



DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

DIRECCIÓN: LUIS ESPADA RECAREY



VALEDOR DO CIDADÁN
ACTUACIONES DE OFICIO



DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE



VALEDOR DO CIDADÁN

Actuaciones de Oficio

Dirección: Luis Espada Recarey

Dirección

Luis Espada Recarey

Coordinación general

Víctor Manuel Martínez Cacharrón

Silvia Campos Gómez

Colaboración

Javier Iradiel Sánchez

Guillermo Rey González

Francisco Javier Rodríguez Rodríguez

Diseño y maquetación

Diego Durán

Imprime

Gráficas Roel

ISBN

978-84-606-6950-0

Dep. Legal

VG 206-2015

Oficina do Valedor do Cidadán

R. Policarpo Sanz, 15 4º

Casa das Artes – 36202 Vigo

Tlf: 986 430 047

Fax: 986 227 774

e-mail: valedordocidadan@vigo.org

web: <http://hoxe.vigo.org/oconcello/valedor>

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	9
01 VIGO, HACIA UN MODELO DE SOSTENIBILIDAD LOCAL	11
02 MARCO CONCEPTUAL	17
2.1. Sostenibilidad ambiental	17
2.2. Sostenibilidad económica	17
2.3. Sostenibilidad social	17
03 CONTEXTO GENERAL DEL MUNICIPIO DE VIGO	19
3.1. Ámbito de aplicación	19
3.2. Territorio y demografía	20
3.3. Mercado de trabajo	30
3.4. Actividades económicas	33
3.5. Infraestructuras de transporte	35
04 METODOLOGÍA	37
05 IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES ÁMBITOS DE LA SOSTENIBILIDAD LOCAL PARA EL MUNICIPIO DE VIGO	39
5.1. Calidad de Vida	39
5.1.1. Análisis pormenorizado por parámetros y servicios indicados	42
5.1.1.1. Seguridad ciudadana	43
5.1.1.2. Accesibilidad y calidad de la vivienda	46
5.1.1.3. Oportunidades laborales y empleo	47
5.1.1.4. Ayudas institucionales	49
5.1.1.5. Calidad del espacio construido	49
5.1.1.6. Calidad de los servicios sociales y de salud	50
5.1.1.7. Calidad de los servicios culturales, recreativos y de ocio	52
5.1.1.8. Nuevas tecnologías de la comunicación y de la información	53
5.1.1.9. Sostenibilidad ambiental	54
5.1.1.10. Sostenibilidad Social	55
5.1.1.11. Sostenibilidad económica	58
5.1.1.12. Movilidad y tráfico	59
5.1.1.13. Enseñanza y cultura	61
5.1.1.14. Participación y gestión municipal	62

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

5.1.1.15. Otros aspectos	63
5.2 Movilidad Local	63
5.2.1. Hábitos de movilidad	64
5.2.2. Transporte público	68
5.2.3. Aparcamientos	78
5.3. Accesibilidad a los servicios locales básicos	89
5.4. Cambio Climático	93
5.4.1. Consumo eléctrico en el sector doméstico	95
5.4.2. Consumo eléctrico en el sector comercial e institucional	96
5.4.3. Transporte	96
5.4.4. Sector residencial	97
5.4.5. Gestión de residuos	98
5.5 Contaminación acústica	98
5.5.1. Ruido asociado al tráfico rodado, ferrocarril e industria	99
5.5.2. Contaminación acústica nocturna	112
5.6. Consumo y producción sostenible	115
5.7. Gestión sostenible de los organismos públicos y empresas locales	122
06 DIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD	125
6.1. Diagnóstico del municipio de Vigo	127
6.1.1. DAFO: Calidad de Vida	127
6.1.2. DAFO: Movilidad Local	133
6.1.3. DAFO: Accesibilidad a los servicios básicos locales	140
6.1.4. DAFO: Cambio climático	143
6.1.5. DAFO: Contaminación acústica	144
6.1.6. DAFO: Consumo, producción y gestión sostenible	146
6.2. Diagnóstico estratégico del municipio de Vigo por zonas	151
6.3. Zona Urbana.	151
6.3.1. DAFO: Calidad de Vida	152
6.3.2. DAFO: Movilidad Local	160
6.3.3. DAFO: Accesibilidad a los servicios básicos locales	165
6.3.4. DAFO: Contaminación acústica	168
6.3.5. DAFO: Consumo y producción sostenible	169
6.4. Zona Semiurbana.	174
6.4.1. DAFO: Calidad de Vida	174
6.4.2. DAFO: Movilidad Local	183
6.4.3. DAFO: Accesibilidad a los servicios básicos locales	188
6.4.4. DAFO: Contaminación acústica	191
6.4.5. DAFO: Consumo y producción sostenible	192
6.5. Zona Rural.	197

6.5.1. DAFO: Calidad de Vida	197
6.5.2. DAFO: Movilidad Local	206
6.5.3. DAFO: Accesibilidad a los servicios básicos locales	211
6.5.4. DAFO: Contaminación acústica	214
6.5.5. DAFO: Consumo y producción sostenible	215
07 CONCLUSIONES	221
Parámetros con valoración coincidente tanto en el municipio de Vigo en su conjunto como por zonas	222
1. Calidad de vida	222
2. Movilidad local	223
3. Accesibilidad a los servicios básicos locales	224
4. Cambio climático	225
5. Contaminación acústica	225
6. Consumo y producción sostenible	226
Parámetros específicos obtenidos para cada una de las zonas	227
1. Calidad de vida	227
2. Movilidad local	229
3. Accesibilidad a los servicios básicos locales	231
4. Consumo y producción sostenible	233
08 BIBLIOGRAFÍA	235
ANEXOS	237
ANEXO 1 Cuadro resumen movilidad urbana	238
ANEXO 2	244
ANEXO 3 Tasas de accesibilidad a los servicios básicos por zonas	247
ANEXO 4 Hábitos de consumo de energía por zonas	249
ANEXO 5 Hábitos de consumo de agua por zonas	251
ANEXO 6 Hábitos de generación de residuos por zonas	253
ANEXO 7 Hábitos de consumo responsable por zonas	255
ANEXO 8 Competencias de la administración local.	257
ANEXO 9 Criterios establecidos para el análisis DAFO del municipio de Vigo según ámbito de estudio.	259
ANEXO 10 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la movilidad local	262
ANEXO 11 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS LOCALES	265
ANEXO 12 Criterios establecidos para el análisis DAFO del CAMBIO CLIMÁTICO	266
ANEXO 13 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la contaminación acústica	267
ANEXO 14 Criterios establecidos para el análisis DAFO	

