


PLAN ESTRATÉGICO DE VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL
PLAN VIGO 2010

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO
(Versión provisional)



XANEIRO, 2002

ÍNDICE XERAL

<u>CONTIDO</u>	<u>PÁXINA Nº</u>
Capítulo 1: Introducción	4
Capítulo 2: Aproximación ó Diagnóstico Estratéxico de Vigo e a súa Área de Influencia	9
Capítulo 3: O Benestar e os Niveis de Desenvolvemento	24
3.1. Desenvolvemento e Crecemento Económico	24
3.2. Renda e Benestar Social	30
3.3. Desenvolvemento e Medioambiente	33
3.4. Cultura e Desenvolvemento Sostible	37
Capítulo 4: Dinámica do Sistema Productivo	41
4.1. Diversidade do Sistema Productivo	41
4.2. Sistema Productivo: Necesidades de Innovación Insatisfeitas	46
4.3. Localización de Actividades Productivas	52
4.4. Sistema Productivo Especializado en Productos Maduros	56
4.5. Os Desafíos da Integración Económica	69
Capítulo 5: Desenvolvemento Urbano e Infraestructuras	74
5.1. Modelo de Cidade e Morfoloxía Urbana	74
5.2. A Cidade e o seu Porto	81
5.3. O Aeroporto de Peinador	87

5.4.	A Rede Viaria	89
5.5.	A Rede Ferroviaria	101
5.6.	Desafíos da Configuración Urbana e das Infraestructuras	107
Capítulo 6: Dinámica Institucional		111
6.1.	Configuración do Tecido Institucional	111
6.2.	A Participación Institucional nos Procesos Estratéxicos de Desenvolvemento	122
6.3.	A Coordinación Institucional	127
6.4.	Avaliación das Institucións Locais	130
6.5.	Situación e Perspectiva do Tecido Institucional Vigüés	133
6.6.	A Gobernación do Desenvolvemento de Vigo	134
6.7.	Os Desafíos do Marco Institucional Vigüés	136
Capítulo 7: As Respostas Estratéxicas das Empresas e do Territorio		138
7.1.	Os investimentos Públicos	139
7.2.	Os Investimentos Privados	148
7.3.	As Estratexias das Empresas	150
7.4.	Estratexias e Políticas de Desenvolvemento Local	154
7.5.	As Convergencias das Respostas	

das Empresas e do Territorio	159
Capítulo 8: Potencial de Desenvolvimento e Forças Competitivas	164
8.1. Recursos e Capacidades	164
8.2. Forças e Mecanismos Competitivos	175
8.3. Vigo no Sistema de Cidades	186
Anexos:	191

Capítulo 1:

Introducción

Este documento presenta a versión provisional do diagnóstico estratéxico de Vigo e a súa Área Funcional que realizou o equipo técnico do Plan. Ademais da análise documental, seguíuse unha metodoloxía participativa mediante enquisas, reunións con grupos de traballo e entrevistas en profundidade. Deste xeito, o equipo recolleu, sistematizado e valorado a información e as análises que os especialistas, expertos e os actores locais teñen sobre a situación da economía, a sociedade e o territorio de Vigo e a súa Área Funcional, elaboraron o presente documento.

Trátase dun estudio que serve de base ós traballos do Plan Estratéxico de Vigo e da súa Área Funcional, que a Fundación Provigo e a súa Área e as institucións que a compoñen, atentas ó troco das condicións que se produciron no escenario socioeconómico da Unión Europea como resulta da creación e implantación da Unión Económica e Monetaria e da posta en circulación do Euro, encargaron ós equipos especializados das Universidades de Vigo e Autónoma de Madrid.

Realizouse respondendo á petición formulada de pór en marcha un proceso de reflexión e planificación estratéxica en Vigo e a súa Área Funcional que continuará os traballos comezados no ano 1990, cando a Confederación Provincial de Empresarios de Pontevedra realizou o estudio "Vigo e a súa Área de Influencia: Diagnose e Prospectiva Socioeconómica", así como aqueles outros que deron lugar ó Plan Estratéxico de Vigo e a súa Área de Influencia. 1993/1994.

Para a realización deste documento de diagnose o equipo técnico, de acordo coa metodoloxía acordada, fixou a súa atención na análise daqueles factores de produción e recursos existentes no territorio e dos mecanismos que facilitan os procesos de acumulación coa finalidade de

poder diagnosticar o desenvolvemento e dinámica competitiva de Vigo e a súa Área Funcional. A partir del construírse, durante as fases seguintes dos traballos do Plan, a visión de futuro da rexión urbana e se propondrán os eixes estratéxicos e as accións prioritarias.

Este proxecto dos traballos trata de identificar cales son os procesos que permiten obter economías no territorio e analizar como funcionan en Vigo e a súa Área Funcional, é dicir, na rexión urbana de Vigo, que é o eido convido para a realización dos traballos. A Área Funcional está composta polos Concellos de Baiona, Cangas, Fornelos de Montes, Gondomar, Moaña, Mos, Nigrán, Pazos de Borbén, O Porriño, Redondela, Salceda de Caselas, Salvaterra do Miño, Soutomaior e Vigo.

Faise referencia, polo tanto, a un territorio ben dotado de recursos humanos, de recursos empresarias e de recursos medioambientais. Pero os estudos realizados demostran que, segundo confirman os expertos e actores locais que participaron nesta fase dos traballos, no funcionamento e a articulación dos procesos que canalizan as forzas que operan ás costas das fontes inmediatas do crecemento, prodúcese perdas ou emprego deficiente dos recursos, o que limita as potencialidades de desenvolvemento da economía local e, polo tanto, o benestar da poboación.

É por iso que, a través do exercicio de diagnose, préstouse moita atención a catro dos procesos que condicionan os ritmos de expansión da rexión urbana, como son a dinámica e a organización do sistema productivo, o desenvolvemento urbano e das infraestruturas, a dinámica e complexidade das institucións, e a creación e difusión das innovacións. Todos estes procesos están vencellados entre si de tal xeito que o desenvolvemento e dinámica de cada un de eles condiciona o desenvolvemento e a dinámica dos demais. Cando se producen disfuncións nalgún destes procesos xeráanse limitacións no funcionamento das outras forzas del desenvolvemento.

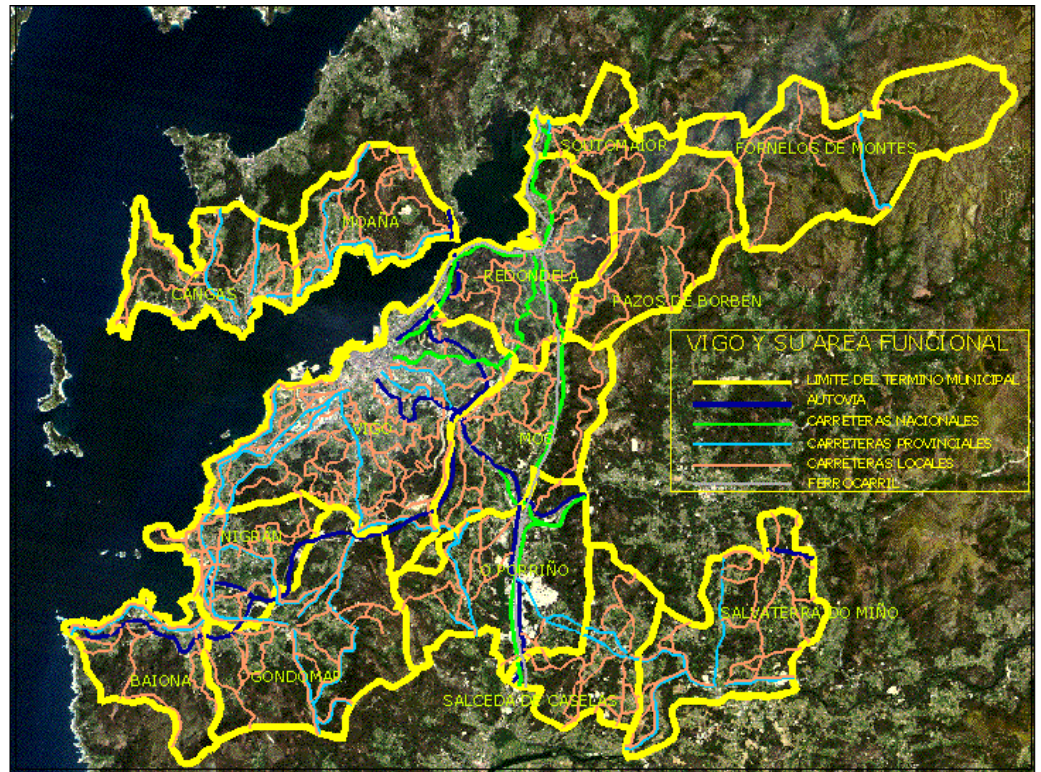
A diagnose pon de manifesto cales son os desafíos ós que se atopa Vigo e a súa Área Funcional como resulta dos trocos e novas liñas no seu contorno competitivo. En especial estudianse os efectos e as

respostas de Vigo a fenómenos como a globalización crecente da economía as transformacións da economía e a sociedade. Polo tanto, tivéronse en conta os aspectos sobranceiros de procesos como a integración económica da Unión ou o novo despegue espacial das grandes empresas, dunha parte, e doutra, o desenvolvemento da sociedade da información, a caída do dinamismo demográfico, a precarización da contratación laboral ou a exclusión social. Neste escenario de cambios importantes do contorno, fíxose a diagnose interna identificando as debilidades e fortalezas, precisando o alcance e as condicións do desenvolvemento económico e social de Vigo e a súa Área Funcional.

O documento organizouse do seguinte xeito: No primeiro intre, preséntase unha aproximación á diagnose estratéxica de Vigo e a súa Área de Influencia que expón e resume as súas grandes liñas. De seguido, faise un balance dos niveis de desenvolvemento da sociedade de Vigo e a súa Área Funcional, descríbense tres dos procesos que incorren directamente nos niveis de desenvolvemento, a evolución e organización do sistema productivo, as transformacións urbanas e das infraestructuras e a dinámica institucional, e, ademais, preséntanse as estratexias das empresas e das políticas públicas que constitúen as respostas das empresas e dos actores públicos ante os desafíos do aumento da competitividade. De contado analízanse os efectos que sobre o desenvolvemento exercen estes grandes procesos co fin de identificar cales son os mecanismos que dificultan o desenvolvemento e o amontoamento de capital na rexión urbana de Vigo. Por último, expónse a posición competitiva, actual e tendencial de Vigo no sistema de cidades e como é percibida a súa imaxe pola sociedade e a cidadanía.

A diagnose estratéxica baséase en catro documentos de apoio cos correspondentes diagnósticos das áreas temáticas: Desenvolvemento e Innovacións, Dinámica do Sistema Productivo, Desenvolvemento Urbano e Infraestructuras e Dinámica Institucional e Cultural, que figuran na metodoloxía aprobada. No Anexo pódense consultar os contidos de cada un deles que figuran nos índices correspondentes.

Gráfico 1.1. Vigo e a súa Área Funcional



Fonte: Elaboración Propia

Capítulo 2:

Aproximación ó Diagnóstico Estratéxico de Vigo e a súa Área Funcional

Este capítulo presenta o resume e as conclusións máis importantes do diagnóstico estratéxico, co fin de sinalar de xeito sintético o estado actual e os desafíos ós que se enfrenta Vigo e a súa Área Funcional a comezos do século XXI.

Vigo e a súa Área Funcional posúen unha próspera economía baseada no emprego dos seus recursos naturais e empresariais, que permiten valoriza-la zona de estudio coma un territorio con grande potencial de desenvolvemento. Así e todo, a pesar de acadar durante os anos noventa altas taxas de crecemento, o nivel de renda obtido está por debaixo das potencialidades da rexión urbana, a absorción de man de obra disponible é insuficiente e a calidade de vida non responde ás crecentes expectativas dos cidadáns. Aínda que Vigo avanza cara a configuración dunha rexión metropolitana, a cidade non chega a converterse no centro capaz de contribuir á estruturación dun ámbito urbano competitivo na Eurorexión.

O problema radica no mal funcionamento dos procesos que condicionan ó aumento da produtividade e a competitividade, como son, o desenvolvemento urbano e as infraestructuras, a difusión das innovacións e a dinámica institucional. Ademais, a converxencia e a sinerxia das estratexias das empresas e do territorio, non se produciron a niveis que permitan mellorar estes procesos, afectando a posición competitiva da rexión urbana de Vigo no sistema de cidades, e das súas empresas nos mercados.

- ***Benestar e Niveis de Desenvolvemento***

A dinámica económica e o cambio social na última década permitiron mellora-los niveis de desenvolvemento da cidade de Vigo e a súa Área Funcional, aínda que presenta algunhas situacións contradictorias.

Aínda así mírase un crecemento económico salientable, a reestructuración e diversificación concéntrica do seu sistema productivo non

acadou os niveis de esixencia que presenta a crecente competencia internacional. O proceso de crecemento e cambio estrutural baséase no crecemento da produtividade e competitividade favorecido polo axuste das actividades industriais e a introducción dalgunhas innovacións de proceso e de produto, así coma no crecemento das actividades de servizos tanto na cidade de Vigo coma na coroa da Área Funcional.

A redución do desemprego amosa a recuperación da industria que incorpora a máis da metade dos desempregados durante os anos noventa, aínda que o sector servizos salientase coma o máis dinámico da economía local en termos de ocupación, cunha demanda de traballadores en expansión. Aínda así, a renda familiar per capita indica que os niveis de desenvolvemento económico non son os que cabería agardar das súas potencialidades nin os que demandan os seus cidadáns.

Nembargantes, a pesar do relativo baixo nivel de renda per capita e de posuír unha taxa de paro superior á media de España e Galicia, Vigo destaca no contorno rexional polos seus altos niveis de igualdade e posúe as menores taxas de pobreza entre as principais cidades galegas.

A reestructuración productiva presenta características diferentes no Concello de Vigo e nos concellos que conforman a Área Funcional. No primeiro, obsérvase unha diminución das actividades industriais fronte ás terciarias, o que indicaría unha tendencia cara a conformación dunha cidade de servizos. Nos Concellos da área funcional, o troco productivo baséase na perda da súa especialización pesqueira e agraria a prol dun perfil productivo industrial, que podería estar provocado polas deseconomías de aglomeración do Concello de Vigo, e pola limitada oferta e altos prezos do solo industrial. Durante os anos noventa, a partires do importante papel desenvolvido polo seu porto, acadouse recuperar protagonismo nos mercados internacionais.

Vigo e a súa Área Funcional axústanse a un modelo de desenvolvemento sostido, onde a dinámica das actividades productivas así coma o proceso de urbanización son quen de satisfacer, en boa medida, as necesidades actuais da poboación "sen comprometer as necesidades das xeracións vindeiras". Neste senso, pódese argumentar que o uso dos recursos naturais é axeitado, polo

que sería conveniente dispór de normas e pautas culturais que garantan a súa protección.

No contorno cultural vigués preséntanse carencias importantes en canto á dispoñibilidade de espazos culturais axeitados á actividade local e de recintos modernos para desenvolver grandes eventos. A oferta de actividades culturais, aínda que está nun proceso de expansión, non satisface as demandas e expectativas dos cidadáns, en canto a inadecuación da oferta á demanda da poboación e a súa imaxe con pouco atractivo.

- ***Dinámica do Sistema Productivo***

O sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional está composto por case vintenove mil empresas, que pertencen a un conxunto moi diversificado de actividades económicas: automoción, pesca e produtos de mar, construción e promoción, química e farmacia, construción naval, rochas ornamentais, produtos transformados da madeira e confección. Aínda que tódalas actividades sen exclusión experimentan un crecemento positivo, obsérvase que a automoción e a pesca e os seus transformados son as actividades máis salientables. A rexión industrial de Vigo caracterízase, ademais, por teren unha potente actividade comercial, en grande medida, daqueles bens que xera localmente.

A pesar da súa modernización que a fixo máis competitiva, continúa artellada ó redor de actividades maduras. O perfil de desenvolvemento do sistema productivo local coincide co das actividades tradicionais coma as do automóbil, a pesca e as súas transformacións, as pedras ornamentais, o naval e incluso a confección, así coma o desenvolvemento das actividades de servizos ás empresas (financeiros e de asistencia técnica) e de servizos ás persoas (formación, sanidade e lecer). Doutra banda, un dos rasgos que caracteriza ó sistema productivo é a concentración da produción ó redor do Concello de Vigo e a súa progresiva difusión cara a primeira coroa.

Un factor concluínte na transformación do sistema productivo é a dispoñibilidade de recursos cualificados e a capacidade das empresas para introducir innovacións. As empresas e as institucións de Vigo son conscientes

da necesidade de empregar as técnicas e o coñecemento necesario para mellora-la súa competitividade. Nembargantes, o longo da última década, os esforzos tecnolóxicos realizados tiveron resultados pouco satisfactorios, limitando a posibilidade de modernización e competitividade do sistema productivo local nun curto prazo, e a mellora da súa posición nos mercados.

Os recursos humanos existentes no sistema productivo teñen niveis de cualificación suficientes para mellora-la aprendizaxe nas empresas e crea-lo coñecemento que os cambios tecnolóxicos demandan. A pesar de que existen carencias nos niveis de formación, sobre todo nas novas tecnoloxías da información e a comunicación, o saber-facer acumulado nas empresas dá ó sistema productivo local capacidade para incorporar innovacións no sistema empresarial.

Rematado o proceso de axuste e reestructuración productiva dos anos oitenta e noventa, a rexión urbana de Vigo enfróntase ós desafíos que presenta a globalización, e especificamente a Unión Europea e a súa ampliación, así coma a posta en circulación do Euro. Estes trocos do contorno presentan as empresas de Vigo novas oportunidades e ameazas. A súa resposta para mellora-la posición nos mercados nacionais e internacionais depende da dotación e xestión dos recursos locais e das forzas competitivas; e das respostas das empresas doutras cidades e rexións coas que compiten.

Vigo amosou no pasado capacidade para implementar estratexias con éxito nun contorno de fortes trocos e de crecente competencia. Ademais, caracterízase por ter un tecido empresarial posuidor de coñecementos e saber-facer, formado por redes de pequenas e medianas empresas que producen interaccións e intercambios que crean economías externas de escala. Pero a cultura empresarial posúe carencias asociadas á internacionalización e á cooperación entre as empresas, representando unha debilidade nos novos escenarios. O resultado final dependerá das forzas e mecanismos que condicionan a súa competitividade como son o desenvolvemento urbano e as infraestruturas, a dinámica institucional e a difusión das innovacións no tecido productivo e institucional.

- ***Desenvolvemento Urbano e Infraestructuras***

O diagnóstico permite comprobar como a cidade de Vigo, ó igual que as cidades medias europeas, adquire un protagonismo cada vez maior coma eixo promotor do desenvolvemento integral da súa rexión funcional, convertíndose no centro das infraestructuras con capacidade para artella-los diferentes ámbitos territoriais e os fluxos de capitais e mercados, no marco dos novos desafíos que presenta a integración económica internacional.

Dende o punto de vista urbanístico, obsérvase que o desenvolvemento de Vigo, ó longo das últimas décadas, presenta un crecemento desordenado que se manifesta nunha elevada densidade da súa área central, ocupación dispersa na periferia e utilización de áreas rurais para usos urbanos e industriais de baixa densidade, provocando efectos negativos sobre o territorio como son, entroutros, o deterioro ambiental e os problemas de saneamento, a conxestión de vías secundarias, e altos costes e carencias dos servicios públicos. Ó mesmo tempo, existen insuficientes prazas públicas, espacio de ocio, e áreas de esparcemento para uso dos cidadáns.

O desenvolvemento urbano débese máis á inercia do conxunto de decisións individuais sobre a ocupación e transformación do solo que á planificación urbanística, como amosa o feito de que a cidade teña un ensanche sen un Plan que o oriente cun criterio racional sobre o crecemento da cidade.

A carencia de solo industrial equipado é unha das condicionantes para a localización de empresas na zona. Existe unha demanda de solo superior á oferta, cuestión que eleva o precio incidindo negativamente sobre os custos das empresas locais así coma na atracción doutras novas.

A rede viaria presenta diferentes niveis de resolución no ámbito urbano, metropolitano e rexional, con carencia de nodos de articulación entre a rede de alta capacidade, a rede principal, o sistema de carreteras nacionais e comarcais, e a rede local. Aínda que a evolución que se observa na rede viaria nas últimas décadas, as melloras efectivas foron, máis ben, escasas. A rede urbana atópase nunha situación comprometida, fortemente presionada pola cidade.

O desenvolvemento do ferrocarril, tanto dende o punto de vista do transporte de pasaxeiros coma de carga, non satisface as necesidades e demandas dos concellos de Vigo e a súa Área Funcional. A rede ferroviaria foi perdendo, co tempo, efectividade e calidade no servizo debido á redución de investimento pública ferroviaria en Galicia, articulando o territorio de xeito deficiente.

As características descritas réstanlle vantaxes competitivas respecto a outras cidades ó crear un ambiente menos atractivo para producir e vivir, a pesar da dinámica económica do seu porto o cal posiciona a Vigo no ámbito internacional, aumentando a competitividade do seu sistema productivo.

O Porto é un dos factores de crecemento e desenvolvemento cunha dinámica económica en aumento. O problema reside en atopar alternativas que permitan reordenar e optimizar o espacio portuario co fin de compatibilizalos intereses e demandas de uso do porto por mor das empresas e dos cidadáns, logo da complementariedade das actividades.

O aeroporto ten mellorado significativamente as súas instalacións e servizos o longo dos anos noventa, pero aínda así non cobre de xeito satisfactorio as crecentes necesidades e demandas das empresas e dos cidadáns. Isto indica a necesidade de continuar mellorando os seus servizos e as súas conexións, como peza salientable no sistema de comunicacións a escala rexional.

Aínda que o desenvolvemento urbano e a construción das infraestructuras estiveron, historicamente, por debaixo do crecemento das iniciativas empresariais e das organizacións, e as súas necesidades e demandas de servizos urbanos non estean suficientemente satisfeitas, o espacio construído, os servizos públicos e privados e as infraestructuras son factores clave na dinámica económica da cidade de Vigo e o desenvolvemento das empresas.

Sen embargo, só se se superan estas limitacións, Vigo será capaz de obte-lo carácter de centralidade na Eurorexión, onde os eixos económicos máis importantes concéntranse nos centros urbanos de Porto e Vigo.

Nun escenario no que a competencia entre as cidades e rexións urbanas por aumenta-los investimentos privados tende a aumentar, os concellos de Vigo e a súa área funcional terán que renova-lo tecido urbano e as condicións do transporte e das comunicacións, orientándoos a mellora-los factores de competitividade da rexión urbana para que a poboación viguesa poida acadar mellores niveis de benestar e calidade de vida.

- ***Dinámica Institucional***

O tecido institucional de Vigo é denso, heteroxéneo, disperso e pouco cohesionado. Estrúctúrase sobre a base de tres niveis: a Alta Dirección de Vigo, un nivel institucional de base, e un espacio de transición ocupado polos Sindicatos e a Federación de Asociacións de Veciños.

O Nivel Superior estrutúrase polas entidades e empresas que compoñen a "Alta Dirección" da cidade e o seu contorno metropolitano, entre as que salientan o Concello de Vigo, o Consorcio da Zona Franca, a Autoridade Portuaria, a Universidade de Vigo, as principais institucións empresariais, Caixanova e Citroën. As restantes institucións que conforman o nivel institucional superior son entidades operativas que atenden diferentes ámbitos de actuación estratéxica e territorial. Á súa vez, creáronse diversas entidades instrumentais para dar respostas de carácter operativo ós desafíos que encara, na actualidade, a cidade e a súa área de influencia.

O tecido institucional de base é denso, complexo e activo. Identificáronse ó redor de oitocentas cincuenta asociacións de toda modalidade, salientando as culturais, deportivas e as veciñais. Estas últimas lideradas pola Federación de Asociacións Veciñais que actualmente atópanse nun posto de transición cara o nivel superior.

O movemento obreiro caracterízase por ter unha tradición reivindicativa, pero na actualidade, o sindicalismo vigués, do mesmo xeito que o movemento veciñal, evoluciona cara as posicións máis proactivas no proceso de desenvolvemento da cidade.. Neste senso, percíbese un clima de certo entendimento, entre as principais organizacións, nos procesos de cambio que enfronta á cidade.

A pesar de que a Alta Dirección desenvolveu un entramado institucional para facilita-la participación e xestión das diferentes esferas de responsabilidade local, a falta de coordinación e liderato semella se-lo resultado de intereses diferentes e ás veces contrapostos, no tocante á visión estratéxica de Vigo. A aprobación e posta en marcha do Plan Estratéxico de Vigo e a súa Área Funcional contribuirá, sen dúbida, a mellorar esta situación.

A participación dos principais actores locais no Consello Xeral do Plan tenta solucionar os problemas históricos de funcionamento institucional que viñeron afectar negativamente ó desenvolvemento de Vigo. Trátase de facilita-la coordinación de actuacións e evita-la resistencia dalgúns actores locais por escasezas de conversa, asegurando o compromiso das institucións con capacidade de actuación na Área Metropolitana de Vigo.

Dende o punto de vista da gobernación do desenvolvemento local, Vigo carece dunha estrutura coordinada de goberno mixto, público e privado, onde se poida artella-las iniciativas públicas e privadas. Nos últimos anos obsérvase o interese por inducir un troco neste senso, pois existen expectativas manifestas entre as institucións locais e a poboación, por mellora-la estrutura e funcionamento da gobernación do desenvolvemento local vigués, para supera-los retos actuais.

- ***Respostas Estratéxicas das Empresas e do Territorio***

Os desafíos da globalización e crecente rivalidade entre as empresas e as cidades, as empresas e as institucións locais responderon con estratexias defensivas e adaptativas, agás no caso das empresas líderes.

A liorta existente a escala local, sobre o investimento público e a coordinación institucional, pon de manifesto os seguintes feitos:

- As administracións públicas, aínda que nos últimos anos aumentaron os seus investimentos en Vigo, estas non resultan suficientes para satisfacer as necesidades de financiación do desenvolvemento da zona e, ademais, realízanse sen ter un marco estratéxico que permita a preparación do seu desenvolvemento.

- A institución con maior capacidade de investimento é, na actualidade, o Consorcio da Zona Franca, o que facilita que as súas actuacións estean destinadas, cada vez máis, a inverter no desenvolvemento da rexión urbana de Vigo.

- Queda despexada a importancia de contar cun marco estratéxico (como pretende o Plan Vigo 2010), que permita coordinar e optimizar a actuación institucional en materia de desenvolvemento da rexión urbana de Vigo.

Con respecto os investimentos privados, produciuse unha consolidación dos investimentos fixos, ó que unido ós plans e proxectos en curso permiten razoar que esta dinámica positiva continuará no futuro inmediato.

Grande parte das empresas das cadeas tradicionais de Vigo e da súa Área Funcional teñen como obxectivo estratéxico prioritario situar os custos de produción en niveis que lles permitan manter prezos competitivos nos mercados nacionais e internacionais. Isto é factible por unha industria auxiliar, cada vez máis dinámica, que lle permite a subcontratación técnica e comercial, constituíndo un dos puntos fortes do sistema productivo local, sobre todo en actividades coma a automoción, a construción naval, a confección e os bens de equipo. A industria auxiliar é competitiva en prezos e calidade, e as súas estratexias dependen, en xeral, das empresas subcontratantes.

Outras empresas seguen estratexias diferentes orientadas á ampliación da súa cota de mercado en prazas especializadas, coa axuda de produción de bens transformados diferenciados. As firmas seguidoras ou imitadoras das empresas líderes, se refuxian en nichos de mercado e especialízanse en áreas concretas. Esta opción estratéxica predomina nas cadeas da Pesca, Mobles, Rochas Ornamentais, Confección, Química e nas Actividades Financeiras, onde a calidade dos produtos e a competitividade nos prezos acadáanse a través de innovacións incrementais. A continuidade da estratexia demanda, ós centros de innovación, servizos máis adaptados ás necesidades actuais.

Os mercados atractivos para a maior parte das empresas locais son o mercado nacional e o do Norte de Portugal, pero as empresas máis dinámicas manteñen claras estratexias orientadas a mercados máis amplos. Obsérvase que o sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional é aberto e intégrase, de xeito natural, ó sistema económico internacional, pero require que as

empresas locais reorienten, de xeito decisivo, as súas estratexias dando prioridade ós mercados europeos e internacionais.

Durante os anos oitenta e noventa, os actores locais e regionais lanzaron un conxunto de políticas de desenvolvemento dirixidas a incidir nos procesos determinantes da competitividade, a través de instrumentos para a creación e fomento das empresas, desenvolvemento de centros de innovación, mellora da oferta de solo industrial e de actuacións urbanísticas, e de infraestruturas urbanas. Pero os resultados foron, en xeral, insatisfactorios.

A resposta de Vigo e a súa Área Funcional ó aumento da competencia nos mercados pode calificarse de insuficiente, se se pretende acadar que a rexión urbana manteña ou mellore a súa posición no sistema de cidades. Os investimentos, peza angular do desdesenvolvemento, comportáronse positivamente no caso das empresas privadas, pero no caso das administracións públicas, os proxectos en marcha non foron, ata o momento, suficientes para cubri-las necesidades de investimento, de cara a mante-la posición competitiva de Vigo no contorno europeo.

A debilidade principal dos programas de investimento, ademais da insuficiencia de recursos financeiros disponibles, básase na ausencia dun marco estratéxico que oriente as actuacións dos diferentes inversores. A súa vez, as institucións presentan limitacións para resolver os desaxustes nas infraestruturas urbanísticas e de transporte, para desenvolver os factores inmateriais de desenvolvemento ou promover redes dentro do sistema productivo local, agás dalgunhas orientadas á formación e desenvolvementos dos clusters de empresas.

- ***Potencial de Desenvolvemento e Forzas Competitivas***

Nas cidades, rexións e nas economías locais, pódense identificar un conxunto de factores que constitúen o seu potencial de desenvolvemento: recursos humanos, un mercado de traballo, recursos naturais, sistema productivo, capacidade empresarial e coñecementos tecnolóxicos, infraestruturas, sistema institucional, cultura e tradición, sobre os que se artellan os procesos de crecemento e cambio estrutural. Neste senso,

considérase a Vigo e a súa Área Funcional cun grande potencial de desenvolvemento, ó que o seu emprego permitiulle medrar economicamente e mellorar el benestar dos seus habitantes.

Dende a perspectiva demográfica é considerada coma unha rexión urbana en expansión, aínda que Vigo e a súa área funcional non son alleos ó declive demográfico que afecta a España. Posúe unha boa oferta de man de obra. A cualificación dos seus recursos humanos constitúe unha fortaleza, aínda que non é de todo satisfactoria. A oferta de traballo presenta carencias xa que unha boa parte do personal do núcleo operativo non está suficientemente especializado e carece de formación en novas tecnoloxías.

Un dos puntos fortes de Vigo é a súa capacidade empresarial e organizativa, que para moitos constitúe o pilar sobre o cal se construíuse a cidade e a rexión urbana, sendo na actualidade o factor máis dinámico da sociedade local.

Aínda que o desenvolvemento urbano e a construción das infraestructuras de Vigo e a súa Área Funcional foran historicamente por detrás do crecemento das iniciativas empresariais e das organizacións, e as súas necesidades e demandas de servizos urbanos non estean suficientemente satisfeitas, o espazo construído, os servizos públicos e privados e as infraestructuras son factores clave na dinámica económica da cidade e desenvolvemento das empresas.

Os recursos naturais son un dos puntos fortes do proceso de desenvolvemento, constituíndo unha vantaxe comparativa sobre a que se articulou o sistema productivo da rexión.

O sentimento de pertenza do cidadán vigués reforzouse paseniñamente y de xeito natural durante a última década, se ben subsiste na cidade unha certa disfunción en materia de identidade derivada da procedencia dunha parte da poboación procedente doutras localidades e cidades, sobre todo, da propia Galicia.

Coa finalidade de mante-los niveis de crecemento da produtividade e da competitividade, cómpre que os procesos e as forzas que condicionan a acumulación de capital e o crecemento actúen sinérxica e proactivamente. No

caso da rexión urbana de Vigo, observáanse fortes limitacións que impiden que as economías potenciais poidan chegar a producirse en condicións óptimas.

A pesar das deficiencias na organización interna da grande maioría das pequenas e medianas empresas locais, pódese dicir que o modelo de organización territorial de Vigo é proclive á xeración de economías externas, ó que lle permite mellora-la produtividade das empresas e a competitividade nos mercados.

O desenvolvemento urbano e as infraestruturas é un dos elementos limitativos máis salientables de Vigo, debéndose a que o desenvolvemento urbanístico das últimas décadas impide satisfacer de forma eficaz as necesidades e demandas das empresas e dos cidadáns, creando deseconomías de aglomeración que causan costes non desexados ás empresas e ós cidadáns. Así mesmo, reducen a capacidade de consolida-la rexión urbana, xa que as deficiencias nas infraestruturas de transporte e comunicacións levaron a unha desestructuración interna do sistema productivo, restrinxindo a articulación da área metropolitana. Isto, vencellado ós problemas de imaxe, produce efectos negativos para o posicionamento da cidade, limitando o papel de Vigo na formación e consolidación da Eurorexión.

A insuficiente difusión das innovacións no tecido empresarial de Vigo, dificulta o aproveitamento das oportunidades que brindan as novas tecnoloxías. Poucas son as empresas que adoitan axiña as innovacións, pero ademais a oferta institucional, sen dúbida crecente, non ten a capacidade de estimula-la adopción e difusión de innovacións nas empresas. A causa fundamental radica en que o conxunto de organizacións non actúa coma un sistema coordinado, con obxectivos estratéxicos ben definidos, e cunha capacidade de xestión adaptada a contornos de troco crecente e de competencia continua. O balance non resulta satisfactorio xa que o sistema productivo de Vigo acumula dificultades para aumenta-lo ritmo de crecemento da produtividade das empresas e manter a súa posición competitiva.

A dinámica do tecido institucional, carece de la flexibilidade necesaria para responder ós desafíos actuais por mor de que a coordinación e cooperación entre actores locais é limitada. As relacións entre institucións, a regulación formal e informal e os mecanismos para chegar a acordos, adoptar

decisións de investimento e realizar transaccións, adoitan requirir tempos longos, o que se traduce en aumentos dos custos de transacción xunto coas perdas de eficacia e de oportunidades de desenvolvemento

En resumo, o modelo económico, territorial e organizativo de Vigo e a súa área de influencia estase adaptando á nova realidade, ó novo escenario da integración económica. Pero, a pesar de dispor, en termos xerais, dun excelente potencial de desenvolvemento, o éxito non está asegurado, xa que as forzas e os mecanismos que determinan a competitividade de Vigo ou non son suficientemente potentes, ou ben non crean as sinerxias necesarias que permiten o crecemento sostido da produtividade, ó ritmo necesario para manter ou mellora-la posición das empresas nos mercados e da rexión urbana no sistema de cidades. A resposta a estes desafíos pasa por xestionar estratexicamente os recursos existentes así como as relacións entre os actores económicos, sociais e institucionais. En tal senso, o Plan Vigo 2010 constitúe unha oportunidade singular.

Capítulo 3:

O Benestar e os Niveis de Desenvolvemento

Vigo e a súa Área Funcional conforma unha rexión urbana cunha poboación que no ano 1998 alcanzaba 444.739 habitantes, dos que 283.110 residían na cidade de Vigo. É, polo tanto, a rexión urbana máis poboada e con maior forza de traballo de Galicia, situándose na Eurorexión despois de Porto, na que a área metropolitana conta cunha poboación de aproximadamente un millón douscentos mil habitantes.

A dinámica económica e o cambio social da última década permitiu mellora-los niveis de desenvolvemento, se ben a situación no seu conxunto é, máis ben contradictoria. Aínda que en termos relativos produciuse un crecemento significativo da produción e o emprego, as estimacións existentes da renda familiar per capita indican que os niveis de desenvolvemento económico non son de todo satisfactorios. Pero, a pesar disto, e de manter unha elevada taxa de desemprego, os índices de pobreza da zona son os máis reducidos de Galicia. Doutra banda, aínda que nas últimas décadas producíronse un certo deterioro do medioambiente, Vigo segue gozando de recursos naturais que a fan unha rexión urbana sen dúbida atractiva, a pesar da súa limitada oferta cultural.

3.1. Desenvolvemento e Crecemento Económico

A análise dos indicadores do crecemento económico e o cambio estrutural de Vigo e a súa Área Funcional mostra que, durante os anos noventa e especialmente dende 1993, a zona de estudio comezou un período de clara recuperación productiva respecto ás dous décadas anteriores. Vigo e a súa Área Funcional experimentaron un crecemento especialmente intenso do seu VAB en termos reais, por riba do resto da provincia de Pontevedra, da media galega e da media nacional. Entre 1993 e 1999, a taxa media de crecemento anual do VAB real de Vigo e a súa Área Funcional foi do 4,5%, fronte ó 3,9% de Pontevedra, ó 2,3% de Galicia e ó 2,6% de España.

A pesares da recuperación do crecemento económico, non se pode concluir que Vigo e a súa Área Funcional cumpriron de xeito completo e satisfactorio os retos que se proxectaban ó comezo dos anos noventa, isto é, a reestructuración e diversificación do seu sistema productivo nun contexto de crecente competencia internacional. Sen dúbida, avanzouse nestos desafíos, pero ambos seguen a estar pendentes coma condicións para garanti-lo crecemento no futuro.

O crecemento de Vigo e a súa Área Funcional tiveron dous motores fundamentais: por unha banda, a recuperación da súa industria dende 1993, e por outra o aumento das actividades de servicios (véxase gráfico 3.1.).

Entre 1994 e 1999, a participación da industria no VAB da zona creceu do 27,2% ó 31,8%. Máis a longo prazo, salienta o crecemento dos servicios, que durante o período creceron a unha taxa media anual do 3,6%, dúas décimas por riba da industria local e máis de medio punto por riba da media do sector en Galicia e España. Este feito levoulle incrementar a súa participación no VAB total da zona de estudio dende un 52,1% ata un 55,5%

Debido ó notable crecemento das actividades de servicios, poderíase falar da existencia dun proceso de terciarización do tecido productivo de Vigo e a súa Área Funcional. No mesmo intre, nembargantes, a zona aínda conserva a súa forte especialización tradicional nas actividades de transformación e de manufacturas. A participación da industria no VAB local atópase dez puntos por riba das medias galega e española.

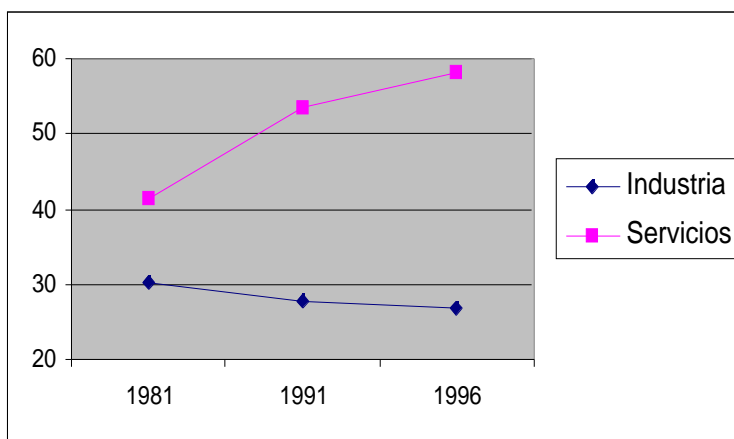
A expansión do crecemento económico en Vigo e a súa Área Funcional tivo unha das súas principais manifestacións na redución do desemprego rexistrado. Entre 1991 e 1999, o número de desempregados rexistrados en Vigo e a súa Área Funcional reduciuse en 7.887 persoas, pasando de 36.858 a 28.971 desempregados, un descenso del 21,4%, a unha taxa de redución media anual do 3%. Dita redución foi significativa e crecente ó longo dos anos noventa, se ben desde mediados de 2000, obsérvase o estancamento do mercado de traballo local.

A redución do desemprego deixa patente a recuperación da industria, pois máis da metade dos desempregados que atoparon traballo durante os anos noventa, pertencen a este sector. Sen embargo, os servicios salientan

como un sector dinámico na economía local, cunha demanda de traballadores en expansión tanto no número de altas na seguridade social, coma no volume da poboación ocupada, o que confirmaría a terciarización progresiva do sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional.

Os cambios que promoveron a reestructuración productiva da zona de estudio, entre 1981 e 1996, baseáronse tanto na redución do tamaño do sector primario coma na do secundario a prol dos servicios, que aumentaron a súa participación na poboación ocupada en dezaseis puntos e medio, chegando ó 58% da poboación ocupada. Neste senso, o proceso de terciarización de economía de Vigo e a súa Área Funcional resulta máis claro que en termos de VAB ó custo dos factores, como se pode observar no gráfico 3.2.

Gráfico 3. 2. Participación da poboación ocupada na industria e nos servicios de Vigo e a súa Área Funcional, 1981-1996 (%).



Fonte: Elaboración a partir de datos da EPA.

A reestructuración productiva da zona está a presentar características diferentes no Concello de Vigo e nos concellos que forman o Área Funcional. No primeiro, obsérvase unha perda continúa do peso relativo do sector secundario a prol do terciario, o que, semellaría que a cidade de Vigo, aínda que case no mantén a súa especialización industrial histórica, poderíase estar a converter nunha cidade de servicios.

Nos concellos da coroa do Área Funcional, pola súa parte, o cambio productivo baseouse na acelerada perda da súa especialización relativa nas actividades agrarias e de pesca a prol da industria e os servizos. Nestes intres, os concellos da coroa do Área Funcional presentan un perfil productivo industrial máis marcado que o concello de Vigo e obsérvase a existencia dun proceso de descentralización da actividade secundaria cara os concellos de dita área, que podería estar provocada polas deseconomías de aglomeración do concello de Vigo debido á limitada oferta de solo industrial e os altos prezos do solo e da vivenda. Pola contra, os servizos tenden a permanecer concentrados na cidade principal da zona de estudio cun desenvolvemento relativamente débil na coroa do Área Funcional.

A recuperación da industria e a expansión das actividades de servizos de Vigo e a súa Área Funcional durante os anos noventa non está a dar lugar a unha diversificación significativa do seu tecido productivo. No caso do sector industrial, o crecemento da zona de estudio baseouse principalmente na consolidación das especializacións tradicionais da zona, coma o automóbil, a pesca e os seus transformados, os produtos metálicos e a maquinaria, as rochas ornamentais e a madeira e mobles. Só a confección semella que comeza a emerxer coma unha actividade con maior especialización relativa da zona de cara ó futuro. Así mesmo, as actividades de química e farmacia aparecen coma novas actividades de futuro.

