dun plan de posicionamento ou de marca de área.

D.6.- Fronte á realidade existente hai cinco anos, resáltase a incerteza xerada pola perda de músculo e interlocutores financeiros. Se a nivel galego este é un elemento preocupante, no caso de Vigo e a súa área de influencia é especialmente crítico, xa que, coa devandita reestruturación, se produce un cambio sustancial: non só se perde un centro de decisión no territorio, senón tamén a forte implicación que tiña a antiga caixa de aforros tanto cos principais sectores produtivos locais como co desenvolvemento do territorio.

**• Identificación de factores externos**

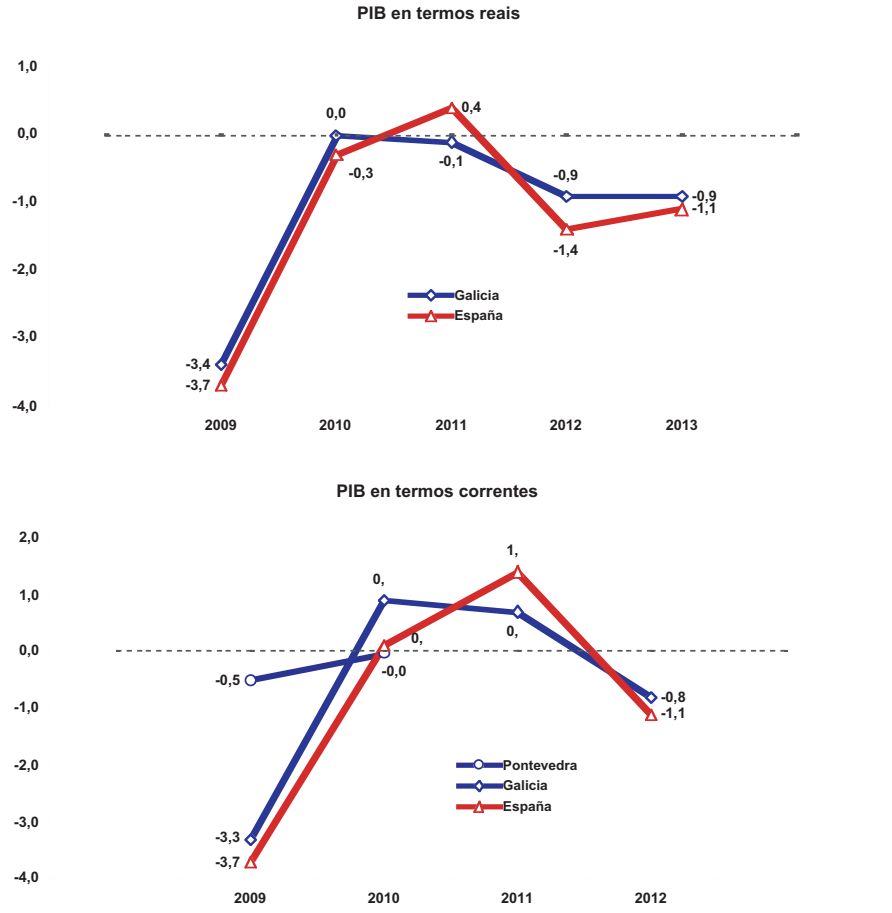
No que ás oportunidades e ameazas se refire, ás primeiras fan referencia á existencia de redes sociais e empresariais fortemente internacionalizadas, salientando os lazos con América, o que permitiría considerar a Galicia como porta do continente americano. Entre as ameazas, cómpre salientar o contexto recesivo que experimentan a economía galega e española, así como o impacto negativo da falta de crédito para as empresas e familias e a posibilidade real de quedar desconectados das principais rutas de comercio internacional.

O.1.- Galicia como porta de América.

O.2.- Valórase positivamente a existencia de redes sociais e empresariais fortemente internacionalizadas. Con todo, e como se verá posteriormente na análise DAFO da internacionalización, existe a percepción de que para un aproveitamento máis eficaz destas redes, estas deberían contemplarse cunha perspectiva máis ambiciosa enmarcadas dentro dun plan estratéxico de internacionalización a nivel galego.

A.1.- Incidencia da recesión económica nas economías galega e española, tal e como amosa o **cadro 4.13.**. No escenario máis probable, a economía galega continuará en 2013 en recesión, cunha caída prevista do 0,9%, segundo se recolle nos orzamentos da Xunta para ese ano (–0,8% segundo as estimacións do BBVA), en tanto que no

**Evolución do PIB a prezos de mercado 2009-13: taxas anuais de crecemento**




Fonte: Elaboración propia CES-Galicia a partir de *IGE*, *INE* e *Xunta de Galicia*

## 4.13.

conxunto do Estado a contracción económica será do 1,1% (fonte BBVA). Con todo, cómpre salientar que neste marco recesivo a economía galega mantén un mellor comportamento que a española agás no ano 2011 e primeiro trimestre de 2012.

No caso da evolución da economía pontevedresa, o devandito **cadro 4.13.** reflicte que o PIB a prezos correntes rexistra un mellor comportamento que a economía galega e española no ano 2009, ao contrario do que acontece no ano 2010 (último dato dispoñible) onde se rexistra unha mínima caída. Tendo en conta os problemas polos que atravesan os sectores da automoción e do naval e as dificultades do sector pesqueiro, así como a forte caída das exportacións, é de esperar que os datos correspondentes aos anos 2011 e 2012 amosen que se agudizou este período de contracción económica.

A.2.- Falta de crédito para empresas e familias, que posibilitaría un maior investimento no primeiro caso e un maior consumo no segundo.

A.3.- Valórase negativamente o retraso na posta en marcha da autoestrada do mar e a non consideración do Porto de Vigo como porto nodal, o que tería como consecuencia o quedar desconectados das principais rutas de comercio internacional.

**Balance DAFO do sector da automoción**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** A competitividade da fábrica de Vigo: produtividade e eficiencia nos procesos de produción, calidade na fabricación e paz social.<br><br>**F.2.-** Vigo é un dos grandes centros de produción do grupo PSA e clave na súa estratexia a nivel internacional.<br><br>**F.3.-** Potente industria auxiliar próxima á fábrica que acompaña ao desenvolvemento de PSA.<br><br>**F.4.-** Tense interiorizado o sentimento de venderse fóra e, á vez, o orgullo de pertenza a Vigo e a súa área. | **D.1.-** A decisión final da estratexia de fabricación do grupo PSA está en mans da dirección da matriz.<br><br>**D.2.-** Lonxe de centros de aprovisionamento de motores e caixas de cambios (norte de Francia). |
| F. externos | **O.1.-** Desenvolvemento do vehículo eléctrico, se ben a crise ralentizou a súa evolución.<br><br>**O.2.-** Boa acollida no mercado de vehículos fabricados na planta de Vigo.<br><br>**O.3.-** O apoio das administración públicas no desenvolvemento futuro de vehículos da fábrica. | **A.1.-** A situación económica pola que atravesa o grupo PSA-Citroën.<br><br>**A.2.-** Os problemas asociados á loxística, xa que é un compoñente fundamental nos custos. |

4.14.

A.4.- Competencia de países emerxentes en sectores considerados maduros (automoción, naval, conserva...).

A.5.- A pesar da importancia da eurorrexión, o crecemento de Portugal como polo de comunicacións é considerado como unha ameaza.