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

del CONSUMO, PRODUCCIÓN Y GESTIÓN SOSTENIBLE	268
ANEXO 15 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Calidad de Vida en la Zona Urbana	271
ANEXO 16 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Movilidad Local en la Zona Urbana.	275
ANEXO 17 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Accesibilidad a los servicios básicos locales en la Zona Urbana	277
ANEXO 18 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Contaminación acústica en la Zona Urbana.	278
ANEXO 19 Criterios establecidos para el análisis DAFO del Consumo y producción sostenible en la Zona Urbana.	279
ANEXO 20 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Calidad de vida en la Zona Semiurbana.	283
ANEXO 21 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Movilidad local en la Zona Semiurbana.	287
ANEXO 22 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Accesibilidad a los servicios básicos locales en la Zona Semiurbana.	289
ANEXO 23 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Contaminación acústica en la Zona Semiurbana.	290
ANEXO 24 Criterios establecidos para el análisis DAFO del Consumo y producción sostenible en la Zona Semiurbana.	291
ANEXO 25 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Calidad de vida en la Zona Rural	295
ANEXO 26 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Movilidad local en la Zona Rural	299
ANEXO 27 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Accesibilidad a los servicios básicos locales en la Zona Rural.	301
ANEXO 28 Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Contaminación acústica en la Zona Rural.	302
ANEXO 29 Criterios establecidos para el análisis DAFO del Consumo y producción sostenible en la Zona Rural.	303
ANEXO 30 Matriz DAFO resumen sobre Calidad de Vida	307
ANEXO 31 Matriz DAFO resumen sobre Movilidad Local	309
ANEXO 32 Matriz DAFO resumen sobre Accesibilidad a los servicios básicos locales	311
ANEXO 33 Matriz DAFO resumen sobre Cambio climático	312
ANEXO 34 Matriz DAFO resumen sobre Contaminación Acústica	313
ANEXO 35 Matriz DAFO resumen sobre Consumo y producción sostenible	314
ANEXO 36 Advertencias obtenidas a partir del análisis DAFO de sostenibilidad del municipio de Vigo	316

INTRODUCCIÓN

El término desarrollo sostenible se introdujo por primera vez en 1987 y, desde entonces, ha sido conocido por diversas definiciones tales como “Búsqueda de un equilibrio social, económico y medioambiental”, “Crecimiento equilibrado sin poner en peligro las futuras generaciones”, “Progresar respetando el medioambiente” o “Avanzar y mejorar en la calidad de vida sin dañar el entorno”.

Por su proximidad con la ciudadanía y por su conocimiento del entorno, existe el convencimiento de que las administraciones públicas poseen un papel protagonista indiscutible en el proceso de avanzar en el camino de la sostenibilidad. La carta de las Ciudades y Poblaciones Europeas para la sostenibilidad, denominada carta de Alborg, plantea el objetivo de trabajar localmente para su consecución y advierte de que no existirán progresos generales sin un avance significativo en la sostenibilidad urbana. La ciudad constituye un instrumento estratégico muy importante e imprescindible, ya que tiene a su alcance la posibilidad de intervenir directamente en la mejora de los aspectos sociales, económicos y medioambientales del territorio sin caer en el error de pensar que este proceso es contrario al crecimiento.

Hay que tener en cuenta que el desarrollo sostenible es un progreso continuo y no una etapa final y que nunca se alcanzará totalmente, pues los objetivos perseguidos se materializan según el principio de mejora continua y se miden mediante indicadores generalmente aceptados en este tipo de estudios. La variación de estos indicadores en el tiempo permite determinar en qué sentido se evoluciona hacia la Sostenibilidad Local, entendiéndose ésta como un desarrollo equilibrado entre las condiciones naturales del medio físico y las capacidades económicas locales.

El análisis DAFO, acrónimo de Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades, es un recurso iniciado en los años sesenta y que ha producido una verdadera revolución en el campo de la estrategia empresarial. Antes de tomar cualquier decisión estratégica, es fundamental que cada organización realice un diagnóstico de la situación que ayude a formular las acciones que se deben implementarse de forma que se aprovechen las oportunidades investigadas y se prevengan las amenazas con el fin de ser conscientes de las debilidades y de los puntos fuertes del proyecto.

Para llevar a cabo estas expectativas, se han tenido en cuenta, de forma prácticamente casi exclusiva, los estudios realizados sobre el municipio de Vigo por la Oficina do Valedor do Ciudadán y que muestran la situación de la ciudad en los últimos diez años (2003-2013) de acuerdo con los Indicadores Comunes Europeos de Sostenibilidad.

El análisis DAFO se circunscribe a siete campos de actuación sobre los que disponemos de información: Calidad de vida, Movilidad local, Accesibilidad a los servicios locales básicos, Cambio climático, Contaminación acústica, Consumo y producción sostenible y Gestión sostenible de los organismos públicos y empresas locales.