O proceso de terciarización e de crecemento dos servizos de Vigo e a súa Área Funcional tampouco semella ter contribuído de xeito salientable á diversificación do tecido productivo local. A rexión urbana de Vigo mantivo a estrutura tradicional do sector, caracterizada por unha forte especialización relativa en actividades de servizos dirixidas ás persoas, cun claro predominio do comercio e o transporte, se ben este último tende perder importancia, e por carencias notables no ámbito dos servizos á produción, sobre todo, nos concellos da Área Funcional, cun sector terciario especialmente reducido e dependente da cidade de Vigo. É dicir, a rexión urbana de Vigo continúa a especializarse en actividades de servizos tradicionais con baixos niveis de produtividade.

A recuperación do crecemento económico de Vigo e a súa Área Funcional veu acompañada unha maior integración da zona nos mercados internacionais.

Dende 1993, o porto de Vigo recuperou a súa vocación internacional e contribuíu de xeito significativo a que a provincia de Pontevedra sexa unha das máis abertas de España e a única que aumentou o seu grao de apertura nas dous últimas décadas.

Os fluxos de comercio internacional de Vigo e a súa Área Funcional caracterízanse por dous rasgos fundamentais. Por unha banda, a súa forte concentración nun número reducido de produtos, en concreto, os elementos de transporte, principalmente los automóviles, e as materias primas agropecuarias e pesqueiras; e, por outra, o alto grao de comercio intra-industrial existente onde as principais partidas de bens de exportación e importación coinciden, cuestión que fai cavilar que a zona de estudio é un territorio que se podería converter nunha área de montaxe e distribución de bens, procedentes doutras cidades rexións. Estes trazos contribuíron ó aumento da apertura experimentado ó longo dos últimos anos, consolidando a especialización relativa tradicional da zona, cun aumento da diferenciación de produtos, máis que promovendo la diversificación do tecido productivo cara novas actividades e produtos.

En definitiva, ó longo dos anos noventa, Vigo e a súa Área Funcional acadou recuperar o seu protagonismo nos mercados internacionais pero sen unha reestructuración completa do seu tecido productivo. A produción seguiu baseándose en actividades maduras con fortes encadeamentos cara atrás e cara adiante que permiten á zona obter economías externas de escala. Nembargantes, existen dificultades para desenvolver novas especializacións industriais dinámicas, con fortes encadeamentos e capaces de competir nos mercados internacionais, e un sector terciario máis diversificado, con actividades de apoio á produción.

3.2. Renda e Benestar Social

A pesar da recuperación do crecemento económico e da redución do desemprego, o nivel da renda per cápita de Vigo e a súa Área Funcional mellorou paseniñamente a comezos da década dos noventa. Pero a información disponible mostra que, en termos comparativos, a súa posición empeorou

respecto á doutras cidades e rexións urbanas de Galicia, situándose en torno á media da rexión.

Esta conclusión débese matizar no seguinte senso. Por unha banda, débese ter en conta que as distintas estimacións da renda per cápita existentes débense tomar con coidado debido a que existen diverxencias entre elas, polo que, o equipo redactor estima que existe unha minusvaloración da renda per cápita da provincia de Pontevedra e, en concreto, de Vigo e a Área Funcional. Por outro lado, cando se fan comparacións interprovinciais en Galicia, convén recordar que a renda é un indicador que recolle, ademais das rendas creadas a través da actividade productiva local, aquelas procedentes do exterior coma subvencións, subsidios e remesas de emigrantes.

Para analiza-la situación actual do nivel da renda familiar disponible per cápita en Vigo e a súa Área Funcional tomouse o índice estimado por áreas xeográficas pola Caixa (2001) para o ano 1999. Nel, defínense dez niveis correspondentes ós diferentes intervalos de renda. O nivel medio da renda familiar disponible de España correspondía ó nivel 5, isto é, o intervalo entre 1.300.000 e 1.500.000 pesetas, próximo o extremo superior do mesmo.

A renda familiar disponible neta per cápita media de Vigo e a súa Área Funcional situábase entre os niveis 3 e 4, é dicir, preto de 1.200.000 pesetas, dous niveis por baixo do promedio nacional. Salientaban positivamente os concellos de Vigo, Baiona e Nigrán, que acadaban o nivel 4, mentras que Pazos de Borbén, cun nivel 2, presentaba o nivel de renda familiar disponible neta per cápita máis baixo da zona. Así pois, en termos comparativos, no ano 1999, a zona de estudo presentaba un nivel de renda per cápita semellante ó da Provincia de Pontevedra, no umbral entre os niveis 3 e 4.

Calquera que sexa o nivel da renda per capita e, pese ser unha taxa de desemprego superior á media de España e Galicia, Vigo sobresaie por ser unha cidade cun alto grao de igualdade, xa que caracterízase por ter as menores taxas de pobreza entre as principais cidades galegas. Só un 12,7% das súas familias e un 13,3% da súa poboación sitúase por debaixo do umbral da pobreza. De igual xeito, os concellos da Área Funcional, presentan os indicadores de pobreza máis baixos da rexión. Un 14,3% das familias e un 14,7% da poboación fronte ó 19,9% e o 22% de Galicia, respectivamente.

Unha das grandes vantaxes da situación social de Vigo e a súa Área Funcional é a escasa incidencia da chamada pobreza extrema. Afecta a un 1,5% das familias pobres e a un 2,1% da poboación pobre, moi por debaixo das taxas rexional e nacional. A pobreza caracterízase por concentrarse nos fogares e persoas cunha situación de precariedade social, é dicir, próximos ó umbral da pobreza. En concreto, o 61% das familias pobres e o 54% da poboación pobre atópase en dita situación, porcentaxes que superan en máis de dez puntos ás medias rexional e nacional.

A concentración da poboación pobre, rexión ó umbral da pobreza, permite ser optimista en canto á posibilidade de plantexar políticas sociais activas con expectativas favorables para reducir todavía máis as taxas de pobreza existentes nestes intres. Non obstante, segunde as estimacións realizadas para a provincia de Pontevedra, é posible que tamén exista unha concentración significativa de poboación nos estratos de renda inmediatamente superiores ó umbral da pobreza, o que se convirte nunha ameaza para o benestar social da cidade en caso de crises económicas.

O relativo mellor posto do Concello de Vigo atenúase ó tomar en conta indicadores subxetivos da pobreza. Cando se pregunta á poboación pobre da cidade polos ingresos que considera necesarios para satisfacer as necesidades que afronta, resulta que os ingresos medios desexados por familia duplican os realmente obtidos, situándose por enriba da media rexional. Esta circunstancia non se dá no resto de concellos da diocese de Tui-Vigo, o que poderíase relacionar co menor nivel de expectativas da maior parte dos mesmos.

O menor nivel de pobreza de Vigo e a súa Área Funcional débese principalmente a dous factores relacionados con accións de política económica. No primeiro lugar, salienta o maior grao de formación da poboación da zona comparada co resto de Galicia, sobre todo, no caso do Concello de Vigo. No segundo lugar, obsérvase que a relación entre o desemprego e a pobreza non é tan significativa coma no resto da rexión dado que, a diferenza doutras provincias, en Pontevedra, estar desempregado non supo pasar o umbral da pobreza, se ben os pobres son maioritariamente desempregados.

Os inmigrantes extranxeiros son, xunto ás mulleres e ós xoves de menos de trinta anos, un dos colectivos con maior risco de caer en situacións de

pobreza, con máis probabilidade de ser extrema e marxinal. Dende 1998, a inmigración extranxeira experimentou un forte crecemento. Sen embargo, este fenómeno non é percibido, nestes intres, coma un problema ou unha ameaza social. Predominan os inmigrantes portugueses e iberoamericanos, principalmente arxentinos, brasileiros, venezolanos e colombianos. Entre as minorías étnicas vencelladas secularmente á situacións de pobreza e cunha presenza consolidada en Vigo, salientan os xitanos e os cingaros portugueses. O grao de integración que logrou os inmigrantes en Vigo e a súa Área Funcional semella ser relativamente elevado. Non se formaron guetos de inmigrantes. En calquera caso, é importante ter en conta a inmigración exterior coma unha posible fonte de marxinalización e tensión social de cara ó futuro debido a súa clara tendencia ó crecemento.

Por último, aínda que o xeito de expansión de Vigo e a súa Área Funcional non deu lugar á aparición de grandes concentracións periféricas de infravivenda, constátase a existencia dunha marcada estruturación social do espazo urbano que, ó longo do tempo, manifestouse na formación de barrios marxinalizados e bolsas de pobreza. No concello de Vigo identifícanse tres núcleos cunha forte concentración de poboación pobre onde se acumulan os problemas sociais recentes expostos: *O Casco Vello; os barrios de Teis e os Caños e o barrio de Lavadores e Rivera Atienza*. Nos concellos da Área Funcional, a pobreza adquire un carácter máis rural, xa que as familias pobres atópanse dispersas e é difícil atopar grandes bolsas de pobreza. Non obstante, estas naceron nos concellos máis industriais de Mos e O Porriño.

3.3. Desenvolvemento e Medioambiente

A dinámica económica de Vigo e a súa Área Funcional axústase ben a un modelo de desenvolvemento sostenible ou, se se prefire, de Desenvolvemento sostible, no senso de que as súas maneiras de organización da produción, as inversións públicas e privadas e o seu proceso de urbanización, son capaces de satisfacer as necesidades actuais da poboación "sen comprometer as necesidades das xeracións futuras", aínda que se poidan producir agresións ó medioambiente, cunha solución que está o alcance das políticas públicas.

Unha das dinámicas de agresión medioambiental máis extendida foi ata hai pouco a falta de depuración dos vertidos residenciais e industriais, que deterioraron a calidade do río Lagares e da propia ría. O Plan de Saneamiento Integral da Ría de Vigo, posto en marcha hai poucos anos pola Xunta de Galicia, supuxo unha mellora xeral nunha das maiores ameazas medio ambientais da Área. Detéctase, por outra beira, un déficit xeral de mostraxes sistemáticas, o que fai difícil o seguimento da calidade das augas.

O desenvolvemento económico da zona en estudio, continúa apoiándose na utilización dos recursos naturais disponibles, como acontece coa pesca o as rochas ornamentais. Os recursos pesqueiros locais (incluíndo a acuicultura) seguen a ser importantes para a actividade productiva, aínda que a industria local utilice cada vez máis recursos procedentes doutras rexións territorios. O mesmo acontece coa industria do granito, en a que as variedades coma Rosa Porriño, Gris Gondomar o Gris Perla, seguen dando un carácter diferenciado ás producións da zona, o que é de grande utilidade nos mercados.

Así pois, os recursos naturais xogan un papel estratéxico no crecemento de Vigo. Pero ademais, as condicións medioambientais coma a calidade da liña de costa, son recursos que afectan directamente ó benestar dos cidadáns, fan atractiva a rexión ós visitantes e turistas, e supón unha reserva importante para o desenvolvemento futuro da zona.

Así pois, aínda que algúns asentamentos urbanos da zona, coma a cidade de Vigo, presentan unha insuficiente dotación de espazos libres urbanos, a calidade de vida do conxunto da Área Funcional pódese considerar boa, dada a presenza de abundantes espazos naturais montes comunais. Estes espazos, debido o seu valor ambiental ou o seu réxime xurídico de protección e utilización, garanten unha ampla e consistente rede de espazos ceibes de grande valor natural na rexión.

A Área Funcional de Vigo conta con dous Espacios Naturais Protexidos, o Parque Natural de Monte Aloia (746 hectáreas), e o Parque Natural de Islas Cíes.

Un espazo natural ata agora non protexido con figuras legais de protección, con recoñecido valor, son as Gándaras de Budiño, con 763 hectáreas repartidas entre los concellos de O Porriño e Tui. Está constituído por

unha serie lagoas estacionais e permanentes, turbeiras, prados inundables e as fragas de ribeira do río Louro. As gándaras reúnen o máis salientable da fraga ribereña galega: ameneiros vencellados con salgueiros, bidueiros e freixos.

Outras áreas de interese natural e aínda sen protección especial son:

A Ensenada de San Simón, entre os Concellos de Redondela, Soutomaior, Pontevedra e Vilaboa;

As Islas Estelas, costa de Nigrán

A Ramalloza, en Baiona

Baixo Miño, ó longo de Pontearreas, Salvaterra de Miño, Tui e outros Concellos fóra da Área Funcional;

Costa da Vela, en Cangas.

A Serra de Groba, entre os Concellos de Baiona e Oia;

Serra do Suído, que abarca 4.245 hectáreas entre A Lama, O Covelo e Fornelos de Montes, este último pertence ó Área Funcional de Vigo;

Carballeira de Barragán, con 600 ha. entre Pazos de Borbén e Fornelos de Montes;

A Serra de Galiñeiro, entre Pontearreas, Mos e Pazos de Borbén;

Estes espazos naturais forman un cinturón de grande calidade ambiental ó redor o concello de Vigo, sen embargo, son enclaves nos que aínda non se consolidou o recoñecemento da súa riqueza natural e o seu potencial coma recurso recreativo, ecolóxico e incluso productivo no que respecta a súas posibles aproveitamentos agrícolas, gandeiros ou forestais (aproveitamento de leñas, pastos, etc.), polo que se trata de recursos subdesenvolvidos.

O outro grande recurso de espazos naturais son os montes comunais, de propiedade común, no que o seu aproveitamento corresponde ó conxunto dos veciños. Esta necesidade legal de acordos das comunidades propietarias fai extremadamente difícil a súa urbanización, aínda que non así, a súa conservación en condicións naturais ou de explotación rural óptimas. Como recurso natural supón unha ocupación do 30% de todo a Área Funcional, salientando os concellos de Fornelos de Montes (76% do seu territorio), Pazos

de Borbén (56%), Baiona (55%), Moaña (45%) e Soutomaior (46%). No extremo contrario salientan O Porriño (0%) e Vigo (3,7%).

En resumo, aínda que nas últimas décadas nalgúns dos concellos da rexión urbana de Vigo producíronse problemas de conxestión vial, certa polución atmosférica, vertidos incontrolados na ría, deterioro do patrimonio natural e construído, os estudos realizados amosan que no seu conxunto, a zona ten unha riqueza medioambiental de primeira magnitude. Pódese rematar, polo tanto, que na zona existe un equilibrio razoable entre crecemento económico e preservación medioambiental. En todo caso, cando faise comparacións entre Vigo e a súa Área Funcional coa doutras áreas industriais os problemas da zona aparecen coma cuestións de menor magnitude, controlables a través das políticas públicas. Pero, dado que a expansión de Vigo empregará progresivamente os recursos naturais disponibles, semella conveniente mante-la atención continua ó uso que deles se fai.

3.4. Cultura e Desenvolvemento Sostible

A cultura é unha das máis significativas expresións da personalidade e o nivel de desenvolvemento dun territorio organizado, coma é o caso das cidades e, en concreto, das rexións urbanas. Se se teñen en conta que o desenvolvemento sostible dun territorio e, sen dúbida, dunha rexión urbana, oríéntase a acadar los obxectivos de eficiencia, equidade e preservación da rexión medioambiental e do patrimonio histórico e cultural, pódese dicir que a situación da cultura local é, en boa medida, unha expresión do nivel de vida e de benestar acadado pola sociedade local. É dicir, o desenvolvemento cultural expresa o grao de satisfacción das necesidades económicas, así como o logro de maior equidade e cohesión social no proceso de desenvolvemento.

Neste senso, pódese dicir que o modelo de desenvolvemento de Vigo presenta carencias importantes en canto ás características do escenario actual e futuro previsible. Isto percíbese ó observar que algúns aspectos e vectores da cultura local non estean suficientemente desenvolvidos, tendo en conta o tamaño de cidade e da rexión urbana e o nivel de benestar e riqueza acadado por Vigo e a súa Área Funcional.

Ó referirse á rexión cultural viguesa temos que diferenciar entre a cultura como expresión da experiencia e da vitalidade local e a cultura formal, como se entende tradicionalmente, aínda recoñecendo a íntima relación entrambas. Un primeiro feito salientable é que Vigo constitúe a cidade de Galicia na que aparece boa parte dos principais movementos da cultura galega, especialmente aqueles relacionados co mundo editorial, as artes plásticas, o teatro e a música. Así mesmo, temos que salientar que as opinións dos expertos e da poboación coinciden en que Vigo ten carencias importantes en canto á dispoñibilidade de espazos culturais apropiados para canaliza-la actividade cultural local.

Dacordo as informacions recollidas, estas carencias fanse evidentes na dispoñibilidade de espazos e recintos modernos capaces de albergar grandes eventos, así coma á oferta de museos. Ademais, case non existe unha rede de "contenedores" apropiados para canalizar e avalia-lo dinamismo cultural de base, xa que a rede de centros municipais con que conta o Concello non estaría sendo a máis apropiada para o desenvolvemento dunha política cultural de base; por iso, algúns estiman que a actividade cultural, a lo menos, a máis innovadora, estaría funcionando totalmente á marxe dos circuitos oficiais.

Neste senso, Vigo conta na actualidade con proxectos culturais en diversos estados de realización como: O Museo de Arte Contemporáneo (MARCO), a Casa das Palabras e o novo Auditorio de Beiramar, promovidos polo Concello; o Museo do Mar de Alcabre, promovido polo Consorcio da Zona Franca; o novo Centro Cultural Cine Fraga-Caixa Galicia e o Centro Socio-Cultural de Casa Bárcena que impulsa Caixanova. Non asemella, sen embargo, que estas actuacións se estean a realizar dentro dun marco estratéxico de actuacións debidamente coordinadas e consensuadas.

En todo caso, a lo menos estes novos proxectos culturais xunto cos centros xa existentes, especialmente o Centro Cultural Caixanova, deberían plantexarse dentro dunha estratexia de imbricación no tecido urbano da cidade. Unha estratexia orientada cara á creación dunha centralidade cultural no centro tradicional da cidade (casco histórico e ensanche), có fin de converter esta área nun contenedor cultural en si mesma.

A oferta de actividades culturais coas que conta Vigo, semella non satisfacer plenamente as demandas e expectativas dos cidadáns. Neste senso, segundo dos resultados da recente enquisa realizada dentro dos traballos do Plan Estratéxico Vigo 2010, os vigueses satisfeitos coa oferta cultural da cidade (28,5%) son menos que os que consideran a oferta cultural local, mala ou moi mala (33,7%).

As carencias da oferta cultural viguesa confírmanse polo feito de que o 15,2% dos cidadáns din terse desprazado algunha vez a outras localidades, principalmente de Galicia, para asistiren a eventos culturais. Esta porcentaxe de desprazamentos só e superado polos realizados para efectuar xestións e trámites administrativos.

Non obstante do anterior, podería argumentase que a visión do cidadán sobre a oferta cultural local, semella estar condicionada pola impresión negativa que en xeral, teñen da xestión da cultura e a cidade no seu conxunto. Neste senso, a visión negativa da oferta cultural, contrasta co feito de que ó preguntaren os cidadáns pola calidade dos servicios que oferta a cidade, as actividades culturais son as terceiras mellor avaliadas, despois dos servicios de educación e saúde.

Con esta visión, en certo senso contradictoria, coinciden os expertos e especialistas entrevistados. Estes afirman que a oferta cultural viguesa non se corresponde coas dinámicas culturais de base, ademais de amosar claros déficits en termos de imaxe. Nembargantes, aceptan que se estean a dar pasos cara á concreción dunha oferta acorde co rango que Vigo ten como cidade. De tódolos xeitos, os datos disponibles amosan que o equipamento cultural da cidade estaría bastante por debaixo das súas competidoras directas (A Coruña, Santiago e Porto) en canto a dotación de infraestructuras culturais, pero especialmente no que se refire á proxección e aproveitamento en termos de imaxe da súa oferta cultural, na que na programación non sempre e superior á de Vigo, coma semella estar comunmente aceptado.

Capítulo 4:

Dinámica do Sistema Productivo

O sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional caracterizáronse ó longo do século XX por teren grande capacidade emprendedora e por seren capaces de dar respostas eficientes ós cambios do contorno a través dos axustes que promoveron o cambio estrutural e a ampliación de dito sistema productivo. Foi, historicamente, unha economía aberta, característica que lle permitiu estimular a diversificación productiva e introducir as innovacións necesarias para facer o seu sistema productivo cada vez máis competitivo.

Dende inicios dos anos noventa producíronse transformacións significativas no sistema económico de Vigo e a súa Área Funcional. Como consecuencia da crise industrial dos anos setenta / oitenta as actividades productivas que historicamente foron o motor da economía local sufriron un forte proceso de reestructuración productiva, que no seu intre provocou peche de empresas e desemprego. A principios do século XXI, a economía de Vigo enfóntase á necesidade de seguir internacionalizando o seu sistema económico, como consecuencia do aumento da aceleración do proceso de integración económica, polo que no horizonte do ano 2010 as empresas locais terán que continuar axustándose os cambios do contorno económico.

4.1. Diversidade e do Sistema Productivo

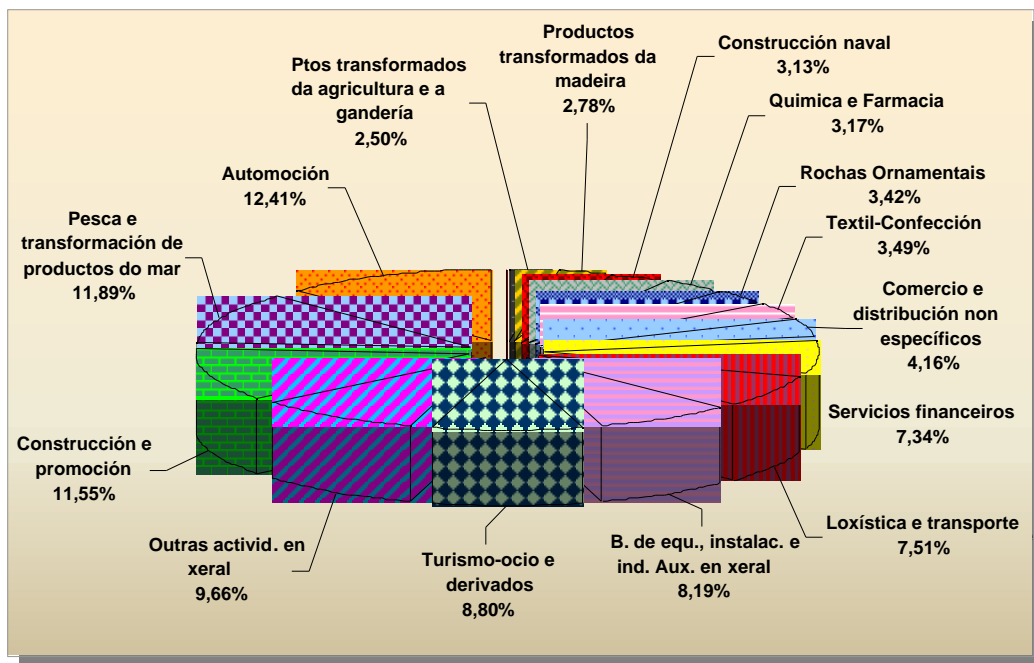
O Sistema Productivo de Vigo e a súa Área Funcional, segundo as estimacións realizadas, está formado por vintenove mil empresas, contando autónomos e micro-empresas sen empregados, pertencentes a un conxunto moi diversificado de actividades económicas que, a efectos dun diagnóstico, foron clasificadas en quince cadeas productivas, como se indica nos documentos de apoio, cada unha das que inclúe as actividades das diferentes fases da xeración de valor engadido basicamente, a de extracción, a de transformación e a de comercialización, na última, tan só se inclúen as que son específicas da actividade productiva.

Ó longo dos anos noventa, a economía de Vigo deu sinais dunha importante recuperación, ata o punto que o VAB privado, a prezos correntes, creceu a unha taxa anual ó longo do período 1995-1999 do 6,34%, o que levou ó conxunto de actividades privadas do Sistema Productivo de Vigo e a súa Área Funcional no 1999 a xerar un volume de valor engadido bruto que superou o billón dúascentas sesenta mil millóns de pesetas.

Un dos rasgos que caracteriza ó tecido productivo de Vigo e a súa Área Funcional e, sen dúbida, a diversidade das actividades productivas que forman o sistema productivo, todas istas cunha importante presenza dende as máis potentes coma a automoción (cun valor engadido bruto de 156.388 millóns de pesetas no ano 1999), pesca e produtos do mar (149.873) e a construción (145.800), ata as cadeas con menor peso relativo, que van dende a de *química e farmacia* con preto de 40 mil millóns de pesetas de valor engadido bruto ós *productos transformados da agricultura e a gandería*, que acadou os 31,5 mil millóns de pesetas no ano 1999.

A segunda característica e que a economía de Vigo segue xirando ó redor das actividades que foron motor ó longo dos últimos cincuenta anos como amosa a figura 4.1 que recolle a estimación do VAB por cadeas empresariais no ano 1999. Como se pode comprobar, as cadeas cun maior peso na xeración do VAB son a *automoción* (12,41%), *pesca e transformación de produtos do mar* (11,89%), e a *construción e promoción* (11,55%). As actividades con menor peso, correspóndense, en orde de maior a menor, con *química e farmacia* (3,17%), *construción naval* (3,13%), *productos transformados da madeira* (2,78%) e, por último, a actividade de *productos transformados da agricultura e gandería* (2,50%).

Figura 4.1
Peso relativo do VAB estimado por cadeas empresariais no ano 1999.



Fonte: elaboración propia.

A partir de principios dos anos noventa e despois do proceso de axuste e reestructuración que continuou á crise de finais dos anos setenta obsérvanse diferencias sensibles na evolución das cadeas de actividades, especialmente ó longo do período 1995-1999. Aínda que tódalas actividades, sen exclusión, experimentan un crecemento positivo, obsérvase que a automoción convertíuse na actividade máis importante e xeradora de riqueza da zona gañando importancia progresiva xunto a outras actividades como as de *bens de equipamento e industria auxiliar en xeral*, e en menor medida, o *textil-confección* e os *productos transformados da madeira*, mentres que perden peso relativo as actividades empresariais coma as da *pesca e transformados de produtos do mar*, e en menor medida, as actividades da *construcción naval*, que no pasado foron elementos motores do crecemento da comarca de Vigo.

Existen sinais que indican cambios na zona con respecto á perda de importancia relativa de aquelas actividades maduras centradas en produtos de pouco valor engadido (nalgúns segmentos da pesca, por exemplo) e a non suficiente innovación de produtos, fronte a actividades que aínda sendo maduras, son máis innovadoras o máis dinámicas (automoción, bens de

equipo), e a actividades emerxentes que sen teren un peso importante na área, teñen un maior potencial de xeración de valor, como son a segunda transformación da madeira (carpintería e moble) e a confección, nas que o deseño, por exemplo, é un dos factores de competitividade máis relevantes.

Como consecuencia do axuste productivo das últimas dous décadas creóuse un aumento da variedade de produtos, que chega a tódalas actividades productivas nun proceso de diversificación concéntrica.

A industria conserveira e de derivados da pesca foise diversificando cara os conxelados, o frío industrial, os precociñados e as conservas vexetais. A pesca ampliouse con novos xeitos de extracción como son a acuicultura e os cultivos mariños

Os asteleiros fóronse especializando, adoitando a súa produción ás novas demandas e dando entrada á fabricación de barcos sofisticados de aceiro, así coma embarcacións de fibra para a vixilancia aduaneira, pequenos pesqueiros o barcos deportivos.

A industria do automóbil, ademais de produciren novos modelos para os mercados internacionais, impulsou a especialización e diversificación da industria auxiliar o que aumentou a súa rede de clientes a nivel internacional.

As rochas ornamentais ampliaron a súa gama de produtos mediante a importación de granito e outras rochas de lugares con condicións máis favorables para a extracción e melloras sensibles nos procesos de produción e transformación productiva.

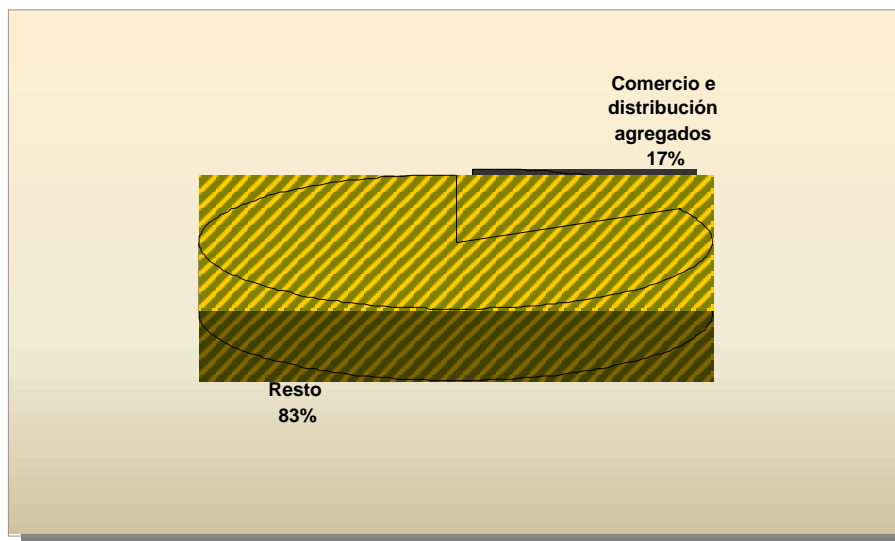
A confección entrou na fabricación de novos produtos que incorporan máis coñecemento a través do deseño e utilización de novos materiais.

Nos servicios, mesmo, as melloras na ensinanza e na sanidade significan o cambio e a diferenciación deste tipo de bens, cada vez máis axustados ás demandas dos cidadáns.

A rexión urbana de Vigo é, por último, unha rexión industrial que se caracteriza por teren unha potente actividade comercial, en grande medida,

de aqueles bens que produce localmente. Se ás actividades de comercio e distribución incluídas en cada unha das cadeas específicas (coma as pescaderías e tendas de conxelados na cadea de pesca e transformados do mar, por exemplo), se engaden aquelas outras que corresponden o *comercio e distribución no específico*, se conclúe que o conxunto das *actividades de comercio e distribución agregados*, xeraron máis de 212 mil millóns de pesetas de VAB no ano 1999, o que representa, en conxunto, o 16,85% do VAB total da área de estudo en dito ano, o que supera con moito o peso das cadeas de produción, incluso das máis potentes e dinámicas.

Figura 4.2.
Peso Relativo de Comercio e Distribución Agregados.



Fonte: elaboración propia.

Non existen dúbidas sobre a importancia do comercio no conxunto da actividade productiva de Vigo. Se se profundiza a análise e se consideran os componentes das actividades comerciais, a conclusión anterior debe ser matizada no senso de que o 75,4% do comercio realízase en actividades relacionadas coa produción industrial e de servizos da rexión, o que reforza a idea de Vigo coma unha rexión urbana que mantén a súa especialización industrial.

4.2. Sistema Productivo: Necesidades de Innovación Insatisfeitas

Un factor decisivo na transformación do sistema productivo e o seu axuste ás condicións da competencia existente nos mercados é a capacidade das empresas para introducir innovacións e a disponibilidad de recursos humanos cualificados. Nun mundo cada vez máis integrado economicamente, a competitividade das empresas aumenta á medida que o coñecemento incorpórase nlos productos e bens a través da difusión das innovacións e da cualificación dos recursos humanos.

As empresas e as institucións de Vigo son conscientes da necesidade de obter e utiliza-las técnicas e coñecemento necesario para mellora-la competitividade, principalmente en tempos **coma os** actuais onde non existe alternativa ó proceso de integración internacional. Por isto, os esforzos realizados na última década por tódalas empresas, principalmente polas máis dinámicas, é un feito incuestionable. Nembargantes, os resultados do sistema productivo local non son satisfactorios para tódalas empresas.

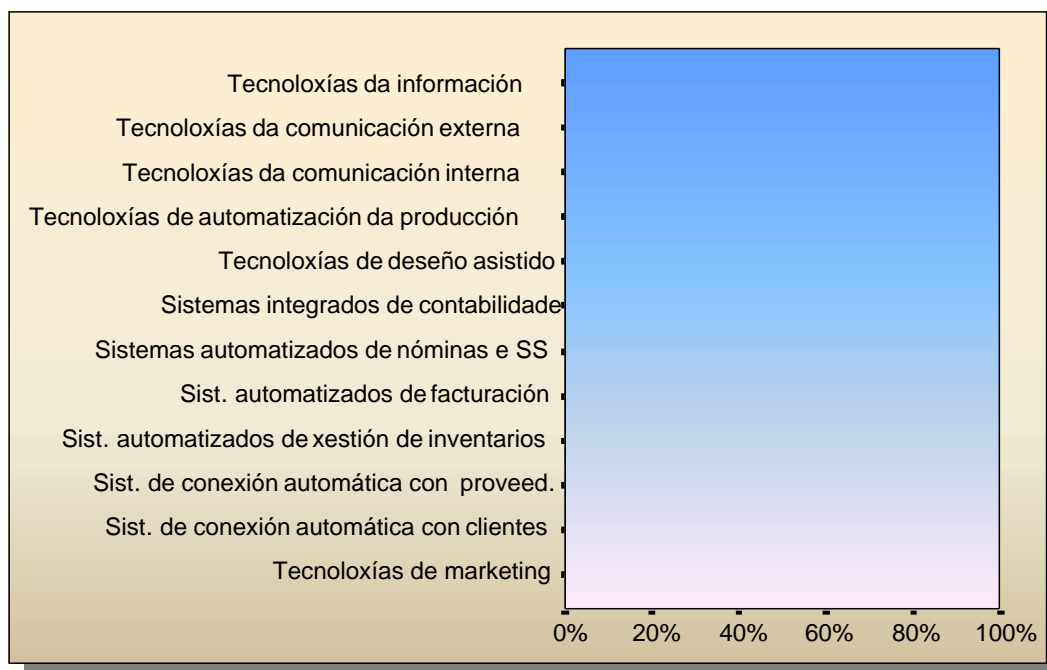
Ó comparar Vigo coas rexións urbanas máis dinámicas do seu contorno competitivo obsérvase que o seu sistema productivo ten un significativo "gap" tecnolóxico, que as empresas locais tratan de superar. Ó longo da última década as empresas realizaron un importante esforzo tecnolóxico. Pero a pesar de iso, os resultados non son do todo satisfactorios, se ben son diferentes segundo o tipo de innovación introducida e da actividade productiva na que se levou a cabo.

Os logros máis positivos no grao de actualización relativa producíronse nas tecnoloxías vencelladas a dar soporte á información e comunicación (externa e interna) en xeral e en maior medida en aquelas aplicacións á xestión operativa de carácter máis económico-financeiro ou de procesos administrativos (contabilidade, nóminas, facturación, inventarios).

Nembargantes, os resultados no grao de actualización son máis ben pobres na introducción das tecnoloxías de automatización da produción e de deseño, e en maior medida nos sistemas de conexión automática con provedores e clientes e tecnoloxías de mercadotecnia. É dicir, cando se trata de cambios técnicos asociados coa organización da produción e coas

empresas locais, non se consegue superar o "gap" que as separa das súas competidoras europeas.

Figura 4.3.
Incorporación de innovacións tecnolóxicas nos 2 últimos anos.



Fonte: elaboración propia.

Así, o maior esforzo de innovación tecnolóxica ó longo dos últimos dos anos refírese ás tecnoloxías de soporte de información-comunicación, seguido das relacionadas cos procesos administrativos, agás en nóminas e seguridade social (proceso xeralmente subcontratado nas Pyme), se ben neste campo as empresas se consideran cun grao de actualización maior. O menor esforzo ten que ver coas tecnoloxías máis avanzadas, especialmente no campo da mercadotecnia, a integración do sistema cliente-proveedor e, en menor medida o deseño e a automatización da produción.

A información recollida entre as empresas amosa que ó menos un 55,5% das empresas do área han incorporado algunha innovación tecnolóxica (correspóndese co valor máximo acadado polas tecnoloxías da información) aínda que o esforzo de innovación é, máis ben, limitado e insuficiente.

Dada a diversidade do sistema productivo local, existen grandes diferencias no grao de actualización das empresas, en función do tipo de cadea. Así, pódense identificar diferencias significativas nos seguintes aspectos:

- Tecnoloxías de automatización da produción: son significativas nas cadeas de pesca, transformación de produtos do mar, e outras alimentarias, e automoción.
- Tecnoloxía de deseño asistido: obsérvanse sobre todo nas cadeas de automoción, e textil-confección.
- Tecnoloxías da información: aparecen de xeito salientado nas cadeas de turismo e lecer e derivados, automoción e loxística e transporte.
- Sistemas automatizados de xestión de inventarios: Só salientan na cadea de química e farmacia.

A cuestión principal reside en que a pesares dos esforzos realizados polas empresas locais ó longo da última década, segue existindo un "gap" tecnolóxico, relativamente significativo, que cuestiona as posibilidades de que o sistema productivo local se modernice e transforme de tal xeito que aumente a súa competitividade a corto prazo, e as empresas melloren a súa posición nos mercados.

Esta é unha cuestión que preocupa ás empresas locais segundo se desprende da enquisa que o equipo redactor do plan realizou a finais do ano 2001. A porcentaxe de empresas que realizaron innovacións tecnolóxicas nos dous últimos anos, recóllese na figura 4.3. No seu conxunto o esforzo de innovación semella insuficiente para supera-lo "gap tecnolóxico" do sistema productivo local, pero amosa unha significativa liña de compromiso das empresas co progreso tecnolóxico e coa introducción de innovacións.

Pero, ¿cal é a capacidade dos recursos humanos para facilita-lo proceso de cambio tecnolóxico no sistema productivo local? A información disponible sobre esta cuestión é limitada, pero ós efectos deste diagnóstico

pode ser de utilidade avalia-lo nivel de formación da man de obra que realiza a súa actividade no sistema empresarial.

Da análise da formación de base que ten as diferentes categorías profesionais das empresas da área despréndese que, en xeral, se aprecia un bo nivel educativo nas diferentes categorías en función dos seus requisitos, consecuencia da progresiva profesionalización nos últimos anos, o que constúe unha base relativamente sólida, cando menos potencialmente, para a aprendizaxe e o incremento do coñecemento nas empresas a través da experiencia práctica e a formación continua.

A pesar desta observación xeral, é preciso realizar diferentes matizacións segundo as categorías profesionais. Así, nos postos de maior nivel directivo (director/xerente, directivos funcionais) existe un número non despreziable de persoal sen estudos superiores (aproximadamente el 30%) que implica posiblemente certas carencias nas técnicas de dirección e xestión empresarial, necesarias para mellorar-la competitividade da área. Un aspecto positivo é a presenza nestas categorías de personal con estudos de postgrao, que sendo moi baixo é indicativo duns requerimentos cada vez maiores.

Tamén, a información recollida amosa que hai unha importante falta de adecuación nos niveis formativos dos cadros intermedios, o que dificulta a satisfacción das necesidades e requisitos deste tipo de postos. Aproximadamente un 62% dos cadros medios carecen de estudos ou teñen estudos medios ou de formación profesional, o que limita, sen dúbida, que de xeito xeral teñan unha capacidade directiva e de iniciativa, que permita realizar funcións máis alá de aquelas clásicas de ser meros intermediarios da dirección da empresa ante o personal operativo.

En canto ó operativo especializado, a existencia dun 57% aproximadamente de personal sen unha especialización de base fai cavilar en carencias importantes nos niveis de especialización, que estean requirindo un esforzo de formación importante dentro da empresa. Aspecto este que se ve ampliado nos postos de traballos de personal non especializado, onde se

constata unha alta presenza de personal con formación media, non orientada a outro oficio en particular.

A situación é diferente dunhas cadeas a outras. Así, na cadea de rochas ornamentais, o nivel de capacitación e de especialización é inferior á media do sistema productivo, e superior *noutras actividades de apoio en xeral*. En canto o nivel de capacitación, é superior na cadea de *servicios financeiros*. O nivel de especialización considérase superior en *equipamento, instaladores e industria auxiliar en xeral*

Dos diferentes aspectos analizados anteriormente, pódense concluir que os recursos humanos existentes no sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional teñen uns niveis de cualificación suficientes para mellora-los niveis de aprendizaxe nas empresas e xerar o coñecemento que os cambios tecnolóxicos demandan. A pesar de que existen carencias importantes nos niveis de formación que progresivamente vanse superando, eo saber-facer acumulado nas empresas ó longo das últimas décadas dá ó sistema productivo local unha disposición e capacidade para incorporar innovacións no sistema empresarial.

Nembargantes, a existencia dun "gap" tecnolóxico importante entre as empresas locais e sus competidoras doutras cidades e territorios amosa que existe un importante problema estrutural que impidun proceso sostenido de cambio tecnolóxico. Tan só unha parte pequena das empresas locais son conscientes das súas necesidades tecnolóxicas e incluso nalgunhas cadeas coma a de automoción, a subcontratación facilita e impulsa a difusión das innovacións en todo o tecido productivo.

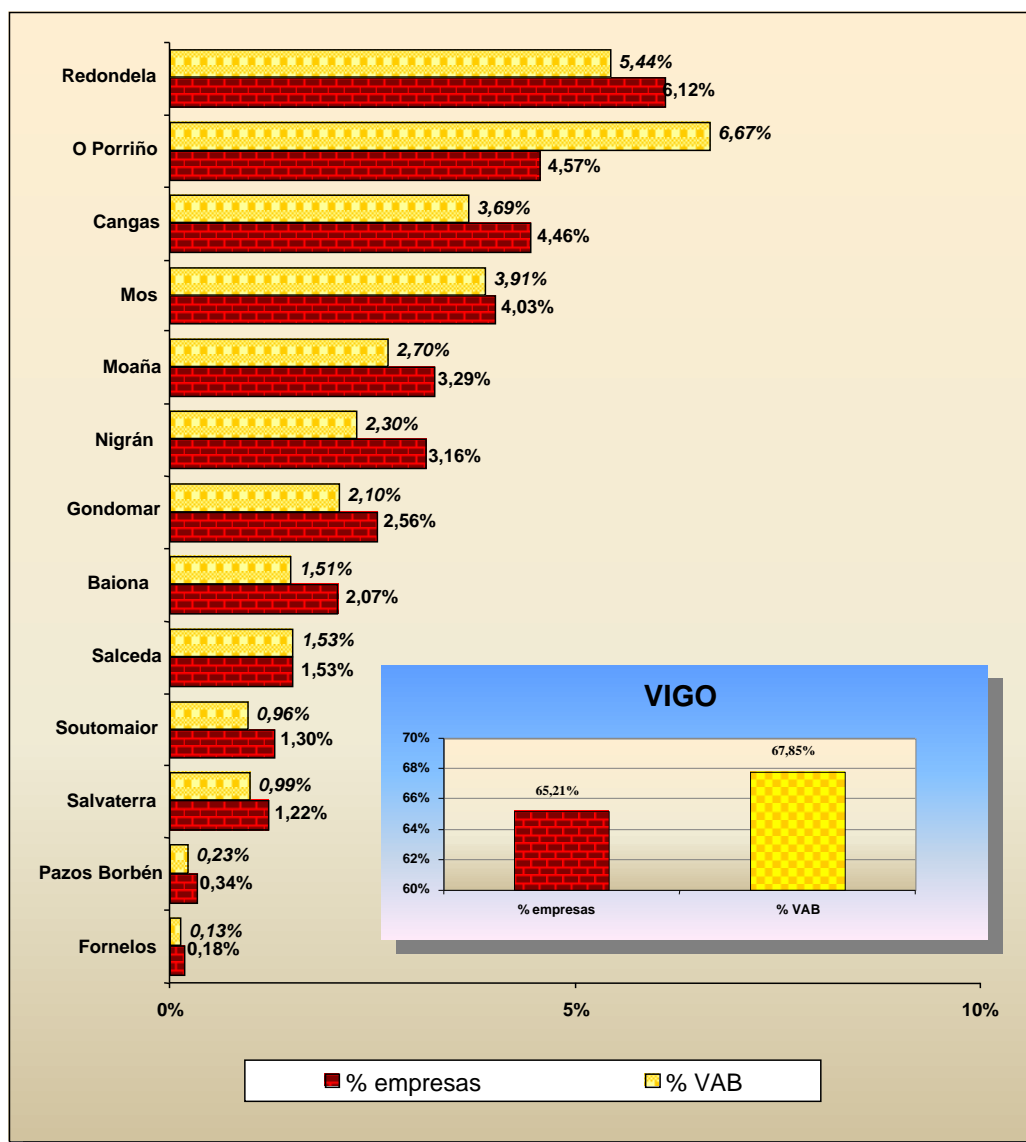
A enquisa as empresas amosa que estas conceden ó proceso de investigación e desenvolvemento o valor máis baixo entre as vantaxes competitivas, o que explica en boa medida a insuficiente e baixa capacidade de innovación das empresas de Vigo. A baixa valoración da capacidade innovadora amosa de feito que boa parte das empresas locais non trocaron as súas necesidades tecnolóxicas en demandas explícitas. A cuestión agrávase en certa medida, debido a que o sistema de innovación de Vigo e de Galicia,

en xeral, funciona de xeito insatisfactoria ata o punto de que non sempre as institucións de investigación dan prioridade a proxectos e liñas de traballo, orientadas a satisfacer as necesidades e demandas das empresas. En todo caso, os centros tecnolóxicos e o sistema no seu conxunto carecen de políticas coordinadas que estimulen ás empresas a aprenderen innovar co fin de facilitar a súa integración nos mercados e mellora-la súa competitividade.