## Automoción

O sector da automoción é un factor clave no desenvolvemento socioeconómico de Vigo e a súa área de influencia, como reflicte o feito de que acolle en torno ao 23% da facturación das empresas do sector ou que o capítulo arancelario correspondente ao sector do automóbil é o primeiro capítulo exportador e importador.

No que atinxe ás súas principais **fortalezas** e **debilidades**, **cadro 4.14.**, cómpre salientar as seguintes:

F.1.- O primeiro aspecto destacable é a elevada competitividade do centro de fabricación de PSA-Citroën en Vigo. A fábrica caracterízase pola súa produtividade e eficiencia en procesos de produción, calidade na fabricación e unha importante paz social.

F.2.- Vigo é un dos grandes centros de produción do grupo e clave na súa estratexia a nivel internacional. En Vigo fabrícanse en exclusiva os modelos 301 e C-Elysée destinados a mercados emerxentes. Asemade, hai que salientar o lanzamento industrial das furgonetas eléctricas (Peugeot Partner e Citroën Berlingo), presentado en abril.

F.3.- Existencia dunha potente industria auxiliar que acompaña ao desenvolvemento de PSA, pero que está, con carácter xeral, moi atada á evolución da fábrica. A factoría foi quen de atraer provedores que xeran valor engadido, ao seren empresas intensivas en capital, e de crear un polo de aprovisionamento nas proximidades.

D.1.- A decisión final da estratexia de fac-

turación do grupo está en mans da dirección da matriz. Isto implica a necesidade de seguir apostando polos factores que se indican na fortaleza exposta en segundo lugar: maior produtividade e eficiencia, calidade na produción e a paz social.

D.2.- A factoría está lonxe dos centros de aprovisionamento de motores e caixas de cambios, que veñen do norte de Francia.

No que aos factores externos se refire, entre as **oportunidades** e **ameazas** pódense mencionar as seguintes:

O.1.- A boa acollida no mercado de vehículos fabricados na planta de Vigo, o que xera un razoable optimismo a medio prazo.

O.2.- O desenvolvemento do vehículo eléctrico e a colaboración de PSA con Mitsubishi Motors Corporation para a fabricación dos motores das furgonetas eléctricas. Non obstante, hai que mencionar que a eclosión dos vehículos eléctricos no mercado viuse freada por mor da crise económica.

O.3.- En relación co vehículo eléctrico, cómpre salientar a implicación dende o inicio do proxecto das furgonetas eléctricas por parte das institucións públicas galegas. Así, a Xunta de Galicia achegou preto de 13 millóns de euros para o lanzamento destes vehículos

A.1.- Incerteza pola situación pola que atravesa o grupo PSA-Citroën.

A.2.- Os problemas asociados ao sector da loxística e transporte (analizados posteriormente) xa que é un compoñente fundamental nos custos destas empresas.

## Complexo mar-industria

Por detrás da industria do automóbil, o complexo mar-industria en Vigo e a súa área de influencia acolle máis do 18% da facturación das empresas do conxunto das empresas analizadas (a cuarta parte se non se ten en conta PSA-Citroën), e supón máis da metade da facturación do sector en Galicia. En termos de valor de exportacións, o capítulo arancelario correspondente aos produtos pesqueiros sitúase como o segundo máis importante por detrás da automoción, e o de conservas se mantén entre os sete primeiros ao longo dos últimos seis anos.

Asemade, e tal e como indica o devandito **cadro 4.12.**, cómpre salientar que en opinión das persoas e institucións consultadas, o conxunto de actividades englobadas neste complexo mar-industria é o que presenta unha valoración máis importante en canto ás perspectivas de futuro, cunha puntuación de 3,8 sobre seis.

No que atinxe ao conxunto de actividades agrupadas no complexo mar-industria, o **cadro 4.15.** recolle o balance DAFO deste sector de actividade considerando oito factores internos e sete externos.

No primeiro caso, as principais **fortalezas** e **debilidades** a resaltar son as seguintes:

F.1.- Vigo e a súa área de influencia presentan unha histórica vinculación co mar, tanto dende un punto de vista socioeconómico como cultural. Isto se traduce nunha importante dotación de medios humanos e empresariais tanto no concernente á pesca extractiva como á acuicultura, así como nunha ampla formación e experiencia acumulada por parte dos traballadores e das empresas.

F.2.- Valórase como moi positivo a presenza dunha importante infraestrutura tecnolóxica e investigadora neste ámbito. Tendo en conta que existe un consenso xeneralizado en que a xestión do medio mariño e os seus recursos están estreitamente vin-

**Balance DAFO do complexo mar-industria**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** Vinculación co mar tanto dende unha perspectiva económica como social e cultural.<br><br>**F.2.-** Coñecemento científico e presenza dunha ampla estrutura tecnolóxica e investigadora neste eido.<br><br>**F.3.-** Sector pioneiro en canto á internacionalización, sendo importante a súa presenza en países non comunitarios e de potencial crecemento.<br><br>**F.4.-** O Porto de Vigo continúa liderando o ranking mundial en tráfico de pesca.<br><br>**F.5.-** Percepción dos produtos pesqueiros como de alta calidade e consideración de alimento saudable.<br><br>**F.6.-** Celebración de Conxemar e a World Fishing Exhibition. | **D.1.-** Sobredimensionamento da flota e desproporción entre recursos e capacidade de pesca.<br><br>**D.2.-** Impacto negativo do aumento do prezo do gasoil. |
| Factores externos | **O.1.-** Aprobación dos documentos "Europa 2020: Unha estratexia para un crecemento intelixente, sostible e integrador" e "Fomento dunha estratexia marítima para a zona do océano Atlántico".<br><br>**O.2.-** Boas perspectivas de crecemento da acuicultura, que permite desenvolver unha actividade vinculada ao desenvolvemento local.<br><br>**O.3.-** Previsións de aumento de consumo de peixe e demais produtos acuáticos nos vindeiros anos. | **A.1.-** Complexidade da política pesqueira, que conxuga necesidades socioeconómicas, medioambientais e territoriais.<br><br>**A.2.-** Competencia de terceiros países.<br><br>**A.3.-** A proposta da nova Política Pesqueira Comunitaria presentada pola Comisión.<br><br>**A.4.-** Perda do peso relativo de España, e por tanto de Galicia, no sector pesqueiro europeo. Situación dos acordos pesqueiros comunitarios. |

4.15.

culados ao I+D+i que afecta ás actividades englobadas no complexo mar-industria, Vigo e a súa área de influencia se sitúa como un centro de referencia tanto a nivel estatal como internacional.

Xunto á posta en marcha da actividade do Campus do Mar, cómpre salientar o impacto positivo da actividade dos centros tecnolóxicos Anfaco-Cecopesca e Cetmar e dos centros públicos de investigación como o Centro Superior de Investigaciones Científicas (CSIC) e o Instituto Español de Oceanografía (IEO).

F.3.- O continuo proceso de internacionalización das empresas do sector pesqueiro, que se reflicte tanto no feito de que a flota pesqueira estea presente nos caladoiros comunitarios e nos doutros países mediante a fórmula das sociedades mixtas como a través das exportacións de produtos do mar e dos investimentos directos que se realizan en terceiros países.