Como metodología de estudio, en todo análisis DAFO se distinguen los factores endógenos y exógenos. Los primeros reflejan las debilidades y fortalezas que presenta el municipio, aspectos que inciden positivamente (fortalezas) o negativamente (debilidades) y sobre los cuales la autoridad local puede influir directamente. Los segundos son factores pertenecientes al ámbito exterior y, por tanto, ajenos al control del ámbito municipal, los cuales pueden generar un impacto positivo (oportunidades) o negativo (amenazas)

La realización de un análisis DAFO para el municipio de Vigo, tanto en su conjunto como para cada una de sus tres zonas constituyentes (urbana, semiurbana y rural), es el principal objetivo de este estudio, un diagnóstico estratégico que permitirá promover políticas conducentes a la consecución de un desarrollo armónico y equilibrado en el ámbito local.

Con la esperanza y el deseo de que este análisis de sostenibilidad sea útil para la ciudad de Vigo como para cualquier otra administración local, agradecemos la imprescindible cooperación de la ciudadanía viguesa por su participación activa y por sus aportaciones y comentarios que permitieron la ejecución de este estudio.

Luis Espada Recarey

01

VIGO, HACIA UN MODELO DE SOSTENIBILIDAD LOCAL

La idea de ciudad sostenible aparece por primera vez reflejada en el conocido como *Informe Brundtland* o “Nuestro futuro Común”, redactado en 1987 por las Naciones Unidas como consecuencia de aplicar el concepto de desarrollo sostenible al ámbito metropolitano. Según este informe, una ciudad sostenible debe ser capaz de gestionarse a sí misma con la mínima dependencia posible e intentar crear el menor deterioro ecológico¹ para sus habitantes: una ciudad compatible con el medio ambiente, el aprovechamiento de los recursos y la reducción de los factores causantes del calentamiento global garantizando una calidad de vida óptima a sus habitantes sin comprometer su futuro.

En el libro *Cities for a small planet*⁽¹⁾ se extiende la anterior idea y se define una ciudad sostenible como aquella que es:

- Una ciudad justa, donde la justicia, los alimentos, el cobijo, la educación, la sanidad y las posibilidades se distribuyan debidamente y donde todos sus habitantes se sientan partícipes de su gobierno;
- Una ciudad bella, donde el arte, la arquitectura y el paisaje fomenten la imaginación y remuevan el espíritu;
- Una ciudad creativa, donde la amplitud de miras y la experimentación movilicen todo el potencial de sus recursos humanos y permita una más rápida capacidad de respuesta ante los cambios;
- Una ciudad ecológica, que minimice su impacto ecológico, donde la relación entre espacio construido y paisaje sea equilibrada y donde las infraestructuras utilicen los recursos de manera segura y eficiente;

¹⁾ Indicador del Impacto Ambiental que representa el área de tierra o agua ecológicamente productiva necesaria para generar los recursos necesarios y asimilar los residuos producidos por su población de forma indefinida.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

- Una ciudad que favorezca el contacto, donde el espacio público induzca a la vida comunitaria y a la movilidad de sus habitantes y donde la información se intercambie tanto de manera personal como colectivamente;
- Una ciudad compacta y policéntrica, que proteja el campo de alrededor, centre e integre a las comunidades en el seno de vecindarios y optimice su proximidad;
- Una ciudad diversa, en la cual el grado de diversidad de actividades solapadas anime, inspire y promueva una comunidad humana vital y dinámica.

En los últimos 60 años la población urbana se ha visto incrementada en casi un 500%, pasando de 750 millones de personas en 1950 a 3.600 en 2011, y se estima que en 2030 el 60% de la población vivirá en las ciudades². Por tanto, el siglo XXI será el siglo de las ciudades. Tanto en el mundo desarrollado como en los países emergentes, las urbes concentrarán la mayor parte de la población convirtiéndose en los principales focos de la actividad humana. Esto trae consigo importantes implicaciones sociales, económicas y medioambientales. Por ello, la transición de las ciudades hacia el desarrollo urbano sostenible debe ser una prioridad.

El papel de las administraciones públicas y de las distintas fuerzas políticas es fundamental en el camino de la evolución, pero ésta se presenta inalcanzable si no se tienen en consideración a todos aquellos sectores que inciden directamente en el modelo de vida actual (energético, educativo, financiero, transporte,...) y, por supuesto, sin la participación de los propios habitantes. Es, por tanto, un proceso largo y de gran envergadura que implica el compromiso firme de todas las partes interesadas, desde los sectores públicos a los privados pasando por la propia ciudadanía y que son, sin lugar a dudas, la clave para el avance y la consecución de la sostenibilidad local.

Pero, todo proceso de transformación ha de tener como punto de partida la definición y caracterización de la situación actual. Para ello, es fundamental definir el perfil demográfico de la ciudad, determinar sus necesidades actuales y futuras, ser conscientes de sus fortalezas y debilidades, etc., de tal forma que se puedan priorizar y desarrollar las actuaciones y medidas necesarias en materia de desarrollo sostenible local.

La ciudad de Vigo presenta tanto desafíos como oportunidades para alcanzar este enfoque que va más allá de garantizar la integridad del medio ambiente en el largo

2) Naciones Unidas: Río+20, Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible. Hoja de datos, el futuro que queremos: Las ciudades, (2012). Disponible en: http://www.un.org/es/sustainablefuture/pdf/Rio+20_FS_Cities_SP.pdf

plazo, ya que también tiene en consideración la preocupación por la calidad de vida, la igualdad entre personas, la seguridad y el bienestar de la ciudadanía, etc. La ciudad se ha convertido en uno de los principales epicentros de progreso social, cultural y económico de Galicia, pero los problemas vinculados a su medio urbano son, a priori, causa de insostenibilidad. La ciudad concentra una alta actividad humana, es el principal centro de consumo gallego y constituye un importante núcleo de producción industrial, modelo al que se le asocia una degradación de la calidad de vida, de la energía, de los recursos naturales, etc. Por ello, el reto asociado pasa por reorientarla, en base a la integridad y la equidad, hacia una sociedad económica y medioambientalmente estable y equilibrada.