4.3. Localización de Actividades Productivas

Un dos rasgos que caracterizan ó sistema productivo de Vigo é a concentración da produción ó redor do Concello de Vigo e a súa progresiva difusión á primeira coroa (Nigrán, Gondomar, Porriño, Mos, Redondela, Moaña, Cangas) e á segunda coroa (Baiona, Salceda, Salvaterra, Soutomaior, Pazos de Borbén, Fornelos de Montes).

Figura 4.4
Distribución relativa do número de empresas e
VAB estimados por concello no ano 1999.



Fonte: elaboración propia.

Según se pode mirar na Figura 4.4, no concello de Vigo concéntranse aproximadamente os dous tercios das empresas da zona en estudo (62,92%) que xeneran máis dos dous tercios do VAB privado do conxunto da área (67,85%). En canto o número de empresas séguenlle en importancia Redondela (6,12%), O Porriño (4,57%), Cangas (4,46%) e Mos (4,03%), se ben, cando considéranse as súas respectivas contribucións á xeración de VAB, dita orde alterase, situándose en segundo lugar, despois de Vigo; O

Porriño (6,67%), seguido de Redondela (5,44%), Mos (3,91%) e Cangas (3,69%).

Como noutras rexións urbanas, a cidade de Vigo ofrece unha forte atracción sobre a actividade productiva da súa rexión, inducida polas economías de aglomeración que xenera, de xeito que o grao de proximidade á cidade de Vigo semella condiciona-la localización das empresas. Así, mentres que na primeira coroa localízase o 28,17% das empresas, que xeran o 26,80% do VAB do conxunto do área obxecto de estudio, na segunda coroa tan só se atopa un número relativamente menor de empresas (6,62%), que, a súa vez, xera unha baixa proporción de VAB (5,35%).

Ademais, analizando a información sobre a localización das actividades productivas dentro da zona en estudio (Tabla 4.1) obsérvase que a primeira coroa é, despois de Vigo, a segunda área de localización, en tódalas cadeas, agás no caso de rochas ornamentais na que é a primeira. En concreto, se converteúse na segunda área de localización das empresas da cadea de química e farmacia, de produtos transformados da agricultura e gandería, así coma de bens de equipo, instaladores e industria auxiliar en xeral, mentras que es na segunda coroa onde son relevantes algunhas actividades coma as de produtos transformados da agricultura e gandería, e produtos transformados da madeira, aínda que cun peso relativo baixo.

Tabla.4.1
Distribución en % do nº de empresas e VAB estimados
por cadeas empresariais e coroas.

	VIGO		ÁREA PERIFÉRICA 1 (Nigrán, Gondomar, O Porriño, Mos, Redondela, Moaña, Cangas)		ÁREA PERIFÉRICA 2 (Baiona, Salceda Salvaterra, Soutomaior, P. Borbén, Fornelos)	
	% empresas	% VAB	% empresas	% VAB	% empresas	% VAB
Agroindustria	57,99%	49,04%	31,20%	39,75%	10,81%	11,21%
Automoción	63,45%	87,13%	30,14%	11,19%	6,41%	1,68%
Equipamento g.	60,83%	60,41%	34,20%	35,63%	4,97%	3,96%
Comercio g.	65,64%	67,07%	27,86%	26,39%	6,51%	6,54%
Construcción	56,73%	60,65%	34,16%	31,99%	9,12%	7,36%
Madeira	61,29%	61,34%	30,98%	29,44%	7,73%	9,22%
Mar	65,70%	65,35%	28,44%	30,29%	5,85%	4,37%
Naval	68,82%	71,21%	28,52%	26,46%	2,66%	2,33%
Outras ap.	77,85%	78,83%	18,26%	17,72%	3,88%	3,45%
Rochas	26,26%	16,53%	53,87%	63,02%	19,87%	20,45%
Química	70,56%	55,65%	25,23%	41,57%	4,21%	2,77%
Finanzas	76,11%	84,90%	18,44%	12,15%	5,44%	2,95%
Téxtil	69,84%	68,41%	24,17%	25,88%	6,00%	5,71%
Transportes	68,65%	67,90%	26,12%	27,33%	5,23%	4,76%
Turismo	62,92%	64,78%	29,08%	27,57%	8,00%	7,64%

Fonte: elaboración propia.

En resume, la información existente sobre a localización da actividade productiva amosa que no concello de Vigo atópanse a maior parte das empresas de tódalas cadeas empresariais (sempre por riba do 57%) e alí se xera a maior parte do valor engadido bruto privado (por riba do 49% en todas elas), coa excepción das empresas de rochas ornamentais que se localizan maioritariamente na primeira coroa, que inclúe O Porriño e Mos, co 53,87% das empresas e o 63,02% do VAB.

Ademais, pódese considera-la Zona de O Porriño, coma a primeira localización das empresas de pedras ornamentais e coma a segunda de case tódalas demáis, especialmente no caso das empresas da cadea de química e farmacia que teñen o 23,23% das empresas e xenera o 41,57% do VAB (Vigo, o 70,56% e o 55,65%, respectivamente). Por último, pódese sinalar que a construción é salientable na zona de Nigrán, o textil e a confección o son en Redondela, a construción naval, o turismo e lecer e a pesca e produtos transformados do mar na zona de Cangas e Moaña.

Agora ben, ¿a especialización dos concellos de Vigo e a súa Área Funcional permanece estable ou é un proceso que cambia a medida que as condicións da dinámica económica se alteran? A información disponible sobre o funcionamento do mercado de traballo permiten elaborar os coeficientes de localización da actividade productiva, que amosan que ó longo das últimas dúas décadas tivo lugar un proceso de relocalización da actividade productiva en Vigo e a súa Área Funcional **coma** consecuencia dos efectos do proceso de reestructuración productiva. Dada a diferente especialización productiva de cada un dos concellos, o axuste productivo tomou formas diferentes no núcleo e nas coroas da rexión urbana de Vigo.

Nos concellos da coroa, o cambio productivo baseouse na acelerada redución do peso relativo do sector primario. Entre 1981 e 1996, éste diminuíu do 34% ó 13,6% da poboación ocupada da zona. O descenso relativo do emprego primario, favoreceu á industria e, especialmente, á actividade dos servicios. As actividades industriais destes concellos aumentaron a súa participación no conxunto da poboación ocupada case en catro puntos, ata chegar ó 28,8% da mesma, o que supón acadar unha

especialización industrial relativa superior á de Vigo. De todos os xeitos, o sector máis favorecido pola reestructuración foi o de servizos, cun aumento de máis de quince puntos na súa participación, o que non impide que o sector terciario siga sendo reducido e de tamaño claramente inferior á media rexional e nacional en case todos os concellos do Área funcional.

A diferenza do Área funcional, o cambio da estrutura productiva do concello de Vigo, entre 1981 e 1996, baseouse nunha forte diminución do peso relativo da súa industria, que baixou en dez puntos a súa participación na poboación ocupada. Este descenso favoreceu de forma exclusiva ós servizos que pasaron do 53,9% ó 65,4% da poboación ocupada, o que supón o mantemento da especialización relativa de Vigo no sector terciario, ó situarse tres puntos e medio por riba da media española e dezasete puntos por riba da media galega.

En resume, a información dispoñible amosa que os concellos da coroa pasaron de estar especializados en actividades agrarias a ter unha clara especialización industrial. No caso do concello de Vigo, vese unha redución da súa especialización relativa na industria, que se produce ó longo da década dos oitenta, e un mantemento da súa especialización no terciario, aínda que as actividades poden ser calificadas, frecuentemente, de actividades de baixa produtividade.

4.4. Sistema Productivo Especializado en Productos Maduros

O sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional pasaron por un forte proceso de cambio estrutural dende finais dos anos setenta, que lle permitiu modernizarse e facerse máis competitivo, pero continúa sendo un sistema productivo articulado ó redor de actividades maduras. Con elo, o centro de gravidade da economía viguesa pasou ás actividades da cadea de automoción, baixo o liderato de PSA Peugeot Citroën, das actividades de Pesca e a súa transformación, baixo o liderato de Pescanova, que son os motores do seu crecemento industrial, despois dun vigoroso esforzo de axuste e de integración no sistema económico internacional.

As perspectivas de desenvolvemento do sistema productivo local en el decenio que acaba de comenar se perfilan en términos das actividades cada vez mas integradas na Unión Europea como son as do automóvil, la pesca e sus transformacions, as piedras ornamentais, el naval e incluso la confección, así como el desenvolvemento das actividades de servicios ás empresas (como son os servicios financeiros e de asistencia técnica) e de servicios ás persoas (en especial os de formación, sanitarios e os de lecer). En canto á Química e a Farmacia, a perspectiva a medio e longo prazo é positiva e o seu desenvolvemento pode contribuir ó fortalecemento da centralidade de Vigo, xuntamente coas cadeas citadas de automoción e alimentación entroutras.

- ***Cadea de Automoción***

As actividades da cadea de automoción son as de maior relevancia de Vigo e a súa Área Funcional. A súa facturación alcanza o billón dúascentas mil millóns de pesetas, da que máis do 65% do total corresponde ás actividades productivas de PSA-Peugeot Citroën, que é o núcleo da actividade da cadea.

A planta de Vigo, a máis dinámica da rede multinacional, participa na toma de decisions da empresa; emprega directamente a máis de dez mil traballadores e factura anualmente máis de setecentos mil millóns de pesetas; a subcontratación tende ser cada vez máis local existindo algunhas empresas de compoñentes con alto nivel internacional; a cualificación da man de obra nesta actividade é boa, os servicios de innovación prestanse, fundamentalmente, dende fora da rexión.

Ó redor da planta de Citroën en Vigo creáronse unha rede de empresas que dan traballo a aproximadamente once mil traballadores máis. A industria de compoñentes aumentou o volume de facturación de forma crecente ó longo dos últimos anos da década dos noventa ata chegar a unha facturación próxima ós douscentos mil millóns de pesetas no ano 1999.

A actividade da automoción é estratéxica, polo tanto, para o funcionamento da economía de Vigo e de Galicia no seu conxunto. O volume de produción da industria de automoción e compoñentes de Galicia, que se corresponde practicamente coa de Vigo e a súa Área Funcional, supón ó redor do 17% do PIB total da economía Galega. Pola súa parte, as exportacions da cadea representan case a metade das exportacións totais da comunidade galega (47%), mentres que os empregos directos xenerados supoñen o 17% do emprego industrial autonómico.

No ano 1997, creóuse o Cluster da Automoción de Galicia, para mellora-la eficiencia e competitividade das empresas nun mundo cada vez máis globalizado. Entre os seus obxectivos salientaremos o apoio á difusión das innovacións e o desenvolvemento tecnolóxico coa creación dun Centro Tecnolóxico, o impulso á mellora da formación mediante un máster de xestión das empresas da automoción e o estímulo á cooperación entre as empresas. Con esta iniciativa aumentarían as actividades innovadoras e de apoio ás empresas da cadea de automoción de Vigo.

Dende inicios dos anos noventa o sector transformouse radicalmente iniciando o século con fortes aumentos na produción de automóviles (25% no ano 2000) e no emprego (11%) e a facturación (14%) do cluster, se ben a crise iniciada na segunda metade do ano 2001 podería afectarlle. Non parece que a

capacidade de produción do sector poda seguir crescendo no futuro se os concellos da rexión urbana de Vigo non melloran os factores e recursos de xeito que a fagan máis atractiva ás empresas locais e externas, e se non se satisfacen as súas necesidades e demandas de accesibilidade mediante infraestructuras de transporte máis eficaces.

- ***Pesca e Productos Transformados do Mar***

A cadea da pesca e productos transformados do mar é outro dos pilares da actividade productiva de Vigo cunha facturación que non deixou de medrar ó longo da década dos noventa ata situarse no ano 1999 no 20,5% (18% no 1995) da facturación da rexión urbana de Vigo. Sen embargo, a xeración local do valor engadido bruto, aínda que aumentou na segunda parte dos anos noventa reduceu a súa participación no total da rexión (do 12,6% no 1995 ó 12% no 1999).

É unha actividade na que historicamente construíuse a economía da zona, formada por máis de dúas mil empresas, das que a maior parte son empresas de pequeno tamaño, empresas adicadas ó marisqueo ou as bateas, pequenos negocios adicados á comercialización de pescados e mariscos. As empresas grandes, setenta no ano 1999, que se adican, especialmente, á fabricación de conservas e de alimentos conxelados, xeran o 26% do VAB da cadea. A maior concentración da actividade prodúcese no concello de Vigo (onde se xerou o 65% do VAB no ano 1999), seguido de Redondela (9,8% do VAB) e Cangas (8,1% do VAB da cadea). Outros concellos cun potente tecido empresarial son Moaña (76 empresas) e O Porriño (74 empresas).

Se trata dunha actividade internacionalizada, onde a actividade productiva e a comercialización dos productos estean inmersas nun sistema de relacións a escala mundial e na que existe un gran movemento de capitais internacionais. Para axustarse ós cambios das últimas décadas, as empresas da cadea tiveron que realizar un forte axuste productivo que lles permitiu mante-las súas vantaxes competitivas. Pero, coma noutras actividades tradicionais, o mercado é esixente e os axustes son constantes.

A actividade pesqueira (captura e distribución), moi enraizada na zona cunha facturación, das dez principais empresas, que acadou no ano 1999 os 26 mil millóns de pesetas (dos que o 48% pertence á Vieira), adquiriu progresivamente dimensión internacional. Por iso, as pequenas empresas locais para seren competitivas terán que aumenta-la dimensión empresarial e evolucionar cara unha estrutura multinacional e, en calquera caso, internacional calquera que sexa a actividade (altura, baixura, marisqueo, acuicultura), pero se atopan con restriccións importantes asociadas coa imaxe ás veces distorsionada pola problemática da escaseza de recursos e unha cultura das empresas locais pouco orientada á cooperación. En todo caso, a incapacidade para asociarse e xerar acordos económicos con outras empresas lles impide acadar unha escala competitiva suficiente.

A actividade conserveira adaptouse, parcialmente, con éxito ós cambios nos mercados internacionais, de xeito que as dez empresas principais facturaron no ano 1999 preto de 65 mil millóns de pesetas coa presenza salientada de Bernardo Alfageme na actividade conserveira (12.881 millóns de facturación e 220 empregados no 1999), e do grupo Pescanova na actividade de produción de produtos conxelados e precociñados (Pescanova Chapela, 2.546 millóns de facturación e 287 empregados) e da súa comercialización (Pescanova cunha facturación de 26 mil millóns e 112 empregados, e Pescanova Alimentación con preto de 21 mil millóns e 187 empregados).

Pero, agás das grandes empresas, a actividade conserveira ten o mesmo tipo de problemática que a actividade pesqueira no que a dimensión e organización da produción se refire. Ademais, a forte competencia nos mercados esixe apostar pola calidade e a diversificación dos produtos, polo que a modernización dos equipos e a renovación da organización require a introducción continua de innovacións tecnolóxicas. Por outro lado, co fin de acadar prezos competitivos as empresas tenden organizarse formando empresas multiplanta, a actividade trasládana a centros urbanos relativamente que están preto do Concello de Vigo e, incluso, internacionalízase. Ademais, o sector tende a unha integración vertical de xeito que o aprovisionamento de materias primas se asegure e se dispoña dunha comercialización dos produtos máis eficiente.

Neste contexto, unha parte importante das pequenas empresas locais do sector pode ter problemas xa que non parece que teñan a capacidade para respostar ós desafíos da integración económica crecente.

- ***Cadea da Construcción Naval***

A construción naval é unha actividade tradicional en Vigo e a súa Área Funcional. Se trata dunha industria de síntese formada por estaleiros e industria auxiliar especializada que facturou máis de 110 mil millóns de pesetas no ano 1999, 1,9% da facturación da rexión urbana de Vigo.

A actividade productiva está concentrada en sete maiores empresas (con facturación superior a mil cincocentos millóns de pesetas), dun total de 250, que xeraron o 29% do valor engadido, e as trinta e seis medianas (cunha facturación entre mil cincocentos e cincocentos millóns) cunha participación do 28% en el VAB da cadea. As empresas localízanse, nos concellos de Vigo (onde se xerou o 71% do VAB no ano 1999), Moaña (10%) e Redondela (4%).

Os estaleiros constitúen a cadea principal da construción naval, na que a súa facturación medrou notablemente ó longo dos anos noventa (dende 21 mil setecentos millóns no ano 1995 ata os 54 mil millóns no 1999), concentrándose nas cinco maiores empresas (lideradas por Vulcano e Barreras), que controlaban o 95% do total facturado no ano 1999. Nembargantes, a plantilla foise reducindo progresivamente (dende 1.229 traballadores no ano 1995 ata 807 no 1999), tendencia que se agravou a partir

da desaparición de Santo Domingo, aínda que parte da plantilla foi absorvida por Metalships & Docks e ArmónVigo.

O sector despois dunha forte reestructuración e redución de plantilla semella acadar unha certa estabilidade, cunha mellora do nivel de produción dos estaleiros de Vigo no conxunto de España ó longo da segunda parte dos anos noventa. Sen embargo, a forte competencia asiática, claramente de Corea do Sur e no futuro a intensificación da de China, semella que esixirá un novo esforzo do sector na liña de mellora-la súa especialización coa produción de buques caracterizados por incorporar nova tecnoloxía, e con produtos máis axeitados ás demandas dos armadores do nicho de mercado europeo. Iso requiriría mellora-lo deseño e a automatización das plantas, incorporar man de obra capaz de utilizar (e crear) nova tecnoloxía e reforma-la súa estrutura financeira.

Na última década déronse pasos nesa dirección. As empresas melloraron a súa organización e a creación de ACLUNAGA potenciou a colaboración entre os compoñentes do cluster (estaleiros, industria auxiliar, armadores, enxeñerías) para reduciren custos e obter maior sinerxia. Realizáronse fortes inversións en formación e bens de equipo e creóuse a capacidade tecnolóxica das empresas da cadea. Pero a alta competencia, que existe nos mercados internacionais, forza necesariamente ó sector a estar continuamente adaptándose ás novas condicións do contorno.

- ***Rochas Ornamentais***

A produción de granito foi, historicamente, unha actividade industrial característica da rexión funcional de Vigo, que tivo un grande auxe ó longo dos anos noventa (a súa facturación pasou de 108 mil millóns de pesetas no ano 1995 a 168 mil millóns no 1999), se ben a súa representatividade no sistema productivo da rexión urbana (3% da facturación total) non é moi significativa.

O seu sistema productivo forman 352 empresas, a meirande parte (83%) teñen unha reducida dimensión e as súas formas de organización son pouco competitivas. En realidade, tan só as grandes empresas (lideradas por Graniter nas actividades de transformación con preto de seis mil millóns de pesetas de facturación e 166 empregados, e por Marcelino Martínez con tres mil millóns de facturación e 57 empregados en extracción), cun valor engadido bruto de 611 millóns de pesetas por empresa e, en menor medida as empresas medianas (con 257 millóns por empresa) pódense considerar eficientes e ben integradas nos mercados.

Vigo e súa Área Funcional é a zona de preferente localización da produción de Granito de Galicia e, polo tanto, de España, e nela salientan os concellos de O Porriño (onde se xerou el 38% do VAB da cadea) e Vigo (16,5% do VAB), seguíndolle-los concellos de Salceda de Caselas (15,2% do VAB) e Mos (10,6% do VAB da cadea).

O "boom" que experimentou a industria transformadora ó longo dos anos noventa foi acompañado por fortes inversións en bens de equipo (o que polibilitou a redución dos custos de produción), e pola busca de novas materias primas noutras localizacións da península e do extranxeiro, (permitindo diversificar a produción e mellora-la calidade do produto). Estes cambios melloraron a competitividade da produción local, de tal xeito que a partir do 1995 prodúcese un forte crecemento dos produtos transformados e mellorouse modesta presenza nos mercados internacionais.

O fortalecemento das empresas de rochas ornamentais e a súa integración crecente. Nos mercados internacionais esixe proseguir o proceso de reestructuración das últimas décadas. A redución dos custos e a mellora da calidade require unha maior racionalización productiva, organizativa e tecnolóxica do sistema de empresas locais.

- **Química e Farmacia**

A cadea de química e farmacia, onde a súa actividade productiva xira ó redor da química especializada e da droguería, perfumería e farmacia, é unha das actividades con maior proxección de Vigo. Factura na actualidade máis de 166 mil millóns de pesetas (2,9% da facturación total do sistema productivo local) e da emprego a mil cento cincuenta traballadores (1,9% da poboación activa). A súa expansión na década dos noventa foi sensible, cun crecemento anual do Valor Engadido Bruto do 6% dende 1995, ata acadala cifra de 40 mil millóns de pesetas no ano 1999.

A cadea está fortemente vencellada grandes empresas multinacionais a través de grupos como Zeneca Holding Spain do que forman parte a planta de Zeneca Agro e Zeneca Farma (líder na zona cunha facturación en 1999 de preto de 19 mil millóns de pesetas), de Zeltia, do que forma parte Zelnova (cunha facturación en 1999 de 4.324 millóns de pesetas) e Xylazel (2.778 millóns de pesetas), e Glaxo Wellcome do que forma parte Biofarma. A súa actividade localízase, sobre todo en O Porriño (onde xerouse o 26% do VAB da cadea), onde se radican as empresas líderes locais mencionadas anteriormente; Vigo (56% do VAB), onde se atopan as comercializadoras (coma Mercash Sar, cunha facturación de 14.300 millóns e Hogarlin con 12.300); e Mos (6% do VAB da cadea), en onde se atopan algunhas de transformación (coma Carzuh, con preto de 2.500 millóns de facturación) e de comercialización (Darlim, con 570 millóns de pesetas).

Se trata dun sector de grande interese polo seu potencial innovador. Aínda que algúns segmentos perderan competitividade por mor da obsolescencia dos seus equipos e procesos, as súas empresas máis dinámicas, moi integradas e ben posicionadas nos mercados internacionais, amosaron unha singular visión estratéxica diferenciando a produción, invertindo en innovación e desenvolvemento e posicionándose en nichos de mercados en expansión o que lle permitiu **acadar** un importante liderato no ámbito español.

- **Téxtil e Confección**

A cadea do téxtil e a confección reúne un conxunto de actividades de singular importancia en Galicia que amosou un particular dinamismo nas dous últimas décadas, ata converterse algunhas das súas empresas en multinacionais cunha posición dominante nos mercados internacionais. Aínda

que a industria do téxtil e da confección de Vigo xogan un papel de seguidora neste proceso de internacionalización das actividades da confección galega, sen dúbida ten un papel que xogar neste proceso tanto na parte de produción coma na de distribución.

Nos anos noventa a industria da confección e do textil da rexión urbana de Vigo tivo unha forte expansión. A súa facturación medrou entre 1995 e 1999 a unha taxa anual do 8,5% ata situá-la ó final do período nos 167 mil millóns de pesetas. Pero, non acadou aínda un peso significativo na industria local, como amosa o feito de que o valor engadido bruto da cadea do téxtil e a confección representaba no ano 1999 o 3,5% do total de Vigo e a súa Área Funcional.

O sistema productivo da actividade do téxtil e da confección está formado por unha ampla rede de empresas, de pequena dimensión na súa maioría (as pequenas empresas e os empresarios individuais xeraron o 88% do VAB da cadea no ano 1999) con fortes relacións comerciais e de subcontratación entre elas, o que permiten ás empresas comercializadoras e ás que fabrican os produtos finais facelo en boas condicións de custo e calidade. As localizacións preferentes da actividade da cadea son Vigo (onde se generó el 68% do VAB), e Redondela (108 empresas, co 10% do VAB).

Actividade da confección xira ó redor de tres grandes empresas, Pili Carrera (facturación en 1999 de 1300 millóns de pesetas), líder do sector localizada en Mos; Selmark (mil millóns de facturación) en Vigo; e West Port (setecientos millóns) en Redondela. Pola súa parte, a distribución (32% do valor engadido da cadea) está liderada por Umbro (con 3500 millóns de pesetas de facturación en 1999), maiorista de artigos para o deporte localizado en Redondela, e que ademais de distribuí-los produtos da firma angloamericana Umbro para toda a península, adícase á confección e distribución doutros produtos.

Así pois, trátase dun conxunto de actividades e de empresas con relativa capacidade innovadora e aínda escasas vantaxes competitivas, cunha potencialidade de crecemento está asociada á cooperación entre elas e a sus vinculacións e sistemas de relacións coas empresas da confección de Galicia e a súa atracción de investimentos externos de empresas nas que as estratexias territoriais fagan da rexión de Vigo unha localización para estares presente no mercado da península e, eventualmente, adquirir unha mellor posición no mercado europeo. Non ser nos próximos anos un punto de apoio salientable da estratexia do sistema positivo de Vigo, á menos que se produza unha mellora da cooperación e os factores de atracción da rexión e unha forte actividade emprendedora.

- **Servicios**

A recuperación do sector industrial ó longo da década dos noventa non debe ocultar que, en realidade, as actividades de servicios contribuíron, de forma significativa ó crecemento e troco estrutural de Vigo, como amosan ó longo do anos noventa, as altas na seguridade social nos servicios que medraron a unha taxa anual do 5,8% (3,2% na industria). Por iso, pódese aceptar que en termos xerais as actividades de servicios amosan un grande dinamismo, que para algunos marca un punto de inflexión nas tendencias do sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional.

Algúns manteñen que se está producindo un lento proceso de terciarización de Vigo e a súa Área Funcional que, en todo caso, vai acompañado dun aumento da especialización do concello de Vigo en actividades de servicios (65% do emprego en 1996) e un crecemento da actividade industrial na súa área metropolitana (28,8%) e a súa área funcional en xeral. O reforzo da actividade comercial e das actividades de servicios ás empresas, e daquelas de saúde e ocio reforzaría a centralidade do concello de Vigo mentras que os procesos de desindustrialización e de relocalización dalgunhas actividades productivas farían aparecer unha maior ocupación relativa no sector industrial da coroa da área funcional de Vigo.

En todo caso, a actividade dominante dos servicios de Vigo e a súa área Funcional son, coma indicouse anteriormente, os servicios comerciais que no ano 1999 representaban o 16,85 % do Valor Engadido Bruto do sector privado de Vigo e a súa área, do que máis dun 60% corresponde ó comercio que se realiza entre as actividades productivas das cadeas industriais da zona. Os anos noventa asintiron ó inicio dunha forte transformación que está alterando o modelo de comercio en Vigo e as demais cidades de Galicia.

As grandes superficies nos diferentes manifestacións, hipermercados e centros comerciais, están introducindo un elemento de competencia moi fortes nos comercios tradicionais, de carácter familiar, que frecuentemente leva ó peche dos establecementos. Paralelamente, as franquicias e cadeas de tendas especializadas son capaces de mante-lo aumento da competencia debido ás diferencias dos seus produtos e ó funcionamento en rede que permite reducir custos a través das súas centrais de compras e a promoción conxunta.

O comercio tradicional de Vigo, baseado na xestión familiar non é capaz de resisti-los trocos organizativos e tecnolóxicos debido a un conxunto de factores. O individualismo e os baixos niveis de cooperación dificultan a asociación entre os negocios e as tendas familiares de xeito que poidan dar unha resposta conxunta a través de formas de organización en rede que faciliten as compras, o mercadotecnia e a posición conxunta dos servicios que os negocios

necesitan. Os baixos niveis de formación dos comerciantes limitan non só a busca de solucións conxunta ós problemas senón tamén a introducción de novas tecnoloxías, en concreto a informática, para mellora-la xestión dos negocios.

Por último, as actividades financeiras (entidades de crédito, actividades aseguradora e entidades de carácter financeiro en xeral) tiveron un crecemento constante ó longo dos anos noventa (6,4% do VAB entre 1995 e 1999) e facturaron aproximadamente cento oitenta mil millóns de pesetas no ano 1999. A actividade faise en grande parte no Concello de Vigo (85% do VAB da cadea).

A cadea principal corresponde ás sociedades de servizos financeiros, que no ano 1999 localizaban na área 366 oficinas entre Bancos e Caixas de Aforro, das que no concello de Vigo concentrábanse preto de 69%. Se ben , a banca con centros de decisión en Vigo é reducida, é salientable a actividade de Caixavigo, hoxe integrada en Caixanova, que posee un tercio das oficinas abertas en Vigo e a súa área Funcional. O grao de concentración do sector é elevado xa que a Caixanova séguenlle un número reducido de institucións coma son o Banco Santander Central Hispano (con Banesto, hoxe), con cincuenta oficinas, el Bilbao Vizcaya Argentaría, con carenta e tres oficinas, Caixa Galicia con veintinove e o Banco Pastor con vinteséis oficinas.

En resume, a presenza territorial das entidades financeiras é moi variable e salienta, sobre todo Caixanova, que está presente en tódolos concellos da área en estudo. Como as demais entidades importantes, segue unha estratexia de proximidade ó cliente que, ó longo de décadas, amosaron unha firme orientación á financiación da actividade productiva e cultural da zona.

4.5. Os Desafíos da Integración Económica

O proceso de axuste e reestructuración do sistema productivo de Vigo requeriu cambios organizativos importantes nas empresas e a introducción das innovacións de produtos e de proceso, e, sobre todo, unha maior integración do sistema productivo de Vigo nos mercados internacionais, a través do aumento dos intercambios comerciais e os fluxos de capitais.

Pero, a creación da Unión Económica e Monetaria e a posta en circulación do euro transformou o escenario no que se moven as empresas de Vigo. Estes cambios aumentan a libre circulación de mercancías, o aumento da competencia nos mercados e a transparencia nas transaccións comerciais. Coma consecuencia, o novo escenario está producindo un conxunto de axustes económicos, e, en definitiva, un forte proceso de reestructuración productiva en tódalas rexións e cidades da Unión.

O novo escenario ábrelles ás empresas de Vigo e a súa área Funcional a oportunidade de estaren presentes nun grande mercado, máis estable e cunha moneda única e forte, o que lles ofrece a posibilidade de optimizar o

funcionamento das súas organizacións e de ter vantaxes competitivas. Pero, a súa vez o aumento da competencia pode xerar ameazas de supervivencia para aquelas empresas que non sexan capaces de adaita-las súas estruturas ó novo contorno.

O aumento da competencia reabriu o proceso de reestructuración productiva por terceira vez (despois dos "shocks" petrolíferos de principios e finais dos setenta, e da entrada na Unión Europea no ano 1986). As empresas voltáronse plantexa-la cuestión da súa competitividade e posición nos mercados nacionais e internacionais e como responden estratéxicamente ás novas condicións do contorno.

¿Cal será o impacto sobre o sistema productivo? ¿Será superior ou inferior ó dos períodos anteriores? ¿As empresas considéranse o efecto da integración económica? ¿Cales serán os procesos máis significativos da nova de reestructuración productiva?

Ante todo convén sinalar que a reestructuración afecta, principalmente, ás actividades industriais que compiten a escala nacional e internacional e, en menor medida, ós servicios e as actividades que se relacionan directamente cos clientes locais. O axuste está sendo de menor entidade e dimensión en aquelas actividades que coma o naval en Vigo, xa soportaron reformas estruturais nalgunha das dous etapas anteriores da reestructuración.

En segundo lugar, o aumento da competencia nos mercados fará que os axustes de proceso, produto e organización lles ocasionen menores custos que en etapas anteriores. Os produtos intermedios e as materias primas tenden manterse a uns niveis de prezos máis estables e competitivos, os custos de financiación reducíronse sensiblemente e a dimensión dos cambios será, en media, máis reducida.

En tercer lugar, nalgunhas das actividades a solución das necesidades de adquirir maior escala competitiva se presentará coma unha cuestión necesaria para moitas empresas que concorren en mercados máis amplios con empresas de maiores dimensións. Nestes casos, non sempre a solución pasa polo aumento da dimensión das empresas locais, senón que os acordos de asociación, a externalización de funcións e a subcontratación estean permitindo diversas alternativas á empresas. En todo caso a organización das empresas industriais tenderá a ser máis sofisticada e diferentes tipos de redes e de acordos ábreanse no horizonte das empresas de Vigo.

Por último, as empresas locais verán aumenta-la competencia de empresas externas, tamén, nos mercados locais de factores, produtos intermedios, e de servicios como consecuencia do previsible aumento da presenza de empresas dos países da Unión na rexión urbana de Vigo e en localizacións cercanas.

Ó longo da presente década, o sistema productivo de Vigo, coma doutras rexións urbanas europeas, terá que axeitarse ós aumentos da competencia e da transparencia que o novo contorno creou. Sen dúbida da, produciranse peches das empresas menos eficientes, a medida que a competencia nos mercados se xeralice. Pero, o mesmo tempo, xéranse novas oportunidades para o xurdimento e desenvolvemento das empresas xa establecidas e para a atracción doutras que tratan de localiza-las súas plantas en territorios con factores específicos.

Vigo é unha rexión urbana que ten un sistema productivo potente capaz de levar adiante unha estratexia con éxito nun contorno de fortes cambios e de crecente competencia.

- O seu sistema productivo aínda que está baseado en sectores maduros, é un sistema diversificado que restructúrase nas últimas décadas diferenciando a súa produción e que ademais baséase nunha industria auxiliar ben desenrolada e de grande calidade productiva.
- O proceso de tercerización ó que está sometido, goza da vantaxe de ter unha potente actividade comercial, pero moitas das súas empresas adolecen de baixos niveis de produtividade e, ademais, carece de servizos avanzados, polo que as empresas locais recorren a mercados coma os de Madrid ou Barcelona para satisfacer as súas necesidades. Pero ten grandes potencialidades para desenvolver as actividades de lecer e turismo.
- O seu tecido empresarial está formado por un conxunto de empresas, que garda coñecementos e saber-facer como consecuencia da súa tradición industrial de máis de cen anos. A cultura empresarial local constitúe unha forza que permite crear as condicións para a formación de novas empresas e desenvolver as existentes, pero frecuentemente as empresas locais teñen organizacións internas anticuadas que limitan o aumento da produtividade.
- O tecido productivo é denso, formado por redes compactas de pequenas e medianas empresas que facilitan os cambios entre as empresas que forman as cadeas productivas. As interaccións e cambios entre as empresas que forman as cadeas permiten obter economías o que converte a Vigo nunha localización atractiva para as inversións externas.
- Pero, a cultura empresarial, aínda que está orientada á produción de bens de calidade, sen embargo adolece de importantes carencias asociadas coa internacionalización e a cooperación con outras empresas, o que é un punto débil en tempos como os actuais, nos que a integración económica regula as relacións das empresas.

- Pero, as fortalezas da cultura empresarial e a organización da produción local, combínanse con limitacións importantes no que se refire á innovación.
- Os recursos humanos das empresas de Vigo teñen unha boa base formativa e unha buena experiencia profesional, o que, sen dúbida constitúe un valor importante cando a calidade do capital humano é un dos factores de competitividade. A iso hai que engadirle-la polivalencia dos traballadores, o que da maior flexibilidade ás empresas para axustarse ós cambios do contorno.
-
- Pero, existen carencias na capacitación dalgunos segmentos das plantilla, coma o caso do personal operativo nalgunhas actividades, así coma as insuficiencias no coñecemento das tecnoloxías de información. Pero, está moi estendida entre as empresas a programación de formación continua, o que tende a neutralizar estas debilidades.
- Na última década as empresas locais realizouse un grande esforzo por incorporar novas tecnoloxías e mellora-la difusión das innovacións no sistema productivo apoiando as iniciativas encaminadas a dotar á zona de Centros Tecnolóxicos, como ocorre nos casos da automoción, o granito ou a pesca. Sen embargo, a cooperación entre as institucións e as empresas en materias de transferencia de coñecementos é insuficiente.
- En tempos nos que a competitividade das empresas baséase no seu capacidade de innovación e de aprendizaxe, sen dúbida constitúe unha limitación importante que o sistema productivo de Vigo teña un "gap tecnolóxico" con relación a outras cidades e rexións urbanas, ó que hai que engadi-la baixa capacidade de adopción de innovacións das empresas locais.

Por último, convén sinalar que o sistema productivo de Vigo saneouse e se atopa, en xeral, en boas condicións financeiras. Ó longo dos anos noventa creceu a un ritmo, verdadeiramente elevado, tanto en produción coma en vendas. Iso permitíulle aumentar de xeito continuo os ingresos de explotación,

reduci-lo custo neto da deuda e aumenta-lo volume de vendas, contribuíndo ó aumento da rendabilidade financeira.

Desde a perspectiva do crecemento ó longo prazo, este estado favorable dos negocios de Vigo permitiu ás empresas facer un grande esforzo inversor, o que permitíu moderniza-los bens de equipo e as instalacións, factor decisivo para enfronta-los retos ós que se enfontan as empresas na presente década.

Capítulo 5:

Desenvolvemento Urbano e Infraestructuras

O desenvolvemento urbano e crecemento económico son dous caras dun mesmo proceso, que no caso de Vigo e a súa área Funcional presentan dous dinámicas análogas. O proceso de urbanización foise producindo dunha maneira, máis ben, espontánea a medida que o desenvolvemento industrial collía forma, pero a falta dunha política urbanística continuada converteu a Vigo, no corazón da rexión urbana, nunha cidade cunha elevada densidade na súa área central, con escasa dotación de espazos libres, e cunha rixida e deficiente estrutura viaria, ferroviaria e de transportes.

A principios dun novo século no que a competencia entre as cidades e as rexións urbanas agudízase coma consecuencia da integración económica, estas características réstanlle vantaxes competitivas respecto doutras cidades e rexións urbanas ó xerar un ambiente pouco atractivo para vivir e investir. Neste escenario os concellos de Vigo e a súa área funcional terán que renovar o tecido urbano e as condicións do transporte e as comunicacións para formar unha rexión urbana que mellore a súa posición competitiva.

5.1. Modelo de Cidade e Morfoloxía Urbana

O desenvolvemento urbano de Vigo responde a un modelo radioconcéntrico que non consolidou coroas de crecemento en forma ordenada. A estrutura radial en abanico do seu continuo urbano, obedece á localización focal do porto e á barreira topográfica da Serra do Galiñeiro, paralela á liña da costa da ría. Os accesos dánse entre estradas que cruzan os vales en forma de radios en dirección Este –Oeste.

A estrutura urbana descrita tratou de ser modelada polo plantexamento dos anos corenta e sesenta. A súa concepción organicista priorizaba á

funcionalidade do centro da cidade, dándolle importancia relativa a unhas periferias decrecentes. Aínda así, a realidade da estrutura actual responde a un sistema de produción da cidade no que a promoción do territorio foi aproveitando a oportunidade de extrae-la renda do solo en calquera dirección, sen depender da actuación municipal. A ese modo superpónselle o “de recheo espontáneo” pola puxante actividade inmobiliaria individual que sutura espacios da cidade xa construída, limitando a posibilidade de intervencións públicas de articulación e renovación urbana.

Na cidade actual predomina o crecemento lineal do núcleo urbano sobre a costa, ata o acceso da N-550 que segue o val do río Louro ata Tui. Sobre dito eixo lineal estruturanse actuacións dispersas que tenden a xenerar outros eixos en forma de radios. Esta estrutura, que aproveita ó máximo a potencialidade topográfica, altera á funcionalidade dos accesos da rede primaria preexistentes producindo altos custos para á colectividade, na medida que colapsan estas vías transformando a comunicación interurbana en travesías urbanas.

- ***A Cidade Central***

Un dos problemas que se observa con frecuencia no modelo radioconcéntrico está vencellado ó "potencial simbólico" que se lle asigna ás vías de circunvalación á cidade, cuestión que leva a controlar o sistema de eixos radiais para evita-la inmediata conxestión das áreas centrais.

Ó respecto, é importante considerar que Vigo conta con altas porcentaxes de vivendas unifamiliares cunha promoción en pequenas actuacións a cal impide crear novas centralidades. A falta de funcionamento do primeiro cinto como vía de circunvalación e ó esta-la parte urbana do según pendiente de execución, leva a unha ocupación radio céntrica, na que a mobilidade efectúase necesariamente sobor dos radios e non polas circunvalacións. Neste senso, é importante definir prioridades sobre os corredores de acceso radial e os nós de enlace coas vías de circunvalación.

a) O Casco Antigo

O Casco Antigo é, sen dúbida, o máis importante patrimonio arquitectónico de dimensión urbana co que conta a cidade polo seu carácter único, irrepetible, pola súa imaxen fiel ás formas culturais do Vigo orixinal, e pola beleza intrínseca da súa edificación. A súa importancia como expresión de identidade e recurso cultural de atracción non se ve reflexada nas intervencións públicas nin privadas, sendo a súa vez o testimonio urbano máis oneroso que calquera outra acción producida na cidade. Conta coa infraestrutura de saneamento básica para a súa recuperación e de actuacións que apuntan na dirección apropiada (Programa URBAN, e o propio Proxecto Especial), según reflexa o aumento dos prezos inmobiliarios, entroutros indicadores. O casco antigo carece do recoñecemento cidadán con respecto ó significado que ten para á cidade.