Os datos da Memoria anual da Autoridade Portuaria de Vigo reflicten que a pesca conxelada ven en importación dende países como Arxentina, Namibia, Perú ou Sudáfrica, e se transporta, cada vez máis, en contenedores. Isto amosa a gran importancia das empresas mixtas creadas por empresarios locais, xa que o valor económico desta mercadoría supuxo no último ano o 14% del valor económico do tráfico total movido polo Porto de Vigo.

F.4.- O porto de Vigo pode ser considerado

como unha referencia mundial en materia de pesca para consumo humano. Neste senso, a pesca fresca descargada no peirao de O Berbés chegou no último ano ás 82.700 toneladas, acadando un valor en primeira venda de 197 millóns de euros. A isto hai que engadirlle a pesca conxelada, que segue a bater un ano máis o seu record histórico e que supuxo case un 25% do volume de mercadoría xeral movida en 2012 (718.343 ton).

F.5.- Percepción dos produtos pesqueiros como de alta calidade e consideración de alimento saudable. Asemade, cómpre salientar que o subsector da transformación se caracteriza polos seus altos niveis de calidade, trazabilidade e seguridade alimentaria, así como pola diversificación de producións.

F.6.- Finalmente, cómpre salientar a celebración de dous feiras internacionais, Conxemar e a World Fishing Exhibition, que son feiras de referencia a nivel internacional no ámbito do sector pesqueiro considerado en sentido amplo. Estas, ademais de reflectir a importancia do sector, axudan a proxectar unha imaxe de marca do territorio.

D.1.- Flota pesqueira sobredimensionada e desproporción entre recursos e capacidade de pesca. Xunto a isto hai que ter en conta que o subsector da transformación presenta unha dependencia de abastecemento exterior de materia prima moi elevada.

D.2.- Forte impacto negativo do aumento do prezo do gasoil.

No que atinxe aos **factores esóxenos**, considéranse as seguintes tres oportunidades e catro ameazas:

O.1.- A aprobación no ano 2010 da Estratexia 2020 da Unión Europea para un crecemento intelixente, sostible e integrador, que fomenta a cohesión territorial e que ten en conta a súa dimensión internacional. En consonancia con esta estratexia, hai que salientar o documento "Fomento dunha estratexia marítima para a zona do océano Atlántico" de novembro de 2011.

Esta última estratexia reflicte que a pesca ocupa un lugar central nas economías a ambas orillas do Atlántico e considera que a acuicultura pode satisfacer a demanda da UE de produtos pesqueiros saudables e sostibles por riba do que poden aportar as pesquerías de captura.

O.2.- Ante as dificultades ás que se enfronta a pesca extractiva, o sector da acuicultura presenta unha marxe de crecemento do produto e boas perspectivas de diversificación de especies. É un sector que permite incorporar valor engadido existindo un mercado de produtos transformados en crecemento.

Neste senso, cómpre salientar a aprobación en Galicia da Estratexia Galega de Acuicultura. Este documento é considerado como a "ferramenta de coordinación e integración das liñas de actuación necesarias para dinamizar" o sector na comunidade autónoma.

O.3.- As perspectivas da OCDE-FAO para o período 2010-2020 indican unha medra do consumo de peixe nese período. Esta oportunidade queda reforzada polo devandito proceso de internacionalización das empresas, xa que este crecemento da demanda producirase en maior medida nos países emerxentes onde, ademais do seu crecemento económico, medra da súa poboación e a transformación social, o peixe ten un peso relativo importante na súa dieta. No mercado español en particular, e europeo no seu conxunto, a tendencia é de baixo ou nulo crecemento (caída nalgúns casos) tanto polo cambio nos hábitos de consumo como por motivos demográficos.

A.1.- A complexidade da política pesqueira,

que conxuga necesidades medioambientais, sociais, económicas e territoriais.

A.2.- En relación co anterior, hai que mencionar como ameaza a competencia de terceiros países que dispoñen de materia prima propia e/ou favorables réximes arancelarios para a importación dos seus produtos. Asemade, hai que ter en conta a competencia de países cunha lexislación medioambiental e laboral máis laxa.

A.3.- O sector valora negativamente a actual proposta de reforma da Política Pesqueira Comunitaria. Entre outros aspectos, á hora de xustificar a necesidade duna reforma da PPC distinta á plantexada, considérase que se ben se está de acordo cos obxectivos do axuste de flotas ás posibilidades da pesca e do progreso cara a un sistema de xestión que favoreza a redución progresiva dos descartes, non se está de acordo co medio establecido para tales fins. Estase tamén de acordo co obxectivo de evitar grandes perdas socioeconómicas na consecución do obxectivo de rendemento máximo sostible, se ben se discrepa da data establecida (2015).

Ademais, o sector pesqueiro representado polo clúster pesqueiro reunido en torno á Cooperativa de Armadores do Porto de Vigo afirma que obxectivos recoñecidos en documentos comunitarios non se contemplan na proposta da PPC: acadar a sostibilidade dos recursos a través da actualización da estabilidade relativa e contemplar a internacionalización de sector como proceso de competitividade socioeconómica europeo.

Doutra banda, non están de acordo co feito de que a política exterior só teña en conta os aspectos medioambientais e non os sociais e económicos das empresas do sector pesqueiro.

A.4.- A perda do peso relativo de España no sector pesqueiro europeo así como a perda de acordos pesqueiros da Unión Europea, cunha incidencia directa no emprego.

## Naval

Un terceiro piar no que tradicionalmente se sustenta a economía de Vigo e a súa área de influencia é o da construción naval, que representa máis do 4,5% da facturación das empresas da área e case o 6% do valor engadido xerado.

Os principais **puntos fortes** do sector, **cadro 4.16.**, refírense á experiencia na construción de buques de alta tecnoloxía e valor engadido e á cualificación dos traballadores, así como á diversificación dos estaleiros.

F.1.- Valórase como positivo o estar presente nun nicho de mercado centrado en alta tecnoloxía e alto valor engadido (buques *offshore*, sísmicos, axudas a plataformas,...). O sector caracterízase pola súa experiencia neste tipo de buques e pola súa cultura moi orientada ao cliente.

F.2.- Diversificación de estaleiros na ría de Vigo, o que permitiu que, nesta época de crise económica, aqueles estaleiros menos dependentes do *tax-lease* asinasen novos contratos recentemente.

A elevada concentración de estaleiros na Ría de Vigo, tradicionalmente a área de maior construción naval privada de España e unha das de maior concentración de Europa, reflicte non tanto a capacidade da construción naval propiamente dita, como o feito da importancia da industria auxiliar que se desenvolve ao redor da mesma.