Ahora bien, no es posible fijar cuál es esa situación de equilibrio y menos desde la perspectiva global de una ciudad. Es un concepto complejo en el sentido de que no es un punto estático, sino dinámico, que no puede ser definido como un horizonte concreto al que llegar. Aunque es preciso definir umbrales, intervalos, capacidades, impactos, etc., éstos deben tener un perfil activo debido a su vínculo con la naturaleza y la sociedad, las cuales están en constante cambio y desarrollo. Por ello, *“el Desarrollo Sostenible es una dirección y no una estación final”*, ya que éste nunca se alcanzará totalmente pues los objetivos perseguidos deben regirse por el principio de mejora continua. Sin embargo, esto no impide que los avances logrados permitan incrementar el grado de progreso social, económico y medioambiental de la ciudad, lo cual repercute en una mejor calidad de vida de sus residentes^[2].

Por tanto, el diagnóstico objeto de este estudio debe orientarse hacia esta concepción y evaluar el estado de la ciudad como un todo ya que solo desde esta perspectiva será posible afrontar con éxito el reto de la sostenibilidad local. A este respecto, los sistemas de indicadores constituyen, a día de hoy, un importante instrumento de trabajo. La variación de los diferentes parámetros en el tiempo permite determinar en qué sentido se evoluciona hacia la sostenibilidad mediante una evaluación permanente de las medidas adoptadas a sus peculiaridades ambientales, sociales y económicas. Por tanto, el panel de los Indicadores Comunes Europeos (ICE) constituye un elemento de apoyo relevante para la realización del diagnóstico de la situación local actual bajo los principios de la sostenibilidad. Para ello, es necesario contemplarlos y valorarlos en un contexto, y no de forma aislada, para que la globalidad y las interacciones de la situación actual queden recogidas en la tarea de análisis y diagnóstico.

El siguiente cuadro resume los diferentes indicadores y los principios que rigen cada uno de ellos:

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

A Indicadores Principales (obligatorios)		Principio nº (véanse las notas)					
Nº	Indicador	1	2	3	4	5	6
1	Satisfacción de los habitantes con la comunidad local <i>Satisfacción general de los habitantes con varios aspectos del municipio</i>	✓	✓		✓	✓	✓
2	Contribución local al cambio climático global <i>Emissiones de CO₂ (a largo plazo, cuando se haya desarrollado una metodología simplificada, este indicador se centrará en las repercusiones ecológicas)</i>	✓		✓	✓	✓	
3	Movilidad local y transporte de pasajeros <i>Transporte diario de pasajeros, distancias y modos de transporte</i>	✓		✓	✓	✓	✓
4	Existencia de zonas verdes públicas y de servicios locales <i>Acceso de los habitantes a zonas verdes y servicios básicos próximos</i>	✓		✓		✓	✓
5	Calidad del aire en la localidad <i>Número de días en que se registra una buena calidad del aire</i>	✓				✓	✓

B Indicadores Adicionales (voluntarios)		Principio nº (véanse las notas)					
Nº	Indicador	1	2	3	4	5	6
6	Desplazamiento de los niños entre la casa y la escuela <i>Modo de transporte utilizado por los niños en los desplazamientos entre la casa y la escuela</i>	✓		✓	✓	✓	
7	Gestión sostenible de la autoridad local y de las empresas locales <i>Porcentaje de organizaciones públicas y privadas que adoptan y utilizan procedimientos de gestión ambiental y social</i>			✓	✓	✓	
8	Contaminación sonora <i>Porcentaje de la población expuesta a niveles de ruido ambiental perjudiciales</i>	✓				✓	✓
9	Utilización sostenible del suelo <i>Desarrollo sostenible, recuperación y protección del suelo y de los parajes en el municipio</i>	✓		✓		✓	✓
10	Productos que fomentan la sostenibilidad <i>Porcentaje del consumo total de productos que llevan la etiqueta ecológica y de productos biológicos u objeto de prácticas comerciales leales</i>	✓		✓	✓	✓	

Principios:

1. Igualdad e inclusión social (acceso a todos los servicios básicos a precios asequibles, por ejemplo educación, energía, salud, vivienda, formación y transporte)
2. Gobierno local/asignación de competencias/democracia (participación de todos los sectores de la comunidad local en la planificación local y en los procesos de toma de decisiones)
3. Relación local/global (satisfacción de las necesidades locales a nivel local, de la producción al consumo y a la eliminación, satisfacción de las necesidades que no es posible satisfacer localmente de forma sostenible)

4. Economía local (adaptación de las capacidades y necesidades locales a la disponibilidad de puestos de trabajo y otras facilidades, de forma que amenace lo menos posible los recursos naturales y el medio ambiente)
5. Protección del medio ambiente (adopción de un planteamiento ecosistémico: reducción al mínimo del uso de los recursos naturales y de los suelos, de la producción de residuos y de la emisión de contaminantes, potenciando la biodiversidad.
6. Patrimonio cultural/calidad del entorno arquitectónico (protección, preservación y rehabilitación de los valores históricos, culturales y arquitectónicos, incluidos edificios, monumentos y acontecimientos: refuerzo y protección de la belleza y funcionalidad de espacios y edificios)

La Oficina do Valedor do Cidadán do Concello de Vigo ha llevado a cabo, a lo largo de más de diez años, diversos estudios en este sentido, todo ellos con un punto de partida común: *“Los Indicadores Comunes Europeos”*. Un análisis pormenorizado de estos estudios permitirá:

- establecer las conclusiones generales y tendenciales para el municipio de Vigo en materia de desarrollo sostenible local,
- establecer el diagnóstico de sostenibilidad,
- y definir, priorizar y planificar estrategias, planes y actuaciones que permitan un desarrollo sostenible del municipio.