Nunha estratexia a mediano e longo prazo, o Casco Antigo podería converterse, xunto coa ría, na mellor atracción turística da cidade central. Ademais, a súa consideración non debe desvencellarse do Parque do Castro e da propia zona do Castro. As tres pezas -co concello como artel, unha vez superado o deslucido aspecto da Praza do Rei- significan unha parte sustancial do espacio físico da cidade central de Vigo.

b) O Ensanche

A cidade non ten un verdadeiro Proxecto de Ensanche, probablemente porque a sociedade burguesa de principios de século non estaba interesada en sanea-la cidade. O plantexamento xeral mantivo a revalorización do centro urbano pola súa renda de situación e patrimonio cultural e simbólico, aceptando a súa densificación. A topografía do lugar dificultou as posibles operacións de reforma que renovarían sustancialmente o funcionamento viario.

O chamado Ensanche en Vigo é de dimensión pequena. Non se estruturou a morfoloxía urbana en cuadrícula e conta cun sistema viario mallado, característico dese modelo urbano. Só a franxa de tres a catro bloques apoiados na Gran Vía cara á ría presentá cuadrícula regular, coa

particularidade da súa extrema densificación e a carencia de prazas públicas intermedias.

A ampliación da cidade actual non precisa da cuadrícula do Ensanche pois o seu saneamento sería máis eficaz en operacións vencelladas a novos enclaves de centralidade conectados adecuadamente pola rede de transporte público. O actual e limitado Ensanche de Vigo require, antes que unha ampliación, unha mellora da súa calidade con actuacións sobre o tráfico e o aparcamento, e a creación de espacios de uso e disfrute cidadán.

- ***Centros de Atracción Cidadá***

O único centro de atracción do área metropolitana de Vigo é o centro urbano da cidade polarizado en torno ós eixos das rúa Príncipe e Urzáiz e adxacentes, configurando unha área de atracción de límites imprecisos. O plantexamento urbano e o desenvolvemento efectivo non puideron conformar un centro comercial, de lecer e de cultura con identidade propia, representativo do entramado de intereses da comunidade. Os centros comerciais existentes como El Corte Inglés, Travesas, así coma outros radicado na zona de influencia do primeiro cinturón, caso do Alcampo, cumpren funcións de abastecemento, carecendo de particularidades que os identifiquen coma atractivos a nivel metropolitano.

A recente oportunidade de dispor de espacios públicos para uso cidadán no porto víuse limitada pola implantación dun edificio administrativo. De tódolos xeitos, a oportunidade de conformar un Centro de Atracción Metropolitana é posible: o Casco Antigo e varios espacios do Centro actual e do Porto están sendo recuperados, coa posibilidade de reconverte-las funcións dalgúns edificios significativos. A articulación destes espacios urbanos a través de conexións peonais (parcial ou total), e a promoción dunha imaxe renovada da cidade, poden converterse nun importante centro de atracción cidadán.

A configuración dun novo espacio de cidade que resulte atractivo a nivel metropolitano podería acadarse a partir de definir unha imaxe funcional do

Centro de Atracción Pública de Vigo (CAP), con premisas de accesibilidade en transporte público, conexións peatonais, e de funcións complementarias destinadas ó uso comercial, financeiro, cultural, de lecer e estancia.

- ***Ocupación e Usos do Solo***

Dende o punto de vista do desenvolvemento urbano, no Concello de Vigo salienta unha elevada ocupación urbana: o 70% da superficie está urbanizada con diferentes graos de consolidación, e desta, un 50% caracterízase polo desenvolvemento continuo. O plantexamento xeral vixente, e a propia Lei do Solo de Galicia, facilitan a elevada ocupación do espacio. A delimitación de 279 núcleos de poboación no espacio “urbano” do Concello de Vigo, onde só o 19% conforman verdadeiros núcleos urbanos (o 81% restante ten carácter eminentemente rural), facilitan a ocupación dispersa, carecendo dunha accesibilidade adecuada e de equipamentos e infraestructuras públicas, cuestión que impide a conformación de novas centralidades.

Á permisividade do plantexamento descrita, únese a dificultade de diferenciar no proceso de periurbanización, que terreos cumpren a condición de solo urbano; e dentro destes, cales a de “solo urbano consolidado” e a de “solo urbano sen consolidar”, diferenciación fundamental para establece-lo tipo de dotación pública necesaria.

A ocupación rural por usos urbanos de moi baixa densidade, xestionados na súa maioría á marxe do control municipal (como no caso de ocupación de solo para uso industrial), provocou un efecto negativo sobre o territorio. Un 13 % da poboación viguesa ocupa el 50% da área urbanizada do Concello (nas coronas), cun custo de creación de infraestructura pública superior ó que require a ocupación da área urbana central.

A consecuencia é, que nin os propietarios (como debiera se-lo caso en solo urbano non consolidado, ou en solo rural apto para urbanizar) nin a Administración Pública, constrúen as infraestructuras básicas. O propietario privado é o que asume a execución daquelas infraestructuras mínimas

necesarias para o uso residencial e industrial, como son o asfaltado de camiños rurais de catro a seis metros de ancho, o acceso indiferenciado á vías secundarias, a fosa séptica (o vertido libre nos casos minoritarios), ou as redes de enerxía eléctrica e de abastecemento de auga. A telefonía convencional é reemprazada, o longo dun tempo, polo teléfono móbil.

A ordenación do solo productivo no Concello de Vigo foi tamén ignorada polo crecemento real. As 487 hectáreas de solo industrial previstas no Proxecto Xeral de 1970, no val interior de Lagares-Fragoso, separada da zona residencial por unha franxa de 100 metros, quedou reducida polo menos á cuarta parte, e constreñida a súa vez pola promoción residencial, separada unicamente polo sistema viario local.

O solo de uso productivo presenta na actualidade dos problemas: a importancia que adquiren as áreas industriais de “crecemento espontáneo” (que supoñen case a metade do solo productivo existente), e a escaseza de solo vacante. En canto a súa localización, a maior parte dos polígonos industriais elaborados atópanse no Concello de Vigo; as áreas de “crecemento espontáneo” repártense entre as zonas portuarias e que estean pretas á autovía de Vigo a Tui, e as inmediacións da A-9. Os polígonos industriais o parques empresariais plantexados representan máis de 7.000 has, das ou urbanización.

- ***As Limitacións do Modelo Plantexado***

A produción da cidade actual, excesivamente densa, procede dun modelo altamente densificado na súa área central, que non foi rectificado nos sucesivos plantexamentos xerais de 1988, 1990, e non-nato de 1998.

Tampouco existíu accións de renovación urbana como ocorreu noutras cidades nas décadas dos oitenta noventa. As únicas accións estruturantes deste tempo, foron a reubicación do Concello no Castro, e a localización da Universidade en Lagoas-Marcosende (ambas vencelladas á propiedade pública do terreo, e no caso da Universidade, cun elevado sobre custo polo

aislado da súa ubicación, condicionada pola súa baixa accesibilidade, pola orografía do terreo no que se ubica, así coma polo microclima da zona).

O desenvolvemento urbano da cidade central reflexa ausencia de iniciativas e xestión pública, sendo remprazada por iniciativas privadas coa lóxica aplicación de obxectivos de promoción. Esta situación definiuse importantes diferencias conceptuais na configuración urbanística de Vigo, dado que el proxecto público soen persegue-la mellora colectiva e o crecemento económico coma obxectivos da súa actuación, mentres que a iniciativa privada interésase en acadar-la rendabilidade das súas inversións sen considera-las melloras colectivas entre os seus obxectivos prioritarios. A todo isto engadiremos a lentitude da xestión do plantexamento para o desenvolvemento da periferia do Concello e no cumprimento das determinacións do plantexamento xeral.

5.2. A Cidade e o seu Porto

A cidade de Vigo debe o seu forte crecemento á localización do porto. Coma en tantas outras cidades portuarias, os accesos dende o interior e a fronte litoral, prevéronse para satisfacer-las necesidades do porto. Na actualidade a saída ó mar a través da ría, é unha demanda contemporánea de toda a cidadanía.

A diferenza en Vigo respecto a outras cidades portuarias que recuperan parte do espazo litoral, é que a actividade do seu porto continúa en aumento. Este sinal de dinamismo produce unha mutua presión da cidade e o porto, que compiten polos mesmos espazos para diferentes usos, e polas mesmas infraestructuras de transporte para distintos consumidores.

A efecto de atenuar-la competencia existente entre a cidade e o seu porto, débense establecer prioridades para o uso litoral. Ambos usos, portuario e residencial, son complementarios, pero requírese dunha concertada entre os actores da cidade, cunha importante inversión pública. A convivencia no uso dos espazos estratéxicos da cidade constitúe un dos aspectos salientables da diagnose da cidade de Vigo.

- ***Apertura ó Mar***

A apertura da cidade ó mar non é só consecuencia das novas pautas culturais, senón que se basea ademais, nas necesidades e demandas que surxen a medida que se produce o desenvolvemento económico e urbano de Vigo. A cidade, como indicamos anteriormente, atópase moi densificada con escasas áreas libres, situación que acentúa á necesidade de dispor de espazo aberto de cara á ría. Baixo esta perspectiva, se plantexa a configuración dun eixo de actuación que conecte o Casco Antigo ca fronte marítima a través do Centro Comercial que se prevé construír na antiga Sanidade Exterior, de xeito que facilite o acceso ás chas da Estación Marítima e á piscina a construír nesa zona.

Entre os estudos propostos pola Autoridade Portuaria estase a analizar a posibilidade de levantar un novo peirao entre os xa existentes do Berbés e o de Areal-Guixar para cruceiros turísticos, adosado a este último e plantexado coma ampliación do Areal-Guixar, que implicaría unha ampliación do porto deportivo e unhas grandes superficies para disfrute cidadán, incluído o propio peirao de cruceiros. Esta opción estaría en liña coa diversificación da economía da cidade, mellorando a súa atracción turística e o propio uso cidadán do porto, sempre que se materialice no marco dun adecuado consenso entre os actores da cidade.

A apertura de espazos portuarios para uso cidadán pode dar lugar á creación de equipamentos colectivos e espazos abertos, con acceso libre para á comunidade. Esta opción territorial, sempre que sexa consensuada, percíbese coma a alternativa estratéxica máis oportuna nun espazo que é irrepetible, mentras que o acondicionamento ou reconversión de usos dalgún dos inmobles existentes de calidade do fronte marítimo, satisfacen a dobre necesidade de dispor de equipamento público e de rehabilita-lo patrimonio arquitectónico e urbano.

Respecto da accesibilidade á zona portuaria, a solución viaria aparece coma a máis conveniente pola súa inmediata e fácil concreción, cuestión que non exixe que se considere dende o Proxecto Estratéxico de Vigo e a súa área

Funcional, unha intervención ferroviaria máis completa para xestionarse a longo prazo.

Reordenación do Espacio Portuario

A realidade amosa que existen espazos portuarios infrautilizados que poderían ser disponibles para uso comunitario. Neste senso, deberíanse considera-los seguintes factores:

- Nunha cidade agobiada pola falta de espacio, o uso actual da área de aduana de RENFE en Guixar ó final de García Barbón, sen tecnoloxía adecuada, con espacio excedente e limítrofe co peirao de Guixar, constitúe unha contradicción. Se ben este espacio non é de competencia portuaria, podería plantexarse a posibilidade de operar conxuntamente en ambos espazos no marco dun convenio de colaboración Porto-RENFE.
- Nas dársenas da Estación Marítima existen empresas cunha actividade non funcionalmente relacionada con esa localización, e cun custo de relocalización que sería compensado polo valor do solo liberado.
- O peirao de Bouzas ten a oportunidade de incrementar a súa capacidade en caso de que a demanda o exisira e na medida que se completen as obras de recheo.
- A conexión ferroviaria con novas plataformas loxísticas podería liberar espazos hoxe utilizados para operacións de almacenaxe dentro do porto, paliando ó mesmo tempo a acuciante necesidade de superficie de almacenamento. Isto suporía un incremento da actividade portuaria e dos fluxos xenerados.

- ***Vinculación do Porto coa súa Área Metropolitana***

O porto segue sendo un dos pilares da economía de Vigo. É a porta de saída da meirande parte da produción xenerada no contorno da área de

estudio, vinculada directamente ós mercados relacionados coa produción da cidade. Polo tanto, a situación e dotación do porto afecta de maneira decisiva á actividade productiva. Neste senso, se queremos aumenta-las condicións de competitividade da súa área metropolitana, necesítase realiza-las transformacións esenciais para que o seu porto sexa tamén competitivo.

O porto ten unha dobre vinculación, con Europa e co mundo, a través da interconexión dos fluxos marítimos de produtos, tanto de cabotaxe **coma** de fluxos internacionais; e co seu contorno urbano, metropolitano e rexional, polas actividades económicas dependentes directa ou indirectamente do porto. O carácter internacional do porto proxecta a Vigo dentro do actual sistema económico mundial. É posible unha progresiva especialización do porto na xestión de mercancías cun alto valor engadido: contenedores e mercancía xeral, mantendo unha importante relación co sector pesqueiro en **tódalas** súas modalidades. Esta posibilidade de especialización abre as grandes alternativas ó futuro do porto e a súa rexión: manter o seu perfil actual, mellorando funcionamentos deficitarios ou obsoletos, axeitándose ás novas demandas de carga e de viaxeros; ou ben intentar atraer parte do tráfico dos cargueiros que pasan fronte a súa costa camiño dos grandes portos do Centro de Europa.

Se trata dunha infraestrutura que se enfonta a unha serie de retos que condicionan a evolución da actividade portuaria nos próximos anos:

- As vantaxes competitivas que poden incrementar a súa posición xerárquica dentro da rede de portos Atlánticos.
- A escaseza de espacio físico para un normal desenvolvemento da actividade portuaria.
- A necesidade de implementar novos sistemas de xestión aduaneira.
- A necesidade dunha atmosfera de diálogo entre as diferentes Administracións, axentes económicos e sociais que permita chegar a solucións concertadas.

- ***Traslado da Área Portuaria***

¿Existe a posibilidade de que a área portuaria se traslade? Os estudos realizados amosan que a relocalización do porto noutro enclave fóra da súa localización actual semella inviable. A costa na cal se atopa o porto é un ámbito de elevada calidade ambiental e se atopa sometido a un importante proceso lexislativo de protección. A súa vez, é unha costa moi agreste na cal, a súa compoñente climática é fundamental ó ser unha zona supeditada a fortes treboadas. Estas dúas condicionantes fixan ó porto na súa localización actual. Non semella aceptable iniciar a construción dun novo peirao da envergadura do existente fóra da localización actual, perdendo deste xeito o abrigo da mesma e agredindo un contorno básicamente virxe. Adicionalmente, debe terse en conta o custo de substitución da infraestrutura xa desenrolada, e os efectos negativos do alonxamento dunha fonte principal de postos de traballo. Neste senso, a pescuda dun equilibrio entre os requerimentos da actividade portuaria e as necesidades da cidade, semellan se-las actuacións máis adecuadas para o uso do espacio costeiro.

- ***Infraestructuras e Accesibilidade Portuaria***

Un factor dunha grande importancia na ampliación do porto son as súas infraestructuras de transporte. A posibilidade de crecemento estaría vencellada ó ferrocarril, coa ubicación de plataformas intermodais dentro da área metropolitana, pero alonxadas da cidade e do porto. O volume de mercancías transportadas necesita dun xeito que poida acarrear volumes importantes nunha única viaxe.

É necesario defini-la conexión interior do porto, a extensión da vía férrea de carga dende Guixar ata Bouzas e a Zona Franca. As alternativas poden ser varias. A máis inmediata podería conectar lonxitudinalmente os diferentes peiraos comerciais coa vía principal (obra custosa pero non imposible). A máis complexa e completa basearíase na construción dun túnel ferroviario que fíxese pasante a estación actual, conectándoa con Bouzas. Deste xeito poderíase garanti-la accesibilidade ferroviaria ós peiraos sen solución de

continuidade. Conectar Bouzas á rede ferroviaria ten unha serie de vantaxes coma a posibilidade de reduci-la necesidade de solo, sen mistura-lo tráfico pesado co da cidade. Ademais, outro aspecto que debería ser resolto é o acceso de vehículos visitantes ó porto.

5.3. O Aeroporto de Peinador

O aeroporto de Peinador constitúe a outra grande infraestrutura nodal que ten a rexión, aínda que exerce un papel secundario en relación ó porto. Se insere nun espacio fortemente competitivo con dous aeroportos dentro da Eurorexión cun claro vencellamento internacional, Labacolla e Saa Carneiro, que relegan ós outros dous, Peinador entre eles, a unha xestión de tráfico rexionais derivados da actividade productiva de Vigo.

O aeroporto presenta unha serie de limitacións, con carencias de infraestruturas que restrinxen a súa capacidade operativa:

- Localización: espacio aéreo de aproximación con limitacións orográficas, espacio físico reducido e sen posibilidade de ampliación.
- Acceso: o nó de conexión é insuficiente. Cómpre con urxencia construír un ramal de vinculación directa coa vía de alta capacidade máis próxima.
- Funcional: inexistencia dun sistema de aproximación e despegue con néboa (CAT II/III).
- Pistas: necesidade de ampliación lonxitudinal das pistas ou construción dunha pista de rodadura, que permita duplicar o número de operacións.

Se ben a súa proxección é limitada, presenta unha vinculación clara coa actividade productiva da área metropolitana, cubrindo necesidades de accesibilidade do seu capital humano.

A xestión de mercancías no aeroporto é limitada, ocupando unha superficie marxinal dentro da infraestrutura. Nembargantes, ten un grande potencial de desenvolvemento ó estar xeográficamente localizado nun dos espazos productivos máis activos do Atlántico, pode explota-las súas vantaxes

de localización á hora de posicionarse coma un dos aeroportos máis importantes de carga na franxa noroeste.

De cara ó futuro débese considerar unha redistribución do reparto de fluxos entre os diferentes xeitos de transporte. A entrada en servizo en Galicia dun ou varios ramais ferroviarios en alta velocidade, mellorarán as conexións co centro da península e o norte de Portugal, ó reduci-los tempos da viaxe.

5.4. A Rede Viaria

A rede viaria sufriu unha profunda reestructuración debido á mellora do trazado existente e ás novas vías de alta capacidade, configurando unha malla cunha distribución que presenta características pouco homoxéneas sobre o territorio. A rede presenta catro niveis xerárquicos, deseñados cunha especialización concreta para artellar distintos niveis territoriais, aínda que na realidade existen claros solapamentos funcionais respecto ós servizos que brinda.

- Rede Rexional-Nacional de Alta Capacidade: a integran o grupo de vías, autopistas e autovías que configuran o esqueleto básico da rede viaria distribuidora de Galicia. As potentes inversións realizadas nos últimos anos permitiu executar esta rede que barre de norte a sur a fachada Atlántica e que conéctase polos extremos opostos da vía (Vigo-A Coruña) ás outras dúas redes de alta capacidade que vertebran transversalmente o territorio galego. Esta rede garante unha elevada accesibilidade, pero na súa integración coa área metropolitana presenta baixa permeabilidade respecto ós territorios que atravesa. O deseño destas vías parte da necesidade de xunta-los nodos urbanos máis importantes do sistema urbano galego, pero non conseguen resolver a accesibilidade local, caracterizada pola dispersa ocupación espacial.
- Rede Principal: o condicionante plantexado no párrafo anterior resólvese coa primitiva rede principal, desprazada en canto a súa capacidade polas

novas vías. Actualmente desempeña unha función complementaria respecto á rede rexional-nacional cando se despraza en paralelo o seu trazado.

- Sistema de Carreteras Nacionais e Comarcais: no interior de Galicia desempeña a mesma función que as vías de alta capacidade. Articulan os fluxos interiores da comunidade galega, ó mesmo

tempo, complementan ás vías de alta capacidade naqueles corredores nos que discorren en paralelo.

- Rede Local: a escaseza de nós de conexión no ámbito de estudio induce ós tráficoos que deben transitar pola rede de alta capacidade a desprazarse pola rede principal, e nalgúns casos pola rede local, que agrupa vías comarcais e locais.

A accesibilidade na área en estudio está garantida dende a rede principal complementada pola rede local. Esta última artella adecuadamente os espazos interiores de cada Concello, cunha malla tupida que responde ás necesidades dun sistema urbano eminentemente disperso.

No ámbito metropolitano aprécianse as disfuncións máis importantes, e que aínda que contan cunha rede de alta capacidade en ambas orientacións norte-sur e este-oeste, a súa escasa dotación de nós de conexión non facilita a incorporación do tráfico doutras redes inferiores, que se ven colapsadas e obrigadas a funcionar como se dispuxeran de máis capacidade.

A malla urbana atópase nunha situación comprometida, fortemente presionada pola cidade, xa que a orografía condiciona o deseño urbano e obriga a constreñir a rede viaria urbana para minimizar custos de execución. A interfase cidade “rururbano” define unha banda que se artella en base a conexións transversais garantidas polos tramos finais das principais vías da rede de carreteras nacionais. Na actualidade, e dada a seu vencellamento cos espazos urbanos periféricos, é factible a súa inclusión coma vías urbanas de alta capacidade.

- **Accesibilidade e Rede Viaria na Cidade**

Vigo é unha cidade que presenta altos niveis de conxestión de tráfico, cun forte crecemento dende os anos setenta en relación coa escasa mellora efectiva da rede viaria, plantexada dende o Proxecto Palacios no ano 1932 e máis tarde no Proxecto Xeral do 1972, de difícil implementación pola súa topografía e polo súa particular ocupación do espacio e a súa área de influencia. O crecemento da cidade foise estruturando a partires dun progresivo predominio de rúas (rede secundaria) sobre a infraestructuras rápidas (rede primaria).

Fronte ó problema de mobilidade apareceron dous tipos de actuacións:

- A defensa do vehículo privado, que levou coma noutras cidades a desfacer a rede de tranvías cunha orixe que data do ano 1914, convertíndose entón nun instrumento de modernización da cidade actual. Se produce un aumento da capacidade do tráfico, pero non se fai efectiva a xerarquización de enlaces e vías de penetración e de distribución á cidade.
- O reforzamento e deseño da rede arterial sen buscar unha oferta de modos de transporte máis variada que permita un funcionamento racional do sistema de comunicacións.

Este tipo de actuación favorece o desenvolvemento do automóbil, que proporciona unha flexibilidade na ocupación do espacio rural e abre ó desenvolvemento urbano áreas de baixo potencial de accesibilidade, que necesariamente van apoiarse nas infraestructuras viais preexistentes.

A deficiente rede urbana da cidade de Vigo non permite xestionar adecuadamente os fluxos xenerados pola actividade da cidade. Non está resolta a transición desta rede á secundaria e á principal, nen a intermodalidade coa rede ferroviaria. Nunha grande medida esta situación foi provocada por anomalías na aplicación de normas urbanísticas, nun territorio no cal a topografía e ocupación do solo son moi complexas.

Por outro lado, a rede parroquial de pequenas estradas locais e antigos camiños veciñais hoxe asfaltados atópase sobre-explotada polo crecemento dos anos sesenta e setenta, sendo necesario aínda que difícil, identificar posibles corredores que axuden a desconxestionar a rede, con nós de conexión axeitados.

En Vigo, os ramais de articulación transversal ó ser únicos na súa función, convertíronse nunha rede complementaria da principal. Actualmente se atopan saturados e **requiren** acondicionamento e mellora para seguiren desenrolando a súa función artelladora coa rede principal. A cidade, e polo tanto, o seu tráfico, polarízanse en torno ós tres principais focos de actividade: a Área Central, o Porto e o Centro de Actividade na Avenida de Madrid.

Ó redor destes centros especializados de actividade existen áreas de transición vencelladas ó uso residencial e que se estruturan na periferia ó redor das zonas de usos terciarios. Este panorama complétase con outros dous ámbitos complementarios: o eixo Bouzas - Contorno industrial Citroën, e, por outro, coas zonas industriais suburbanas de carácter "espontáneo".

A distribución das actividades na cidade de Vigo condiciona á artellación dos fluxos viarios na malla urbana, tanto nos atraídos como nos xenerados polos contornos e vencellados coa produción. Os eixos estrutúranse según dúas direccións principais, paralelamente á Ría e transversalmente á mesma:

- As vías transversais principais de penetración á área central.
- A Gran Vía, como eixo lonxitudinal principal.
- Contorno litoral-Avenida Orillamar.

Por outro lado, as vías tributarias do según eixo xestor de fluxos transversais desenrolan unha función de distribución interior dos tráfico. Outros elementos do sistema de infraestructuras que artellan a área central de Vigo:

- O ramal da A-9, que penetra en Vigo.
- A rúa Areal, subordinada ó ramal anterior.

Os corredores que presentan maior nivel de conxestión, afectando amplias zonas da cidade son:

- Fachada Marítima de Vigo.

- Eixo da Avda. Madrid.
- Eixo Gran Vía-Castelao-Estrada de Samil.
- Primeiro Cinto.

O mal chamado primeiro cinto non consegue desempeñar a súa función coma arteria distribuidora xa que está constituído por tramos de vías con capacidades moi diferentes. Está plantexado o según cinto, aínda que levou á execución. A diferenza do anterior, os tramos que o compoñen teñen unha capacidade homoxénea, o que habilitará ó "primeiro" cinturón de circunvalación real da cidade.

- **Accesibilidade e Rede Viaria Metropolitana**

A rede de alta capacidade no contorno de Vigo non logrou resolver satisfactoriamente as súas conexións coa rede secundaria. Esta situación leva a que a rede secundaria continúe desempeñando un papel prioritario no artello dos fluxos de tráfico que penetran dende o exterior a Vigo. Un deseño adecuado das conexións garantiría un reparto máis equilibrado dos tráficos, desconxestionando as vías de acceso e mellorando o nivel de servicio das vías en xeral.

Resulta evidente que no deseño da rede principal quíxose garanti-la conexión entre as zonas de máis densidade poblacional ou os centros especializados en actividades económicas de interese para a rexión, pero deixáronse de costado as necesidades de accesibilidade local. Por esta razón, a maioría dos Concellos que conforman a área metropolitana de Vigo, presentan unha deficiente conexión das súas redes locais coa rede principal.

Por outro lado, as vías que conforman a rede principal (estradas nacionais e provinciais), defíneno coma sistema de artello complementario o de alta capacidade, o que implica solapar funcións de xestión de fluxos de diversa índole, tanto de carácter rexional, comarcal e incluso local.

A situación da rede secundaria actual é moi complicada: a malla non é uniforme en canto a súa configuración, presenta un evidente desequilibrio con vías que desempeñan unha función mínima fronte a outras que, a pesar do seu trazado con características de rede secundaria, soportan un tráfico que as converte en vías principais, complementando e nalgúns casos asumindo, a función dalgúns vías plantexadas para seren de alta capacidade.

A rede convencional, por seren a rede viaria histórica, atópase condicionada pola orografía do lugar e o hábitat galego, cuestión que definíu trazados sinuosos con capacidades moi baixas. No caso de Vigo, a puxanza económica e o acelerado desenvolvemento urbano sen plantexamento viario

paralelo, debéronse apoiar nese sinuoso trazado de baixa capacidade. Actualmente, esta rede comeza a vencellarse dunha maneira progresiva ós desenvolvementos urbanos e rururbanos mediante a rectificación dos trazados, de cara a mellora-las velocidades dentro da nova realidade territorial.

A efecto de acadar unha maior comprensión sobre o tema, elaborouse na diagnose, un índice que pondera a dotación da rede viaria secundaria e a rede viaria principal en relación coa superficie e a poboación de cada Concello. Dese xeito pódense detectar, de xeito obxectivo, as insuficiencias que presenta o sistema de infraestrutura viaria na área de estudio.

Os concellos con maior accesibilidade á rede viaria de alta capacidade e principal (potencial en tanto non dispoñan dos nós de acceso local) son aqueles situados sobre o eixo norte-sur da A-9, A-52 (sureste); e A-57 (suroeste): Pontevedra, Redondela, Vigo, Pontearreas, Mos, O Porriño, Gondomar, Nigrán, Baiona e Tui.

Do mesmo xeito pódese afirmar que o espacio metropolitano se ben está realmente vertebrado ó longo dos desenvolvementos destas vías de alta capacidade, norte-sur (A-9, A-6), cara a Baiona e os espazos turísticos (la A-7), así coma a península do Morrazo, Cangas e Moaña (C-590), presenta unha serie de carencias que condicionan o bo funcionamento do sistema coma é a baixa dotación de nós de conexión que permeabilicen as vías de alta capacidade ós demais elementos do sistema.

Os fluxos de tráfico no corredor de alta capacidade norte-sur, así coma na vía da rede principal que a complementa, sufriron un incremento continuo dende a posta en servicio do último tramo que quedaba pendiente para completar a A-9. Do mesmo xeito, na N-550, tamén se incrementaron os volumes de fluxos mobilizados a través da rede. Existe unha interesante complementariedade entre os fluxos en ambas vías, observándose que os tráfico estean interrelacionados: a N-550 está sendo utilizada coma unha especie de vía de servicio en función da localización das conexións, a pesares da peaxe que actúa coma un elemento disuasivo para un número importante de condutores.

Non se apreciaba ningunha distorsión importante na evolución dos fluxos no tramo comprendido entre Pontevedra e Vigo, agás nas propias estacións que se localizan nas rondas de circunvalación, ou no caso de Vigo, no ramal de acceso ó Concello. Só nas dúas grandes cidades pódese apreciar un dato salientable: aportan fluxos endóxenos suficientes coma para producir distorsións.

Os fluxos con Portugal fóronse incrementando ó longo dos últimos anos. Dos datos analizados despréndese que, agás de Vigo e de Pontevedra, os fluxos potenciais que poden xera-los concellos non perturban, o normal traslado dos xa existentes.

Os concellos con mellor dotación de rede viaria local son Pontevedra e Vigo. Esta última, sen embargo, debido o seu baixo índice de rede por habitante e a súa maior nivel de actividade, presenta condicións de accesibilidade relativamente inferiores. Ponteareas é o tercer concello en termos de dotación por superficie e por poboación. No outro extremo, con accesibilidade interna deficitaria atópanse Tui, Moaña, O Porriño, Cangas, Mos, Baiona, Nigrán e Soutomaior.

A rede secundaria permite unha variedade de solucións á conectividade actual e futura. De feito, a rede de estradas convencionais no área funcional de Vigo garantíu a articulación da área metropolitana, así coma as conexións funcionais de cada un dos centros urbanos menores co centro principal. Cómpre acondiciona-la rede secundaria actual en base á mellora dos enlaces, definindo unha redistribución dos tráfico a través de toda a rede, incluso a súa articulación coa rede primaria.

- ***Conexións Viarias coa Rexión e a Península***

A Área de Estudio insérase nun espacio rexional cun marcado carácter periférico, o que tradicionalmente condicionou a accesibilidade da rexión respecto á Península e o resto de Europa.

Tradicionalmente a articulación de Galicia co centro da Península ó longo da segunda metade do século pasado desenrolouse a través da rede viaria. Os fluxos de penetración xestionáronse dende unha eixo principal, a estrada de A Coruña, que artella en árbore o espacio rexional.

A progresiva mellora da rede de alta capacidade e da rede principal acelérase dunha maneira sustancial a partires dos anos oitenta. Dende esa, aumentaron as partidas presupostarias invertidas en infraestrutura viaria. As inversións das sucesivas Administracións trataron de correxi-lo importante desequilibrio en dotacións de Galicia respecto ás demais rexións.

O resultado da aplicación destas políticas foi a concreción dunha malla viaria de alta capacidade que artella aceptablemente o territorio galego, aínda que presenta certos desequilibrios a nivel metropolitano: a escaseza de nós de conexión entre a rede de alta capacidade e o resto. Eixos mellores conectados:

- A fachada atlántica, entre os polos que constitúen a cidade de Vigo e A Coruña e que rexistra o maior volume de fluxos viarios;
- Os dous eixos de penetración de alta capacidade que vencellan Galicia co centro da Península;
 - o A A-6, que conecta o centro da Península con A Coruña.
 - o A A-52 que conecta Vigo con Ourense e co centro.

Os espazos interiores ó cerco conformado polas vías de alta capacidade A-9, A-52 e A-6 presentan, a diferenza dos espazos artellados dende as vías de alta capacidade, un nivel de accesibilidade moito menor. Estes espazos conéctanse a estas redes a través da rede principal composta basicamente pola rede de estradas nacionais e provinciais. Son, polo tanto, as conexións transversais cruzadas (Lugo- Pontevedra-Vigo e Ourense-Santiago-Coruña) as que peor se artellan. A éstas poderíase engadir a necesidade de artella-los espazos periféricos que desenrolan niveis de actividade elevados co sistema de alta capacidade, como é o caso da A-57, a autoestrada do Valmiñor, vía que conecta a rede cos principais focos de atracción turística na zona sur da provincia.

Polo tanto, pódese afirmar que a rede viaria rexional desempeña adecuadamente a súa función respecto ó sur da provincia de Pontevedra, sen embargo, fóronse apreciando unha serie de carencias o disfuncionalidades que condicionan a capacidade real de artellación do espazo polo que discorren; é o caso da limitada dotación de nós de conexión entre as diferentes redes (alta capacidade, rede principal ou rede secundaria), aínda que ben e certo que para optimizaren os rendimentos da infraestrutura, cómpre mellora-la especialización local da rede de alta capacidade en relación cos principais focos metropolitanos.

5.5. A Rede Ferroviaria

A rede ferroviaria constitúe o outro trazado lineal estruturante do territorio. Contrariamente ó que ocorre coa rede viaria, empeorou de xeito progresivo por mor da redución de inversión pública ferroviaria en Galicia, perdendo calidade nos servizos prestados. No referente á dotación quilométrica a rede galega atópase ó redor do valor medio nacional, aínda que a súa dotación real, no referente ó número de kilómetros de rede en vía dobre, é nula, con porcentaxes mínimas de rede electrificada. Se a estes condicionantes engadimos uns trazados obsoletos que obrigan nalgúns tramos a manter velocidades reducidas de explotación, dedúcese que a prestación do servizo é pouco competitivo respecto do servizo de estradas. De tódolos xeitos, a futura implantación do servizo de alta velocidade otórgalle á rede ferroviaria grandes expectativas de crecemento potencial.

Os servizos ferroviarios artellan de xeito deficiente o espazo rexional galego. Existen dous servizos principais que se estruturan en torno ás necesidades das urbes costeiras da fachada atlántica en detrimento das cidades interiores.

A nivel metropolitano a rede ferroviaria tamén desempeña un papel secundario respecto da estrada, artellando a área en dirección norte-sur dende Tui, e chegando a Vigo cun ramal cego sen solución de continuidade. Vigo vincúlase á rede dende Redondela. Existen na actualidade algunhas propostas

que teñen coma fin o artello integral do espacio metropolitano dende o ferrocarril, como é o caso de facer pasante a estación, creando un túnel polivalente que poderá ser utilizado como distribuidor de fluxos de viaxeiros dentro da área central.

A rede existente ten unha vinculación máis clara na xestión das mercancías dentro do espacio metropolitano, xa que se comunica cos principais nós vincellados á actividade productiva. O que parece evidente é que a vertebración do espacio metropolitano require unha aposta decidida polo modo ferroviario, tanto en transporte de mercancías como de viaxeros, e éste último aínda máis, dada a futura execución e desenvolvemento dos ramais de alta velocidade.

En canto á malla urbana, ambas son practicamente impermeables entre sí, pretendéndose na actualidade dispor dun intercambiador que incorpore a estación de autobuses e os espazos comerciais.

- ***Rede Ferroviaria e A Cidade***

A rede ferroviaria actual presenta unha serie de limitacións de cara a súa artellación no ámbito urbano. Ante todo, conta cunha estación que remata en fondo de saco; a marxe de actuación é moi reducida xa que a infraestrutura atópase encaxonada no entramado urbano; e presenta unha importante limitación relativa ás pendentes que pode superar.

Sen embargo, trátase dunha infraestrutura que podería contribuir á redución da conxestión do tráfico na Fachada Marítima de Vigo, ó acometer un conxunto de melloras nas condicións dos tráficoes en toda a vía perimetral.

Na actualidade, a utilización do ferrocarril está moi por debaixo das súas potencialidades, xa que xestiona un volume moi pequeno dos fluxos de mercancías que entran e saen de Vigo, e teñen unha participación moi reducida no total movilizao no porto. A aportación máis significativa de tráficoes á rede a fai estación de Guixar xestionando os fluxos de mercancías que lle chegan.

A mellora da rede ferroviaria repercutiría favorablemente nas condicións xerais da aglomeración urbana de Vigo: o trasvase dunha parte substancial dos tráfico (vencellados a actividades productivas ubicadas no porto o nos polígonos industriais) do xeito estrada ó ferroviario, suporía unha notable desconxestión das vías arteriais da cidade, favorecendo a súa vez, a calidade ambiental no contorno urbano, e as condicións de produción daquelas empresas que polas especiais características da súa produción requiren almacenar e localizar cantidades importantes de produto.

A articulación de solucións á conxestión da rede urbana implica apostar por novos sistemas de transporte, plantexándose alternativas ferroviarias mixtas que a través da rede de estacións actuais defina eixos subterráneos que enlacen os fluxos urbanos funcionando coma un metro subterráneo nunha parte, para logo continuar en superficie, novamente coma servicio ferroviario. Outras solucións que plantexan artella-la malla urbana en superficie según outros sistemas de transporte presentan tamén serias limitacións.

- ***Rede Ferroviaria Metropolitana***

O modo ferroviario insértase directamente nas estratexias de desenvolvemento sostible propostas pola Unión Europea debido ás enormes vantaxes que presenta con respecto ó modo predominante de estradas, fundamentado na economía de escala que supón fronte ós elevados custos sociais. A situación da infraestrutura ferroviaria galega ó igual que a de Vigo é ineficiente, non tanto polo seu nivel de dotación que responde ó valor medio nacional, senón polas características que presentan estes trazados.

O trasvase dunha parte dos tráfico vencellados a actividades productivas ubicadas no porto ou nos polígonos industriais do modo estrada ó ferroviario podería supór unha desconxestión importante das vías arteriais da cidade co beneficio de obter superior calidade ambiental no contorno urbano. Por outro lado, tamén implicaría aumenta-las condicións favorables de produción daquelas empresas que polas especiais características da súa

producción manexan cantidades importantes de produto que teñen que almacenar e localizar.

Para que a mellora da rede ferroviaria tivera un efecto máis favorable sobre a actual aglomeración urbana de Vigo, necesitaríase tamén interconectar a rede viaria rexional coa rede ferroviaria, recalificando os servicios ferroviarios para establecer un servicio de cercanías.

Unha apropiada localización de intercambiadores de transporte que facilita o traslado entre diferentes modos, e unha modernización da rede ferroviaria para mellora-la vinculación entre diferentes enclaves de produción, favorecería a aparición de economías de aglomeración no contorno metropolitano.

- ***A Rede Ferroviaria Rexional e Nacional***

Ós problemas existentes sobre o trazado, a vía única e a falta de electrificación, engádese a xestión interna da rede. A explotación do servicio ferroviario estrutúrase en base a catro unidades de negocio básicas: Longo Percorrido (ou Grandes Liñas), Rexionais, Cargas e Transporte Combinado. Os fluxos de viaxeros de carácter interrexional e incluso internacional é desempeñado pola unidade de negocio de longo percorrido, mentres que a de Rexionais xestiona un servicio rexional que artella o ámbito galego e penetra tanxencialmente nas rexións limítrofes.

Se produce en Galicia un solapamento das especializacións funcionais de cada unidade de negocio: nun principio, os trens de longo percorrido, antes da constitución da rede de rexionais, artellaban todo o espacio galego funcionando simultáneamente tanto como longo percorrido e como rexional. A partires da aparición do servicio de rexionais obsérvase unha redución dos fluxos interprovinciais xestionados polos trens de longo percorrido no eixo Atlántico (Vigo-Pontevedra-Santiago- A Coruña) fronte ó comportamento dos mesmos no eixo interior. Este indica un comportamento disfuncional do servicio de rexionais con respecto ó eixo interior Lugo-Orense.

Se pode afirmar que as relacións ferroviarias interiores en dirección norte-sur xestionáanse a través do servizo de rexionais, fronte á artellación dos espazos interiores que se xestionan en dirección leste-oeste, a través do servizo de longo percorrido ou de grandes liñas. Un punto a considerar é a necesidade de configurar a rede galega de alta velocidade, insertándoa dentro da malla de alta velocidade nacional, e dende aí á rede europea.

Nun mundo cada vez máis necesitado de conexións, é obvio busca-la conexión de Galicia con Madrid a través dun corredor de Alta Velocidade do Noroeste. Na actualidade estanse a baraxar varias alternativas técnicas que supoñen trazados diferentes:

- Unha infraestrutura creada ex novo, en Alta Velocidade, cun trazado completamente independente do da rede convencional, acadando os trens velocidades de explotación próximas ós 300 Km./h e xestionando só tráfico de viaxeros en esta liña.
- Rectificar e modifica-los trazados actuais de cara a incrementa-la velocidade de explotación en Velocidade Alta, incrementando as velocidades na vía ata os 220 Km./h. Neste caso os fluxos de viaxeros e de mercancías xestionanse sobor da mesma infraestrutura.

As alternativas en estudo polo Ministerio de Fomento artellan o espazo galego con dous ramais que se bifurcan en distintos puntos:

- Alternativa en “Y”.
- Alternativa en “T”.

Outras alternativas proxectan unha solución íntegramente en alta velocidade:

- A chamada L galega.
- La chamada Y modificada.

O modo territorial podería alterarse ó incorporar este sistema de transporte no tecido galego; calquera das alternativas restaría condicións de perifericidade a Galicia e a Vigo, reducindo os tempos da viaxe cun límite máximo en tempo de 31/ a 4 horas para o traxecto Madrid- Vigo.

5.6. Desafíos da Configuración Urbana e das súas Infraestructuras

Os aumentos da competencia e da transparencia que caracterizan ó novo escenario creado pola integración económica, están configurando un novo sistema rexional e urbano na Unión Europea coma consecuencia das estratexias territoriais das empresas industriais e de servizos, e das estratexias económicas dos territorios.

As estratexias e a reorganización das empresas da Unión provocan o redimensionamento dos proxectos e a deslocalización das empresas á busca de mercados máis atractivos, pero tamén da disponibilidad de recursos específicos que lles permitan mellora-la competencia nos mercados. A súa vez, os factores específicos dos territorios e as políticas económicas das cidades e rexións están a provocar a atracción das empresas. Se trata dun proceso inacabado e aberto que afecta a todo tipo de cidades e territorios.

O escenario da globalización e da integración económica plantexa, polo tanto, desafíos e oportunidades para tódalas cidades e rexións urbanas da Unión e dado que os procesos de globalización son fortemente asimétricos, a resposta ós desafíos da competencia pode ter resultados positivos en termos da competencia en función do potencial de desenvolvemento pero sobor de todo das forzas competitivas da cidade ou da rexión urbana e da capacidade de resposta e de adaptación ós desafíos da competencia.