No caso dos **problemas internos** do sector, cómpre destacar como principais debilidades as relativas ao seu carácter cíclico, os problemas de financiamento, a relación dos propios estaleiros coa industria auxiliar

**Balance DAFO do sector naval**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** Presenza nun nicho de mercado centrado en alta tecnoloxía e valor engadido. Experiencia neste tipo de buques e cultura moi orientada ao cliente.<br><br>**F.2.-** Existencia dun número elevado de estaleiros na ría de Vigo e contratacións recentes en estaleiros menos dependentes do *tax-lease*. | **D.1.-** Carácter cíclico da carteira de pedimentos, vinculada á evolución da economía mundial.<br><br>**D.2.-** Dificultades para obter financiamento, agravado pola situación do procedemento do *tax-lease* e os problemas co fondo de garantía pymar.<br><br>**D.3.-** Ampla marxe de mellora na relación entre a industria auxiliar e os estaleiros.<br><br>**D.4.-** Adecuación dos convenios á realidade actual do sector. Custe da man de obra alta en termos comparativos con outros países. |
| Factores externos | **O.1.-** Situación xeoestratéxica de Galicia diante das principais rutas de comercio internacional.<br><br>**O.2. -** Os contratos con PEMEX e outros armadores sudamericáns.<br><br>**O.3.-** Novos nichos de mercado como o vinculado ao desenvolvemento da enerxía eólica mariña. | **A.1.-** Non existe unha competencia en igualdade de condicións con outros países. |

4.16.

e as que se poden enmarcar dentro do ámbito das relacións laborais.

D.1.- O carácter cíclico da carteira de pedimentos do sector, afectado pola evolución da economía mundial e a alta tecnoloxía que, de forma crecente, incorporan os proxectos de construción do buque e os seus compoñentes.

D.2.- Dificultades para obter financiamento, agravadas polas incertezas xeradas polos problemas co fondo de garantía pymar e a situación do procedemento do *tax-lease.* Considérase que se están a perder oportunidades de contratacións de buques en tanto non se resolva de forma definitiva o devandito expediente do *tax-lease* e se garanta a non retroactividade que obrigue a devolver as bonificacións dos anos anteriores.

D.3.- Enténdese que existe unha ampla marxe de mellora na relación entre os estaleiros e a industria auxiliar do sector naval. Tendo en conta que os estándares de esixencia e calidade no sector naval son moi distintos aos doutros sectores (por exemplo no da construción civil), considérase que as empresas da industria auxiliar teñen de facer fronte a unha maior diversificación xeográfica da súa actividade.

D.4.- Unha última ameaza refírese ao elevado custo relativo da man de obra en comparación con outros países. Valórase negativo que non exista unha maior adecuación dos convenios á realidade actual do sector, mencionándose o exemplo da automoción no que atinxe á flexibilidade e á paz social.

Entre os **factores esóxenos** cómpre mencionar as seguintes oportunidades e ameazas:

O.1.- Galicia en xeral, e Vigo e a súa área de influencia en particular, presentan unha

situación xeoestratéxica privilexiada ao estar diante das principais rutas de comercio internacional.

O.2.- Os contratos con PEMEX e outros armadores sudamericáns.

O.3.- Os novos nichos de mercado que xorden como o da construción de buques de apoio á industria eólica mariña.

A.1.- Fronte a estas oportunidades, a principal ameaza que se pode destacar é a inexistencia dunha competencia en igualdade de condicións non só con terceiros países senón tamén con países comunitarios. Dunha banda, o sector naval (estaleiros e industria auxiliar) dos países máis desenvolvidos dispoñen de esixentes certificacións de calidade, medioambiental, de prevencións de riscos laborais ou de I+D+i. Doutra, no propio ámbito da Unión Europea existen distintas medidas de bonificacións fiscais aplicables na actualidade noutros países (problema do *tax-lease*).

## Loxística e transporte

A consideración do porto de Vigo como factor clave e eixe central para o desenvolvemento socioeconómico de Vigo e a súa área de influencia reforza máis se cabe a importancia do sector da loxística e do transporte, que debería ser considerado como un sector estratéxico fundamental ao mesmo nivel que os analizados anteriormente. En termos cuantitativos, o sector está formado por un conxunto heteroxéneo de actividades que representan máis do 3% da facturación das empresas con sede nos 19 concellos analizados e en torno ao 4,5% do valor engadido xerado.

Á hora de analizar as **fortalezas** do sector da loxística en Vigo e a súa área de influencia, hai que mencionar que xa foron tratadas en diversos bloques deste cuarto capítulo: o papel clave do porto de Vigo como motor que fomenta a competitividade do seu *hinterland* (F.1. no **cadro 4.17.**) e a situación xeoestratéxica privilexiada de Vigo e a súa área de influencia diante das principais rutas e tráficos marítimos internacionais (F.2.).

F.3.- O peso do tecido industrial de Vigo e a súa área e o seu efecto multiplicador na actividade do sector. Dunha banda, os principais centros industriais demandarán que os provedores estean preto das súas instalacións, e doutra, é necesaria unha boa e áxil comunicación entre os centros produtivos e o porto de Vigo.

F.4.- O *know-how* loxístico en sectores como a automoción, naval, pesca ou granito, que favorece a capitalización da experiencia e o desenvolvemento de actividades innovadoras.

No que atinxe ás **debilidades**, o principal aspecto que se salienta é o escaso avance da intermodalidade, especialmente a ferroportuaria, ao que se engaden os problemas propios da conxestión das estradas, ou escaso uso do transporte ferroviario e aeroportuario.

D.1.- Detéctanse importantes debilidades no trasporte terrestre de mercadorías por mor dos xa coñecidos problemas de conxestión das estradas. A modo de exemplo, estímase que por Puxeiros pasan cada día laborable máis de 500 camións en cada sentido (na ruta O Porriño-Vigo só se fan tres viaxes ao día). Na liña do exposto na análise DAFO das infraestruturas e equipamentos, o sector estima necesario o acceso a Porriño pola AP-9 libre de peaxe e considera que a A-57 é unha necesidade urxente para unir Porriño-Ponteareas e Peinador con Pontevedra e evitar deste xeito a conxestión da ponte de Rande.

D.2.- Escaso uso do transporte ferroviario de mercadorías, entendendo necesaria una

**Balance DAFO da loxística e o transporte**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** Papel do porto de Vigo como motor que fomenta a competitividade do seu *hinterland*.<br><br>**F.2.-** Situación xeoestratéxica privilexiada de Vigo e a súa área de influencia diante das principais rutas e tráficos marítimos internacionais.<br><br>**F.3.-** O tecido industrial de Vigo e a súa área e o seu efecto multiplicador na actividade do sector.<br><br>**F.4.-** O *know-how* loxístico favorece a capitalización da experiencia e o desenvolvemento de actividades innovadoras. | **D.1.-** Problemas de conxestión no transporte terrestre.<br><br>**D.2.-** Escaso uso do ferrocarril para o transporte de mercadorías.<br><br>**D.3.-** O grado de adecuación do aeroporto de Peinador ás necesidades reais do tecido empresarial.<br><br>**D.4.-** A pesar do avance experimentado nos últimos anos, existe unha carencia de formación en ámbitos relacionados coa loxística. |
| Factores externos | **O.1.-** Estratexias comunitarias en materia de crecemento e avances lexislativos no ámbito do transporte.<br><br>**O.2.-** A creación do clúster da loxística.<br><br>**O.3.-** Proceso de globalización da economía e a internacionalización empresarial.<br><br>**O.4.-** Demanda dunha ampla gama de servizos diferenciados por parte de sectores produtivos de grande actividade. | **A.1.-** Insuficiente visión global e integrada do sector da loxística e o transporte.<br><br>**A.2.-** Non existe especialización nin coordinación entre as tres autoridades portuarias da provincia de Pontevedra.<br><br>**A.3.-** Situación periférica tanto dentro de España como da Unión Europea, afastada dos principais eixes loxísticos de transporte terrestre.<br><br>**A.4.-** O porto de Vigo non está considerado como porto nodal, o que repercute tanto en menores investimentos e como na imaxe do propio porto e do seu *hinterland*.<br><br>**A.5.-** Retraso na posta en marcha da autoestrada do mar por mor tanto de cuestións político-institucionais entre Francia e España como de cuestións internas das propias empresas. |

4.17.

coordinación e planificación na adaptación das infraestruturas portuarias-ferroviarias.