En resumen, todo lo que se ha venido exponiendo pone de manifiesto que conseguir una ciudad sostenible es un proceso lento, que requiere continuidad en el tiempo y la participación e implicación profesional y personal de todas las partes interesadas. Es un camino en el que se ha de educar, concienciar e instruir y que, en muchas ocasiones, precisa de medidas drásticas de actuación y la ruptura con las barreras establecidas, pues solo cambiando mentalidades y variando comportamientos es posible avanzar hacia la sostenibilidad^[3].



DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

02

MARCO CONCEPTUAL

Resulta especialmente útil, para un diagnóstico global, el concepto de sostenibilidad en torno a la triple faceta ambiental, socio-cultural y económica. Este enfoque permite una evaluación más rigurosa de los resultados ya que huye de una visión estrecha de la sostenibilidad que, en ocasiones, se centra en el impacto ambiental en detrimento de los aspectos socio-económicos.

2.1. Sostenibilidad ambiental

Este marco conceptual se refiere a la dependencia de las funciones de nuestro entorno y de su continuidad, pues provee recursos, asimila residuos y desechos, proporciona servicios ambientales (agua, clima, aire, alimentos, fijación de CO₂), etc. Es conveniente acotar el concepto al conjunto de elementos que constituyen el entorno biofísico dentro del cual y en relación con el cual se desarrollan las actividades humanas, manteniendo la huella ecológica por debajo de la biocapacidad del territorio y minimizando el impacto sobre el medio ambiente y el paisaje lo que, por tanto, contribuye a la restauración de los ciclos naturales.

2.2. Sostenibilidad económica

Desarrollo económico asociado a los recursos humanos, energéticos y materiales locales y basado en el conocimiento de la capacidad de carga del entorno para no superarla y, así mismo, permitir la recuperación y regeneración del sistema natural ante las presiones externas tendiendo hacia la optimización de los recursos y maximizando el beneficio con un menor consumo de los mismos.

2.3. Sostenibilidad social

Persigue la satisfacción plena de las necesidades actuales, al mismo tiempo que se garantiza la de las generaciones futuras incrementando la calidad de vida en términos de salud, confort, bienestar y cohesión social.



DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

A grandes rasgos se puede decir que éstos son los objetivos de la sostenibilidad local a nivel global. Estos objetivos finales solo serán alcanzables si se establecen objetivos específicos en aquellos ámbitos o sectores responsables de su consecución. Para ello, se requiere un análisis previo de los mismos, tarea que se expone de forma sintética en los apartados siguientes del presente estudio. De tal forma que, finalmente y tras el análisis, será posible vincular el diagnóstico del municipio con las actuaciones derivadas de él a través de los objetivos establecidos para cada ámbito.

03

CONTEXTO GENERAL DEL MUNICIPIO DE VIGO

Antes de entrar en detalle en el estudio, es preciso referenciar ciertos aspectos básicos que aporten comprensibilidad al diagnóstico centrándonos en aquellos factores que pueden ser condicionantes de la situación actual del municipio a lo largo del tiempo.

3.1. Ámbito de aplicación

El presente documento se centra en el estudio de la sostenibilidad local del municipio de Vigo, en general, y de sus tres zonas de referencia en particular: urbana, semiurbana y rural. La siguiente tabla ilustra dicha clasificación. Se ha dividido la ciudad en distritos, tomando como unidad base sus correspondientes barrios o parroquias, los cuales a su vez definen las distintas zonas. Se incluyen, además, referencias porcentuales de población por distrito.

Zona	Distrito	Barrios	%
Urbana	1	Areal, Barrio do Cura, Berbés, Centro, Cíes, Estación, Ferrería, García Olloqui, Santiago de Vigo	7,0
	2	A Rola, Areosa, Casablanca, Fátima, Fernando O Católico, María Berdiales, O Castro, Pr. España, Raviso, Ribadavia, San Roque	11,5
	3	Barcelona, Beiramar, Camelias, Hispanidad, Independencia, Industria, Peniche, Picacho, Povisa, Pr. España, Regueiro, Seara, Travesas	14,6
	4	Balaídos, Bouzas, Coia, Espedrigada	17,5
	5	Castrelos, Sárdoma	5,4
Semiurbana	6	Teis	9,8
	7	Cabral, Candean, Lavadores	19,9
Rural	8	Beade, Bembrive, Matamá, Valladares, Zamáns	6,7
	9	Alcabre, Comesaña, Coruxo, Navia, Oia, Saiáns	7,6

Tabla 1: División del término municipal por zonas, distritos y barrios. Fuente: Espada, L (2011)

Por tanto, y a la vista de los datos, se puede concluir que es la zona urbana la que presenta el mayor nivel poblacional. Algo más del 50% de los habitantes del municipio tienen su lugar de residencia en los distritos 1, 2, 3 y 4. Estos datos son relativamente superiores a los asociados a la zona semiurbana y rural donde residen aproximadamente el 35% y el 15% de la población del municipio, respectivamente.

3.2. Territorio y demografía

El municipio de Vigo, situado en la provincia de Pontevedra, comprende un total de 109.1 km² de superficie³. El área metropolitana es una amplia cuenca bordeada de sierras y montes de mediana altura y una estrecha franja litoral de 20 kilómetros de largo. El municipio se extiende en dirección noroeste-suroeste en la orilla sur de la ría homónima.