A diagnose permite comprobar coma a cidade de Vigo, ó igual que outras cidades medias europeas, adquiriu un protagonismo cada vez maior **coma** eixo promotora de desenvolvemento integral da súa rexión, convertíndose no centro das infraestructuras con capacidade de artella-los diferentes ámbitos territoriais e os fluxos de capitais e mercados, no marco dos novos desafíos que presenta a integración económica internacional.

En termos xerais obsérvase que o desenvolvemento urbano de Vigo durante as últimas décadas, convertírona nunha cidade cunha elevada densidade na súa área central, con escasa dotación de espazos libres, e cunha ríxida e deficiente estrutura viaria, ferroviaria e de transportes. Estas características réstanlle vantaxes competitivas con respecto a outras cidades ó xerar un ambiente menos atractivo.

O desenvolvemento de Vigo e a súa área Funcional presentan un conxunto de debilidades que se manifestan nun crecemento urbano desordenado, cunha alta densidade na súa área central, a ocupación dispersa na periferia e a utilización de áreas rurais para usos urbanos de baxia densidade. Iso provoca efectos negativos sobor do territorio coma, por

exemplo, o deterioro ambiental e problemas de saneamento, a conxestión en vías secundarias, a carencia de equipamentos ou os custos dos servizos públicos. A isto súmanse insuficiencias de prazas públicas, espazo de lecer e áreas de esparcemento de cara á ría para uso cidadán. O reto dun desenvolvemento urbano máis equilibrado está sendo asumido por varios concellos a través da revisión do seu plantexamento urbanístico.

O Casco Antigo, contén un forte significado coma patrimonio arquitectónico, cultural, histórico e de identidade cidadana. A súa articulación coa ría e o Parque do Castro integraría mellor a atracción turística da cidade. A oportunidade de conformar un Centro de Atracción Metropolitana a partires da recuperación do Casco Antigo, de espazos urbanos no centro da cidade e de espazos portuarios con apertura á ría, é unha potencialidade que a cidade debería de explotar. A pesares do forte significado que ten o Casco Antigo como patrimonio arquitectónico, non conta cun salientable recoñecemento por parte dos cidadáns.

A carencia de solo industrial acondicionado é un dos retos a enfentar se se desexa mellora-las condicións de localización das empresas na zona. Existe unha demanda de solo moi superior á oferta, cuestión que eleva o seu prezo incidindo negativamente sobor dos custos das empresas locais, e por outro lado, reduce a atracción de novas empresas á zona. A isto engadimos a calidade das augas, baixa coma consecuencia da contaminación, por exemplo coma no caso do río Lagares por metais pesados (mercurio), sendo hoxe outro dos tema preocupantes.

Dende o punto de vista urbanístico, aprécianse tamén un conxunto de fortalezas, as cales asociadas coas oportunidades do contorno permiten defini-las respostas da área en estudio. Entre elas, temos que salienta, en primeiro lugar, o Porto coma factor de crecemento e desenvolvemento da economía local. O seu carácter internacional posiciona a Vigo no contorno internacional. Existen alternativas potenciais que permitirían a reordenación do espazo portuario para compatibiliza-los intereses e demandas de uso tanto das empresas como dos cidadáns. A súa vez, actualmente preséntase a

oportunidade de ampliar e aumentar as que favorezcan o desenvolvemento do Porto.

A rede viaria presenta, pola súa parte, diferentes niveis de resolución no ámbito urbano, metropolitano e rexional, con carencia de nós de articulación entre a rede de alta capacidade, a rede principal, o sistema de estradas nacionais e comarcais, e a rede local. A falta de nós de enlace tamén impide artella-los accesos radiais coas vías de circunvalación da cidade. A malla urbana atópase nunha situación comprometida, fortemente presionada pola densidade urbana. A pesares da evolución que se observa na rede viaria nas últimas décadas, a mellora efectiva foi escasa e puntual.

O ferrocarril actual, tanto dende o punto de vista do transporte de pasaxeiros coma de carga, non satisface as necesidades e demandas dos concellos de Vigo e a súa área Funcional. A rede ferroviaria foi perdendo, co tempo, efectividade e calidade no servizo debido á redución de inversión pública ferroviaria en Galicia, artellando o territorio de maneira deficiente. A falta dunha conexión do Porto co ferrocarril e de plataformas intermodais dificultan o transporte de importantes volumes de mercancías.

Pero, o xeito ferroviario insértase nas estratexias de desenvolvemento sostenible da Unión Europea debido ás enormes vantaxes que presenta este modo de transporte fronte o de carreteras, polo que se presenta a oportunidade a medio e longo prazo de recupera-la rede ferroviaria a efecto de mellora-las condicións do transporte e das comunicacións urbanas, metropolitanas e rexionais, tanto como transporte de carga coas súas novas conexións ó porto, que coma transporte de pasaxeiros.

A existencia dun Aeroporto de carácter rexional constitúe outra importante fortaleza da área de estudo. As carencias e limitacións que presenta na actualidade son factibles de subsanarse a efecto de aumentar a súa capacidade operativa e satisfacer deste xeito as necesidades e demandas das empresas e os cidadáns.

A pesares de que en Vigo o desenvolvemento urbano e a construción das infraestructuras estiveron, historicamente, por detrás do crecemento das

iniciativas empresariais e das organizacións, e as súas necesidades e demandas de servicios urbanos non estean suficientemente satisfeitas, o espacio construído, os servicios públicos e privados e as infraestructuras son factores clave na dinámica económica da cidade de Vigo e o desenvolvemento das empresas.

Capítulo 6:

Dinámica Institucional

A traxectoria recente e a situación actual do contorno vigués pódese explicar, en boa medida, dende a perspectiva da entrada en crise do modelo desenvolvista e o comezo do proceso de transformación en curso da base económica local viguesa e do seu tecido institucional.

Dito proceso de cambio ten lugar nun novo escenario caracterizado polos fenómenos de globalización e de formación do novo sistema europeo de rexións e cidades, no que prevalecen os modernos criterios de desenvolvemento sostible en condicións de competencia. Neste contexto, atributos territoriais tales coma a conectividade internacional, a dinámica institucional e a calidade de vida urbana, emerxen con renovada importancia.

Deste xeito, Vigo enfrontase ós retos dun novo escenario para o seu desenvolvemento, transitando un proceso de transformación productiva e social que demanda unha xestión estratéxica do proceso de adecuación e mellora da estrutura e funcionamento do tecido institucional vigués, así coma do modelo de gobernación do desenvolvemento local.

6.1. Configuración do tecido institucional

O tecido institucional actual de Vigo é reflexo da propia evolución do sistema productivo local. En xeral, trátase dun tecido formado por institucións maduras propias do modelo de desenvolvemento industrial da cidade. A súa vez, obsérvanse intentos de modernizar estas estruturas institucionais para adapta-las ás novas tendencias socio económicas relacionadas coa internacionalización da economía e as relacións sociais en xeral.

Así pois, historicamente, foise configurando un tecido institucional que na actualidade conta cun grande número de institucións, con intereses moitas veces superpostas, e no que só uns poucos actores locais participan nos procesos de toma de decisións estratéxicas, de xeito non sempre coordinado. Dentro deste contexto, as institucións tradicionais manteñen a súa preeminencia participando nas novas institucións que surxen coma resposta á evolución socioeconómica local.

Dende a óptica do desenvolvemento, as institucións viguesas conforman un tecido institucional denso, disperso e insuficientemente cohesionado, que se estrutura sobre os niveis claramente definidos e un espacio de transición:

1. Un nivel superior estruturado ó redor a oito grandes entidades, seis institucións (Concello de Vigo, Consorcio da Zona Franca de Vigo, Autoridade Portuaria de Vigo, Universidade de Vigo, Cámara de Comercio, Industria e Navegación de Vigo e a Confederación Provincial de Empresarios de Pontevedra), a principal entidade financeira de Vigo (Caixanova) e unha empresa (PSA Peugeot Citroën); ás que se agregan outras entidades normalmente promovidas, creadas e sostidas poas primeiras (**coma**, por exemplo, o Clube Financeiro Vigo e a Fundación Provigo e a súa Área).
2. Un nivel de base formado por unha rede de asociacións moi densa (en torno ás 850) e cunha certa reputación de manter un carácter reivindicativo. Este nivel de base non está debidamente integrado nos procesos de xestión do desenvolvemento, ata o punto que nalgúns casos, constitúen un factor limitante nestes procesos
3. O espacio de transición está ocupado fundamentalmente polos Sindicatos e a Federación de Asociacións Veciñais de Vigo, que, sobre todo coa súa incorporación ó Consello Xeral do Plan Estratéxico, veñen evolucionando dende o nivel de base ó superior.

- ***A Alta Dirección de Vigo***

Coma xa se ha dito, o nivel superior da estrutura institucional viguesa está estruturado en torno ás entidades e empresas máis influentes da cidade que son as que, compoñen a denominada “Alta Dirección” da cidade e o seu contorno metropolitano.

A “Alta Dirección” estaría conformada por catro entidades públicas (Concello de Vigo, Consorcio da Zona Franca de Vigo, Autoridade Portuaria de Vigo e Universidade de Vigo), dos empresariais (Cámara de Comercio, Industria e Navegación de Vigo e Confederación Provincial de Empresarios de Pontevedra), ademais da principal entidade financeira local (Caixanova) e a maior empresa viguesa (PSA Peugeot Citroën).

Estas oito entidades son as que amosan ter unha maior relevancia segundo catro aspectos básicos para o desenvolvemento de Vigo: as relacións funcionais, a toma de decisións estratéxicas tanto de investimento coma de financiación e a capacidade de poder/influencia sobre o proceso de desenvolvemento da cidade.

As restantes institucións que conforman o nivel institucional superior de Vigo, pódense considerar **coma** entidades operativas que atenden a diferentes ámbitos de actuación: a actuación estratéxica e territorial, as creadas de forma instrumental para atender necesidades ou problemas concretos, ademais de aquelas que funcionan, de algunha maneira, coma “foros de encontro e debate”.

a) *Ámbito de Actuación Estratéxica.* A Fundación Provigo e a súa Área creanse no ano 1993 coa finalidade, entroutras, de conducir un proceso estratéxico que abarque a Vigo e a súa área de influencia, baixo as premisas do anterior Plan Estratéxico de Vigo. A integran, ademais da Alta Dirección local, a Deputación Provincial de Pontevedra, a Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo, a Xunta de Galicia e outras institucións sectoriais, entidades financeiras e empresas.

A Fundación realiza unha interesante labor documental e de estudos, pero non chega a conducir un proxecto estratéxico de cidade; proxecto que, por outro lado e pese a diversas iniciativas, ata o momento non puido

cristalizarse na cidade. De todos os xeitos, nestes momentos exerce unha interesante función de soporte e coordinación na elaboración do Plan Vigo 2010.

- b) *Ámbito de Actuación Territorial.* A integración supramunicipal dos concellos de Vigo e o seu contorno instruméntase actualmente a través da Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo (MAIV). A MAIV, formada por 12 concellos, ven atravesando un proceso de evolución. De ser unha mancomunidade de concellos tradicional orientada á prestación de servicios mancomunados, pasa a liderar o proceso de creación da Área Metropolitana de Vigo.

As áreas metropolitanas están contempladas na lei de Administración Local de Galicia para a súa posta en marcha nas aglomeracións urbanas, coa función de prestar servicios comunes á poboación de forma máis efectiva. A aprobación da Área Metropolitana de Vigo pola Xunta de Galicia significará, nun principio, que os concellos que a integran compartirán competencias en materia de transportes, abastecimento de auga, tratamento de residuos, promoción de turismo e emprego, entroutras actividades.

En paralelo, xunto á Cámara Municipal de Oporto, o Concello de Vigo liderou no ano 1992 a creación do Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular, unha asociación transfronteriza que agrupa na actualidade ós 18 principais concellos da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal. O Eixo Atlántico traslada ó nivel das relacións entre cidades os contactos oficiais entre Galicia e o Norte de Portugal que dende 1991 se manteñen a nivel rexional entre a Xunta de Galicia e a Comissão de Coordenação da Região Norte de Portugal, mediante a Comunidade de Traballo Galicia Norte de Portugal. O Eixo mantén actualmente sedes tanto en Porto coma en Vigo.

Unha das actividades principais que leva a cabo o Eixo Atlántico é o chamado Observatorio Urbano do Eixo Atlántico. O funcionamento deste observatorio instruméntase mediante unha Fundación da que son membros as seguintes institucións viguesas: Concello de Vigo, Consorcio da Zona Franca de Vigo, Autoridade Portuaria de Vigo, Cámara de Comercio,

Industria e Navegación de Vigo, Confederación Provincial de Empresarios de Pontevedra, Fundación Provigo e a súa Área, e MAIV. Tamén se integran na Fundación, entoutros, a Xunta de Galicia e a Deputación Provincial de Pontevedra, ademais das tres Universidades e as tres principais institucións financeiras de Galicia (Caixanova, Caixa Galicia e Banco Pastor). Ó igual que o Eixo Atlántico, esta Fundación mantén sedes en Vigo e Oporto.

c) *Entidades Instrumentais* En Vigo véñense creando diversas entidades instrumentales para dar respostas de carácter operativo a diversos desafíos e problemas encarados pola cidade e a súa área de influencia. Entoutros, salientan as institucións creadas para xestionar a actividade feiral e congresual, a promoción e desenvolvemento de PYMEs ou o apoio á mellora da cooperación e competitividade das empresas de sectores clave para a economía.

- O Instituto Feiral de Vigo (IFEVI) créouse no ano 1991, acolléndose á lexislación galega de “fundacións de interese galego”, coma unha entidade sen ánimo de lucro adicada fundamentalmente á celebración de feiras e congresos. O IFEVI xestiona a súa vez o recinto feiral de Vigo coma marco para o desenvolvemento da súa actividade principal, ademais doutros actos deportivos e recreativos que alí celébranse. Nesta institución participan o Concello de Vigo, ocupando o Alcalde a Presidencia, a Cámara de Comercio, Industria e Navegación de Vigo, a Confederación Provincial de Empresarios e a MAIV, ademais da Deputación Provincial de Pontevedra e a Xunta de Galicia.
- En Vigo operan actualmente tres entidades adicadas ó apoio económico ás PYMEs: dúas sociedades de capital risco (Vigo Activo e Unirisco Galicia) e unha sociedade de garantía recíproca (SOGARPO).
 - ❖ SOGARPO brinda apoio financeiro ás PYMEs, a través do seu aval, nas mellores condicións en canto a tipos de interés,

comisións e prazos de amortización; ademais de facilitarlles asesoramento financeiro. Se ben o seu ámbito de actuación comprende toda Galicia, opera fundamentalmente nas provincias de Pontevedra, a través da súa sede en Vigo, e Ourense. En SOGARPO participan, entoutros, a Xunta de Galicia (31% do capital), Caixanova (27%), a Deputación Provincial de Pontevedra (11%), Caixa Galicia (8%), Banco Pastor (4%), Banco Simeón (2%), Confederación de Empresarios de Pontevedra (0,2%) e a Cámara de Comercio, Industria e Navegación de Vigo (0,1%).

❖ Vigo Activo foi creada no ano 1993 co obxecto específico da promoción e fomento de pequenas e medianas empresas, non financeiras, localizadas en Vigo e a súa zona de influencia, mediante unha participación temporal no seu capital; xa sexan empresas que empezan e que xa contan cun produto ou servizo, empresas medianas e pequenas xa existentes cun grande potencial de desenvolvemento ou proxectos innovadores que esixirán a posterior creación dunha empresa. Vigo Activo foi impulsado polo Consorcio da Zona Franca de Vigo (87% do capital), Caixanova (12,95% do capital) e a Cámara de Comercio, Industria e Navegación de Vigo.

❖ Unirisco Galicia é unha entidade de investimento promocional empresarial creada no ano 2000 pola Universidade de Vigo, en colaboración coa Universidade de Santiago de Compostela.

➤ Entre as institucións adicadas ó apoio da actividade empresarial atópanse:

❖ As diversas asociacións empresariais sectoriais tradicionais coma a Asociación de Comercializadores de Pescado de Vigo (ACOPEVI), a Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas de Pescados e Mariscos (ANFACO), a Asociación de Promotores Inmobiliarios de Vigo, Pontevedra e demais concellos (APROIN), a Cooperativa de Armadores de Pesca do Porto de Vigo (ARVI); a

Asociación de Industriais Metalúrxicos de Galicia (ASIME) ou a Asociación de Empresas Consignatarias e Estibadoras de Buques da Provincia de Pontevedra (ACOESPO).

- ❖ As asociacións empresariais desenroladas baixo o Plantexamento de Potenciación Competitiva de Clusters Empresariais promovida pola Consellería de Industria e Comercio da Xunta de Galicia, co obxecto de promover a creación de unha rede de cooperación industrial en núcleos estratéxicos de actividade, que permita o incremento da produtividade e a dinamización do tecido localizado en territorio galego. No caso de Vigo salienta a presenza das seguintes:
- ❖ O Cluster de Empresas de Automoción de Galicia (CEAGA) creado no ano 1996, que incorpora a 44 empresas auxiliares, localizadas maioritariamente en Vigo e o seu contorno e que traballan principalmente para a factoría de PSA Peugeot Citroën de Vigo.
- ❖ A Asociación Cluster do Naval Galego, (ACLUNAGA), creada a finais do ano 1999, a forman cerca de 100 empresas cunha facturación superior ós 783 millóns de euros, e xeneran máis de 10.000 empregos. O seu principal obxectivo é mellorar a competitividade a través da formación, a calidade e a seguridade. As empresas integradas na ACLUNAGA localízanse maioritariamente nas áreas de influencia de Vigo e Ferrol.
- ❖ O proxecto de Cluster do Granito e a Pedra, que se artella esencialmente en torno á industria do granito localizada en O Porriño.

d) *Foros de Encontro e Debate*. A resposta ós novos desafíos empresariais que en fronta Vigo no contexto da Unión Europea, impulsou á Alta Dirección local a crear un novo tipo de institución orientada a satisfacer as demandas de información e relación deste novo escenario.

Neste contexto, salienta a creación no ano 1993 do Clube Financeiro Vigo, “co obxectivo de reunir ós empresarios do Sur de Galicia nun foro empresarial representativo, que contribuía a reafirmar o liderato de Vigo no desenvolvemento industrial de Galicia e o norte de Portugal, promovendo a colaboración entre empresarios e impulsando a cultura empresarial na zona”.

O Clube Financeiro é unha entidade de carácter innovador que, ademais das empresas e profesionais, integra ás principais entidades públicas e privadas da cidade. Esta entidade realiza unha intensa labor de información e debate, ademais de realizar tarefas de "lobby" dirixidas a acadar o seu obxectivo fundamental. A súa crecente implicación no tecido institucional vigués refréxase na súa incorporación ó Consello Económico e Social de Vigo, por invitación do Concello, á vez que solicitou a súa participación noutras entidades coma o Consorcio da Zona Franca de Vigo, a Autoridade Portuaria de Vigo, o Consello Social da Universidade de Vigo, a Cámara de Comercio, Industria e navegación ou á Fundación Provigo e a súa Área.

- ***Nivel institucional de base***

Vigo conta cun tecido institucional de base denso e complexo. Neste senso, cabe salientar que a Concellería de Participación Cidadá do Concello de Vigo mantén un directorio de asociacións sen ánimo de lucro onde, en decembro do ano 2001, figuraban inscritas 850 asociacións de todo tipo. Entre elas salientan as asociacións culturais, as deportivas e as veciñais, con máis de 100 entidades respectivamente. No caso das asociacións de tipo veciñal, cabe salientar a presenza de 55 Asociacións de Veciños, ademais da Federación de Asociacións Veciñais de Vigo “Eduardo Chao”.

Según un estudio realizado polo Concello de Vigo, a gran maioría das Asociacións de Vigo (72%) recibiu, nalgunha ocasión, subvencións dalgunha institución pública ou privada; mentres que tan só o 20% afirma financiarse unicamente a través das cuotas que pagan os seus asociados.

Dacordo coa procedencia das subvencións recibidas, o Concello de Vigo se revela coma a institución que financia a máis asociacións locais (24% do total), seguido da Xunta de Galicia (17%) e da Deputación Provincial de Pontevedra (11%). Entre as entidades privadas, salienta Caixanova que subvenciona ó 3% das asociacións de Vigo.

Cabe salientar que este tecido asociativo tan complexo estaría creando actualmente uns 1.000 postos de traballo directos. Segundo un estudo do Concello de Vigo, practicamente a metade das entidades rexistradas estaría xenerando emprego tanto para atender necesidades de xestión coma as actividades que desenvolven.

O 75% das persoas que traballan nas asociacións viguesas o fan mediante algún tipo de contrato (789), o 40% deles de carácter fixo. As principais táreas desempeñadas por estes traballadores son as de formación (monitores, cuidadores, profesores e educadores) ocupando case a metade de traballadores (49%), seguidas das administrativas (9%).

A gran maioría (91,5%) das asociacións que xeneran emprego recibe algún tipo de subvención, principalmente do Concello de Vigo (62% destas), da Xunta de Galicia (50%) e da Deputación Provincial de Pontevedra (35%).

En definitiva, Vigo conta cun tecido asociativo moi denso á vez que moi activo. Neste contexto, resalta o grande número de asociacións que conforman o movemento veciñal, liderado pola Federación de Asociacións Veciñais de Vigo, que coma se dixo atópase nunha posición de transición cara o nivel superior.

- ***Os Sindicatos e o Movemento Veciñal no Espacio de Transición***

Ata a súa incorporación na organización do Plan Vigo 2010, a única institución plural viguesa na que viñan participando tanto o movemento veciñal coma os sindicatos era o Consello Económico e Social de Vigo, órgano consultivo do Concello de Vigo. Neste senso, o Consello constituía o único marco formal de diálogo e busca de consenso ós fins do desenvolvemento da

cidade no que participaban tanto compoñentes da Alta Dirección local coma do nivel institucional de base. Ademais, a capacidade de influencia do Consello Económico e Social é limitada, sobre de todo en temas que no dependen directamente do Concello.

A falta de canais institucionais apropiados para expresa-las súas posturas e opinións, xunto coa pervivencia de atavismos propios dunhas institucións de base creadas nunha cidade caracterizada polo modelo industrial fordista, desenvolvido e consolidado ó longo da transición democrática, amosan se-los dous elementos sobre os que se fundamenta o tradicional carácter reivindicativo do sindicalismo e, sobre todo, do asociacionismo vigués.

O sindicalismo vigués moderno, ó igual que no resto de España, ten unhas orixes marcadas pola loita contra a dictadura franquista e máis tarde, pola súa implicación na transición democrática. Sen embargo, a mediados dos anos oitenta, amosou a súa cara máis combativa, en ocasión da súa resposta ó proceso de reconversión industrial que afrontou a industria viguesa, en especial o sector naval.

En todo caso, a organización sindical viguesa ten a importancia propia do movemento obreiro dunha cidade tradicional portuaria e industrial coma é Vigo.

Con este marco, na actualidade existen claras sinais e un consenso moi extendido no senso de que o sindicalismo vigués está a evolucionar cara a posturas de implicación máis proactiva no desenvolvemento da cidade.

Do mesmo xeito, no caso do movemento veciñal obsérvanse cambios nos xeitos de actuación, cunha evolución cara a unha participación máis global e proactiva nos temas que concernen ó desenvolvemento de Vigo, á vez que se modera o seu carácter reivindicativo.

Á vez, nótase un clima de maior entendemento entre as principais organizacións da cidade, no senso de contar coa participación e implicación dos sindicatos e o movemento veciñal nos procesos de cambio que en fronta á cidade. Prova de iso é a incorporación dos Sindicatos e a Federación de

Asociacións Veciñais de Vigo na organización do Consello Xeral do Plan Estratégico Vigo 2010.

6.2. A participación institucional nos procesos estratéxicos de desenvolvemento

Os procesos estratéxicos de desenvolvemento requiren que a Alta Dirección local asuma os seus obxectivos e metas coma propios e, consecuentemente, a súa implicación directa e decidida na toma de decisións de actuación e na execución dos proxectos. A súa vez, necesitan da participación das institucións clave do nivel institucional de base. No caso da planificación estratéxica, esta participación se concreta mediante a súa integración nos órganos de seguemento do proceso. Ata ata data, este aspecto non se tivera en conta, coma se deduce das principais relacións interinstitucionais en Vigo que se amosan na táboa 6.1.

Incluso, unha das críticas que se recollen respecto da configuración da Fundación Provigo e a súa Área, é que non se tivo en conta a necesidade de facilita-la participación destes movementos, á vez que se integraron empresas a título individual (ver gráfico 6.3).

A resposta a esta situación foi a xa mencionada incorporación destes actores locais no Consello Xeral do Plan Vigo 2010 (ver gráfico 6.4.).

Neste Consello se integran ademais, as oito entidades que conforman a Alta Dirección local (quen, a súa vez, integran a Comisión de Seguimento do Plan), a Deputación Provincial de Pontevedra (representada polo seu Presidente), a Xunta de Galicia (representada polo Conselleiro de Industria e Comercio), o Goberno Español (representado polo Subdelegado do Goberno para Pontevedra), a Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo, e a Fundación Provigo e a súa Área.

Con esta estrutura búscase romper cos problemas históricos e funcionamento institucional que viñeron afectando negativamente ó

desenvolvemento de Vigo. A participación de tódolos axentes con capacidade de influencia sobre das decisións estratéxicas da cidade, trátase de acadar a necesaria coordinación de actuacións e evita-la aparición de movementos de resistencia social por falta de diálogo; asegurando a implicación decidida de tódalas institucións con capacidade de actuación na área metropolitana viguesa.

Tabla 6.1.
Síntese de relacións interinstitucionais

Institución	Principais Institucións nas que participa
Concello de Vigo	Comisión de Seguemento da Fundación Provigo e a súa Área para o Plan Vigo 2010; Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Consorcio da Zona Franca de Vigo; Autoridade Portuaria de Vigo; Consello Económico e Social do Concello de Vigo; Fundación Provigo e a súa Área; Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo; Instituto Feiral de Vigo, Clube Financeiro Vigo; Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico.
Consorcio da Zona Franca de Vigo	Comisión de Seguemento da Fundación Provigo e a súa Área para o Plan Vigo 2010; Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Autoridade Portuaria de Vigo; Fundación Provigo e a súa Área; Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo; Clube Financeiro Vigo; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico; Vigo Activo.
Autoridade Portuaria de Vigo	Comisión de Seguemento da Fundación Provigo e a súa Área para o Plan Vigo 2010; Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Consorcio da Zona Franca de Vigo; Fundación Provigo e a súa Área; Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo; Clube Financeiro Vigo; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico.
Universidade de Vigo	Comisión de Seguemento da Fundación Provigo e a súa Área para o Plan Vigo 2010; Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Fundación Provigo e a súa Área; Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo; Clube Financeiro Vigo; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico; Unirisco Galicia.
Caixanova	Comisión de Seguemento da Fundación Provigo e a súa Área para o Plan Vigo 2010; Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Consello Económico e Social do Concello de Vigo; Fundación Provigo e a súa Área; Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo; Clube Financeiro Vigo; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico; SOGARPO; Vigo Activo.
PSA Peugeot Citroën	Comisión de Seguemento da Fundación Provigo e a súa Área para o Plan Vigo 2010; Consorcio da Zona Franca de Vigo; Fundación Provigo e a súa Área; Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo; Clube Financeiro Vigo; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico; Real Clube Celta.
Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo	Comisión de Seguemento da Fundación Provigo e a súa Área para o Plan Vigo 2010; Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Consello Económico e Social do Concello de Vigo; Fundación Provigo e a súa Área; Consorcio da Zona Franca de Vigo; Autoridade Portuaria de Vigo; Instituto Feiral de Vigo; Caixanova; Clube Financeiro Vigo; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico; SOGARPO; Vigo Activo.
Confederación de Empresarios de Pontevedra	Comisión de Seguemento da Fundación Provigo e a súa Área para o Plan Vigo 2010; Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Caixanova; Consello Económico e Social do Concello de Vigo; Fundación Provigo e a súa Área; Autoridade Portuaria de Vigo; Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo; Universidade de Vigo; Instituto Feiral de Vigo; Clube Financeiro Vigo; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico; SOGARPO.
Fundación Provigo e a súa área	Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Vigo; Clube Financeiro Vigo; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico.
Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo	Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Fundación Provigo e a súa Área; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico; Instituto Feiral de Vigo.
Deputación Provincial de Pontevedra	Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Fundación Provigo e a súa Área; Clube Financeiro Vigo; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico; Consorcio da Zona Franca de Vigo; Instituto Feiral de Vigo; Caixanova; SOGARPO.

Xunta de Galicia	Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Autoridade Portuaria de Vigo; Consello Económico e Social do Concello de Vigo; Fundación Provigo e a súa área; Clube Financeiro Vigo; Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico; Universidade de Vigo; Instituto Feiral de Vigo; Comunidade de Trabajo Galicia-Norte de Portugal.
Estado Español	Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Autoridade Portuaria de Vigo; Consorcio da Zona Franca de Vigo; Consello Económico e Social do Concello de Vigo.
Sindicatos	Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Autoridade Portuaria de Vigo; Universidade de Vigo; Consello Económico e Social do Concello de Vigo.
Movemento Veciñal	Consello Xeral do Plan Vigo 2010.

6.3. A Coordinación Interinstitucional

- ***Coordinación de Actuación da Alta Dirección Local***

Para dar resposta ós desafíos que en fronta Vigo, a Alta Dirección local desenvolvido un entramado institucional que na práctica facilita que os responsables das oito principais institucións locais podan participar, na maior ou menor medida, nas restantes institucións que xestionan os diferentes aspectos de responsabilidade local, coma se pode ver na tabla 6.2.

Nembargantes, aínda que se podería afirmar que deste xeito o diálogo entre os líderes institucionais se produciría dunha maneira bastante fluída, coma eles mesmos recoñecen, os mecanismos de coordinación estratéxica e operativa a menudo funcionan de forma inapropiada.

Esta falta de coordinación parece ser o resultado de perspectivas e intereses diferentes e á veces contrapostos, no que fai á visión estratéxica de Vigo, ademais da falta dun Plan Estratéxico que conte co necesario consenso social e compromiso institucional.

Neste senso, se percibe que a Cámara de Comercio e a Confederación de Empresarios actúan dende unha perspectiva empresarial; Citroën dende a súa perspectiva de planta de produción de unha empresa multinacional que opera baixo unha estratexia global de grupo dirixida dende Francia; Caixanova dende a súa perspectiva de entidade financeira cunha obra social con tradición e prestixio.

→ Polo seu lado, as catro entidades públicas da Alta Dirección teñen, nalgunha medida, ámbitos de actuación diferentes: o Concello goberna o concello, á vez que intenta organiza-lo proceso de desenvolvemento

metropolitano; a Universidade, no marco da súa autonomía institucional, atópase no proceso de definición da súa identidade e inmersa no obxectivo de crea-la súa propia cidade universitaria; a Autoridade Portuaria, en estreita relación co Goberno central, opera dentro dun espazo xeográfico sobre o que ten amplias competencias e independencia de actuación. Por último, o Consorcio da Zona Franca actúa, de facto, coma unha Axencia de Desenvolvemento metropolitana con unha grande capacidade de investimento e financiación, pero seguindo o seu propio plan estratéxico.

Tabla 6.2.
Principais Líderes Institucionais de Vigo

Cargo	Outros cargos relacionados
Alcalde de Vigo	Titular da Comisión de Seguemento da Fundación Provigo e a súa área para o Plan Vigo 2010; Presidente do Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Presidente do Pleno do Consorcio da Zona Franca de Vigo; Presidente da Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo; Presidente do Patronato da Fundación Provigo e a súa área; Presidente do Comité Executivo e membro do Patronato do Instituto Feiral de Vigo; Presidente do Patronato e da Comisión Executiva da Fundación Observatorio Urbano do Eixo Atlántico; Presidente do Consello Económico e Social do Concello de Vigo; Vocal do Consello de Administración da Autoridade Portuaria de Vigo; Vocal da Comisión Executiva do Eixo Atlántico do Noroeste Peninsular.
Delegado do Estado no Consorcio da Zona Franca de Vigo	Membro do Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Vicepresidente do Pleno e Presidente do Comité Executivo do Consorcio da Zona Franca de Vigo; Presidente de Vigo Activo, S.A.; Vocal do Consello de Administración da Autoridade Portuaria de Vigo; Vocal do Consello de Administración da Fundación Provigo e a súa área; Vocal Cooperador do Pleno da Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo.
Presidente da Autoridade Portuaria de Vigo	Membro do Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Vocal do Pleno do Consorcio da Zona Franca de Vigo; Vocal do Patronato da Fundación Provigo e a súa área; Vocal Coopeirador do Pleno da Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo.
Rector da Universidade de Vigo	Membro do Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Vocal do Patronato da Fundación Provigo e a súa área; Vocal Coopeirador do Pleno da Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo.
Director Xeral de Caixanova	Membro do Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Tesoreiro da Fundación Provigo e a súa área
Director do Centro de Producción de Citroën en Vigo	Vocal do Pleno do Consorcio da Zona Franca de Vigo; Vocal do Patronato da Fundación Provigo e a súa área; Vocal do Comité Executivo da Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo.
Presidente do Comité Executivo da Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo	Membro do Consello Xeral do Plan Vigo 2010; Vicepresidente da Fundación Provigo e a súa área; Vocal do Pleno y da Comisión Executiva do Consorcio da Zona Franca de Vigo; Vocal do Consello de Administración da Autoridade Portuaria de Vigo; Vocal do Patronato y do Comité Executivo do Instituto Feiral de Vigo.
Presidente da Confederación de Empresarios de Pontevedra	Membro do Consello Xeral do Plan Estratéxico Vigo 2010; Vicepresidente 1º da Asamble Xeral de Caixanova; Secretario da Fundación Provigo e a súa área; Vocal de el Consello de Administración da Autoridade Portuaria de Vigo; Vocal Coopeirador do Pleno da Cámara Oficial de Comercio, Industria e Navegación de Vigo.

Estas diverxencias vése en problemas de coordinación que con frecuencia, trascenden ós medios de comunicación, magnificando a percepción negativa do cidadán sobre as institucións de Vigo e a coordinación entre elas.

- **Coordinación de Actuación do Nivel Institucional de Base**

É complicada unha actuación coordinada nun tecido asociativo tan denso e heteroxéneo coma o de Vigo. Adicionalmente, a grande maioría das entidades responden a marcos de actuación e obxectivos que teñen poca relación coas actuacións estratéxicas que en fronta cidade e a súa área de influencia.

Tradicionalmente o tecido asociativo vigués se caracterízouse pola tendencia a suplir la dispersión de asociacións coa creación de confederacións o plataformas de asociacións; sendo la más reconocida e influyente la Federación de Asociacións Veciñais de Vigo “Eduardo Chao”.

Estas características dificultan o desenvolvemento de medidas de apoio ás entidades que desenvolven proxectos de interese para cidades e, en xeral, a estructuración dun asociacionismo sobre o que apoiar un proxecto estratéxico de cidade. A tendencia xeral nestes casos, á que Vigo non foi alleo, oriéntase cara medidas de apoio económico xeralizadas, polas que fondos, xa de por si escasos, son distribuidos con criterios de reparto entre el maior número posible de asociacións sen reparar en criterios de pertinencia, eficacia e eficiencia.

Neste senso e de cara a xerar un troco positivo, o Concello de Vigo plantexouse o ordeamento do tecido institucional de base da cidade mediante a aplicación dun primeiro Plan Municipal de Participación Cidadá, con vixencia ó longo dos anos 2001-2003, onde se establecen criterios de racionalización para concesión de subvencións nas dous convocatorias anuais de axudas que realiza a través da Concellería de Participación Cidadá.

En concreto, o Plan Municipal de Participación Cidadá plantéxase sobre a base dos principios fundamentais de subsidiariedade e sostenibilidade e, entre outros aspectos fundamentais, prioriza as “estratexias encamiñadas o

troco das dinámicas de actitudes permanentemente reivindicativas a outras encaminadas a espacios de colaboración entre a administración e as entidades”. Este cambio fundamental que encara o contorno asociativo vigués trátase de acadar mediante o impulso de proxectos para canaliza-la cooperación e participación cidadá nos temas que afectan á mellora da súa calidade de vida e a implantación de medidas tendentes á consolidación e reforzo do tecido asociativo da cidade.

Trátase dun Plan correctamente plantexado e que pode inscribirse coma unha das accións a desenvolver dentro do marco de desenvolvemento estratéxico que en fronta cidade, por canto a orde e estruturación do tecido institucional de base é fundamental para o aproveitamento das sinerxias derivadas da existencia dun asociacionismo dinámico que debe participar de forma proactiva nas iniciativas de desenvolvemento da cidade.

6.4. Avaliación das Institucións Locais

Segundo os resultados do sondeo de opinión realizado no marco do presente traballo, o cidadán considera (de xeito espontáneo) que, en xeral, o Concello de Vigo (28,8%) e o Consorcio da Zona Franca de Vigo (17,9%) son as institucións que máis inflúen no desenvolvemento da cidade.

Neste contexto cabe sinalar, a importancia que o cidadán de Vigo lle confire ó Real Clube Celta coma institución emblemática, posto que a porcentaxe de cidadáns que o consideran entre as institucións que máis inflúen no desenvolvemento da cidade, é idéntico o rexistrado no caso da Xunta de Galicia (5,6%) e superior ó de PSA Peugeot Citroën (3,5%) e Caixanova (0,6%). A súa vez, o 25,4% dos entrevistados opina que ningunha institución inflúe máis que as demais no desenvolvemento de Vigo.

Á hora de valora-la, algunhas das principais institucións que actúan na cidade, a maioría dos enquisados opina que tiveron unha actuación positiva ou moi positiva a prol da cidade: a Universidade de Vigo (78,9% de mencións), o Consorcio da Zona Franca de Vigo (72,2%), o Real Clube Celta (70%) e as

Asociacións de Veciños (65,8%). Á vez, a maioría dos enquisados considera que os partidos políticos (68,4% de mencións) e o Concello de Vigo (56,1%) tiveron tradicionalmente unha actuación negativa o moi negativa para a cidade.

Respecto da actuación doutras institucións en favor da cidade, cabe salientar que son máis os que teñen unha opinión positiva das asociacións e cámaras empresariais (o 41,3% fronte ó 21,4%), mentres que son máis os que teñen unha opinión negativa acerca da actuación dos sindicatos (o 48,9% fronte ó 25,8%), da administración central (el 48% fronte al 17,9%), da Xunta de Galicia (el 47% fronte al 33,6%) e da Deputación Provincial de Pontevedra (el 33,4% fronte al 16,8%).

Pola súa parte, a maioría dos enquisados non teñen unha opinión formada sobre as actuacións que desenvolven a prol da cidade a Fundación Provigo e a súa área (o 63,8%) e a Mancomunidade do Área Intermunicipal de Vigo (o 54,0%). É evidente a falta de notoriedade e coñecemento destas institucións entre a poboación viguesa.

Con este contexto, cabe salienta-la valoración positiva que os cidadáns teñen do movemento veciñal de Vigo, non sempre compartida por representantes institucionais da cidade. Se evidencia un elevado recoñecemento sobre o labor de desenvolvemento que realiza o Consorcio da Zona Franca de Vigo, xunto coas expectativas que desperta o crecemento da Universidade de Vigo. Ademais, confírmase o elevado grao de adhesión que suscita o Real Clube Celta de Vigo coma representante emblemático da cidade.

Polo contrario, cabe salienta-la mala imaxe que ten entre os vigueses o contorno político, representado polos partidos políticos e o propio Concello; pero tamén é salientable a percepción negativa que o cidadán ten do contorno productivo, como revela a opinión negativa que expresan sobre as asociacións empresariais e, sobre todo, sobre os sindicatos. Finalmente, a imaxe negativa que el cidadán expresa sobre a actuación en Vigo das administracións provincial, autonómica e estatal, confirmá idea moi extendida na sociedade local da pouca influencia da cidade á hora de atraer actuacións públicas destas administracións.

- Pola súa parte os empresarios, aínda coincidindo cos cidadáns na visión negativa xeral do contorno institucional local, sinalan coma elemento positivo a existencia de institucións públicas que serven coma elementos dinamizadores das actividades empresariais da área, coma son o Consorcio da Zona Franca de Vigo e a Mancomunidade da Área Intermunicipal de Vigo, ademais de sinala-las potencialidades da Fundación Provigo e a súa área.

Finalmente cabe sinalar que, a coordinación existente entre as institucións da cidade, é percibida de forma negativa tanto polos cidadáns coma polas empresas, especialmente no que se refire ás públicas.

Neste senso, a maioría dos enquisados (57,1% de mencións) avalía coma negativa ou ,moi negativa, a coordinación entre as institucións públicas, mentres que a metade (50,6%), teñen a mesma opinión negativa sobre a coordinación entre as institucións públicas e as privadas. Pola contra, son máis (38,1%) os que avalían de forma positiva ou moi positiva a coordinación entre institucións privadas que os que teñen unha visión negativa de esta (26,4%).

Unha opinión semellante é mantida polos responsables das empresas locais, que apuntan ó elevado número de axentes implicados na toma, execución e control das decisións públicas locais, así coma a carencia dunha “autoridade institucional que cohesione e transmita unha mensaxe común”.

6.5. Situación e Perspectivas do Tecido Institucional Vigüés.

A análise dos resultados das actuacións e comportamentos individuais e do conxunto das principais institucións locais, permite pensar que o tecido institucional local ten problemas de adecuación e funcionamento, sobre todo, en materia de coordinación e lideirato.

En todo caso, nos usos das relacións, a regulación formal e informal e os mecanismos para chegar a acordos e adoitar decisións estratéxicas de investimento e xestión, requiren tempos longos; o que se traduce en

incrementos innecesarios dos custos de transacción xunto con perdas de sinerxia e eficacia, así coma de oportunidades de desenvolvemento.

Por outro lado, apréciase en Vigo a existencia dunha opinión xeralizada respecto de que o tecido institucional local e en particular, o funcionamento das institucións, constituíu tradicionalmente un factor limitante para o desenvolvemento de Vigo.

De tódolos xeitos, os problemas institucionais reais e percibidos non serían un fenómeno novo en Vigo. Según a maioría das opinións expertas consultadas, o tecido institucional vigués foi tradicionalmente débil e non logrou liderar nin coordinar suficientemente o proceso de desenvolvemento da cidade. Esta situación deberíase a varios factores: a formación dun tecido empresarial dinámico e bastante innovador pero individualista y pouco comprometido coa cuestión urbana; a problemática derivada da non capitalidade da cidade; el modelo de desenvolvemento urbano, con fenómenos de aluvi3n e carente de unha burguesía estruturante da dinámica social e, na historia recente, un contorno político local pouco influínte no escenario autonómico e nacional.

Aínda así, Vigo está levando a cabo un proceso de definición e desenvolvemento metropolitano, ata agora único en Galicia; á vez que mantén unha posición salientada nos procesos de normalización e impulso das relacións transfronterizas no marco da Eurorexión Galicia-Norte de Portugal.