D.3.- A falta de adecuación do aeroporto de Peinador ás necesidades reais das empresas do sur de Galicia. Nese sentido considérase prioritario unha maior flexibilidade horaria para a recepción de mercadorías (apertura de 24 horas no caso de que a demanda real así o xustifique) e a dotación dunha zona especial para alimentos frigoríficos con cargas e descargas de pescado para o porto, que actualmente deben ser recepcionadas a máis de 600 kilómetros, coa súa conseguinte repercusión no incremento dos custos.

D.4.- A pesar do avance experimentado nos últimos anos, demándase unha maior formación específica nos ámbitos relacionados coa loxística.

No que aos **factores externos** se refire, o devandito **cadro 4.17.** recolle catro oportunidades e tres ameazas para o desenvolvemento desta sector de actividade.

O.1.- Estratexias comunitarias en materia de crecemento económico e avances lexislativos no ámbito do transporte, que favorecen a intermodalidade, a sostibilidade e a mellora dos servizos e a competitividade, co obxectivo de impulsar o progreso económico.

O.2.- A creación do Clúster de Loxística e Transporte de Mercadorías de Galicia, que presenta como misión a de liderar o desen-

volvemento integral das actividades de loxística e transporte baixo criterios de excelencia, calidade e eficiencia a través da cooperación e innovación, contribuíndo activamente a situar a Galicia como espazo loxístico de referencia na cadea de valor das actividades cliente, e como un apoio relevante para o desenvolvemento e internacionalización do tecido empresarial galego.

O.3.- O proceso de globalización da economía e a internacionalización empresarial ofrece ao sector loxístico e de transporte posibilidades de crecemento a nivel internacional. Con todo, estas posibilidades vense limitadas tendo en conta a xa mencionada dimensión das propias empresas.

O.4.- A demanda dunha ampla gama de servizos diferenciados por parte dos sectores produtivos de grande actividade.

A.1.- Insuficiente visión global e integrada da actividade loxística e de transporte e carencia dun plan específico de infraestruturas loxísticas que priorice as necesidades a curto, medio e longo prazo, optimice os recursos xa existentes e que busque a competitividade e a sostibilidade. Isto é especialmente negativo no caso de Vigo e a súa área de influencia polo xa mencionado impacto do porto de Vigo nas actividades tractoras da economía local e no dinamismo empresarial.

A.2.- Valórase negativamente o feito de que non existe especialización nin coordinación entre as tres autoridades portuarias de interese xeral da provincia de Pontevedra. Considérase que entre os beneficios que se obterían da dita colaboración (incluíndo tamén aos portos dependentes de Portos de Galicia) estarían os dunha maior dimensión, unha mellor xestión e a posibilidade de manter e captar novos tráficos.

A.3.- Situación periférica tanto dentro de España como da Unión Europea, afastada dos principais eixes loxísticos de transporte.

A.4.- As repercusións negativas da non inclusión do porto de Vigo como porto nodal na Rede Transeuropea de Transporte, que se reflectirán non só en menores investimentos por parte das administracións europea e española, senón tamén nunha merma da imaxe do propio porto e do seu *hinterland*.

A.5.- Xunto a á devandita exclusión, cómpre resaltar o retraso na posta en marcha da autoestrada do mar por mor tanto de cuestións políticas-institucionais entre Francia e España como de cuestións internas das propias empresas. As consecuencias desta demora superan os aspectos meramente portuarios (desvío de tráficos) incidindo negativamente na competitividade de todo o territorio.

Está previsto que Vigo e Xixón reciban a mesma subvención para a posta en marcha de dita autoestrada, a pesar de que Vigo atópase máis lonxe do lugar de destino, polo que mentres que para facer as tres viaxes mínimo á semana dende Xixón se necesitaría un barco, dende Vigo serían necesarios dous buques.

## Construción-granito

Tal e como se indica no capítulo dedicado á análise sectorial, preséntanse conxuntamente estes dous sectores tendo en conta a forte conexión que existe entre o granito e a construción. Dunha banda, o peso da construción en Vigo e a súa área de influencia é menor que no conxunto de Galicia, representando aproximadamente o 6% do valor engadido e menos do 4% da facturación das empresas con sede social nos 19 concellos considerados (10,9% e 9,8%, respectivamente, en Galicia). Doutra banda, o peso relativo das exportacións do sector do

**Balance DAFO da construción e o granito**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **Granito**<br><br>**F.1.-** Experiencia en mercados internacionais, se ben esta presenza é considerada como mellorable.<br><br>**F.2.-** Posición xeoestratéxica e existencia de importantes reservas.<br><br>**F.3.-** Cadea de valor de grande capacidade. | **Construción**<br><br>**D.1.-** Lentitude á hora de adaptar os plans xerais de ordenación municipal.<br><br>**Granito**<br><br>**D.2.-** Sector moi vinculado á construción, que está experimentando unha crise moi grave.<br><br>**D.3.-** Fórmulas conservadoras en marketing e comercialización.<br><br>**D.4.-** Imaxe negativa dende un punto de vista medioambiental e de prevención de riscos laborais. |
| Factores externos | **Granito**<br><br>**O.1.-** Menor competencia cunha estratexia de diferenciación de produto.<br><br>**O.2.-** Existencia de arquitectos españois de sona internacional.<br><br>**O.3.-** Porto de Vigo | **Construción**<br><br>**A.1.-** Sector directamente afectado pola falta de crédito ás familias e as empresas.<br><br>**A.2.-** Evolución do sector da construción e elevado stock de vivendas.<br><br>**Granito**<br><br>**A.3.-** Problema loxístico importante.<br><br>**A.4.-** Incremento da capacidade de transformación e comercialización dos BRICs. |

4.18.

granito no total das exportacións da provincia de Pontevedra descende dende o 15,5% de 2007 ata o 12,9% en 2012.

Como principais **puntos fortes** e **débiles** destas ramas de actividade, **cadro 4.18.**, cómpre salientar:

F.1.- A experiencia internacional tanto das empresas construtoras como das do sector do granito e mármore, se ben esta presenza é considerada como mellorable.

F.2.- Existencia de importantes reservas naturais e a súa posición xeoestratéxica das canteiras preto do porto de Vigo. Non obstante, as empresas resaltan os problemas loxísticos do seu transporte, tal e como se sinala na análise DAFO anterior.

F.3.- Cóntase cunha cadea de valor de grande capacidade.

D.1- Valórase como moi negativo a lentitude á hora de adaptar os plans xerais de ordenación municipal así como a ralentización burocrática no que a concesións de licenzas se refire.

D.2.- A construción está experimentando nos últimos anos unha forte crise tal e como indica, por exemplo, a caída do número de licenzas, da variación neta de vivendas ou a concesión do número de hipotecas.

D.3.- Considérase que o sector está a aplicar fórmulas conservadoras en marketing e comercialización do produto.