El término municipal de Vigo cuenta con un territorio insular, las Islas Cíes, un archipiélago de 4,46 km² situado en la boca de la Ría de Vigo, que en 1980 fueron declaradas parque natural y que están incluidas, desde 2002, en el Parque Nacional Marítimo-Terrestre de las Islas Atlánticas de Galicia. Dada su importancia comunitaria y natural, en noviembre de 2013 el Ayuntamiento de Vigo inició los trámites para que sean declaradas Patrimonio de la Humanidad.

La figura 1 ilustra la situación geográfica de Vigo como término municipal respecto a la provincia de Pontevedra y Galicia. En la figura 2 se muestra la división del municipio en base a sus principales parroquias.



Figura 1: Término municipal de Vigo

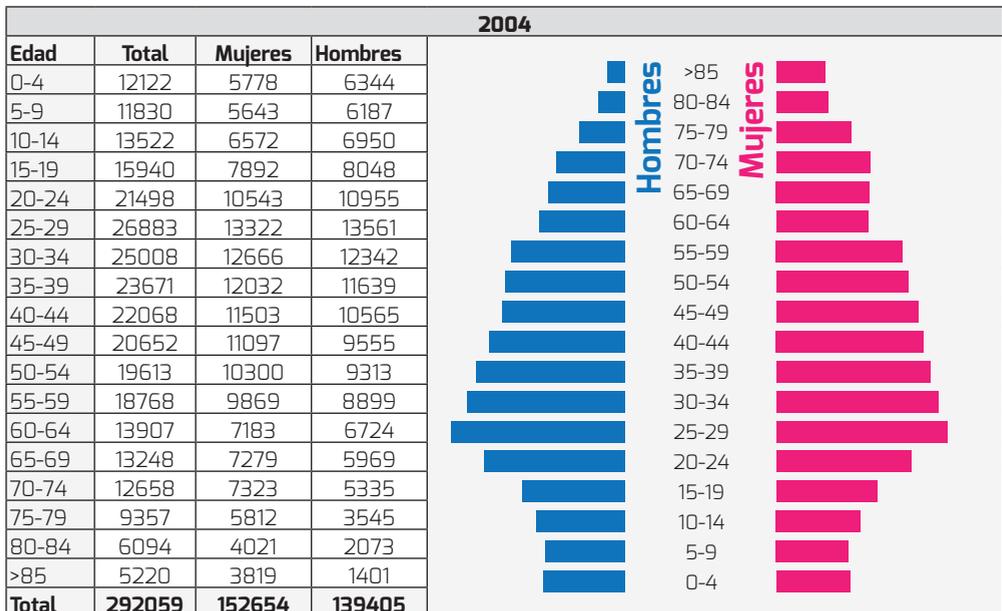
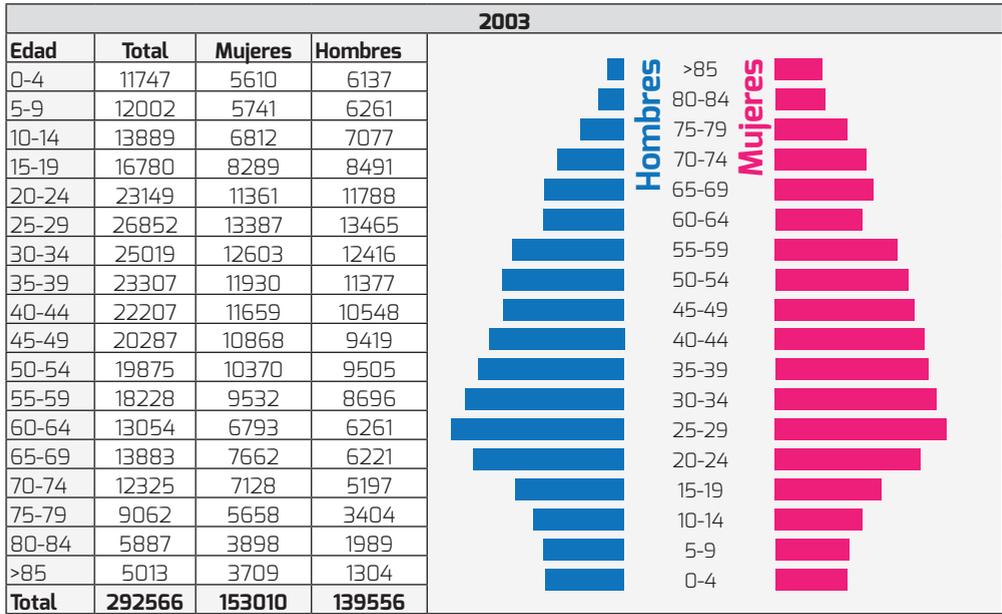