Así mesmo, mantéñense conversacións coas institucións de Pontevedra co fin de chegar a definir un marco de actuación estratéxico de carácter metropolitano que, sobre unha base de complementariedade e cooperación, englobe á Área Metropolitana de Vigo en formación e os concellos que forman a área urbana de Pontevedra, configurando unha Gran Región Metropolitana no Sur de Galicia.

En síntese, se pódese dicir que existe unha evidente expectativa tanto entre as institucións locais coma entre a poboación no seu conxunto, no senso de aproveita-la oportunidade do Plan Vigo 2010 para mellora-la estrutura e o

funcionamento das institucións e a gobernación do desenvolvemento local vigués, de cara a supera-los retos do novo escenario.

6.6. A Gobernación do Desenvolvemento de Vigo.

Outro aspecto de interese á hora de analiza-lo marco institucional vigués, é a percepción que existe entre os dirixentes e a poboación local sobre a carencia de institucións públicas de rango superior ó municipal. Con iso, Vigo tivo que recorrer tradicionalmente a outras cidades galegas -de menor tamaño- para atenderen determinadas necesidades de servizos públicos para a súa poboación e as súas empresas, sobre todo de carácter administrativo. Concretamente, mantivo estas relacións con Pontevedra, en canto ás institucións propias da capital provincial (Deputación Provincial de Pontevedra, Audiencia Provincial, Rexistro Mercantil o Banco de España), con Santiago (Xunta de Galicia) o con A Coruña (Doegación do Goberno o Tribunal Superior de Xusticia de Galicia).

Según opinións de expertos, este distanciamento xeográfico dos centros de decisión políticos e administrativos, tería dous efectos negativos para a cidade. Por un lado, Vigo daría lugar a unha moi limitada capacidade de influencia política nas administracións rexional e nacional e, por outro, se habría dificultado a formación dunha clase de “altos funcionarios”, o que incidira negativamente sobre a adecuación do tecido institucional vigués.

En paralelo, e a diferenza do ocorrido nas outras seis grandes cidades de Galicia, o sector público non tivo un peso específico salientable na base económica viguesa. De feito, tan só se se pode salienta-la intervención do INI en Barreiras e o Grupo de Empresas Alvarez, en ambos casos en 1976, coma consecuencia da crise que estas empresas atravesaban. Ambas empresas foron posteriormente privatizadas.

A Autoridade Portuaria de Vigo e el Consorcio da Zona Franca de Vigo, ambas institucións de adscripción estatal, teñen influencia sobre boa parte das actividades empresariais que compoñen a base económica local. Ademais,

estas institucións dispón dunha importante capacidade de investimento en proxectos de desenvolvemento, especialmente o Consorcio, actualmente superior á do propio Concello de Vigo.

En resume, dende o punto de vista da gobernación do desenvolvemento local, pódese dicir entón que Vigo conta cunha forma pouco estruturada y coordinada de goberno mixto, no que convive a iniciativa duns actores públicos e privados, cunha identidade, papel e protagonismo cambiaron nos últimos anos. Na actualidade, xunto co labor desempeñada por Caixanova, salienta o papel do Consorcio da Zona Franca de Vigo e de PSA Peugeot Citroën, que ademais comparten intereses na nova dinámica da economía e da rexión urbana de Vigo.

Pero, xa sexa por falta de competencias, vocación o coordinación interinstitucional, o certo é que os resultados da situación actual semellan ser pouco avaliados, tanto por responsables de organizacións locais, coma pola gran parte da poboación viguesa. Aínda cando a poboación recoñece o labor das institucións máis notorias da cidade, coma o Concello e o Consorcio da Zona Franca de Vigo, tamén perciben e expresan a súa insatisfacción respecto ó nivel de coordinación interinstitucional en materia de desenvolvemento, nun marco de certo descoñecemento do labor institucional no seu conxunto.

6.7. Os Desafíos do Marco Institucional Viguéis

Esta claro que Vigo se atópa ante o desafío de producir un cambio estratéxico da estrutura e funcionamento do seu tecido institucional, de cara a acadar un novo posicionamiento de Vigo coma cidade de referencia na Euroregión.

En tal senso, pódese dicir que o tecido institucional atópase en proceso de transformación sobre a base de que os dirixentes locais están asumindo a necesidade de afrontar un cambio institucional, cara un novo modelo máis integrador que consolide á cidade coma un espacio atractivo para vivir e producir.

Para iso, sería de grande importancia trasladar ó marco institucional o dinamismo e a actitude estratéxica do tecido empresarial vigués, buscando á vez, potencia-lo compromiso das empresas e os empresarios locais cos aspectos sociais e ambientais do desenvolvemento da cidade e a súa área de influencia. Por outro lado, a modernización do tecido institucional local tendería que conferir especial relevancia á dimensión metropolitana de Vigo.

Trátase de dispor dun marco institucional de carácter plural e de alcance metropolitano que permita acadar un vencellamento efectivo do Plan Vigo 2010 cos plans e orzamentos municipais, e cos orzamentos das entidades públicas e privadas con presenza na cidade, que teñan capacidade de influencia no desenvolvemento do territorio de Vigo e o seu ámbito metropolitano.

Para iso, resulta necesario que dito marco institucional conte cos apoios necesarios, adaptándose a uns espacios de actuación e decisión que supón unha innovación á hora de entende-la política local viguesa.

Capítulo 7:

As Respostas Estratéxicas das Empresas e do Territorio

As empresas da rexión urbana de Vigo e os actores e institucións locais se enfrontan, dende fai dúas décadas, ó desafío que supón o aumento da competencia nos mercados. Por un lado, as empresas de tódalas actividades productivas tiveron que reestructurar os seus sistemas productivos e mellora-lo seu posicionamento nos mercados en tempos de grandes cambios comerciais, tecnolóxicos e organizativos mediante a consolidación dos investimentos e do deseño e de execución de novas estratexias competitivas. As institucións e os actores públicos, por unha parte, tiveron que afrontar os problemas do axuste do mercado de traballo e do aumento do desemprego, así como responder ás necesidades e demandas de servizos das empresas a través das iniciativas locais.

Así pois, en tempos de globalización e de crecente rivalidade entre as empresas e as cidades, as empresas de Vigo teñen respondido, en xeral, a través de estratexias defensivas, se ben, empresas líderes do sistema productivo teñen adoptado estratexias innovadoras e, en ocasións, ofensivas, mentres que as institucións teñen adoptado estratexias adaptativas á evolución do contorno. Nos anos noventa, os investimentos se teñen ido incrementando progresivamente, o que asemella sinalar que ó longo do decenio actual vaise manter o proceso investidor ó mesmo tempo que as empresas e as administracións reaccionaron con estratexias dirixidas, principalmente, a manter os niveis de concorrencia das empresas locais.

7.1. Os Investimentos Públicos

Nas últimas décadas, Vigo ten experimentado unha profunda transformación da súa base económica e social. Dentro deste proceso de cambio, obsérvase que as principais institucións públicas viguesas tiveron

dificultades para canalizar e liderar de xeito coordinada o proceso de transformación da cidade; en particular, á hora de desenvolver relacións institucionais de cara a optimizar a actuación pública e a execución de proxectos estratéxicos para o desenvolvemento da cidade.

Adicionalmente, Vigo non ten contado cun sector público empresarial forte nin cunha nutrida presenza de administracións públicas de rango superior ó local, o que ten limitado a incidencia do gasto público na cidade.

Esta característica propia, dunha cidade que experimentou un desenvolvemento en torno á evolución do sector privado, tería sido soamente en parte compensada por outras actuacións públicas na cidade, como a do Consorcio das Zona Franca ou a recente implantación da Universidade de Vigo.

Pero tamén, ó ser Vigo e a súa área de influencia un ámbito de acollida de inmigración, ó longo das últimas décadas tería estado percibindo de forma indirecta o froito dos esforzos públicos realizados nos lugares de orixe dos inmigrantes. Estes bens e servizos, contabilizados en outras áreas, terían contribuído á formación duns recursos humanos que rematarían integrándose e potenciando o tecido productivo e social vigués.

Non obstante, pódese dicir que na área persiste un déficit de investimentos públicos, en especial en materia de infraestructuras de soporte ás actividades económicas e comunicacións. Á vez, este problema é tamén unha queixa recorrente en Vigo.

A xestión municipal na cidade de Vigo é un dos aspectos que desperta máis debate na cidade. Existe tamén unha opinión bastante xeralizada no senso de que todo proceso estratéxico de desenvolvemento que leve a cabo a cidade debería basearse nunha participación protagonista do Concello de Vigo.

- ***A Actuación Local***

Prevalece unha visión negativa xeralizada sobre a actuación da administración municipal. A crítica céntrase especialmente nos temas relacionados co urbanismo.

A deficiente xestión urbanística –fundamental para o desenvolvemento da cidade tanto en termos habitacionais como empresariais-, ademais das problemática do tráfico e a insatisfacción con outros servizos como o de limpeza, perfilan o evidente nivel de deterioro da imaxe pública do Concello.

Unha das razóns que se soe aducir para xustificar os problemas de xestión municipal, é a escaseza de recursos económicos do Concello de Vigo, argumento moi aceptado entre os dirixentes das institucións locais.

Este argumento vése refrendado polo orzamento anual do Concello de Vigo que é normalmente o segundo máis alto dos presentados polos concellos galegos, despois de o de A Coruña. En canto a gasto por habitante, estaría por debaixo das media das sete cidades galegas, quedando por detrás de Santiago, Lugo e A Coruña.

Pola súa parte, os concellos que conforman o área metropolitana teñen orzamentos moito máis baixos que o Concello de Vigo tanto en termos absolutos como relativos.

Táboa 7.1.

Orzamentos Municipais. Media anual 1993-1995

	Orzamento Municipal de Gastos (miles euros)	Euros/Habitante
7 cidades	407.383	406,8
A Coruña	110.610	398,8
Ferrol	26.901	314,3
Santiago	54.517	579,6
Lugo	50.084	567,5
Ourense	38.064	343,6
Pontevedra	26.154	338,4
Vigo	110.052	378,7
Baiona	3.538	323,7
Cangas	5.554	228,0
Fornelos de Montes	741	298,4
Gondomar	2.202	195,2
Moaña	5.096	278,4
Mos	3.017	215,7
Nigrán	5.321	352,1
Pazos de Borbén	750	209,3
Porriño	6.162	378,6
Redondela	8.955	306,4
Salceda de Caselas	1.775	294,7
Salvaterra de Miño	2.438	270,2
Soutomaior	1.190	232,3
Área Metropolitana	156.792	343,6

Fonte: Instituto Galego de Estatística e elaboración propia.

No que se refire ós ingresos, o concepto máis importante (42,1 Mil euros orzamentados para 2002) correspóndese coas transferencias percibidas do Estado (25% do total), seguido da recadación do Imposto de Bens Inmóbeis con 35,7 Mil euros (21%), das distintas taxas con 20,3 Mil euros (12%) e do imposto de actividades económicas con 16,8 Mil euros (10%).

En definitiva, pódese afirmar que o financiamento do Concello de Vigo, a pesar de contar cunha importante achega de fondos por parte do Estado, prodúcese principalmente mediante a recadación dos distintos impostos e taxas maiormente municipais.

No que se refire á distribución do orzamento municipal de Vigo por áreas de actuación, a partida con maior dotación é a de persoal (42,3 Mil euros orzamentados para o anos 2002), como sucede habitualmente.

Ó analizar as dotacións por áreas de actuación salienta o feito de que as áreas con maior orzamento se corresponden con aquelas nas que o cidadán de Vigo ten unha visión máis negativa. Así, a xestión do tráfico e seguridade conta con un orzamento de 18 Mil euros, a os que hai que engadir a subvención de 4,8 Mil euros a Vitrasa como compensación pola utilización do bonobús, e os 13,5 Mil euros destinaídos a investimentos en vías e obras. A área de economía e urbanismo xunto coa da xerencia de urbanismo suman un orzamento de 26,2 Mil euros, mentres que o servizo de limpeza conta cun elevado orzamento (21,6 Mil euros) debido en parte á necesidade de dar servizo á extensa área suburbana.

- ***A Actuación das Administración Central e Autonómica***

En Vigo existe unha percepción compartida polo cidadán e os responsables das principais institucións e entidades de Vigo, e bastante fundada polos feitos, no senso de que toda o área metropolitana viguesa ven experimentando unha situación de certa desatención os seus problemas de desenvolvemento por parte das administracións central e autonómica. Esta percepción se relaciona directamente coa opinión maioritaria (66% das opinións) dos cidadáns no senso de que o tamaño e dinamismo de Vigo non se estaría reflexando na importancia e capacidade de influencia que a cidade ten en Galicia e España, o que se estaría traducindo nun insuficiente nivel de apoio das políticas públicas a favor do seu desenvolvemento.

No caso da desatención por parte das administración central, se trata dunha situación e unha crítica tradicional na cidade. Esta idea se acentuou nas últimas décadas polos retrasos na finalización de obras públicas como as autovías, cintos de circunvalación, etc.

A situación se afonda debido ó atraso na execución de actuacións clave para o desenvolvemento da cidade, o seu exemplo máis claro é o chamado

segundo cinto de circunvalación. Neste contexto, outras actuacións como as melloras do aeroporto e do porto de Vigo quedan difuminadas.

A problemática local se inserta, na problemática rexional consecuencia dos plans de infraestructuras anteriores ó actual Plan Director de Infraestructuras (PDI), que facían unha aposta decidida cara o desenvolvemento do arco mediterráneo e do sur das península, aprazando os investimentos no norte e noroeste do país.

No caso do Concello de Vigo, a situación de desencanto se acentúa polo atraso na execución de actuacións clave para o desenvolvemento da cidade, o seu exemplo máis claro é o chamado segundo cinto de circunvalación. Neste contexto, outras actuacións como as melloras no aeroporto e porto de Vigo no son avaliadas na súa xusta medida.

Tamén no caso das actuacións da Xunta de Galicia prevalece a percepción de que a súa actuación en materia de investimentos estaría financiando de forma insuficiente as necesidades de desenvolvemento da área metropolitana.

Esta percepción estaría suxeita a matizacións segundo as magnitudes de análise que se utilicen. Neste senso, Vigo sería a cidade galega onde menos cartos se terían investido por habitante e ano e a terceira cidade que máis investimento tería recibido, por detrás de Santiago de Compostela e de A Coruña.

Cabe salientar que o déficit de investimentos se enmarca nunha política rexional que ten favorecido o investimento público en áreas menos poboadas, ademais da potenciación da capitalidade de Santiago de Compostela.

Así, a análise das licitacións da Xunta de Galicia en infraestructuras ó longo do período 1986-1996 en función do gasto por habitante e ano, indica que Vigo sería a cidade galega onde menos cartos se terían investido por habitante e ano (513,0 euros), o 24% das investimento realizada en Santiago de Compostela, e un 77% das realizada na Coruña, segundo mostra a táboa 7.2. Non obstante, analizando este mesmo gasto en números absolutos, Vigo tería recibido un volume de investimento (147 Mil euros) por detrás de A Coruña (163 Mil euros) e de Santiago de Compostela (197 Mil euros).

Táboa 7.2.
Licitacións da Xunta de Galicia en Infraestructuras
1986-1996

Cidade	Euros/habitante/ano	Mil. euros/anos
	s	
Santiago	2.103,5	197,0
Lugo	1.260,1	134,9
Ourense	984,3	73,1
Pontevedra	950,4	78,9
A Coruña	669,9	163,3
Vigo	513,2	147,2
6 cidades	894,0	794,5

Fonte: Clube Financeiro Vigo e elaboración propia.

Desta análise despréndese que o relativo baixo investimento rexional por habitante e ano podería obedecer a criterios de distribución favorecedores das áreas menos poboadas, como amosa que a segunda cidade con menor investimento sexa A Coruña. Nembargantes, a información pon de manifesto o elevado nivel de investimento da Xunta de Galicia en Santiago de Compostela durante un período marcado pola transformación que experimentou a cidade de cara á celebración do Xacobeo.

Adicionalmente, da análise da utilización de fondos europeos¹ durante o período 1993 a 1997 para o financiamento de proxectos de infraestructuras en Vigo e o seu contorno próximo², despréndese unha situación análoga á exposta anteriormente. Neste senso, a área de Vigo sería a máis favorecida en termos

¹ Proxectos acollidos a axudas do Fondo de Compensación Interterritorial (FCI) e do Fondo Europeo de Desenvolvemento Regional (FEDER). O gasto se corresponde coas seguintes Consellerías e programas: Política Territorial, Obras Públicas e Vivenda (Xestión de infraestructuras de recursos hidráulicos; Construcción, conservación e explotación de estradas; Construcción, conservación e explotación portuaria e Protección e mejora do medio ambiente), Educación e Ordenación Universitaria (Educación Preescolar e EXB; Ensinanza Media; Enseñanzas Universitarias; e Enseñanzas Artísticas), Sanidad (Asistencia Primaria á Saúde e Atención Hospitalaria), Industria e Comercio (Ordenación e creación doutras industrias e Apoio á empresa industrial e de servizos) e Presidencia, Relacións Institucionales e Administración Pública (Ordenación, promoción, xestión e fomento do turismo).

² Área metropolitana máis Cangas, Moaña e concellos do Baixo Miño

absolutos con 100 Mil euros, por diante de A Coruña e Lugo, principalmente debido ó gasto en obras hidráulicas de saneamento.

Nembargantes, en termos relativos, a área de Vigo sería a terceira área urbana de Galicia que menos cartos percibiu en subvencións a proxectos por estes fondos, soamente por diante de Ourense e Ferrol.

En definitiva, coa información dispoñible, semella evidente que Vigo está en condicións de plantexar un incremento dos investimentos rexionais na área, tomando en consideración o seu tamaño, o seu dinamismo e a súa importancia rexional, en especial se estes plantexamentos se realizan dentro dun marco estratéxico de actuación, como é o caso do Plan Vigo 2010.

Táboa 7.3.

**Financiamento de Programas con Fondos do FCI e FEDER
1993-1997**

Area Urbana	Mil. Euros	Euros/habitante
Vigo	100,0	207,8
A Coruña	81,6	234,8
Santiago	47,4	333,8
Pontevedra	43,2	378,9
Ourense	15,5	111,3
Lugo	49,1	446,6
Ferrol	35,0	209,0
7 cidades	371,7	247,6

Fonte: Consello de Contas de Galicia e elaboración propia.

- ***O Consorcio das Zona Franca de Vigo***

O Consorcio das Zona Franca está a desempeñar, gradualmente, unha labor asimilable á dunha axencia metropolitana de desenvolvemento.

En torno a Citroën e á Zona Franca se ten desenvolvido o complexo automobilístico que ten substituído ó complexo marítimo-conserveiro tradicional como a principal actividade industrial local.

O Consorcio das Zona Franca, tradicionalmente dirixido por actores locais, ten ido xestionando as necesidades de expansión das empresas vencelladas có sector do automóbil ademais de impulsar e participar noutras iniciativas como a creación de solo empresarial e o proxecto urbanístico "Abrir Vigo ó Mar".

Sobre a disposición dun importante orzamento para investimentos (184,1 Mil euros entre 1996 e 2002), o Consorcio das Zona Franca ten vido operando de facto como axencia de desenvolvemento, canalizando investimentos e actuacións de investimento de forma independente aínda que, segundo algunhas opinións expertas recollidas, con certas carencias de coordinación con outras entidades ou institucións locais.

Desta maneira, o Consorcio estaría complementando e ata superando a labor do Concello no que se refire a accións de desenvolvemento, no soamente pola súa crecente capacidade de financiamento sino tamén, pola súa operatividade e funcionamento. Por un lado, a súa capacidade de financiamento

Ile confire unha grande capacidade de actuación, amplificada polo feito de que moitas institucións e entidades recorren ó Consorcio para buscar financiamento de actividades. Adicionalmente, o seu funcionamento dinámico, baixo criterios empresariais, lle confiren gran capacidade de coordinación, de relación e de mediación en relación con intereses tanto públicos como privados.

Por estes motivos, entre a poboación viguesa prevalece unha opinión maioritaria (59% das respostas) no senso de que as actuacións do Consorcio das Zona Franca estarían sendo máis importantes para a cidade de Vigo que as da Xunta de Galicia e as do propio Concello.

Neste contexto, algúns responsables locais se preguntan ata que punto a presenza e a imaxe investidora do Consorcio ten xustifico a menor implicación relativa doutras institucións, como a Xunta de Galicia, á hora de investir na cidade.

En todo caso, a actuación de esta entidade resulta un factor clave para o éxito do Plan Vigo 2010.

- ***A Inversión Pública e a Coordinación Institucional***

Así como que existe unha percepción bastante extendida en Vigo no senso de que as institucións públicas que operan na cidade o an de xeito pouco coordinado, tamén se percibe unha opinión maioritaria no senso de que a coordinación entre as institucións públicas e as privadas é pouco satisfactoria.

De todos modos, apoiándose en diversos feitos e valoracións se pode matizar en boa medida esta imaxe percibida pola poboación. O apoio á actividade empresarial semella estar funcionando, alomenos nos aspectos básicos, de forma bastante eficiente.

Neste mesmo senso, representantes das organizacións entrevistadas opinan que dende o conxunto das institucións públicas, especialmente o Concello, se tende a ter cada vez máis en conta as necesidades das empresas para a súa actividade.

Existe tamén confianza entre os empresarios entrevistados en que a política de clusters impulsada pola administración autonómica será positiva para a cidade e a súa área de influencia.

No que se refire a servizos de cooperación público-privada, como son a sanidade e a educación, Vigo presenta un panorama no que as necesidades básicas da cidade asemellan bastante satisfeitas; sendo os servizos dos que en relación a súa calidade os vigueses se declaran máis satisfeitos.

7.2. Os Investimentos Privados

Ocasionalmente, teñen aparecido comentarios, por outra banda, sobre que os investimentos privados tenden a diminuír na localización na rexión urbana de Vigo. Se argumenta que as estratexias empresariais para axustar ós desafíos do aumento da competencia tenderán a orientar os seus investimentos a outras cidades e rexións. O coñecemento que o equipo redactor do plan ten adquirido sobre a realidade empresarial, mostra precisamente o contrario, que se ten producido un reforzamento dos investimentos fixos ó longo da última década, o que fai pensar que seguirán no inmediato futuro.

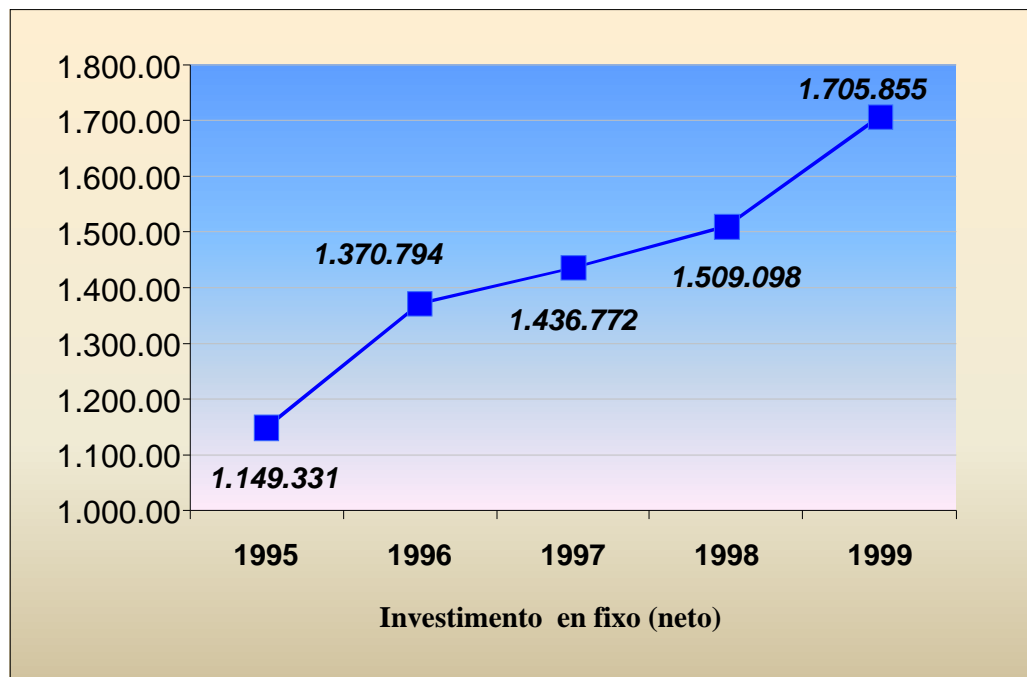
Como pode verse no cadro 7.4. nos noventa as empresas do sector privado teñen mantido un bo ritmo de crecemento, de tal xeito que se teñen convertido en mecanismo estimulante do crecemento económico da rexión urbana de Vigo.

Cadro 7.4
Estimación dos Investimentos en Fixo (neta) do Sistema Productivo de Vigo e a súa Área Funcional e a súa Evolución. En millóns de Ptas. Correntes.

	1995	1996	1997	1998	1999
	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.	Ptas.
Inversión en fijo (neta)	1.149.331	1.370.794	1.436.772	1.509.098	1.705.855
Gastos amortizables	3.145	4.417	3.255	4.503	4.992
Gastos a distrib en varios exer.	15.146	17.535	16.072	15.288	15.937
Inmov. Inmaterial	58.536	74.046	82.533	90.940	99.548
Inmov. Material	802.320	928.703	947.613	975.301	1.023.890
Otro inmovilizado	266.721	341.251	383.444	416.566	550.514
Accionistas desemb no esixidos	3.463	4.842	3.855	6.500	10.974

Fonte: elaboración propia.

Gráfico 7.1
Estimación da evolución do investimento
en fixo (neto) en valores absolutos. En millóns de ptas. correntes.



Fonte: elaboración propia.

O investimento neto en capital fixo aumentou de forma progresiva e continua ó longo dos anos noventa, facéndoo nun 48% en termos correntes durante o período 1995-1999. Detéctase que algunhas actividades como as de automoción, construción naval, pesca e produtos transformados do mar, construción e promoción, e comercio fixeron un esforzo inversor significativo o logo dos anos noventa e que boa parte deste esforzo se dirixiu a instalacións e bens de equipo nunha clara política de investimento en capital fixo.

7.3. As Estratexias das Empresas

Ante os desafíos da globalización, do aumento da competencia na Unión Europea, as empresas de Vigo e da Área Funcional están dando respostas, na súa meirande parte, defensivas e reactivas (como ocorre nos casos do automóbil, Pesca, Têxtil e Confección, e Loxística e Transporte). Únicamente nun reducido número de empresas, asemellan predominar as respostas máis

activas, como sucede no caso das empresas máis dinámicas das cadeas de Rochas Ornamentais e de Química.

- ***Estratexia baseada na Reducción de Custos***

Boa parte das empresas das cadeas tradicionais do sistema productivo de Vigo, como son a automoción, o naval o as rochas Ornamentais teñen como obxectivo estratéxico prioritario situar os custos de produción nuns niveis que lles permitan manter a competencia en prezo nos mercados nacionais e internacionais. Nunha economía globalizada, este tipo de resposta é coherente coa problemática de custos da zona, relativamente elevados (debido ós custos laborais, solo industrial, transporte, entre outros)

En todo caso, isto ten sentido nun contexto local caracterizado por unha eficiente industria auxiliar que permite a subcontratación técnica e comercial. A industria auxiliar de Vigo e a súa Área Funcional constitúe un dos puntos fortes do sistema productivo local, xa que é moi competitiva en prezos e calidade. A súa capacidade para realizar traballos de subcontratación técnica, nas mellores condicións de mercado, é destacable en actividades como a automoción (43% das empresas), a industria naval (68%), construción (55%), confección (70%) e bens de equipo (43%). a subcontratación comercial está tamén moi extendida, sobre todo, en cadeas como Rochas Ornamentais (66% das empresas), químicas (63%) e comercio (33%).

A amplitude da subcontratación técnica pon de relieve a complexidade do sistema productivo de Vigo e o funcionamento dos mecanismos de intercambio das empresas que segundo as empresas se realiza nun contorno de limitada cultura de cooperación. a subcontratación permite reducir os custos de produción, sacar vantaxes da especialización de cada unha das empresas auxiliares e mellorar os niveis de produtividade e flexibilidade das empresas e do sistema productivo no seu conxunto. Nas últimas décadas, a subcontratación en Vigo superou a propia área funcional e se ten ido extendendo cara a rexión urbana ampliada alcanzando nalgunhas actividades como a automoción e o téxtil á rexión do norte de Portugal.

As empresas auxiliares que teñen unha posición subordinada con respecto ás empresas máis potentes das cadeas, non introducen innovacións nos seus produtos e procesos ou imitan a tecnoloxía das empresas que ten acadado éxito a non ser que os seus clientes se llo pidan explicitamente. Polo tanto as estratexias de moitas das empresas auxiliares do sistema productivo de Vigo son estratexias dependentes das empresas subcontratantes. Durante as últimas décadas, nembargantes, algunhas das empresas das industria auxiliar local foron cambiando a súa estratexia dependente por formas máis ofensivas a medida que ían mellorando o seu coñecemento especializado e ampliando a súa rede de clientes, o que está a provocando unha maior complexidade do sistema local de empresas e fortalecendo a súa competitividade.

- ***Estratexia de Diferenciación das Producción***

Algunhas empresas seguen unha estratexia diferente, dirixida a ampliar a cota de mercado en mercados especializados, mediante a produción de bens transformados diferenciados. Son empresas, seguidoras ou imitadoras das empresas líderes, que se refuxian en nichos de mercado e se especializan en áreas concretas de produto/mercado.

Esta é unha opción estratéxica dominante na meirande parte das cadeas do sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional. Nas cadeas de Pesca, Mobeis, Rochas Ornamentais, Confección, Química e das Actividades Financeiras, a calidade da produción e dos produtos, sempre en relación coo nivel de prezos, constitúe un dos obxectivos estratéxicos da maioría das empresas. A calidade dos produtos e a competencia nos prezos conséguese gracias a que estas empresas teñen priorizado a adopción de innovacións nos seus investimentos. Unha parte das empresas, claramente as que son líderes locais, non soamente teñen desenvolvido internamente innovacións incrementais de produto e de procesos, coa axuda dos clientes e os provedores, senó que ademais manteñen, como no caso das industria química e farmacéutica, liñas de investigación en proxectos internacionais.

Este tipo de estratexias son, en esencia, estratexias defensivas que, como claramente se observa no caso das empresas viguesas, non exclúen a

introducción de innovacións. Se trata de empresas que son competitivas e aspiran a non quedaren atrasadas no proceso de cambio tecnolóxico que está tendo lugar no sistema productivo internacional. Por manter a cota de mercado, as empresas locais se ven obrigadas a introducir os avances tecnolóxicos que lles permitan diferenciar as súas producións pero sempre ó menor custo posible. Pero, a continuidade das estratexias esixe que as empresas locais sexan capaces de responder con prontitude ós cambios do contorno, polo que no momento actual demandan ós centros de innovación, servicios máis axeitados ás necesidades actuais, que faciliten o seu acceso ás innovacións.

- ***Estratexias de Integración Internacional***

A integración do sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional na economía internacional se produce, ante todo, gracias ó aumento do comercio internacional. Aínda que os mercados máis atractivos para a maior parte das empresas locais son o mercado nacional e o do Norte de Portugal, as empresas máis dinámicas, sobre todo, das cadeas de Pesca, Rochas Ornamentais, Confección, Químicas, e Loxística e Transporte, manteñen unha estratexia claramente orientada ós mercados internacionais, nos que queren ampliar a cota que teñen na actualidade.

Nos anos noventa a súa actividade exportadora foi notable cun crecemento anual superior ó 20%, sobre todo en automóbiles, pesca e pedras ornamentais, base do sistema productivo. As exportacións da cadea das automoción pasaron de 207.157 millóns de pesetas no ano 1995 a 626.404 millóns no ano 2000 (aumento do 202,4%); as exportacións dos produtos da cadea das pesca pasaron de 51.580 millóns a 103.926 (101,5%), as exportacións da cadea de pedras ornamentais pasaron de 7.837 millóns de pesetas no ano 1995 a 13.816 millóns no 2000 (876,3%).

Ademais, os fluxos de capitais son continuos a través de investimentos en carteira e investimentos directos e, en todo caso, superiores ós doutros centros urbanos do norte de España. O capital está moi presente nas cadeas como a automoción (Citroën), Química e Farmacia (Zeneca, Zeltia e Glaxo), téxtil e confección (Umbro), pero tamén salienta a participación extranxeira en grupos empresariais relevantes coma o de Pescanova. Por último, as empresas locais

máis innovadoras e dinámicas tenden a internacionalizar cada vez máis a súa actividade productiva como ocorre coas implantacións de empresas conserveiras en Marruecos e Portugal o a pesca en África do Sur e América do Sur, a industria da alimentación en Francia e, incluso, o granito en Estados Unidos, ou os servicios financeiros en Portugal.

A partir do indicador que mide o grao medio de internacionalización das cadeas se observa que o sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional se ten convertido nun sistema productivo aberto e integrado no sistema económico internacional, xa que a media global de internacionalización se estima en 4,49 sobre un nivel máximo de 7. A súa vez as cadeas productivas máis internacionalizadas son as seguintes:

Rochas, cun 6,143
Pesca, cun 5,360
Automoción, con 5,346
Química, cun 5,286
Madeira, cun 5,214
Equipamento, cun 5,200

7.4. Estratexia e Política de desenvolvemento Local

As institucións e os actores locais de Vigo e a súa área funcional non teñen permanecido pasivos ante os desafíos que presenta a reestructuración productiva e o aumento do desemprego, así coma o forte proceso de desindustrialización que se ten producido na rexión urbana de Vigo. Ó longo dos anos oitenta e noventa, de forma independente e con baixos niveles de coordinación, tódolos actores locais e rexionais teñen lanzado un conxunto de iniciativas, boa parte das cales se dirixían a incidir, precisamente sobre algunhas das forzas e mecanismos determinantes da acumulación de capital local, como a creación e o desenvolvemento de empresas, a difusión das innovacións ou o desenvolvemento urbano.

- ***Promoción Empresarial***

Os actores locais percibiron que a globalización xenera novas necesidades e demandas de servizos que faciliten o xurdimento e o desenvolvemento das empresas. Ademais, a crecente competencia crea novas necesidades ás empresas, e a súa satisfacción require novas formas de organización da produción polo que é necesario estimular e propiciar a creación e potenciación das redes de empresas que fagan máis competitivos ós sistemas productivos e as economías locais.

Da vella xeración de instrumentos para a creación e fomento de empresas, continúan funcionando algúns que no seu momento foron verdadeiramente innovadores, entre os que cabe salienta-los seguintes:

En 1991, créase BIC Galicia, relacionado coa rede europea de Centros Europeos de Empresas e Innovación, e a súa sede principal atópase nas instalacións do Consorcio da Zona Franca. BIC Galicia se propón estimular o xurdimento de empresas, polo que participa nos programas LANZA do IGAPE, EMEGA e Autoemprego das Consellería de Familia, Muller e Xuventude e de apoio o xurdimento de novos instrumentos dirixidos á organización do tecido productivo como son os Clusters de Empresas.

VIGO ACTIVO é unha sociedade de capital risco, constituída no ano 1993, para promover e fomentar sociedades non financeiras e prestar asesoramento ás empresas participadas. O 87% do capital social (mil cento vinte millóns de pesetas en 1999) provén de Fondos públicos (Consorcio das Zona Franca) e o resto de Caixanova, e as Cámaras de Comercio, Industria e Navegación de Vigo.

UNIRISCO GALICIA, é unha sociedade de capital risco, que se crea no ano 2000 pola Universidade de Vigo en cooperación coa Universidade de Santiago e un conxunto de empresas galegas, e o seu obxectivo fundamental é a creación de empresas de base tecnolóxica.

A achega máis significativa da última década á promoción empresarial, quizais teñan sido aqueles instrumentos que se propoñen fomenta-lo axuste productivo e o desenvolvemento económico a través do apoio a os "cluster" de empresas. Precisamente, dende o inicio, Vigo se viu implicada no deseño e posta en marcha deste tipo de instrumentos, unha vez que o goberno rexional aprobara o Plan de Potenciación de Clusters Empresariais. O obxecto deste tipo de instrumentos é a cooperación entre as empresas locais e o reforzo das

cadeas de produción, co fin de mellorar a vantaxe competitiva. Por isto, se propiciou a formulación de Planes Estratéxicos dos clusters das industria naval, a automoción, as actividades das madeira e a súa transformación, có fin de identifica-las accións a levar a cabo, conxuntamente, polas empresas locais. A creación de Centros de Innovación e Servicios especializados en cada uno dos clusters estimularía a coordinación das iniciativas emprendedoras.

- ***Políticas para o Fomento das Innovación***

O aumento da competencia nos mercados e da globalización ten transformado as necesidades de tecnoloxía e coñecemento das empresas xa que sobre todo as máis competitivas teñen, cada vez, unha maior presión para axeitar aquelas que lles permitan mellorar o posicionamento nos mercados debido á internacionalización das innovacións. Neste contexto as empresas necesitan e demandan non soamente os servizos tradicionais ofrecidos polos centros tecnolóxicos (como son o control de calidade, a certificación técnica, a comprobación das resistencia de materiais, o a formación dos seus empregados), senón tamén aqueles servizos que posibilitan que as empresas formen redes e aprendan a innovar.

A oferta tecnolóxica e científica de Vigo é relevante cun número relativamente importante de organismos con capacidade para prestar servizos tecnolóxicos ás empresas. Entre eles cabe salienta-los seguintes:

O Instituto de Electrónica Aplicada Pedro Barrié de la Maza que é un instituto universitario mixto das Universidade de Vigo, creado en 1993 por iniciativa das Fundación Pedro Barrié de la Maza e os departamentos de Tecnoloxía Electrónica e Organización de empresas. a súa ubicación está no Campus Universitario Lagoas-Marcosende da Universidade de Vigo.

O Centro Tecnolóxico Armando Priegue e a Asociación de Investigación Metalúrxica do Noroeste (AIMEN), que crearon en Vigo no ano 1967 un grupo de empresarios galegos co fin de prestar servizos tecnolóxicos ás industrias. A súa localización está no polígono industrial de A Granxa de Porriño (Pontevedra).

O Centro Técnico Nacional de Conservación de Productos de Pesca (CECOPESCA), que é un centro de calidade, innovación, tecnoloxía, investigación e desenvolvemento de ámbito nacional, constituído ó servizo do sector industrial transformador de produtos do mar e industrias afines e, na súa creación se ten contado coa colaboración activa de diferentes entidades de ámbito europeo, nacional, rexional e local (UE-FEDER e programa STIDE, CICET, Xunta de Galicia, Deputación de Pontevedra e Concello de Vigo)

O Centro Oceanográfico de Vigo, fundado en 1917, que constitúe un dos centros do Instituto Español de Oceanografía, que dispón de dous barcos de investigación oceanográfica e pesqueira, e realiza un importante labor de formación e de investigación nas áreas de pesca, acuicultura, medio mariño e protección medioambiental.

O Instituto de Investigacións Mariñas do CSIC, creado en 1951 como laboratorio costeiro dependente do Instituto de Investigacións Pesqueiras de Barcelona, que se adica á realización de investigación básica e aplicada en Ecoloxía e Recursos Mariños, e en Química e Tecnoloxía de produtos pesqueiros e no que as actividades de investigación lévanse a cabo a través de proxectos financiados con fondos públicos (europeos, nacionais, autonómicos) e de convenios e contratos con fundacións e empresas privadas.

A Universidade de Vigo, que dende a súa fundación ten contado coa colaboración de importantes institucións, entidades e empresas que contribuíron de forma singular á potenciación das investigacións e o equipamento dos seus laboratorios e que dende a súa creación ten aberto un amplo marco á realización de investigacións con importante proxección social dos resultados dos seus proxectos.

Nembargantes, este importante conxunto de instrumentos para a creación e difusión das tecnoloxías e o coñecemento non sempre nos ofrece servizos axeitados para satisfacer as necesidades do sistema productivo de Vigo e a súa Área Funcional debido a, entrontradas causas, a que nalgúns casos a relación co sistema productivo non é a adecuada, a que noutros a cooperación entre os centros é insuficiente e a que, finalmente, non existe un programa de innovación para a zona.

- ***Desenvolvemento Urbano Sostible***

Hoxe máis que nunca, a cidade é o espacio do desenvolvemento, xa que a cidade dispón e concentra boa parte dos factores específicos de crecemento. Pero para que as cidades e rexións urbanas xoguen un papel estratéxico nos procesos de desenvolvemento e as economías de aglomeración poidan ser utilizadas polas empresas non é suficiente con que se realicen investimentos en infraestruturas e capital social. É necesario, ademais, que se estimulen procesos de desenvolvemento urbano Sostible.

Nesta orde de cousas, Vigo non asemella ter sido nada innovadora, senón que polo contrario as súas políticas urbanas rara vez foron capaces de responder ás necesidades que o sistema productivo e a sociedade demandaban.

A oferta de solo industrial equipado en parques industriais é, máis ben reducida e limitada para as necesidades existentes. Se divide entre os parques de A Granxa e As Gándaras en Porriño e as instalacións das Zona Franca en Balaídos e Bouzas. A cuestión estriba na escaseza de solo equipado dispoñible, por canto a demanda de solo estaría supondo o dobre da oferta actual. O Consorcio da Zona Franca, co fin de enfrontar esta cuestión, se propón ademais de construír o Parque Tecnolóxico e Loxístico, desenvolver o Parque de Actividades "Porto do Molle" en Nigrán, cunha superficie de 1.060.000 m² (dos que xa ten adquirido o 70%), destinados a albergar empresas de servizos. A pesar de isto outras alternativas seguen sendo máis atractivas para as empresas de Vigo

Dende as perspectiva do desenvolvemento urbano pódese dicir que o desenvolvemento de infraestruturas intrametropolitanas de venciamento da rexión urbana constitúe un elemento positivo xa que permite integrar e cohesionar los compoñentes da rexión urbana de Vigo. Pero este esforzo que favorece a conectividade da rede local de cidades carece hoxe por hoxe da prestación de servizos de carácter rexional (formación, cultura, coñecemento, lecer), por un lado, e da formación dunha axencia capaz de xestionar a rexión urbana. Esta é unha cuestión necesaria para asegurar o progreso económico e social da rexión urbana de Vigo e para facer asemella-las economías de aglomeración potenciais.

Vigo, a través do Plan Urban e do Plan Especial ten emprendido un conxunto de iniciativas ben orientadas a neutraliza-los efectos perversos das exclusión social, a reforza-las sinais de identidade das cidades e mellora-los factores de atracción.

Por último, cabe sinalar que Vigo ten importantes problemas na coordinación e xestión de proxectos de investimento e de infraestructuras. Con frecuencia prodúcese desconexión entre o deseño e execución de infraestructuras ferroviarias, viais de rede artelleira e portuaria, o que impide unha articulación suficiente de todas elas.