D.4.- Un dos aspectos aos que ten de facer fronte é á imaxe negativa que se ten do sector extractivo dende un punto de vista medioambiental e de prevención de riscos laborais.

No que aos **condicionamentos externos** se refire, as principais oportunidades e amezas que se resaltan son:

O.1.- A calidade do produto e a menor competencia internacional cunha estratexia de diferenciación de produto

O.2.- A existencia de arquitectos de sona internacional que poderían potenciar e proxectar de xeito significativo a imaxe e calidade do granito e mármore.

O.3.- A proximidade das canteiras ao porto de Vigo e a importancia do mesmo, tal e como se reflectiu na análise da balance DAFO do sector da loxística e do transporte (**cadro 4.17.**).

A.1.- A restrición de crédito que sufre todo o tecido empresarial como as dificultades de acceso ao crédito para vivenda por parte das familias, o que merma o seu consumo, repercute no sector da construción.

A.2.- O sector do granito vese gravemente afectado tanto pola evolución do sector da construción como polo elevado stock de vivendas existente na actualidade, e que se espera que tarde entre cinco e sete anos en eliminarse.

A.3.- O sector considera un problema significativo todo o que ten que ver coa loxística, polo seu impacto nos custos.

A.4.- Unha última ameaza considerada é o incremento da capacidade de transformación e comercialización de países como Brasil, Rusia, India ou China (os chamados BRICs).

## Turismo e comercio

Xunto aos sectores industriais analizados anteriormente, cómpre mencionar a especial relevancia do turismo e o comercio no dinamismo e desenvolvemento do territorio no seu conxunto, e de cada un dos concellos en particular, e a posibilidade de estender outras actividades produtivas a usos turísticos. Tal e como reflicte o **cadro 4.12.**, entre as actividades económicas con perspectivas de futuro máis valoradas atópanse o turismo de calidade e o turismo náutico, cunha puntuación de 3,2 e 3,1 puntos sobre seis. O comercio, pola súa banda, presenta unha puntuación de 2,6.

No que atinxe ás **fortalezas** e **debilidades** do sector, o principal elemento positivo a destacar é a elevada riqueza e variedade de recursos turísticos a explotar. Por contra, as distintas debilidades sinaladas se poden agrupar baixo o denominador común de falta de estratexia, insuficiente grado de colaboración e cooperación entre institucións encargadas da promoción turística e descoordinación de esforzos.

F.1.- Vigo e a súa área de influencia presenta unha elevada riqueza e variedade de recursos turísticos para explotar, o que permite ofertar diferentes produtos en función das características sociodemográficas e económicas dos visitantes.

Dunha banda, un dos principais activos ten de ser a explotación dos seus recursos naturais. Segundo o Plan Estratéxico de Turismo da Mancomunidade de Vigo, a gastronomía (cunha puntuación media de 8,64), as praias e costas (8,56) e a natureza e senderismo son os recursos máis valorados polos axentes turísticos. Asemade, o territorio presenta unhas inmellorables condicións xeográficas e climáticas para a práctica da náutica deportiva.

Xunto a esa oferta pódese salientar o turis-

**Balance DAFO do sector do turismo e comercio**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** Elevada riqueza e variedade de recursos turísticos para explotar<br><br>**F.2.-** Modernización hoteleira e apertura do Palacio de Congresos.<br><br>**F.3.-** A actividade do Vigo Convention Bureau. | **D.1.-** Forte dispersión de entidades con competencias na materia e por tanto se transmite unha imaxe difusa.<br><br>**D.2.-** Problemas de comercialización e promoción turística. Descoñecemento.<br><br>**D.3.-** Considérase baixo o grao de cualificación e profesionalidade.<br><br>**D.4.-** Valórase negativamente o grado de sinalización.<br><br>**D.5.-** Perda progresiva de pasaxeiros e de conexión do aeroporto de Peinador.<br><br>**D.6.-** Alarmante peche de comercios. |
| Factores externos | **O.1.-** Cambio de modelo no sector turístico: non existe un turista único, demandándose multidestinos e a ser posible variedade de experiencias.<br><br>**O.2.-** Falta moito por facer para poñer en valor o propio.<br><br>**O.3.-** Escala de cruceiros no porto de Vigo e o ser considerado porto cabeceira. | **A.1.-** Presión urbanística sobre o litoral e compatibilización da actividade turística coa preservación do medio ambiente e con outras actividades sectoriais.<br><br>**A.2.-** Insuficiente aproveitamento da promoción conxunta con outros referentes turísticos de Galicia. |

4.19.

mo urbano, ligado a turismo cultural (referentes históricos, patrimonio monumental, festas…), que presenta unha tendencia crecente, o turismo termal e de saúde, turismo de negocios e congresos, ou a posibilidade de explotar un recurso turístico vinculado a actividades doutros sectores económicos como poden ser, por exemplo, a pesca, a industria a ou actividade agropecuaria.

F.2.- Modernización da oferta hoteleira e apertura do Palacio de Congresos.

F.3.- A creación do Vigo Convention Bureau, que ten como obxectivo principal a promoción da cidade de Vigo como sede para a celebración de congresos, incentivos e, en definitiva, todo tipo de eventos que atraian visitantes e turismo de negocio.

D.1.- A forte dispersión de entidades con competencias no ámbito turístico repercute en que non se transmite unha imaxe real de todas as potencialidades existentes e, como consecuencia, nun importante grao de descoñecemento.

Considérase que o traballo conxunto de todos os organismos permitiría, dunha banda, acadar unha maior visibilidade e trasladar unha mensaxe única para todos os concellos de Vigo e a súa área de influencia, quen, á súa vez, deben ser os que exploten a súa propia identidade, atractivo e especialidade. Doutra banda, permitiría unha maior optimizacións dos recursos, tanto humanos como materiais e económicos.

D.2.- Entre as principais debilidades en relación co desenvolvemento turístico mencionanse a pouca promoción turística (94% segundo os datos recollidos no Plan Estratéxico da Mancomunidade de Vigo), a falta de visibilidade (90%) e a deficiente comercialización (84%).

D.3.- Tendo en conta a necesidade de por en valor toda a riqueza que ten o territorio obxecto de estudio, para explotar o seu atractivo e a súa identidade resáltase a importancia dun maior grado de formación e profesionalidade, así como de modernización das estruturas profesionais e dos equipamentos.

Este insuficiente desenvolvemento de estruturas profesionais e a cobertura de postos de traballo con persoal non cualificado incide negativamente na percepción da calidade do produto ou destino turístico.

D.4.- A devandita descoordinación se reflicte tamén nunha deficiente sinalización de recursos turísticos.

D.5.- A pesar da equidistancia a outros dous aeroportos, considérase unha forte debilidade a perda progresiva do número de pasaxeiros en Peinador así como o deterioro das conexións con outras cidades. Valórase negativamente a ausencia de medidas dirixidas á coordinación e optimización dos tres aeroportos galegos que teñan en conta as necesidades reais de cada unha das súas áreas de influencia.

D.6.- Alarmante peche de comercios por mor da crise económica, repercutindo de xeito directo no dinamismo de cada concello, de cada barrio.