Figura 2: Desagregado municipal por parroquias

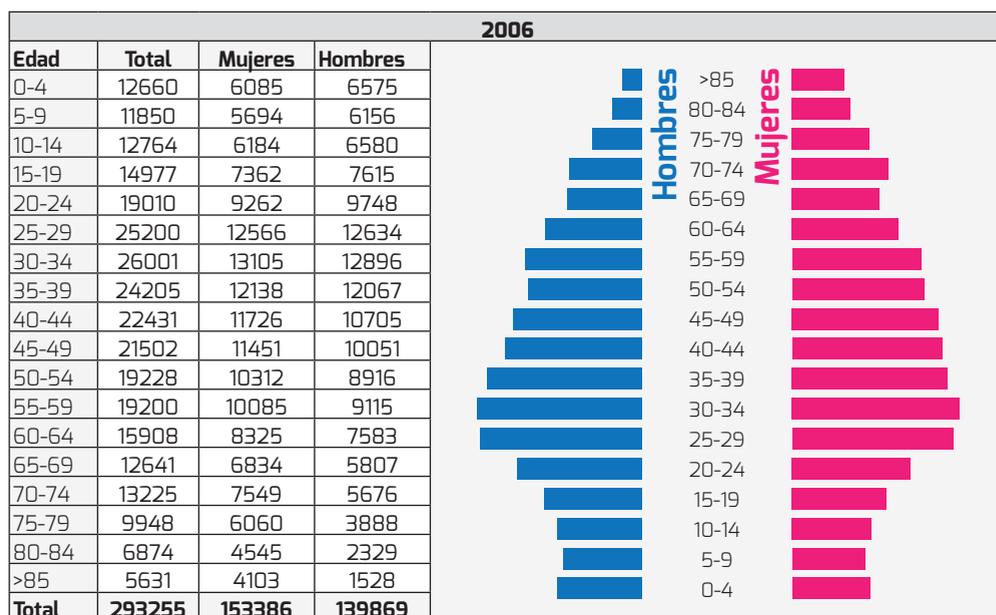
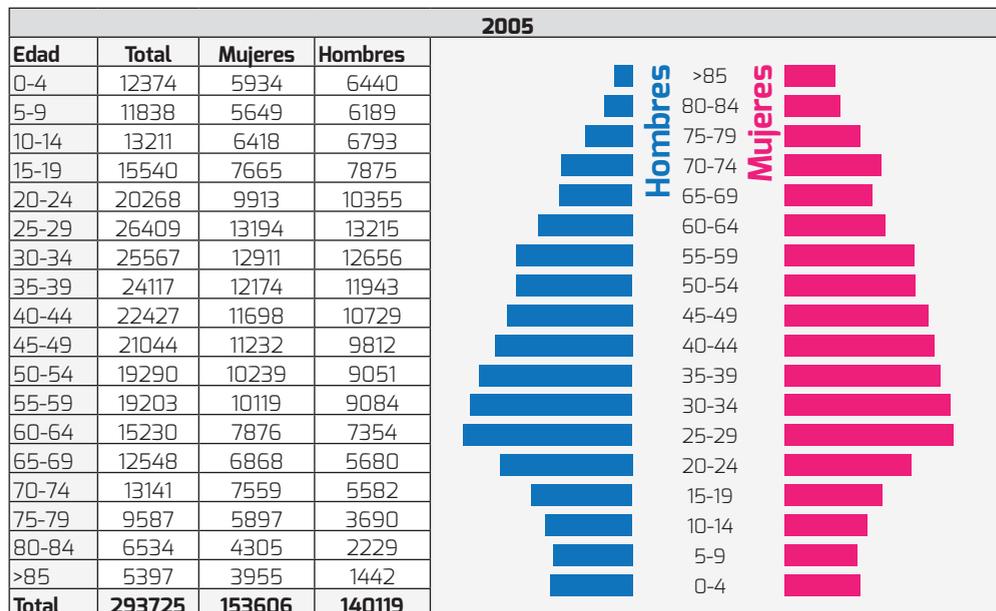
A continuación, se presenta resumida la evolución demográfica del municipio. La clasificación se ha realizado en base a tramos de edades quinquenales y por sexo. Los datos

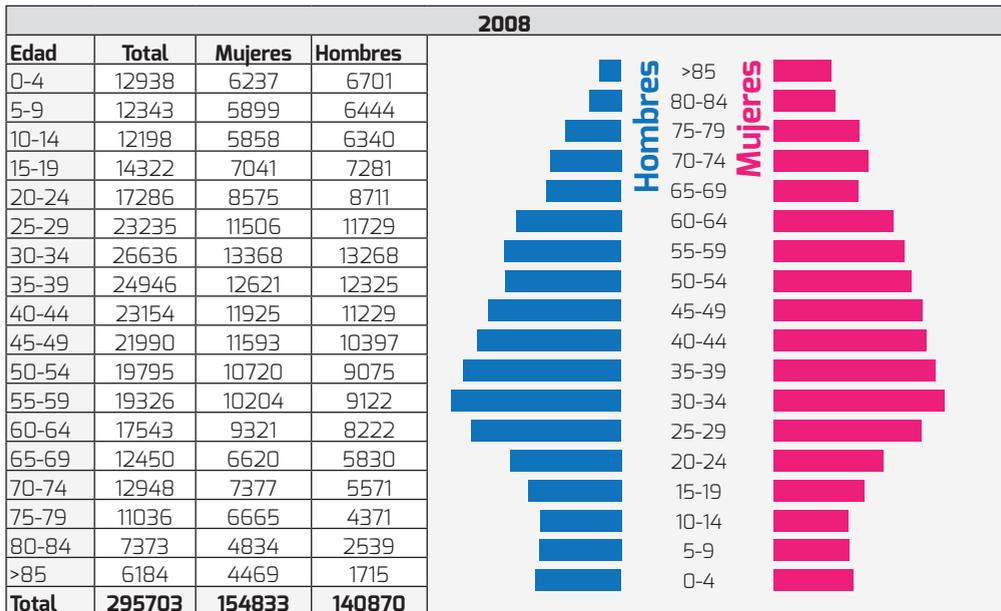
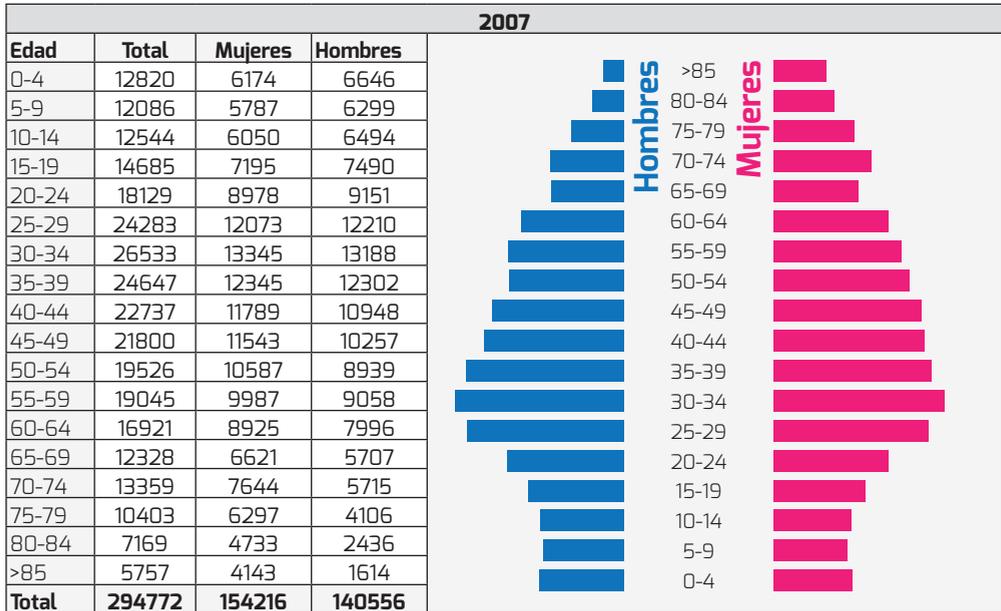
3) Último dato registrado en el Instituto Galego de Estatística (IGE) correspondiente al año 2011.