7.5. As Convergencias das Respostas das Empresas e do Territorio

A resposta de Vigo e a súa Área Funcional ó aumento da competencia nos mercados, que propiciou a integración económica e a globalización, pode cualificarse de insuficiente, se o que se desexa é que a cidade manteña ou mellore a súa posición no sistema de cidades.

Os investimentos, que son unha das pezas angulares do desenvolvemento, téñense comportado positivamente no caso das empresas privadas, pero no caso das administracións públicas os proxectos que se teñen posto en marcha non acadaron o nivel de maduración suficiente como para que poida dicirse que as necesidades de investimento estean cubertas. O sector privado gozou de notables beneficios ó longo dos anos noventa, o que lles ten permitido realizar importantes investimentos en bens de equipo e instalacións, así como face-las provisións financeiras necesarias para continuar a súa actividade nas mellores condicións ó longo da presente década.

As investimentos públicas realizadas en Vigo e a súa Área Funcional medrou ó longo da última década, se ben cidadáns e os responsables institucionais locais amosan insatisfacción sobre a contía invertida en Vigo, sobre todo, cando a comparan cos proxectos realizados noutras cidades de Galicia. En realidade, as necesidades de proxectos e de financiamento das rexión de Vigo son de tal envergadura que explica a insatisfacción cidadá e institucional, pero convén sinalar que o organismo das administración central

como a Zona Franca, teñen programas de investimento, sen dúbida, salientables.

A debilidade principal dos programas de investimento, nembargantes, non é tanto a insuficiencia dos recursos aplicados na rexión urbana como o feito de que non se dispón dun marco estratéxico que oriente as actuacións dos diferentes inversores. Os esforzos de investimento realizados en Vigo e a súa Área Funcional terían resultados mellores e efectos máis duradeiros se as accións de cada uno deles obedeceran a uns obxectivos compartidos ou a lo menos coñecidos por tódolxos actores que realizan os seus proxectos na zona. A converxencia das accións crearía sinerxias que redundarían en beneficio dos resultados dos propios proxectos e do desenvolvemento da zona.

Así pois, a cuestión fundamental estriba no planeamento estratéxico das respostas dos actores locais. Ó analiza-las iniciativas de investimento das empresas privadas e as políticas públicas advírtese que, en xeral e coa excepción das empresas máis dinámicas das zona, boa parte das empresas e das institucións teñen adoptado respostas pasivas ó cambio do contorno, tratando de axeitarse dunha maneira pouco custosa ós desafíos que presentan as iniciativas innovadoras das empresas e das cidades/rexións que lideran os procesos de innovación no momento actual. Se se exceptúan as empresas líderes das cadeas de automoción, a pesca, o naval e a confección, as demais empresas no mellor dos casos se comportan como seguidoras das empresas locais o externas.

En realidade, unha grande parte das empresas locais non teñen unha visión estratéxica e carecen ademais das capacidade técnica para abordar cambios de gran magnitude. Se comportan de forma tradicional, no senso de non ver o motivo polo que teñen que cambiar as súas produccions, xa que non perciben a presión do mercado sobre elas e o aumento da competencia no lles afecta directamente. Pero, dado que teñen que satisfacer a demanda dos seus clientes, progresivamente van introducindo os cambios no deseño e realizando as adaptacións necesarias.

Cando se comparan as estratexias das empresas e as iniciativas levadas a cabo polos actores locais ó longo da última década, asemella que non sempre se produce a converxencia e sinerxia entre elas, o que o desenvolvemento da rexión urbana de Vigo precisa. Polo contrario, en ocasións as súas diferencias

son tan sensibles que fan que os esforzos inversores non dean os froitos previstos e, en todo caso se incorra en custos non desexados.

En principio, pode dicirse que se se exceptúan as empresas líderes do sistema productivo local, as empresas no seu conxunto actúan de maneira defensiva como resposta ós efectos dos cambios comerciais, tecnolóxicos e organizativos. As institucións e os actores locais, por unha parte, no que se refire á política de desenvolvemento local, teñen adoptado un comportamento análogo no que cada uno deles, cando máis, actúa individualmente sen aterse a un plan deseñado de antemán para facer competitiva á rexión urbana de Vigo.

A estratexia dirixida a reduci-los custos de produción, que ten adoptado boa parte das empresas locais, á súa vez, sole entrar en conflito coas realizacións que ata o momento se teñen conseguido coas iniciativas locais, sobre todo, coas que teñen que ver co desenvolvemento urbano sostible. A ineficacia das iniciativas dos actores locais, que non foron quen de reduci-los custos do solo productivo e que xeran as economías de aglomeración inciden negativamente sobre os custos e a competencia das empresas locais, poñendo en dificultades as estratexias de moitas das empresas locais.

Pero, en todo caso, o sistema de subcontratación local estimula os mecanismos que permiten a redución dos custos de produción e, polo tanto, o que as empresas poidan fabricar produtos nos que a relación prezo/calidade sexa boa. Ademais, a política de clusters que fomenta a formación de redes entre as empresas locais a través de iniciativas que estimulan os intercambios comerciais e a difusión do coñecemento crea un contorno cada vez máis favorable á xeración de economías externas de escala e á difusión das innovacións e o coñecemento, o que facilita a redución dos custos do sistema productivo e, en definitiva, estimula o aumento das produtividade e concorrencia das empresas e do sistema productivo local.

A estratexia de nicho de mercado que caracteriza o comportamento de moitas das empresas máis dinámicas de Vigo estaría en harmonía con todas aquelas iniciativas locais que ten por obxectivo ó favorece-los procesos de difusión das innovacións. Cando os instrumentos que se teñen creado funcionan ben e proporcionan os servizos que as empresas necesitan, non cabe dúbida que se produce sinerxia entre as accións das empresas e dos actores locais, o que produce un efecto multiplicador sobre a produtividade e

concorrenca local. Pero, non asemella que este sexa sempre o caso en Vigo, xa que, como se ten indicado anteriormente, os centros de innovación non sempre responden ás novas demandas das empresas e, ademais, non se ten logrado consolidar nunha rede de centros que compartan obxectivos e liñas estratéxicas e estimulen a cooperación entre eles.

Por último, a estratexia de integración internacional das empresas recibiu un forte impulso como consecuencia da crecente integración de Vigo na Unión Europea e o apoio institucional que ten recibido a través do sistema de axudas e estímulos das administracións rexionais e nacionais. Pero, atopa algunhas restricións locais, como consecuencia de que as iniciativas locais non teñen logrado aínda facer de Vigo e a súa Área Funcional unha rexión atractiva para vivir e producir. As carencias de espazos culturais e de ocio, as deficiencias dos servizos urbanos e das infraestruturas intrametropolitanas e a limitada oferta de solo industrial, constitúen un conxunto de feitos que reducen o atractivo de Vigo e restrinxen a concorrencia das súas empresas, limitando a integración das empresas no sistema productivo internacional e dificultando o proceso de transformación da rexión urbana de Vigo nunha metrópoli internacional.

En resumo, as accións das empresas e das organizacións locais non converxen estratéxicamente, o que tende a neutraliza-las economías emerxentes en Vigo e a súa Área Funcional e, polo tanto, obstaculiza o aumento da produtividade e a mellora das competencias das empresas. A solución de este "impasse" pasa por un replantexamento das relacións entre as empresas e organizacións públicas e o acordo para xestionar estratexicamente os recursos e as relacións.

Capítulo 8:

Potencial de Desenvolvemento e Forzas Competitivas

Como temos visto, Vigo e a súa Área Funcional teñunha economía forte, que se foi desenvolvendo gracias á disponibilidad de grande cantidade de recursos naturais, económicos, sociais e institucionais, polo que es común valiar Vigo coma un territorio caracterizado por dispor dun importante potencial de desenvolvemento.

Sen embargo, coma xa indicamos anteriormente, a pesar de acadar nos anos noventa altas taxas de crecemento, o nivel de renda obtido es insatisfactorio, a absorción da man de obra disponible es insuficiente, xa que ademais das altas taxas de desemprego, esconde taxas de actividade feminina e dos novos, máis ben, baixas.

A cuestión estriba, na opinión do equipo técnico do Plan e dos expertos e especialistas consultados, no mal funcionamento ou no funcionamento insuficiente dos procesos que condicionan o aumento da produtividade e a competitividade, como son a organización da produción, o desenvolvemento urbano, a difusión das innovacións e a flexibilidade das institucións. Ademais, os niveis de converxencia e sinerxia das estratexias das empresas e do territorio non se producen a niveis que permitan mellorar, dun xeito significativo, estes procesos e, polo tanto, resíntese a posición competitiva da rexión urbana de Vigo no sistema de cidades e das súas empresas nos mercados.

8.1. Recursos e Capacidade

Nas cidades, rexións urbanas e, polo xeral, nas economías locais, pódense identificar un conxunto de factores, coma os recursos humanos, un determinado sistema productivo, mercado de traballo, capacidade empresarial e coñecementos tecnolóxicos, recursos naturais infraestructuras, sistema institucional e cultura e tradición, sobor dos que se articulan os procesos de

crecemento e cambio estrutural e ós que frecuentemente se lles denomina potencial de desenvolvemento.

Vigo e a súa Área Funcional teñen, sen dúbida, un gran potencial de desenvolvemento, e a súa utilización permitiúlles medrar economicamente e que os seus habitantes mellorasen.

- ***Recursos Humanos***

Dendunha perspectiva demográfica, Vigo e a súa Área Funcional forman unha rexión urbana en expansión. Os seus concellos, de carácter predominantemente urbano, seguen sendo unha localización atractiva para a poboación, polo que o seu crecemento demográfico, nos anos noventa, foi maior que o doutras cidades de Galicia. Así mesmo, es salientable, constatar que o número de habitantes de Vigo e a súa área de influencia medra nun contexto rexional de perda de poboación.

En calquera caso, Vigo e a súa Área Funcional non son alleos ó declive demográfico que afecta a España dende mediados dos anos setenta. O crecemento da súa poboación es cada vez máis lento. Entre 1991 e 1998, a zona experimentou o menor aumento de poboación rexistrado dende 1960, un 2,6% e, por primeira vez en todo o século, o incremento relativo de poboación da cidade de Vigo (un 2,5%) foi inferior que o dos concellos da coroa da Área Funcional (un 2,8%).

A principal causa de este menor ritmo de crecemento é a continua redución das taxas de natalidade, en consonancia coas tendencias xerais en Galicia, España e Europa. No caso de Vigo e a súa Área Funcional, o descenso da natalidade, unido á estabilidade das taxas de mortalidade, conduciu ó longo dos anos noventa a unha taxa de crecemento vexetativo próxima a cero, aínda que lixeramente superior que a Galega e a Española.

Ó longo dos anos noventa, Vigo e a súa área Funcional recuperaron a taxa media anual de migración neta positiva característica da zona dende 1940 e perda temporal ó longo da década anterior, cando o saldo migratorio favorable reduciuse ata cero. Vigo e a súa área de influencia son claros receptores netos

de inmigrantes e, ó longo dos anos noventa, o saldo demográfico convértese no factor determinante do crecemento demográfico dos concellos da zona.

O descenso continuo da taxa de natalidade e mantemento dunha baixa taxa de mortalidade en Vigo e a súa área Funcional supón o progresivo envellecemento da poboación da zona. Pese a todo, Vigo e a súa área de influencia posen unha estrutura demográfica menos envellecida que a de Galicia e que a de España. O perfil da súa pirámide demográfica mostra a súa proximidade á media española e a longa distancia que a separa do mercado envellecemento da rexión galega.

- ***A Oferta de Man de Obra***

Ademais, Vigo e a súa área Funcional teñunha oferta de man de obra que a comezos de 2001 era da orde dos 209.200 personas, das que 120.300 (58%) eran homes e 88.900 (42%) eran mulleres. O 61% dos activos reside na cidade de Vigo.

A taxa de actividade global de Vigo e a súa área Funcional **ven** evolucionando positivamente e sitúase actualmente no 52,3%, case tres puntos por riba da media galega e un por riba da española. Eta maior proclividade relativa da poboación local para incorporarse ó mercado de traballo se explicaría en boa medida pola tradición e especialización industrial de Vigo e a súa área Funcional, onde convive a industria naval e conserveira coa confección, as rochas ornamentais, produtos químicos e farmacéuticos e a automoción.

Esta especialización industrial explicaría tamén a maior incorporación da muller ó mercado laboral (43,1% en 2000), en comparación coa media de Galicia (40,2%) e de España (39,8%). Non obstante coma no resto de Galicia e de España aínda persisten diferencias significativas entre a taxa de actividade máisculina (63,8%) e feminina (43,1%), se ben estas diferencias fóronse reducindo nos últimos anos.

A cualificación dos seus recursos humanos pódese percibir coma unha fortaleza, se ben existen insuficiencias técnicas e no manexo das novas

tecnoloxías. O nivel formativo nas diferentes categorías profesionais é o suficientemente elevado como para que se convertese nunha base importante para o desenvolvemento da aprendizaxe e a xeración de coñecemento nas empresas da área, así como para potencia-la capacidade de adaptación e polivalencia necesaria para asumir-los continuos trocos nos requerimentos dos diferentes postos de traballo.

A oferta de traballo en Vigo e a súa área Funciona, sen embargo, ten carencias como indica o feito de que unha boa parte do personal de plantilla non estea suficientemente especializada, e non semella adoitado de xeito suficiente ós perfís profesionais que se demandan actualmente no mercado laboral de Vigo, coma por exemplo, as habilidades necesarias para manexar de xeito competitivo as novas tecnoloxías de información e comunicación. Neste senso, os empresarios vigueses reconñecen ter certas dificultades para atopar o personal adecuado que necesitan as súas empresas, en particular no caso de operarios cualificados, personal de xerencia e técnicos especializados ou personal con cualificacións orientadas á internacionalización, se ben reconñecen que a cualificación mellorou de xeito sensible ó longo de a última década.

- ***Recursos Naturais***

Os recursos naturais son e foron un dos puntos fortes do proceso de desenvolvemento de Vigo e a súa área Funcional. El desenvolvemento industrial comezou a principios do século XX precisamente debido á dispoñibilidade de recursos naturais coma a pesca o os minerais non metálicos, que constituiron ó longo de décadas unha vantaxe comparativa sobre a que se articulou o sistema productivo da rexión.

Pero, hoxe en día, cando o carácter estratéxico destes recursos diminuíu, os recursos medioambientais se convertéronse nun factor de atracción da rexión urbana de Vigo. Os recursos medioambientais da rexión sufriron agresións, algunhas de elas salientables, pero cando se compara coa situación doutras cidades e rexións que atravesaron por un período de crise industrial non cabe dúbida que a situación en Vigo segue sendo relativamente favorable.

Cando se toma a rexión no seu conxunto obsérvase que a media de ocupación por desenvolvemento rururbano é do 33% do territorio cunha densidade media de 256 hab/km², o que evidencia o carácter máis rural que urbano do Área Funcional de Vigo tomada no seu conxunto. Esta característica constituíe unha das fortalezas da área urbana de Vigo, xa que mostra que con independencia do seu vencellamento o mar coma factor ambiental, a cidade está rodeada por territorios de grande calidade medioambiental. Sen embargo, a xestión medioambiental das empresas ven condicionada polas insuficientes infraestructuras de recollida e tratamento dos residuos industriais. A degradación dos recursos hidrográficos, que existe, resulta limitada cando se compara coas coroas periurbanas doutras cidades, que se caracterizan polo seu escaso potencial medioambiental.

En resume, a pesar do deterioro medioambiental que se produciu ó longo do último decenio, co aumento da contaminación atmosférica vencellada ós vehículos a motor, a polución industrial en certas zonas, a conxestión vial e, mesmo, o deterioro relativo da liña de costa, os recursos medioambientais continúan constituíndo un factor positivo nos plantexamentos estratéxicos da rexión urbana de Vigo.

- ***Recursos e Capacidade Empresarial***

Un dos puntos fortes de Vigo é, sen lugar á dúbida, a súa capacidade empresarial e organizativa, que para moitos constituíe o pilar sobre o que se construíu a cidade e a rexión urbana e continúa sendo o factor máis dinámico da sociedade local.

O sistema productivo de Vigo e a súa área Funcional, segundo as estimacións realizadas neste traballo, o forman preto de vintenove mil empresas, que pertencen ás diferentes cadeas de actividade nas que se dividíu o sector privado da zona, segundo indicouse no capítulo cuarto deste informe.

Se trata dun conxunto heteroxéneo non sempre con capacidades para integrarse no sistema económico internacional. En canto a súa dimensión podemos dicir, en primeiro lugar que un número moi reducido (239) de grandes empresas (con máis de cen traballadores) xeneraron unha grande cantidade do

valor engadido da zona, o 26,38%, mentras que as 11.374 pequenas e medianas empresas (con menos de 100 empregados) xeneraron o 36,85% do valor engadido bruto, moitas das cales poden considerarse como microempresas non só pola súa dimensión senón sobre todo polas súas precarias estruturas organizativas. O resto do valor engadido producírono os autónomos e as empresas individuais (sen empregados) alcanzando o 36,9% do VAB privado da zona.

O elevado grado de flexibilidade e de capacidade de adaptación por parte das empresas da zona, con certa tendencia á incorporación de sistemáis de xestión avanzados, facilita-la defensa ante las ameazas que presenta a integración económica, resaltando a necesidade dunha maior proactividade e diferenciación (en calidade, en prazos de entrega, por exemplo). Pero, as carencias de plantexamentos estratéxicos e un insuficiente grado de preparación a longo prazo nas pequenas e medianas empresas dificultan o impulso dos negocios, agravado polas limitacións estruturais (dimensión, recursos humanos, capacidade inversora, I+D+I) das mesmáis.

Pero, unha das fortalezas do sistema empresarial de Vigo e da súa área Funcional é que as súas empresas teñen unha orientación cultural á calidade e á mellora continua, que reforza a súa posición ante as ameazas do contorno. Iso refórzase pola existencia real de cooperación entre as empresas locais que, coma indicouse anteriormente, baséase na existencia dunhas fortes interrelacións entre as cadeas e dentro das cadeas. Existen, ademais, experiencias moi positivas, coma son os clusters da construción naval, da automoción e da madeira, que fann da cooperación un factor estratéxico de competitividade da zona.

A diversidade do sistema productivo e a súa crecente internacionalización da estabilidade á economía de Vigo e a súa área Funcional, crea, por outro lado, sinerxias e reduce as incertidumes que presenta a integración económica internacional. A diversidade productiva da zona, cun salientable posicionamiento en actividades transformadoras en xeral, favorece un desenvolvemento do tecido socioeconómico da área, situándolo coma un dos máis dinámicos de Galicia. Non obstante, algunhas actividades están actualmente nun mercado maduro, que implica unha importante limitación na sostenibilidade a medio prazo. Outra nota salientable, é que dito posicionamento non se ve acompañado

polo desenvolvemento e implantación de servizos de apoio avanzados, observándose nalgúns ocasións desaxustes entre a oferta de servizos existente e as necesidades das empresas transformadoras, que se ven obrigadas a adquirirlos servizos fóra da zona.

- ***Cidade e Infraestructuras***

Aínda que o desenvolvemento urbano e a construción das infraestructuras de Vigo e a súa área Funcional foran historicamente por detrás do crecemento das iniciativas empresariais e das organizacións, e as súas necesidades e demandas de servizos urbanos non estean suficientemente satisfeitas, o espazo construído, os servizos públicos e privados e as infraestructuras son factores clave na dinámica económica dunha cidade e o desenvolvemento das empresas.

A pesar das súas limitacións e problemáis non cabe dúbida que dende o despegue industrial de Vigo a principios do século XX o patrimonio urbano de Vigo e a súa área Funcional foise ampliando, a cidade creceu físicamente, aínda que desordenadamente, e, sobre todo, as infraestructuras melloraron de forma singular na última década, constituíndo o patrimonio construído un recurso estratéxico na dinámica económica. O desenvolvemento urbano débese máis á inercia do conxunto de decisións individuais sobre a ocupación e transformación do solo que o plantexamento urbanístico, coma demostra o feito de que a cidade teña un ensanche sen que existiran un verdadeiro Proxecto de Ensanche que racionalizara o crecemento da cidade.

A actividade económica localízase por toda a cidade e Área Funcional. Ademais do núcleo central adicado ás actividades de servizos, as actividades industriais repártense pola coroa da cidade que inclúe o fronte litoral (coas actividades do porto e aquelas outras asociadas e relacionadas) e o eixe de Balaidos (co polígono regularizado de Balaidos e o de Valladares en formación). Máis alá atópanse outras zonas especializadas ancladas nos concellos que forman a área funcional coma O Porriño.

A vinculación de Vigo co sistema de cidades da Eurorexión e da meseta tivo unha mellora sustancial coma consecuencia do desenvolvemento da rede

de comunicacións de alta capacidade na zona sur de Galicia. Pódese dicir que o nivel de infraestrutura viaria de conectividade rexional (vías A-9, A-52, A-57) está por riba das cidades da Eurorexión e do Cantábrico. Iso non impide sinalar que o tramo de autovía entre Vigo e O Porriño é tecnicamente deficiente (con alta siniestralidade) e non favorece a conexión coa autovía da meseta. A conexión, por último, coa rede viaria de Portugal non se resolveu, aínda, de forma satisfactoria.

A diferencias da carretera, el ferrocarril é un modo de transporte insuficientemente utilizado en Vigo e a súa área funcional xa que non permite conexións longo percorrido eficientes (alta velocidade), non facilita a vinculación do porto á rede de transportes, nin permite a vinculación dos centros urbanos e zonas industriais da área metropolitana. En realidade, Vigo tñunha deficiente accesibilidade a través deste modo de transporte, non só porque tñunha un posicionamiento marxinal na rede ferroviaria coma consecuencia de que se accede a ela a través dun ramal terminal que parte de Redondela, senón sobre todo porque a rede ferroviaria mantén o deseño de finais do século XIX que só permite velocidades curtas, e porque, ademais tñunha inadecuada articulación cos demais modos de transporte, factores todos eles susceptibles de solución.

O aeroporto, sen embargo, mellorou significativamente as súas instalacións e servizos ó longo dos anos noventa, se ben aún non cobre de xeito satisfactorio, as necesidades e demandas das empresas e cidadáns. A oferta de servizos de carácter rexional podería ser máis diversificada de xeito que permitira atender a demanda relacionada coa actividade productiva e ampliála a novos viaxeiros. En todo caso, o aeroporto, peza importante no sistema de comunicacións, necesita mellorar a súa conexión coa rede principal de transporte, función que pode cumprir o segundo cinturón.

O porto, pola súa parte, é unha infraestrutura de comunicacións que a pesar de que reduciara, relativamente, a súa actividade pesqueira, cumpre un importante papel dentro das actividades de servizos da cidade (o 30% do PIB sale polo porto). A evolución dos mercados e a maior interrelación a escala global está obrigando ás infraestruturas portuarias a especializarse co fin de melloralas a súa competitividade con outros portos.

- ***Identidade de Vigo***

En termos xerais pódese afirmar que os cidadáns de Vigo séntense cada vez máis vigueses, sen embargo, pervive un elevado nivel de identificación cos barrios e las parroquias. O sentimento de pertenza do cidadán vigues reforzouse amodiño e de xeito natural ó longo das últimáis décadas, se ben, pervive na cidade certas disfuncións en materia de identidade, derivadas dunha situación de desarraigo e interese contrapostos dunha parte importante da poboación.

Os vigueses non teñunha imaxe nítida e claramente definida de Vigo. Se seguen identificando, en grande medida, coa cidade tradicional de base portuaria e industrial, pero perciben o proceso de transición que atravesa a cidade cara outro estadio máis desenvolvido, vinculado coas modernas industrias e o comercio internacional.

Existe tamén unha certa ambigüedade na percepción que o cidadán ten da situación económica e social de Vigo e a súa área Funcional, coma o indica el feito de que os cidadáns que consideran que a situación xeral das condicións de vida de Vigo e a súa área Metropolitana son boas ou moi boas é practicamente idéntico o de aqueles que opinan que estas son malas ou moi malas.

En todo caso, existe unha visión moderadamente optimista sobor do futuro da área metropolitana, por canto a maioría dos cidadáns deste ámbito, cre que nos próximos anos as condicións de vida seguirán igual ou mellorarán.

No plan físico, os vigueses teñunha imaxe de Vigo coma a dunha cidade alonxada do mar, pouco atractiva e acolledora, a pesardo espírito hospitalario da súa poboación. Unha cidade que carece de edificios emblemáticos e de espazos centrais que cumpran a función de punto de encontro.

É dicir, o cidadán ten a imaxe dunha "cidade que non remata de facerse", na que faltan referentes urbanos, edificios monumentais e culturais. Pero ó mesmo tempo, Nen a imaxe dun Vigo cun contorno natural e cuns recursos paisaxísticos que dan á rexión urbana de Vigo un carácter positivo diferencial.

As contradicións, as ambigüedades e problemáis da imaxe de Vigo, tradúcense nun baixo nivel de autoestima cidadá á hora de compararse con outras cidades do seu contorno próximo. Neste senso, cabe sinalar que os cidadáns só cando se comparan con Pontevedra, consideran claramente que as condicións de vida de Vigo son iguais ou superiores. Non é este o caso, cando se compara a Vigo con Santiago de Compostela e A Coruña. Á vez, chama a atención o baixoo nivel de percepción comparativa que teñen con respecto a Oporto.

8.2. Forzas e Mecanismos Competitivos

El desenvolvemento prodúcese coma consecuencia da utilización do potencial e do excedente xerado localmente e a atracción, eventualmente, de recursos externos, así coma da incorporación das economías externas ocultas nos procesos productivos. Co fin de mante- los niveis de crecemento da produtividade e da competitividade, cómpre que os procesos e as forzas que condicionan a acumulación de capital e o creecmento actúen sinérxica e proactivamente. No caso da rexión urbana de Vigo, sen embargo, obsérvanse fortes limitacións que impiden que as economías potenciais poidan chegarse producir en condiciónss optimáis.

- ***Organización da Producción***

Un dos factores centrais que condiciona o proceso de acumulación de capital é a organización dos sistemáis productivos, xa que permite que se produzan as economías, internas e externas, de escala que fan máis eficientes ás empresas dun territorio. A cuestión non esta en que un sistema productivo dunha cidade ou rexión urbana está formado por empresas grandes ou pequenas senón pola forma na que se organiza o sistema productivo local, xa que as relacións entre as empresas, os provedores e os clientes condiciona a produtividade e competitividade da economía local.

Vigo caracterízase por ter nunha organización das empresas de carácter dual. Por unha parte, o 17% das empresas da área adoitan estruturas de

carácter matricial o que permite acadar un alto grado de eficiencia interna das estruturas funcionais e de eficiencia externa das estruturas divisionais. Esta forma de organización da produción está moi xeralizada no sistema financeiro (86%) e na automoción (52%), e en menor medida (entre un 9% e un 5%) na loxística de transporte, en turismo, na confección e no naval.

Nas últimais décadas producíronse formáis de organización global avanzadas, coma as estruturas en trevo (2,4%), e en federación (2,42%), o que lle permite ás empresas locais dispor dunha maior flexibilidade e adaptabilidade nun contorno impredecible, variable e complexo, xa que o control das tarefas nucleares da actividade se combina coa subcontratación e cooperación con outras empresas da área.

Pero, a maior parte das empresas (pretos dos dous tercios do total analizado) teñunha forma de organización de carácter funcional, que aínda que tnun certo grado de profesionalización e unha preminencia do interno fronte ó externo, adolece de problemáis de coordinación interdepartamental e de comunicación e unha tendencia a ser pouco dinámicas e innovadoras. Esta forma de organización está moi xeralizada entre as empresas da cadea de rochas ornamentais (92%) así coma na automoción (41%) e en outros servicios de apoio (36%).

Cando se observa as relaciónss das empresas desde o territorio, apreciáse que na rexión urbana de Vigo existen formaciones que mostran a existencia de vinculacións virtuosas entre as empresas, o que xenera economías externas. Non se trata só das formáis máis avanzadas de organización en trevol o de organización federada, o da xeralización da subcontratación en sectores coma el naval e a automoción o que, se ben establece un modelo organizativo de carácter xerárquico e pechado á competencia entre as empresas, posibilita as economías de escala. Se trata tamén dos sistemáis productivos locais baseados na especialización e a complementariedade existente entre os establecemento, coma mostra a análise por cadeas. Esta forma de relacións entre as empresas locais xenera economías externas de escala asociadas coas vinculacións que se establecen a escala local.

En resume, a pesar das deficiencias na organización interna da grande maioría das pequenas e medianas empresas locais, pódese dicir que o modelo de organización territorial de Vigo é proclive á de economías externas, o que permite mellora-la produtividade das empresas e a competitividade nos mercados.

- ***Desenvolvemento Urbano***

A cidade é un espacio construído que se caracteriza pola capacidade de xerar externalidades o economías de aglomeración o que condiciona as decisións de inversión e de localización das actividades productivas, industriais e de servizos. Polo que o desenvolvemento urbano prodúcese de xeito parello ó desenvolvemento económico e á potenciación do atractivo das cidades para producir e vivir.

El desenvolvemento urbano e das infraestructuras é un dos elementos limitativos máis importantes do desenvolvemento de Vigo, debido a que o desenvolvemento urbanístico da últimáis décadas obstaculiza que as empresas e os cidadáns satisfagan, de xeito eficaz, as necesidades e demandas e crea deseconomías de aglomeración que causan custos non dexeados ás empresas e ós cidadeanos.

Así, a relación entre o porto e a cidade voltouse cada vez máis conflictiva, o que limita desenvolvemento da cidade. Progresivamente foi proporcionando servizos á cidade, para o que foi ocupando todo el fronte marítimo, dende Bouzas a Guixar, con peiraos, diques, fondeadeiro, ramplas. Iso provocou un conxunto de tráficoos diversos que se misturan co tráfico da cidade producindo disfuncionalidades ó transporte viario de ambos sistemáis, o porto e a cidade. Dalgún xeito, ademais, se converteuse nunha barreira da relación da cidade co mar, polo que se produce un conflito de intereses que fan que a realidade urbana de Vigo presiona ó porto para que lle deixe unha saída ó mar.

Pero, en todo caso, un problema central é o da conectividade dos espacios productivos e residenciais, que adolece de grandes deficiencias. Non

existe na actualidad un sistema de conexións externo que favoreza a expansión da actividade productiva e residencial. O primeiro cinturón está formado por retazos e as súas conexións son incompletas polo que non é unha vía de circunvalación. O segundo cinturón, en proxecto, podería converterse no elemento máis importante da rede viaria complementaria e nunha vía de circunvalación real da cidade que permita artellar os equipamentos existentes (coma o Aeroporto ou a Universidade), así coma os proxectados ou presupostados polas institucións para resolver as necesidades de solo (coma o polígono industrial de Valadares).

Tanto a rede viaria urbana coma a rede secundaria que permiten os tráxicos da cidade central cos barrios periféricos que a circundan, e a conexión co resto do concello, parroquias exteriores da área suburbana e rururbana se foise creando a medida que o crecemento económico e o desenvolvemento urbano o esixía, pero nun plan examentado viario paralelo. A rede viaria urbana nunha rede regularizada comprimida e infrautilizada que se axusta á malla de camiños veciñais que daban servizo ás propiedades rústicas. A rede secundaria, pola súa parte, caracterízase por trazados sinuosos e de baixa capacidade, enlaces deficientes, travesías perigosas para os peóns e que rompe na fluidez do tráfico. En definitiva, as infraestruturas viarias son incapaces de xestionar adecuadamente os fluxos da cidade, o que produce deseconomías importantes para as empresas e custos para a poboación.

O caos do desenvolvemento urbanístico de Vigo aparece con claridade cando se analiza a transición entre a rede secundaria e a rede xeral. A mala resolución das conexións da rede viaria de alta capacidade coa rede secundaria, fai que a rede secundaria desempeñe un papel prioritario na artellación dos fluxos de tráfico que penetran en Vigo desde o exterior. Pero, ademais, coma se ha sinalado anteriormente, a rede principal cun obxectivo de garantir a conexión entre as zonas con maior densidade de poboación e actividades económicas de interese deixou fóra dos seus obxectivos a realidade local de xeito que a maioría dos centros urbanos que forman a rexión urbana de Vigo presentan unha mala conexión das súas redes locais coa rede principal, o que impide aflorar as economías de urbanización potenciais e ocultas na rexión urbana.

As deseconomías de aglomeración que crea o caos urbanístico e as deficiencias da rede vial supón un importante limitación ó desenvolvemento do sistema productivo e ó aumento da produtividade e competitividade das empresas. Pero, ademais, reducen a capacidade de consolidar a rexión urbana, en formación, xa que as deficiencias nas infraestructuras de transporte e comunicacións conduciron a unha certa desestructuración interna do sistema productivo e, en todo caso, limitan a artellación da área metropolitana. Isto produce un efecto negativo no papel que Vigo podería xogar na formación e consolidación da Eurorexión.

- ***Difusión das Innovacións***

Se por algo caracterízase a fase actual do sistema económico internacional é pola introducción dun conxunto de novas tecnoloxías que, así coma pola xeración e o abaratamento da introducción de tecnoloxías que a fan accesible a todo tipo de empresas. Este proceso de difusión tecnolóxica é de suma importancia para o sistema productivo e para as cidades e rexións urbanas porque incide directamente sobre os prezos e os custos dos produtos e afecta ós niveis de produtividade e competitividade das empresas e os territorios.

Sen embargo, a creación e difusión das innovacións no tecido productivo de Vigo e a súa área Funcional é un fenómeno máis ien limitado, o que dificulta o aproveitamento das oportunidades que brinda a dispoñibilidade das novas tecnoloxías. A actividade innovadora concéntrase en poucas actividades productivas, o número de empresas involucradas é aínda escaso. Pero ademais, os axentes que forman o sistema de innovación teñen, en xeral, unha escasa sensibilización á innovación, que se manifesta na insuficiente asignación de recursos ó proceso innovador, unha débil coordinación real entre eles e, en definitiva un escaso aproveitamento das potencialidades do sistema público de I+D.

Vigo, co seu proceso de industrialización amosou unha potente capacidade emprendedora, dispón dun tecido productivo cunha continua, aínda que limitada, difusión do coñecemento e as innovacións, sobre todo a través dos intercambios entre as empresas e a mobilidade da man de obra dentro das

cadeas tradicionais de produción. A maioría das empresas operan en sectores cunha forte dependencia de tecnoloxías externas; o número de empresas que teñen departamento de I+D o participan en proxectos europeos o nacionais de I+D é reducido; a presenza de titulados superiores, principalmente, de áreas científicas é moi baixa.

No sistema productivo da zona pódese apreciar unha insuficiente cultura de innovación, tanto dende as organizacións coma desde os recursos humanos das mesmas. Non hai unha permanente innovación en produtos/mercados que facilite el desenvolvemento de estratexias de creceento, fundamentalmente polas carencias dun sistema de información que xestione adecuadamente o coñecemento nas organizacións. Tampouco **se observa** dinamismo en canto a sistemas ou procesos que permitan adaptarse a un contorno cambiante.

Por outro lado, están emerxendo sectores con forte contido tecnolóxico (telecomunicacións, audiovisual, químico...) e existe unha grande cantidade de campos vencellados ó tecido productivo e ós recursos locais que ofrecen un potencial para actividades de innovación (telecomunicacións, biotecnoloxía, novas enerxías). Ademais, crece el número de empresas internacionalizadas que consideran, cada vez máis, a innovación coma factor estratéxico necesario para competir, e o fenómeno asociativo entre empresas.

Coma viuse anteriormente, á difusión insuficiente da innovación no tecido empresarial de Vigo hai que engadir que a oferta institucional, sen dúbida salientable, hoxe por hoxe, non ten a capacidade de estimular a adopción e difusión de innovacións nas empresas. A causa fundamental radica no feito de que o conxunto de organizacións non actúa coma un sistema, coordinado e con obxectivos estratéxicos ben definidos e unha capacidade de xestión adaptada a contornos de cambio crecente e de competencia continua.

O balance non é satisfactorio. En tempos coma os actuais nos que se produciuse un forte aumento da competencia nos mercados, as necesidades de servizos tecnolóxicos das empresas aumentou, mentres que a oferta do contorno tecnolóxico e científico é insuficiente e, frecuentemente, inadecuada para satisfacer a demanda. O sistema productivo de Vigo acumula dificultades para aumentar o ritmo de crecemento da produtividade das empresas e manter a súa posición competitiva. A difusión das innovacións no tecido productivo e a

renovación dos produtos e procesos, no se fai nas condicións mellores para que as empresas melloren as súas posicións nos mercados. Polo que é necesario definir unha estratexia que facilite a cooperación entre los centros tecnolóxicos, que poña no centro da súa actividade as necesidades do tecido productivo e potencie o papel das organizacións intermedias públicas e privadas.

- ***A Capacidade e Flexibilidade Institucional***

O desenvolvemento non se produce no vacío senón que ten profundas raíces institucionais e culturais. O desenvolvemento económico toma forzas en aquelas cidades e rexións urbanas que teñun sistema institucional evolucionado e dinámico. O aumento da produtividade e competitividade das empresas vese favorecido cando existe unha rede de institucións que dan flexibilidade e facilitan os intercambios e relacións entre as empresas e os actores. Cando isto non sucede os custos de transacción suelen incrementarse, con que a competitividade dos axentes e do sistema productivo territorial se reduce.

A organización e o funcionamento do sistema institucional de Vigo, coma veu ocorrendo practicamente ó longo de todo el século pasado, constitúen verdadeiras limitacións e restricións o bo funcionamento do seu sistema económico, precisamente nun momento en que é necesario dar unha resposta ás novas necesidades plantexadas pola integración na Unión Europea, o aumento da competencia nos mercados, os cambios tecnolóxicos e as novas formas de organización das empresas.

Coma se viu, o diagnóstico do tecido institucional de Vigo pon de manifesto que este carece da capacidade e flexibilidade necesarias para responde-los desafíos actuais, sobre todo, debido a que a coordinación e cooperación entre os actores locais son aínda limitadas e pouco eficaces. En todo caso, os usos nas relacións, a regulación formal e informal e os mecanismos para chegar a acordos, adoitar decisións de inversión e realizar transaccións, suelen requerer tempos longos; o que se traduce en aumentos dos custos de transacción xunto con pérdas de eficacia e de oportunidades de desenvolvemento.

A lentitude do troco e o aumento dos custos de transacción obedecen en parte ó deficiente funcionamento do modelo institucional no momento actual e, en parte, están asociados coa indefinición do novo modelo. Así, as enquisas e as entrevistas realizadas puxeron de manifesto que a eficiencia e a eficacia das organizacións son limitadas debido a que no acadaron levar a cabo os cambios necesarios para dispor duns recursos humanos cualificados, reduci-la lentitude da resposta administrativa, substituí-los vellos servicios públicos por servicios modernos e axeitados ás necesidades actuais da poboación e, en definitiva, adoitar o, mellor, substituí-lo modelo institucional da etapa de desenvolvemento industrial da cidade por outro máis axeitado ás necesidades da fase actual de desenvolvemento.

Pero quizais, a cuestión principal resida en que o sistema institucional atravesa por un proceso de transformación cara un novo modelo que aínda non está debidamente definido. Dun lado, o contorno institucional, as normas, as regras e os códigos que condicionan as relacións non estean completamente definidas, aceptadas e, sobre todo, asentadas. Ademais as organizacións están cambiando os seus obxectivos e estratexias co fin de adaptarse á nova realidade económica, tecnolóxica, social e institucional, de tal xeito que sexan máis eficaces no novo marco. Finalmente aparecen novas organizacións que teñen coma finalidade dar resposta ás novas demandas da sociedade civil e das empresas e organizacións públicas, pero que en boa medida se superpon ás existentes.

En resume, o proceso de transformación do contorno institucional de Vigo e a súa área Funcional, non estivo ata o momento debidamente planificado nin xestionado; polo tanto, se está adoitando progresivamente á nova realidade, pero en frontando problemas. Neste senso, a maioría dos responsables locais consultados, consideran que chegou o momento de cambia-la situación mediante un esforzo conxunto das institucións viguesas, no marco do Plan Vigo 2010, de cara a acadar situar a Vigo nunha posición competitiva no novo sistema europeo de cidades.

Un elemento central do futuro modelo institucional é, sen dúbida, como se define el liderato da cidade en momentos de forte transformación económica, tecnolóxica e institucional e coma se producen os mecanismos de cooperación e de competición entre os actores que forman la rede institucional da cidade. Neste

senso, apréciase que existe un bo nivel de diálogo e vontade institucional para traballar de xeito coordinado nos proxectos estratéxicos que demanda a cidade.

Por iso, progresivamente se estaría xerando as condicións propicias para que a actuación dos actores institucionais de Vigo se desenvolva según un modelo de goberno en rede de cooperación e sinerxia. O elemento de coordinación para a futura rede podería se-la definición dun plan estratéxico de actuacións, debidamente consensuado que recolla os obxectivos estratéxicos de cada un dos integrantes da rede, coma se pretende co Plan Vigo 2010.

8.3. Vigo no Sistema de Cidades

- ***A Evolución da Posición de Vigo***

Vigo foi historicamente unha cidade aberta, cosmopolita e con proxección internacional. Xa dende o século XVIII, tanto a súa industria coma o seu porto acadan niveis de actividade recoñecidos e de carácter internacional. Con este contexto, a poboación e a identidade de Vigo é o resultado dun aluvión de xentes diversas e intereses ás veces contrapostos.

“Babel”, “Feniciana” o “Tenda de Galicia”, coma se lle deu en chamar, o certo é que Vigo tivo dende entón un certo senso duniversalidade. Non só houbo vigueses de orixe ourensán o catalán, tamén contribuíron a forxa-la identidade e a posición de Vigo, os vigueses britanizados e a importante colonia alemana, hoxe practicamente desaparecida.

Desta maneira, no primeiro tercio do século XX, Vigo situouse á cabeza do sistema de cidades de Galicia, ocupando un lugar salientado no sistema de cidades español da época.

Posteriormente, o modelo económico e territorial de Vigo e a súa área de influencia experimenta un lento e profundo proceso de transformación, en razón dos severos axustes e trocos da súa base productiva. Este proceso, vencellado os trocos do sistema de cidades español, xunto co inicio da formación do novo sistema de cidades europeo, afectan á posición competitiva de Vigo.

- ***A Posición Según el Potencial de Desenvolvemento***

Na actualidade, Vigo e a súa área Funcional forman un territorio cun grande potencial de desenvolvemento baseado nos recursos naturais, humanos e empresariais, que a pesar de acadar ó longo dos anos noventa altas taxa de

crecemento e equidade, nun nivel de renda por debaixo das súas potencialidades e ademais, a súa calidade de vida urbana non responde ás crecentes expectativas dos cidadáns.

O problema radica no funcionamento deficiente das forzas e mecanismos que condicionan o comportamento da produtividade e a competitividade, coma son as carencias en materia de capacidade e flexibilidade institucional, os problemas de estrutura e xestión urbana e a insuficiente difusión das innovacións.