No que atinxe aos principais **factores externos**, o **cadro 4.19.** reflicte como oportunidades e ameazas máis destacadas as seguintes:

O.1.- O cambio de hábitos de consumo trae consigo un cambio no modelo turístico. Dunha banda, a fórmula tradicional de turismo sol-praia-gastronomía vai abríndose a outras fórmulas de turismo, con menor carácter estacional, como son, por exemplo, aquelas ligadas ao turismo verde, á saúde e benestar, ou aquelas cun maior contido cultural e deportivo.

Xunto a expansión que actualmente está a ter o modelo de turismo sostible e o turismo urbano, cómpre mencionar novamente as oportunidades que se abren coa extensión a usos turísticos de actividades como poden ser a pesca, a actividade agropecuaria ou a industria. Ademais do impacto propio no sector turístico, estas novas posibilidades incidirían tamén na redución da estacionalidade do turismo, na mellora da conservación dos recursos ou no reforzo da imaxe de calidade dos produtos.

O.2.- Considérase como oportunidade o feito de que queda moito por facer para poñer en valor os recursos existentes en Vigo e a súa área de influencia, sendo necesaria unha acción conxunta de todas as partes implicadas e unha maior xenerosidade por parte de todos.

O.3.- Un sector que experimentou un importante crecemento é o concernente ao turismo de cruceiros, sendo o porto de Vigo o principal porto galego en canto ao número de escalas e cruceiristas. É importante salientar que o gasto medio por persoa e día de cada visitante en terra, distribuído ente excursións, compras ou restauración, sitúase entorno a 160 euros. As súas expectativas de crecemento aumentaron máis ao ser Vigo porto de cabeceira no ano 2010.

A.1.- A principal ameaza que se resalta é a relativa á presión sobre o litoral e á compatibilización da actividade turística coa preservación do medio ambiente e con outras actividades sectoriais. Considérase que o medio ambiente tería de ser priorizado en todas as decisións estratéxicas que se tomen, xa que pode ser orixe de novos nichos empresariais.

A.2.- Se nas debilidades do sector se facía referencia á existencia en Vigo e a súa área

**Balance DAFO do sector de actividade de cultura, ocio e deporte**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.**- Forte asociacionismo cultural (cultura de base).<br><br>**F.2.-** Capacidade organizativa de eventos importantes a nivel estatal e internacional.<br><br>**F.3.-** Presenza de persoas, grupos, empresas e equipos que son referentes no seu ámbito de actuación.<br><br>**F.4.-** Importante rede de galerías de arte. | **D.1.-** Demasiada uniformidade na oferta cultural, sendo necesario primar unha maior especialización e a excelencia.<br><br>**D.2.-** Insuficiente promoción das actividades que se programan, requiríndose unha maior coordinación na súa programación. |
| Factores externos | **O.1.-** O reto que supón o uso das novas tecnoloxías e a aparición de novos soportes.<br><br>**O.2.-** Apertura do Auditorio Mar de Vigo e dunha sala de música para concertos (con maior capacidade) que se suma ás xa existentes. | **A.1.-** A crise económica, que incide tanto nun menor gasto por parte das familias como nun recorte nos presupostos das Administracións públicas.<br><br>**A.2.-** Percepción de Vigo e o seu entorno basicamente como cidade ou área industrial.<br><br>**A.3.-** Escasa colaboración institucional na promoción e apoio á actividade e programación cultural. |

4.20.

de influencia de distintos organismos dedicados á promoción turística, tanto públicos como privados, que traballaban de xeito descoordinado e con estratexias diferentes, unha ameaza ven dada pola falta de aproveitamento doutros referentes turísticos cercanos como poden ser, entre outros, a catedral de Santiago, a torre de Hércules, as murallas de Lugo, a praia das Catedrais ou as termas en Ourense.

## Cultura, ocio, deporte

Directamente relacionado co turismo, e dado que cada vez se lle outorga máis importancia ao turismo urbano, cultural e deportivo, cómpre facer unha mención específica ao ámbito cultural en sentido amplo. Con carácter xeral, pódese afirmar que non se ten conciencia da súa transcendencia económica e da importancia da industria cultural, tendo en conta non só o seu impacto na creación de emprego, na xeración de valor engadido e recursos ou proxección da imaxe do territorio, senón tamén o seu papel como elemento vertebrador. No caso concreto de Vigo e a súa área de influencia, son varias as razóns que xustifican a incorporación desta apartado, entre as que se poden salientar o feito de ter sido sempre un referente en materia cultural, se ben na actualidade se perdeu certa relevancia, e a importante labor sociocultural que se desenvolve nos diferentes concellos.

Entre as **fortalezas** e **debilidades** deste sector de actividade, o **cadro 4.20.** reflicte como principais aspectos positivos o forte asociacionismo cultural, a capacidade organizativa e a demanda potencial de todo tipo de eventos culturais e deportivos, e o feito de que se conta con persoas, grupos, empresas ou equipos que son referentes a nivel estatal e internacional.

F.1.- Valórase como moi positivo o importante labor sociocultural nos distintos concellos de Vigo e a súa área de influencia, cun elevado número de escolas municipais,

bandas de música, corais, grupos folk, danza ou actividade de promoción das artes plásticas. Con todo, e como se sinala no apartado das debilidades, considérase que non se está a aproveitar suficientemente este forte asociacionismo cultural (cultura de base).

F.2.- Capacidade organizativa de eventos importantes a nivel estatal e internacional, se ben boa parte dos mesmos corresponden a accións puntuais, sen un compromiso de continuidade.

F.3.- Valórase positivamente a existencia de persoas ou grupos que son referentes no eido da literatura, pintura, música, deseño, deportes… Asemade, saliéntase a presenza en Vigo de centros de formación no ámbito da cultura como a Escola Superior de Arte Dramática e dos Conservatorios de Música, que ademais de axudar á proxección da imaxe do territorio contribúen ao dinamismo cultural.

F.4.- Presenza dunha importante rede de galerías de arte.

D.1.- Enténdese que existe demasiada uniformidade na oferta cultural, pouca diferenciación, sendo necesario primar a especialización e a excelencia. Considérase que existe una relación clara entre turismo e cultura, se ben non exite un forte atractivo cultural no senso de non ter unha aposta por unha programación plurianual de excelencia.

D.2.- Existen moitos "pequenos contenedores" pero moi poucos de referencia. Valórase negativamente o feito de que se crean novas infraestruturas desmantelando/esquecendo as xa existentes.

D.3.- Considérase que é insuficiente a promoción de eventos culturais e deportivos e que non existe unha adecuada coordinación na súa programación. Asemade, enténdese que é preciso un maior aproveitamento do espazo público.

No que atinxe aos **factores externos**, o devandito **cadro 4.20.** recolle como principais oportunidades as relativas ao impacto das novas tecnoloxías e a apertura do novo auditorio. Por contra, as dúas grandes amezas se refiren á repercusión da crise económica é á percepción que se ten de Vigo como unha cidade basicamente industrial.

O.1.- Os novos retos aos que se enfronta a industria cultural nos últimos anos co maior acceso ás novas tecnoloxías e a aparición de novos soportes. Isto supuxo un cambio importante nos hábitos de consumo dos cidadáns, que se reflicte nun maior dinamismo da industria. Cada vez hai moita máis información pero pouco tempo para asimilala.

O.2.- A apertura do novo auditorio Mar de Vigo e a oportunidade que se abre cunha nova sala de música para concertos (con maior capacidade) que se suma ás xa existentes.