Con este potencial, Vigo se integra nun grupo de cidades medias do litoral marítimo occidental da península, coma son Cádiz, Gijón, San Sebastián, Santander e A Coruña; pero cun maior dinamismo demográfico e económico, á vez que cunha menor oferta relativa de equipamentos urbanos, culturais e de lecer e cunha certa menor potencia de imaxe.

- ***O carácter metropolitano de Vigo***

Vigo avanza cara a configuración dunha rexión metropolitana con dous características propias, por un lado, a relativa debilidade do centro estruturante e por outro, a formación dun sistema bipolar en torno ás cidades de Vigo e Pontevedra, que manteñen entre si un certo equilibrio funcional, estruturando de xeito máis complementaria que competitiva a dinámica de su hinterland.

En todo caso, pese ós esforzos que se veñen realizando, a cidade non remata de converterse nun centro capaz de protagonizar a estruturación dun ámbito urbano competitivo na Eurorexión, o que impide a Vigo mellorar a súa posición no novo sistema de cidades.

Ó longo dos anos noventa, ó redor do concello de Vigo se acelerouse o proceso de formación dun espacio funcional de rango supramunicipal, que xurdíu espontaneamente nos anos sesenta e setenta coma consecuencia das vinculacións de Vigo cos concellos cercanos.

A localización das empresas nos concellos da coroa, e incluso en aqueles da zona de influencia de Pontevedra, foi en aumento, ó mesmo tempo que se foi incrementando a localización residencial nos concellos limítrofes a

Vigo. O recoñecemento desta realidade por parte dos dirixentes locais, ha cristalizado na aparición dun movemento entre os concellos de Vigo e o seu contorno para crear un ente de rango supramunicipal que, ó amparo da lexislación vixente, encamínase á concreción da Área Metropolitana de Vigo.

Así pois avánzase de xeito natural cara a configuración dun modelo de Rexión Urbana no que a alianza estratéxica entre Vigo e Pontevedra sería a consolidación dun feito natural.

- ***A Posición na Eurorexión***

O reforzamento das relacións entre Pontevedra e Vigo toma unha dimensión aínda máis estratéxica cando se analiza en termos da Eurorexión. Neste contexto, o equilibrio interno regional vese condicionado polo feito de que a área metropolitana de Porto supera o millón douscientos mil habitantes que viven en torno á segunda cidade dun país membro da Unión Europea. Esta situación impacta sobre o sistema de relacións internas da rexión e demandaría a formación de dous grandes rexións urbanas en Galicia, unha ó redor do eixo Coruña-Ferrol e outra ó redor do eixo Vigo-Pontevedra, que completarían o sistema regional de cidades coa súa vinculación á capitalidade de Santiago de Compostela. Esta alternativa, ademais de ser positiva para a integración europea de Galicia, contribúe a reforzar unha posición protagonista de Vigo no novo sistema de cidades.

- ***A Función de Vigo coma Centro Comercial***

Vigo ven, deste xeito, convertíndose nas últimas décadas nun centro comercial estratéxico na Eurorexión que eixerce atracción sobre o sur de Galicia (na provincia de Pontevedra gravita sobre Vigo unha poboación de ó redor de 650.000 habitantes) e o norte de Portugal (cunha atracción superior á de Porto). Ademais, a pesar da súa dimensión intermedia, Vigo constitúe un nó importante da rede urbana, formada polas cidades do Eixo Atlántico e, especificamente, da Eurorexión, debido ós fluxos internacionais de bens e servizos xerados, sobre todo polo porto, que é sen dúbida a infraestrutura disponible máis importante para a posición estratéxica de Vigo.

De cara al futuro, deberá contribuir reforzar esa posición a definición dunha solución integral estratéxica do sistema modal de transporte e comunicacións de Vigo, que integre o porto, as funcións do ferrocarril, as estradas e o aeroporto.

- ***A Internacionalización Económica***

Continuando coa súa tradición, ó longo dos anos 90 a actividade exportadora de Vigo foi notable, cun crecemento anual superior ó 20%, sobre todo en automóbiles, pesca e pedras ornamentais, base do seu sistema productivo. A base operativa dos fluxos comerciais internacionais seguen sendo principalmente o porto, que aínda que pode ser considerado de segunda orde (3,2 Mio Tm no ano 1999), en razón da súa especialización e localización, cumpre unha función importante no comercio europeo.

Ademais, os fluxos de capitais na rexión son continuos, tanto a través de inversións en carteira, coma en inversións directas, pero en todo caso superiores ás doutros centros urbanos comparables do norte de España. Aparte de Citroën, salienta en Vigo a participación extranxeira en grupos empresariais salientables coma Pescanova, ou a estratexia de Caixanova de penetración no mercado portugués.

Por último, as empresas locais que configuran os clusters vigueses, tenden a internacionalizar cada vez máis a súa actividade productiva, evolucionando cara un *milleu* innovador. Tal é o caso das imprantaciones de empresas conserveiras en Marruecos e Portugal, a pesca no África do Sur e Amesrica do Sur, a industria de alimentación en Francia e, incluso, a do granito nos Estados Unidos.

- ***Cara unha mellor posición competitiva***

Os factores territoriais e funcionais, xunto ós movementos de internacionalización e integración económica antes sinalados, constitúen a base sobre a que se pode apoia-la mellora da posición competitiva de Vigo.

Pero para lograrlo, fai falta por un lado, supera-las disfuncións sinaladas no comportamento das forzas e mecanismos que condicionan a produtividade e a competitividade territorial, e por outro, potencia-la identidade e a imaxe pública interna e externa de Vigo.

ANEXOS:

ÍNDICES DOS DOCUMENTOS DE APOIO

ÍNDICE:

Documentos de Apoio sobre

Creceamento Económico e Innovación

CAPÍTULO 1: DINÁMICA DE CRECEMENTO Y BENESTAR DA POBOACIÓN.

1.1.- DINÁMICA DE CRECEMENTO E O NIVEL DE RENDA DA POBOACIÓN.

1.1.1.- Introducción.

1.1.2. Creceamento económico de Vigo e a súa área funcional

1.1.2.1.- Evolución do Valor Engadido Bruto de Vigo e a súa área funcional.

1.1.2.2.- Nivel de renda per cápita.

1.1.3.- Creceamento sectorial la produción e cambio estrutural

1.1.3.1.- Creceamento sectorial da produción

1.1.3.2.- Especialización relativa e diversificación do tecido productivo de Vigo e a súa área funcional.

1.1.4.- Creceamento sectorial do emprego

1.1.4.1.- Reducción sectorial do paro registrado.

1.1.4.2.- Altas na seguridade social

1.1.4.3.- Distribución sectorial da poboación ocupada.

1.1.4.4.- Especialización relativa dos concellos de Vigo e a súa área funcional.

1.1.4.5.- Análise da produtividade.

1.1.5.- Apertura internacional en Vigo e a súa área funcional

1.2.- A DISTRIBUCIÓN DA RENDA E OS DESEQUILIBRIOS SOCIAIS

1.2.1.- INTRODUCCIÓN

1.2.2.- ÍNDICES DE POBREZA DE VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.

1.2.2.1.- Indicadores obxectivos da pobreza.

1.2.2.2.- Indicadores subxectivos da pobreza.

1.2.3.- Características daa poboación pobre de Vigo e a súa área funcional

1.2.3.1.- Características xerais.

1.2.3.2.- Migración, minorías étnicas e pobreza.

1.2.4.- Problemas sociais da poboación pobre de Vigo e a súa área funcional

1.2.5.- Dimensión espacial da pobreza en Vigo e a súa área funcional.

1.2.6.- Servicios sociais en Vigo e a súa área funcional. Grado de emprego e eficacia.

1.2.6.1.- Utilización dos servicios sociais

1.2.6.2.- Eficacia de los servicios sociais.

1.2.6.3.- Servicios sociais do Concello de Vigo.

1.2.6.4.- Os servicios sociais de Cáritas.

CAPÍTULO 2: EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA E MERCADO DE TRABALLO.....

2.1.- EVOLUCIÓN DEMOGRÁFICA.

2.1.1.- *Introducción.*

2.1.2.- *Evolución histórica da poboación de Vigo e a súa área funcional, 1940-1991.*

2.1.2.1.- Despegue demográfico, 1940-1960.

2.1.2.2.- Expansión demográfica, 1960-1980.

2.1.2.3.- Comezo do declive demográfico, 1980-1991.

2.1.3.- *Evolución da poboación de Vigo e a súa área funcional ó longo dos anos noventa.*

2.1.3.1.- O crecemento vexetativo.

2.1.3.2.- O saldo migratorio.

2.1.3.3.- Envellecemento da poboación.

2.1.3.4.- Descentralización da poboación e declive urbano

2.1.4.- *Proyección da evolución demográfica de Vigo e a súa área funcional. Horizonte 2010.*

2.2. EL MERCADO DE TRABAJO.

2.2.1.- *A oferta de traballo.*

2.2.1.1.- Poboación activa.

2.2.1.2.- Adecuación dos recursos humanos á demanda

2.2.2.- *A poboación ocupada.*

2.2.2.1.- Estructura sectorial do emprego

2.2.2.2.- O papel de Vigo no emprego daEuroregión

2.2.2.3.- Evolución do emprego

2.2.3.- *os desequilibrios do mercado laboral*

2.2.3.1.- Taxa de desemprego

2.2.3.2.- Evolución do desemprego rexistrado

2.2.3.3.- Características estruturais do paro

2.2.3.4.- A demanda de emprego

CAPÍTULO 3: MARCO INNOVADOR.

3.1.- INTRODUCCIÓN.

3.2. ACTIVIDADES DE INNOVACIÓN E DESENVOLVEMENTO EN EL ÁREA DE VIGO E O SEU MARCO NATURAL.

3.3.- SISTEMA DE INNOVACIÓN EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.

3.3.1.- *Contorno Productivo.*

3.3.1.1.- Sector químico.

3.3.1.2.- Sector textil. 3.3.1.4.- Sector de fabricantes de maquinaria.

3.3.1.3.- Sector de granito e rochas ornamentais.

3.3.1.4.- Sector de construción naval.

3.3.1.5.- Sector pesca.

3.3.1.6.- Sector farmacéutico.

3.3.2.- *Contorno Científico.*

3.3.2.1.- A Universidade de Vigo.

3.3.2.2.- O Centro Oceanográfico de Vigo.

3.3.2.3.- O Instituto de Investigacións Marinas do CSIC.

3.3.3.- *Contorno Tecnolóxico.*

- 3.3.3.1.- O Instituto de Electrónica Aplicada Pedro Barrié daMaza .
- 3.3.3.2.- O Centro Tecnolóxico Armando Priegue e a Asociación de Investigación Metalúrxica do Noroeste (AIMEN).
- 3.3.3.3.- A Asociación Nacional de Fabricantes de Conservas-Centro Tecnolóxico Nacional de Conservación de Productos de Pesca (ANFACO-CECOPESCA).
- 3.3.3.4.- O Centro Tecnolóxico do Automóbil.
- 3.3.3.5.- O Parque Tecnolóxico de Vixo.
- 3.3.3.6.- O Parque Tecnolóxico de Galicia.
- 3.3.3.7.- O BIC Galicia o Centro Europeo de Empresas e Innovación de Galicia (CEEI Galicia, S.A.).

3.3.4.-Contorno Financieiro.

- 3.3.4.1.- Vigo Activo, S.A.
- 3.3.4.2.- Unirisco Galicia, S.A.

3.4. VALORACIÓN DO SISTEMA DE INNOVACIÓN

CAPÍTULO 4: ANÁLISE DAFO.

ANEXO METODOLÓXICO

ANEXO INNOVACIÓN: A política de apoio á innovación da administración autonómica galega

ANEXO BIBLIOGRÁFICO

ÍNDICE:

Documento de Apoio sobre Dinámica do Sistema Productivo

CAPÍTULO 1: INTRODUCCIÓN

1.1.- PRESENTACIÓN XERAL DOS OBOECTIVOS DO ESTUDIO DO SISTEMA PRODUCTIVO. ESTRUCTURA E CONTIDO.

1.1.1.- *Obxectivos e alcance do estudio.*

1.1.2.- *Estructura e contidos do estudio.*

1.2.- ASPECTOS METODOLÓXICOS DO ESTUDIO

1.2.1.- *Unha aproximación ás cadeas empresariais da zona de Vigo e a súa área Funcional.*

1.2.1.1.-.....Selección das cadeas empresariais

1.2.1.2.-.....Cadeas principais en la zona de Vigo e a súa área Funcional

1.2.1.3.-..... Cadeas complementarias e de apoio en Vigo e a súa área Funcional

1.2.2.- *Metodoloxía proposta para a estimación do VAB das cadeas pertencentes ó sistema productivo de Vigo e a súa área Funcional e a súa evolución nos últimos anos*

1.2.2.1.-.....Estimación do VAB no ano 1999

1.2.2.2.-.....Estimación do VAB nos anos anteriores.

1.2.2.3.-..... Estimación do VAB nos anos 1995 a 1998

1.2.2.4.-.....Comparación con Galicia, España e a Unión Europea.

- 1.2.2.5.-..... Contraste con fuentes alternativas
- 1.2.2.6.-Estimación da cuenta de resultados e o balance de situación das cadeas empresariais en Vigo e a súa área Funcional
- 1.2.3.- *Estimación das relaciones comerciais entre las cadeas empresariais*
- 1.2.4.- *Estimación do grado de localización das empresas da zona*
- 1.2.5.- *Estimación do comercio exterior de Vigo e a súa área Funcional*
- 1.2.6.- *Breve referencia al estudio empírico: a enquisa*
 - 1.2.6.1.-.....A poboación obxectivo.
 - 1.2.6.2.-.....Deseño da mostra.
 - 1.2.6.3.-.....A enquisa: contido, tratamento e explotación.
 - 1.2.6.4.-.....Tratamento estadístico e codificación.
- 1.2.7.- *Metodoloxía e obxectivos das Mesas de Expertos para a Análise e Diagnóstico do Sistema Productivo.*

CAPÍTULO 2: O SISTEMA PRODUCTIVO DE VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL: ANÁLISE GLOBAL

2.3.- A INTERNACIONALIZACIÓN DA ACTIVIDADE EMPRESARIAL.

2.3.1.- *Introducción.*

2.3.2.- *O proceso de internacionalización da empresa.*

2.3.2.1.-.....Exportación.

2.3.2.2.-..... Importación.

2.3.2.3.-..... Os investimentos no estranxeiro

2.3.2.4.-.....Investimentos de estranxeiros

2.3.2.5.-..... A cooperación Internacional.

2.3.3.- *O grao de internacionalización*

2.3.4.- *Unha aproximación ó comercio exterior de Vigo e a súa área Funcional*

por conxunto de actividades.

2.3.4.1.-.....Conxunto de actividades de automoción (evolución: anos 1995-2000)

2.3.4.2.-Conxunto de actividades de construción naval (evolución anos 1995-2000).

2.3.4.3.-..... Conxunto de actividades de produtos derivados do mar
(evolución: anos 1995-2000).

2.3.4.4.-...Conxunto de actividades agroalimentarias (evolución anos 1995-2000).

2.3.4.5.-Conxunto de actividades da industria maderera (evolución anos 1995-2000).

2.3.4.6.-..... Conxunto de actividades do granito (evolución anos 1995-2000).

2.3.4.7.-.....Conxunto de actividades relacionadas con materiais de construción
(evolución anos 1995-2000).

2.3.4.8.-Conxunto de actividades de textil/confección (evolución anos 1995-2000)

2.3.4.9.-Conxunto de actividades da industria química (evolución: anos 1995-2000)

2.3.4.10.-Conxunto de actividades de equipos de maquinaria e produtos metálicos
(evolución anos 1995-2000).

2.4.- O SISTEMA PRODUCTIVO DE VIGO DESDE A PERSPECTIVA DO CAPITAL INTELECTUAL: UNHA APROXIMACIÓN.

2.4.1.- *Introducción.*

2.4.2.- *Características do capital intelectual*

2.4.3.- *La opinión dos empresarios.*

2.4.3.1.-.....Nivel comarcal.

2.4.3.2.-.....Nivel empresarial

2.5.- EL CONTORNO DO SISTEMA PRODUCTIVO VISTO DESDAS EMPRESAS.

2.5.1.- *El contorno xeral.*

2.5.2.- *A Área Metropolitana como contorno específico.*

2.5.3.- *O contorno específico das actividades empresariais de Vigo e a súa*

área Funcional

CAPÍTULO 3: ANÁLISE DAS CADEAS EMPRESARIAIS SALIENTABLES DO SISTEMA PRODUCTIVO DE VIGO

3.2.- A Cadea de Construción Naval en Vigo e a súa área funcional.

3.2.1.- *Descripción da cadea e aspectos xerais.*

3.2.1.1.-.....A cadea principal da construción naval.

- 3.2.1.2.-.....Principais produtos e servizos. Coxuntura legal e normativa.
- 3.2.1.3.-.....A industria auxiliar da cadea da construción naval.
- 3.2.2.- *Productos–Mercados.*
- 3.2.3.- *Mercados de aprovisionamento.*
- 3.2.4.- *Aspectos económico-financieros.*
 - 3.2.4.1.-.....Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.2.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
 - 3.2.4.3.-.....Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
 - 3.2.4.4.-.....Comparativa con Vigo e a súa área Funcional.
- 3.2.5.- *Situación e tendencias de estratexias e factores de éxito.*
 - 3.2.5.1.-..... Tendencias xerais da industria naval.
 - 3.2.5.2.-..... Liñas estratéxicas e cooperación
 - 3.2.5.3.-..... Factores de éxito e resultados.
- 3.3.- A CADEA DE PESCA E TRANSFORMADOS DE PRODUCTOS DO MAR EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.
 - 3.3.1.- *Descrición da cadea e aspectos xerais.*
 - 3.3.2.- *Productos-mercados.*
 - 3.3.3.- *Mercados de aprovisionamento*
 - 3.3.4.- *Aspectos económico-financieros.*
 - 3.3.4.1.-.....Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.3.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
 - 3.3.4.3.-.....Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
 - 3.3.4.4.-.....Comparativa con Vigo e a súa área Funcional.
 - 3.3.5.- *Situación e tendencias de estratexias e factores de éxito.*
 - 3.3.5.1.-.....Situación e tendencias no contorno específico da cadea.
 - 3.3.5.2.-.....Estratexias actuais desenvolvidas polas empresas da cadea.
 - 3.3.5.3.-.....Factores de éxito das empresas da cadea.
 - 3.3.5.4.-..... Algúns indicadores e resultados das empresas da cadea.
- 3.4.- A CADEA DE PRODUCTOS TRANSFORMADOS DA AGRICULTURA E A GANDERÍA EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL
 - 3.4.1.- *Descrición da cadea e aspectos xerais.*
 - 3.4.2.- *Productos-mercados.*
 - 3.4.3.- *Mercados de aprovisionamento.*
 - 3.4.4.- *Aspectos económico-financieros.*
 - 3.4.4.1.-.....Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.4.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
 - 3.4.4.3.-.....Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
 - 3.4.4.4.-.....Comparativa con Vigo e a súa área Funcional.
 - 3.4.5.- *Tendencias, estratexias actuais e factores de éxito.*
 - 3.4.5.1.-.....Situación e tendencias no contorno específico da cadea.
 - 3.4.5.2.-.....Estratexias actuais desenvolvidas polas empresas da cadea.
 - 3.4.5.3.-.....Factores de éxito das empresas da cadea.
 - 3.4.5.4.-..... Algúns indicadores e resultados das empresas da cadea.
- 3.5.- A CADEA DE PRODUCTOS TRANSFORMADOS DA MADEIRA EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.

- 3.5.1.- *Descrición da cadea e aspectos xerais.*
- 3.5.2.- *Productos-mercados.*
- 3.5.3.- *Mercados de aprovisionamento*
- 3.5.4.- *Análise económico-financieiro.*
 - 3.5.4.1.-.....Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.5.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
 - 3.5.4.3.-.....Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
 - 3.5.4.4.-.....Comparativa con Vigo e a súa área Funcional.
- 3.5.5.- *Tendencias, estratexias actuais e factores de éxito.*
 - 3.5.5.1.-..... Situación e tendencias no contorno específico da cadea.
 - 3.5.5.2.-.....Estratexias actuais desenvolvidas polas empresas da cadea.
 - 3.5.5.3.-.....Factores de éxito das empresas da cadea.
 - 3.5.5.4.-..... Algúns indicadores e resultados das empresas da cadea.
- 3.6.- *A CADEA DE ROCHAS ORNAMENTAIS EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.*
 - 3.6.1.- *Descrición da cadea e aspectos xerais.*
 - 3.6.2.- *Productos-mercados.*
 - 3.6.3.- *Mercados de aprovisionamentos.*
 - 3.6.4.- *Aspectos Económico - Financeiros.*
 - 3.6.4.1.-.....Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.6.4.2.-..... Evolución e a financiación 95/99.
 - 3.6.4.3.-.....Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
 - 3.6.4.4.-.....Comparativa con Vigo e a súa área Funcional.
 - 3.6.5.- *Tendencias, estratexias actuais e factores de éxito.*
 - 3.6.5.1.-..... Situación e tendencias no contorno específico da cadea.
 - 3.6.5.2.-.....Estratexias actuais desenvolvidas polas empresas da cadea.
 - 3.6.5.3.-.....Factores de éxito das empresas da cadea.
- 3.7.- *A CADEA DE CONSTRUCCIÓN E PROMOCIÓN EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.*
 - 3.7.1.- *Descrición da cadea e aspectos xerais.*
 - 3.7.2.- *Productos-mercados.*
 - 3.7.3.- *Mercados de aprovisionamentos.*
 - 3.7.4.- *Aspectos económico-financieiros.*
 - 3.7.4.1.-.....Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.7.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
 - 3.7.4.3.-.....Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
 - 3.7.4.4.-.....Comparativa con Vigo e a súa área Funcional.
 - 3.7.5.- *Tendencias, estratexias actuais e factores de éxito.*
 - 3.7.5.1.-.....Situación e tendencias no contorno específico da cadea.
 - 3.7.5.2.-.....Estratexias actuais desenvolvidas polas empresas da cadea.
 - 3.7.5.3.-.....Factores de éxito das empresas da cadea.
- 3.8.- *A CADEA DE TEXTIL E CONFECCIÓN EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.*
 - 3.8.1.- *Descrición da cadea e aspectos xerais.*
 - 3.8.1.1.-.....A cadea principal da cadea de textil-confección.
 - 3.8.1.2.-..... Outros aspectos da cadea de textil-confección.
 - 3.8.2.- *Productos-mercados.*
 - 3.8.3.- *Mercados de aprovisionamento.*

3.8.4.- Aspectos económico-financieros.

- 3.8.4.1.-.....Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
- 3.8.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
- 3.8.4.3.-..... Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
- 3.8.4.4.-.....Análise comparativo con Vigo e a súa área Funcional.

3.8.5.- Tendencias, estratexias actuais e factores de éxito.

- 3.8.5.1.-.....Tendencias xerais da cadea de textil-confección.
- 3.8.5.2.-..... Liñas estratéxicas e cooperación.
- 3.8.5.3.-..... Factores de éxito e resultados.

3.9.- A CADEA DE QUÍMICA E FARMACIA EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.

3.9.1.- Descripción da cadea e aspectos xerais.

- 3.9.1.1.-.....A cadea principal de química e farmacia.
- 3.9.1.2.-.....Coxuntura normativa e legal

3.9.2.- Productos-mercados.

3.9.3.- Mercados de aprovisionamento.

3.9.4.- Análise económico-financiero.

- 3.9.4.1.-.....Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
- 3.9.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
- 3.9.4.3.-..... Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
- 3.9.4.4.-.....Comparativa con Vigo e o Área Funcional.

3.9.5.- Situación e tendencias de estratexias e factores de éxito.

- 3.9.5.1.-.....Tendencias xerais da cadea de química e farmacia.
- 3.9.5.2.-..... Liñas estratéxicas e de cooperación.
- 3.9.5.3.-..... Factores de éxito e resultados.

3.10.- A CADEA DE TURISMO, OCIO E DERIVADOS EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.

3.10.1. Descripción da cadea e aspectos xerais.

- 3.10.1.1.-..... Actividades que abarcá cadea principal.
- 3.10.1.2.-.....Recursos turísticos
- 3.10.1.3.-.....Descripción da cadea.
- 3.10.1.4.-.....Análise comparativo.

3.10.2.- Productos-mercados.

- 3.10.2.1.-..... Tipología de produtos / servicios.
- 3.10.2.2.-..... Situación e evolución.

3.10.3.- Mercados de aprovisionamento

3.10.4.- Aspectos económico-financieros.

- 3.10.4.1.-.....Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
- 3.10.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
- 3.10.4.3.-..... Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
- 3.10.4.4.-.....Análise Comparativo con Vigo e o Área Funcional.

3.10.5.- Tendencias, estratexias actuais, e factores de éxito.

- 3.10.5.1.-.....Tendencias xerais da cadea de turismo, ocio e derivados.
- 3.10.5.2.-.....Estratexias actuais desenvolvidas polas empresas da cadea.
- 3.10.5.3.-.....Factores de éxito das empresas da cadea.

3.11.- A CADEA DE BENS DE EQUIPO, INSTALACIÓNS E INDUSTRIA AUXILIAR EN XERAL EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.

3.11.1.- Descripción da cadea e aspectos xerais.

- 3.11.2.- *Productos-mercados.*
- 3.11.3.- *Mercados de aprovisionamento.*
- 3.11.4.- *Aspectos económico-financieros.*
 - 3.11.4.1.- Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.11.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
 - 3.11.4.3.-..... Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
 - 3.11.4.4.-..... Comparativa con Vigo e a súa área Funcional.
- 3.11.5.- *Tendencias, estratexias actuais e factores de éxito.*
 - 3.11.5.1.- Situación e tendencias no contorno específico da cadea.
 - 3.11.5.2.-..... Estratexias actuais desenvolvidas polas empresas da cadea.
 - 3.11.5.3.- Factores de éxito das empresas da cadea
 - 3.11.5.4.-..... Algúns indicadores e resultados das empresas da cadea.
- 3.12.- A CADEA DE COMERCIO E DISTRIBUCIÓN NO ESPECÍFICOS.
 - 3.12.1.- *Descripción da cadea e aspectos xerais.*
 - 3.12.2.- *Productos-mercados.*
 - 3.12.3.- *Mercados de aprovisionamento.*
 - 3.12.4.- *Aspectos económicos-financieros.*
 - 3.12.4.1.-..... Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.12.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
 - 3.12.4.3.-..... Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
 - 3.12.4.4.-..... Comparativa con Vigo e a súa área Funcional.
 - 3.12.5.- *Tendencias, estratexias actuais e factores de éxito.*
 - 3.12.5.1.-..... Situación e tendencias no contorno específico da cadea.
 - 3.12.5.2.-..... Estratexias actuais desenvolvidas polas empresas da cadea.
 - 3.12.5.3.-..... Factores de éxito das empresas da cadea.
- 3.13.- A CADEA DE SERVICIOS FINANCIEROS EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.
 - 3.13.1.- *Descripción da cadea e aspectos xerais.*
 - 3.13.1.1.-..... Entidades financeiras.
 - 3.13.1.2.-..... El sector asegurador.
 - 3.13.1.3.-..... Outras actividades financeiras.
 - 3.13.1.4.-..... Análise comparativo.
 - 3.13.2.- *Producto-mercados.*
 - 3.13.3.- *Mercados de aprovisionamento*
 - 3.13.4.- *Aspectos económicos financieros.*
 - 3.13.4.1.- Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.13.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
 - 3.13.4.3.-..... Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
 - 3.13.4.4.-..... Comparativa con Vigo e a súa área Funcional.
 - 3.13.5.- *Tendencias, estratexias actuais e factores de éxito.*
 - 3.13.5.1.- Tendencias e liñas estratéxicas.
 - 3.13.5.2.-..... Factores de éxito das empresas da cadea.
 - 3.13.5.3.-..... Algúns indicadores e resultados das empresas da cadea.
- 3.14.- A CADEA DE LOXÍSTICA E TRANSPORTE EN VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL.
 - 3.14.1.- *Descripción da cadea e aspectos xerais.*
 - 3.14.1.1.- Transporte aéreo.

- 3.14.1.2.-..... Transporte Marítimo.
- 3.14.1.3.-..... Transporte ferroviario.
- 3.14.1.4.-..... Transporte por estrada.
- 3.14.1.5.-..... Courier.
- 3.14.2.- *Productos-mercados.*
- 3.14.3.- *Mercados de aprovisionamento.*
- 3.14.4.- *Aspectos económicos-financieros globais. Análise dinámico.*
 - 3.14.4.1.-..... Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.14.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
 - 3.14.4.3.-..... Evolución da rendabilidade e Área Funcional magnitudes asociadas.
 - 3.14.4.4.-..... Comparativa con Vigo e a súa área..
- 3.14.5.- *Situación e tendencias de estratexias e factores de éxito.*
 - 3.14.5.1.- Tendencias xerais da cadea de loxística e transporte.
 - 3.14.5.2.-..... Liñas estratéxicas e de cooperación.
 - 3.14.5.3.-..... Factores de éxito e resultados.
- 3.15.- A CADEA DE OUTRAS ACTIVIDADES DE APOIO EN XERAL.
 - 3.15.1.- *Descripción da cadea e aspectos xerais.*
 - 3.15.1.1.- Sector Servicios TICs.
 - 3.15.1.2.-..... Servicios de asesoramento e xestión empresarial.
 - 3.15.1.3.- Servicios de mecanotecnia (Publicidade, estudos de mercado, e similares).
 - 3.15.1.4.-..... Servicios de limpeza, desinfección, seguridade e relacionados.
 - 3.15.1.5.-..... Dimensión.
 - 3.15.1.6.-..... Visión evolutiva do Sector entre o PE do 94 e o do 2001.
 - 3.15.2.- *Producto-mercados.*
 - 3.15.3.- *Mercados de aprovisionamento.*
 - 3.15.4.- *Aspectos económico-financieros.*
 - 3.15.4.1.-..... Ingresos, Custos e Resultados 95/99.
 - 3.15.4.2.-..... Evolución do investimento e a financiación 95/99.
 - 3.15.4.3.-..... Evolución da rendabilidade e magnitudes asociadas.
 - 3.15.4.4.-..... Comparativa con Vigo e a súa área Funcional.
 - 3.15.5.- *Tendencias, estratexias actuais e factores de éxito.*
 - 3.15.5.1.- Liñas estratéxicas e de cooperación.
 - 3.15.5.2.-..... Factores de éxito das empresas da cadea.
 - 3.15.5.3.-..... Algúns indicadores e resultados das empresas da cadea.

CAPÍTULO 4:DIAGNÓSTICO DO SISTEMA PRODUCTIVO DE VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL

METODOLOXÍA E ESTRUCTURA DO DIAGNÓSTICO

4.1.- DIAGNÓSTICO XERAL

4.1.1.- *Oportunidades e Ameazas*

4.1.1.1.-.....Contorno Xeral

- A) *Situación Económica Xeral*
- B) *Tendencias socioculturais*
- C) *Innovación e tecnoloxía*
- D) *Normativo-lexislativo*
- E) *Infraestructuras e equipamento fóra da Zona*

4.1.1.2.- A Área Metropolitana como Contorno Específico do Sistema Productivo

- A) *Especificidades socioeconómicas da Zona*

B) *Infraestructuras e equipamentos da Zona*

C) *Universo público da Zona*

4.1.1.3.- Algúns aspectos do Contorno Específico das empresas de Vigo e a súa área

Funcional

4.1.2.- *Aspectos internos do Sistema Productivo de Vigo e a súa área Funcional:*

Fortalezas e Debilidades

4.1.2.1.-..... Sistemas de Dirección e Estratexias actuais

4.1.2.2.-.....Productos/Servicios e Mercados

4.1.2.3.-..... Recursos Humanos

4.1.2.4.-.....Aspectos tecnolóxicos

4.1.2.5.-.....Aspectos Económico-Financieiros

4.2.- Diagnóstico por cadeas de actividades: (avance de) algunhas cuestións

específicas.....

4.2.1.- Automoción

4.2.1.1.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.1.2.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.2.- Construcción Naval

4.2.2.1.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.2.2.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.3.- Pesca e transformación de produtos do mar

4.2.3.1.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.3.2.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.4.- Productos transformados da agricultura e gandería

4.2.4.1.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.4.2.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.5.- Productos transformados da madeira

4.2.5.1.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.5.2.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.6.- Rochas ornamentais

4.2.6.1.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.6.2.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.7.- Construcción e promoción

4.2.7.1.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.7.2.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea.

4.2.8.- Textil-confecção

4.2.8.1.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.8.2.-.....Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.9.- Química e farmacia

4.2.9.1.- Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.9.2.- Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.10.- Turismo-ocio e derivados

4.2.10.1.- Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.10.2.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.11.- Bienes de equipo, instalacións e industria auxiliar en xeral

4.2.11.1.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.11.2.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.12.- *Servicios financeiros*

4.2.12.1.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.12.2.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.13.- *Comercio e distribución non específico*

4.2.13.1.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.13.2.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.14.- *Loxística e transporte*

4.2.14.1.- Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.14.2.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

4.2.15.- *Outras actividades de apoio en xeral*

4.2.15.1.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito externo á cadea

4.2.15.2.-..... Algunhas cuestións salientables de ámbito interno á cadea

CAPÍTULO 5: IDENTIFICACIÓN DE FACTORES CLAVE, PROPUESTAS DE EIXOS ESTRATÉGICOS E ESTRATEXIAS PARA O SISTEMA PRODUCTIVO DE VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL

5.1.- TRAZABILIDADE DO SISTEMA ANÁLISE-DIAGNÓSTICO-FACTORES CLAVE-EIXOS ESTRATÉGICOS E ESTRATEXIAS.

5.2.- METODOLOXÍA PARA A IDENTIFICACIÓN DE FACTORES CLAVE

5.3.- IDENTIFICACIÓN DOS FACTORES CLAVE PARA O DISEÑO DE ESTRATEXIAS (FCD)

A) *Factores Clave en Infraestructuras, Equipamento e Servicios Públicos*

B) *Factores Clave en Sistemas de Dirección*

C) *Factores Clave en Productos/Servicios e Mercados*

D) *Factores Clave en Innovación, Tecnoloxía e Instalacións*

E) *Factores Clave en Recursos Humanos*

5.4.- EIXOS ESTRATÉGICOS (EE) E ESTRATEXIAS (E) PARA A MELLORA DA COMPETITIVIDADE DO SISTEMA PRODUCTIVO

ANEXO A: TABLA DE INTERRELACIÓN ENTRE A ANÁLISE E O DIAGNÓSTICO.

ANEXO B: TABLA DE CRUCES SALIENTABLES ENTRE ASPECTOS DO DIAGNÓSTICO.

ANEXO C: TABLA DE INTERRELACIÓN ENTRE ASPECTOS SALIENTABLES DO DIAGNÓSTICO E FACTORES CLAVE.

ÍNDICE:

Documento de sobre Desenvolvemento Urbano e Infraestructuras

CAPITULO 1: INTRODUCCIÓN

CAPITULO 2: DESENVOLVEMENTO URBANO

- 2.1. DELIMITACIÓN DA ÁREA DE ESTUDIO
- 2.2. CARACTERIZACIÓN **DA ÁREA** FUNCIONAL
- 2.3. MODELO DE CIDADE Y MORFOLOXÍA URBANA
- 2.4. PLANEXAMIENTO URBANO E XESTIÓN

CAPITULO 3: INFRAESTRUCTURAS TERRITORIAIS

- 3.1 REDES DE INFRAESTRUCTURAS. MODELO CONCEPTUAL DA ANÁLISE.
- 3.2. O PUERTO E A CIDADE
- 3.3. O AEROPORTO DE PEINADOR
- 3.4. INFRAESTRUCTURAS DE LA CIDADE DE VIGO
- 3.5.O SISTEMA DE INFRAESTRUCTURAS METROPOLITANO. A ÁREA DE ESTUDIO AMPLIADA
- 3.6. A REDE VIARIA REXIONAL E O MODELO TERRITORIAL RESULTANTE.
- 3.7. A REDE FERROVIARIA GALEGA

CAPÍTULO 4. CALIDADE AMBIENTAL DA ÁREA FUNCIONAL

- 4.1. *INTRODUCCIÓN*
- 4.2. *AUGA E SANEAMENTO.*
- 4.3. *XESTIÓN DE RESIDUOS*
- 4.4. *CALIDADE DOS ESPACIOS NATURAIS*

CAPÍTULO 5: INFRAESTRUCTURAS BÁSICAS

- 5.1. *A REDE HIDRÁULICA E ENERXÉTICA.*

CAPÍTULO 6. VIGO NO SISTEMA DE CIDADES

- 6.1. *POSICIONAMIENTO DE VIGO E A SÚA ÁREA FUNCIONAL*
- 6.2. *VIGO NO SISTEMA URBANO DE GALICIA E PORTUGAL*
- 6.3. *VIGO NO SISTEMA DE CIDADES DA PENÍNSULA IBÉRICA*

BIBLIOGRAFÍA

ANEXOS DE TÁBOAS E GRÁFICOS

ÍNDICE:

Documento de Apoio sobre

Dinámica Institucional

0. INTRODUCCIÓN

1. SÍNTESE DO DIAGNÓSTICO

1.1. O PAPEL DAS INSTITUCIÓNS EN EL DESENVOLVEMENTO DA CIDADE.

- 1.1.1. *Marco conceptual.*
- 1.1.2. *Configuración do tecido institucional vigués.*
- 1.1.3. *Situación e perspectivas do tecido institucional vigués.*
- 1.1.4. *Cara un novo marco institucional.*

1.2. AS POLÍTICAS PÚBLICAS no DESENVOLVEMENTO DA CIDADE.

- 1.2.1. *Marco conceptual.*
- 1.2.2. *Aproximación á actuación pública en Vigo.*
- 1.2.3. *Promoción empresarial en Vigo.*
- 1.2.4. *A cooperación público/privada en Vigo.*

1.2.5. A plasmación das políticas públicas no modelo de cidade .

1.2.6. A percepción dos cidadáns e as empresas sobre a actuación pública.

1.3. IDENTIDADE E IMAXE TERRITORIAL DA CIDADE.

1.3.1. Marco conceptual.

1.3.2. Aproximación á identidade e a imaxe pública de Vigo.

1.3.3. Cara una nova identidade e imaxe de Vigo.

1.4. A CULTURA LOCAL NO PROCESO DE DESENVOLVEMENTO DA CIDADE.

1.4.1. Marco conceptual.

1.4.2. Aproximación ó contorno cultural vigués.

1.4.3. Cara una visión estratéxica da cultura local.

2. O PAPEL DAS INSTITUCIÓNS NO DESENVOLVEMENTO DA CIDADE.

2.1. MARCO CONCEPTUAL.

2.1.1. Tecido institucional e desenvolvemento territorial.

2.1.2. A gobernación do desenvolvemento local.

2.2. SITUACIÓN E PERSPECTIVAS DO TECIDO INSTITUCIONAL VIGUÉS.

2.2.1. Principales características do tecido institucional vigués.

2.2.2. Cara un novo marco institucional.

2.3. CONFIGURACIÓN DO TECIDO INSTITUCIONAL VIGUÉS.

2.3.1. Estructura do tecido institucional vigués.

2.3.2. A participación institucional nos procesos estratéxicos de desenvolvemento.

2.3.3. A coordinación interinstitucional.

2.3.4. Os problemas da gobernación do desenvolvemento de Vigo.

2.3.5. As institucións de Vigo vistas polos cidadáns e as empresas.

3. AS POLÍTICAS PÚBLICAS NO DESENVOLVEMENTO DA CIDADE.

3.1. MARCO CONCEPTUAL.

3.1.1. A intervención pública no desenvolvemento.

3.1.2. As políticas públicas como instrumento para a mellora da competitividade territorial.

3.1.3. O efecto das políticas públicas sobre o desenvolvemento.

3.2. APROXIMACIÓN Á ACTUACIÓN PÚBLICA EN VIGO.

3.2.1. A actuación da administración municipal en Vigo.

3.2.2. A actuación da administración central e autonómica en Vigo.

3.2.3. O marco de actuación metropolitano.

3.2.4. O Consorcio de la Zona Franca de Vigo unha entidade singular ó servicio do desenvolvemento local.

3.2.5. O investimento das entidades públicas locais.

3.2.6. A empresa pública en Vigo.

3.3. PROMOCIÓN EMPRESARIAL EN VIGO.

3.3.1. As políticas de promoción empresarial en Vigo.

3.3.2. Infraestructuras de acollida empresarial.

3.3.3. A formación profesional en Vigo.

3.4. A COOPERACIÓN PÚBLICA/PRIVADA EN VIGO.

3.5. A PLASMACIÓN DAS POLÍTICAS PÚBLICAS NO MODELO DE CIDADE.

3.6. A PERCEPCIÓN DOS CIDADÁNS SOBRE A ACTUACIÓN PÚBLICA.

4. IDENTIDADE E IMAXE TERRITORIAL DA CIDADE

4.1. MARCO CONCEPTUAL.

4.2. APROXIMACIÓN Á IDENTIDADE E A IMAXE PÚBLICA DE VIGO.

- 4.2.1. *Recoñecemento de Vigo fóra de Galicia.*
- 4.2.2. *A imaxe transmitida por Vigo.*
- 4.2.3. *A paisaxe e o contorno urbano.*
- 4.2.4. *Os símbolos de Vigo.*
- 4.2.5. *O sentimento de pertenza do cidadán.*
- 4.2.6. *Visión das condicións de vida en Vigo.*
- 4.2.7. *Visión de Vigo fronte ás cidades da Eurorexión.*

4.3. CARA UNA NOVA IDENTIDADE E IMAXE DE VIGO.

5. A CULTURA LOCAL NO PROCESO DE DESENVOLVEMENTO DA CIDADE.

5.1. MARCO CONCEPTUAL.

- 5.1.1. *A cultura local nun contexto de globalización.*
- 5.1.2. *A cultura local, expresión da identidade e a imaxe territorial.*
- 5.1.3. *A cultura social e productiva.*
- 5.1.4. *Cultura empresarial e innovación.*

5.2. APROXIMACIÓN Ó CONTORNO CULTURAL VIGUÉS.

- 5.2.1. *Vigo unha cidade innovadora na cultura galega.*
- 5.2.2. *A xestión da cultura local.*
- 5.2.3. *Os contenedores culturais.*
- 5.2.4. *Unha demanda cultural insatisfeita.*
- 5.2.5. *Cultura e innovación.*

5.3. CARA UNA VISIÓN ESTRATÉXICA DA CULTURA LOCAL.

ANEXO I: Fichas de definicións, institucións e entidades seleccionadas con actuación en Vigo.

ANEXO II: Gráficos de relacións institucionais.

ANEXO III: A sanidade e a educación en Vigo.

ANEXO IV: Oferta de formación profesional e ocupacional en Vigo e a súa área de influencia.

Anexo V: Resultados da enquisa á poboación.

BIBLIOGRAFÍA