A.1.- Como primeira ameza, ao igual que acontece no resto dos sectores de actividade, aparece o impacto da crise económica, que se reflicte nun menor gasto por parte das familias e en menores recursos públicos destinados ás actividades culturais. Asemade, hai que destacar a percepción xeneralizada que se ten da cultura como algo pouco importante, sendo esta variable un dos factores nos que máis hai que traballar.

A.2. Valórase como preocupante a visión que se ten de Vigo como cidade industrial, sen deterse en que a cidade e a súa área de influencia ten moito máis que ofrecer. Isto recorda unha vez máis á necesidade dun maior esforzo na promoción do territorio.

A.3.- Insuficiente colaboración institucional

**Balance DAFO do proceso de internacionalización**

| | Aspectos positivos | Aspectos negativos |
|---|---|---|
| Factores internos | **F.1.-** O rol estratéxico do porto de Vigo, cuxo tráfico principal é mercadoría xeral, sendo o principal porto galego en termos de valor industrial dos produtos movidos.<br><br>**F.2.-** A presenza dunha zona franca no porto de Vigo.<br><br>**F.3.-** Ampla experiencia das empresas de Vigo e a súa área de influencia nos mercados internacionais. | **D.1.-** Excesiva concentración das exportacións da provincia tanto no mercado comunitario como en poucos capítulos arancelarios.<br><br>**D.2.-** Reducido peso relativo das vendas aos BRICs en comparación co que acontece no conxunto de España<br><br>**D.3.-** A promoción e proxección exterior das potencialidades do territorio no exterior. |
| Factores externos | **O.1.-** A creación da Rede de Plataformas Empresariais no Exterior de Galicia (Rede Pexga).<br><br>**O.2.-** A actuación do Instituto Galego de Promoción Económica no apoio á exportación.<br><br>**O.3.-** A imaxe de España e Galicia no exterior en determinados países e en determinados sectores de actividade. | **A.1.-** Ausencia dun Plan Estratéxico de Internacionalización da economía galega.<br><br>**A.2.-** A imaxe de España e Galicia no exterior en determinados países e en determinados sectores de actividade.<br><br>**A.3.-** Escaso fomento á creación de consorcios privados de exportación.<br><br>**A.4.-** Baixo volume de Investimento Directo Estranxeiro (IDE). |

4.21.

na promoción e apoio á actividade e programación cultural, así como no mantemento de infraestruturas existentes.

## INTERNACIONALIZACIÓN

O comercio exterior debe ser considerado na actualidade como motor de crecemento tendo en conta a forte caída da demanda interna. Como se indica no capítulo 3 deste informe, a provincia de Pontevedra sitúase no ano 2012 como décimo primeira provincia española en termos de valor das exportacións, cando nos anos anteriores ocupaba o cuarto lugar.

O balance DAFO do proceso de internacionalización, recollido no **cadro 4.21.**, presenta un total de trece puntos, dos que seis fan referencia a cuestións propias de Vigo e a súa área de influencia (tres fortalezas e tres debilidades) e outras sete a cuestións esóxenas ao conxunto dos 19 concellos analizados (tres oportunidades e catro ameazas).

### • Identificación de factores internos

As fortalezas fan referencia principalmente á importancia do Porto de Vigo, a presenza dunha zona franca na cidade e á experiencia empresarial en mercados exteriores. Por contra, a excesiva concentración das exportacións nos mercados europeos, o reducido peso relativo das exportacións aos BRICs en comparación co que acontece no conxunto do Estado e a evolución das exportacións nos últimos anos, son consideradas como debilidades máis destacadas.

F.1.- O rol estratéxico do porto de Vigo como motor que fomenta a competitividade do seu *hinterland*. O porto caracterízase pola existencia dunha diversidade de tráfi-

cos e de clientes especializados e consolidadas, polo movementos de mercadoría xeral ou por ser un porto onde o valor industrial das exportacións é superior ao das importacións.

F.2.- O Consorcio da Zona Franca de Vigo (CZFV), que ten entre os seus obxectivos o de potenciar o comercio internacional. As zonas francas son parte dun territorio con réxime aduaneiro especial onde as mercadorías introducidas son consideradas como si estiveran fóra do territorio aduaneiro, a efectos dos dereitos de importación e de aplicación da política comercial.

F.3.- As empresas de Vigo e a súa área de influencia presentan unha ampla experiencia en mercados internacionais. Entre as empresas máis exportadoras de Galicia segundo os datos recollidos no Ardán, dez das vinte empresas con maior grado de internacionalización teñen a súa sede social nos concellos analizados neste informe.

D.1.- Excesiva concentración das exportacións nos países da Unión Europea e en poucos capítulos arancelarios. Dunha banda, os cinco primeiros capítulos exportadores concentran o 78% do valor das exportacións, en tanto que en España esta porcentaxe é lixeiramente superior ao 40%. Doutra, as exportacións e importacións á UE representan o xx% e xx% do seu valor total.

D.2.- Reducido peso das vendas aos BRICs en comparación co que acontece no conxunto do Estado. Se a cota exportadora da provincia de Pontevedra é superior á súa participación no PIB estatal, no caso das exportacións a estes países emerxentes é inferior.

D.3.- Considérase que  é necesario mellorar a promoción exterior das potencialidades do territorio no exterior.

**• Identificación de factores externos**

O devandito **cadro 4.21.** reflicte como principais oportunidades as accións desenvolvidas polo IGAPE e a creación da Rede de Plataformas Empresariais no Exterior.

Como ameazas se sinalan a ausencia dun Plan Estratéxico de Internacionalización, o escaso fomento a consorcios privados de exportacións e baixo nivel de investimento directo estranxeiro na Comunidade Autónoma. A imaxe de Galicia e España no exterior é considerada como oportunidade ou ameaza en función do país e do sector produtivo que se considere.

O.1.- A creación da Rede de Plataformas Empresariais no Exterior de Galicia (Rede Pexga) co obxectivo tanto de facilitar o acceso a mercados internacionais e reforzar a súa presenza nos mesmos como actuar como centro de captación de investimentos. E rede está presente en once países, sendo a plataforma de Colombia a que recibiu máis solicitudes de información, por diante de Brasil, Francia e México.

Sen embargo, valórase negativamente o feito de que esta rede non estea enmarcada dentro dun plan estratéxico de internacionalización, ao igual que acontece noutras comunidades autónomas, que teña en conta a opinión das empresas, principais protagonistas do plan, así como o papel da Administración á hora de definir os instrumentos e os incentivos (A.1.).

O.2.- Considérase como moi importante as actuacións do IGAPE no apoio á exportación.

O.3.- A imaxe de España e Galicia en determinados países e en determinados sectores. Con todo, esta imaxe tamén exerce un aspecto negativo nalgúns países (A.2.).
A.1. Considérase negativa a ausencia dun plan estratéxico de internacionalización,

onde a rede Pexga ten de ser un dos seus instrumentos.

A.2.- A xa mencionada imaxe de Galicia e España.

A.3.- Un escaso fomento a consorcios privados de exportación que axudan á presenza de produtos galegos no exterior.

A.4.- O baixo volume de investimento directo estranxeiro (IDE), que con carácter xeral se caracteriza por ter un alto grado de especialización tecnolóxica, man de obra cualificada, alta produtividade e por ser xeralmente empresas exportadoras. ❑