abarcan un periodo temporal de 10 años correspondiente con la franja de los estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán que se han tenido en cuenta como base para la realización del presente estudio.

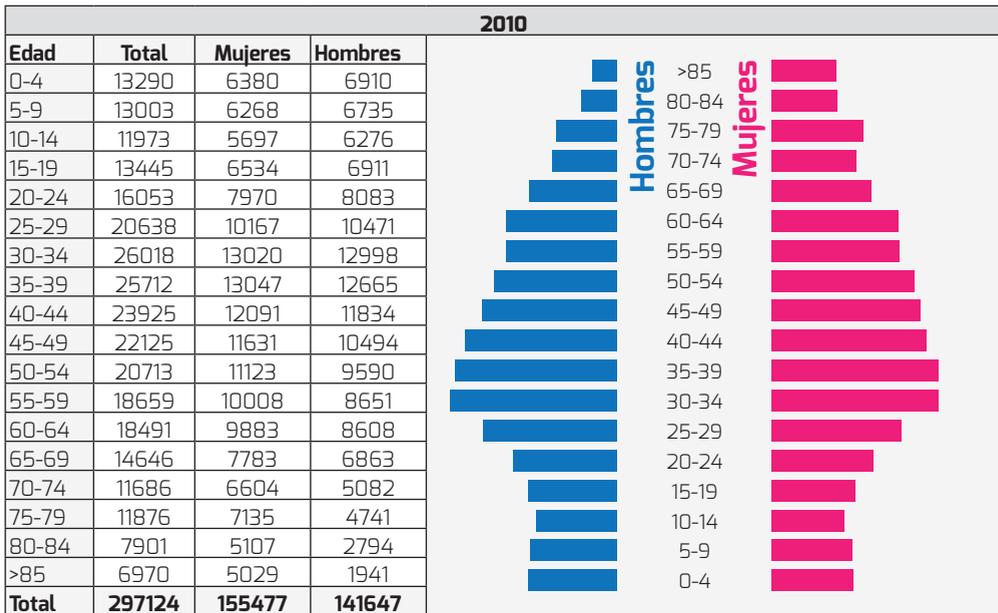
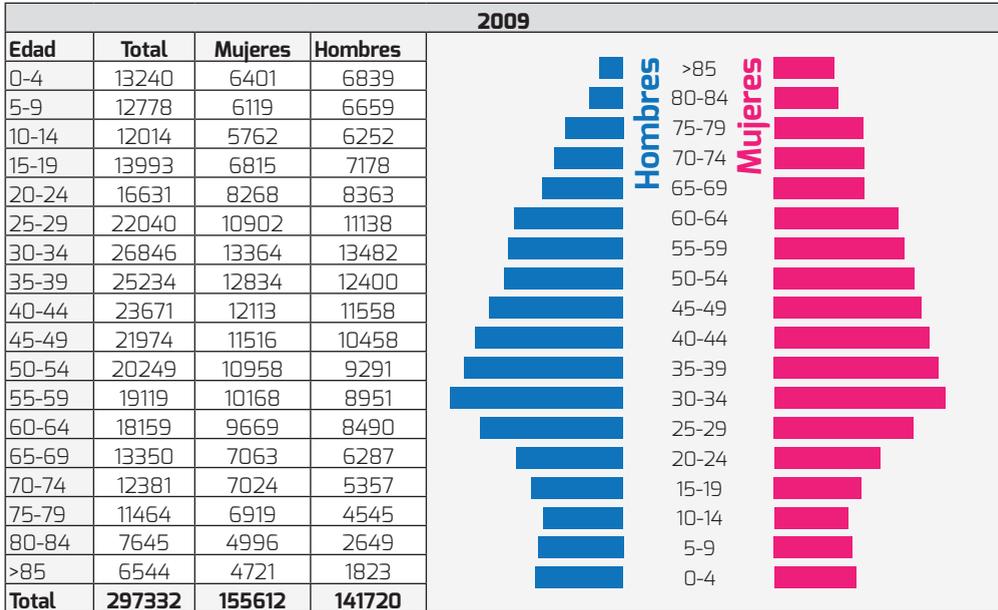


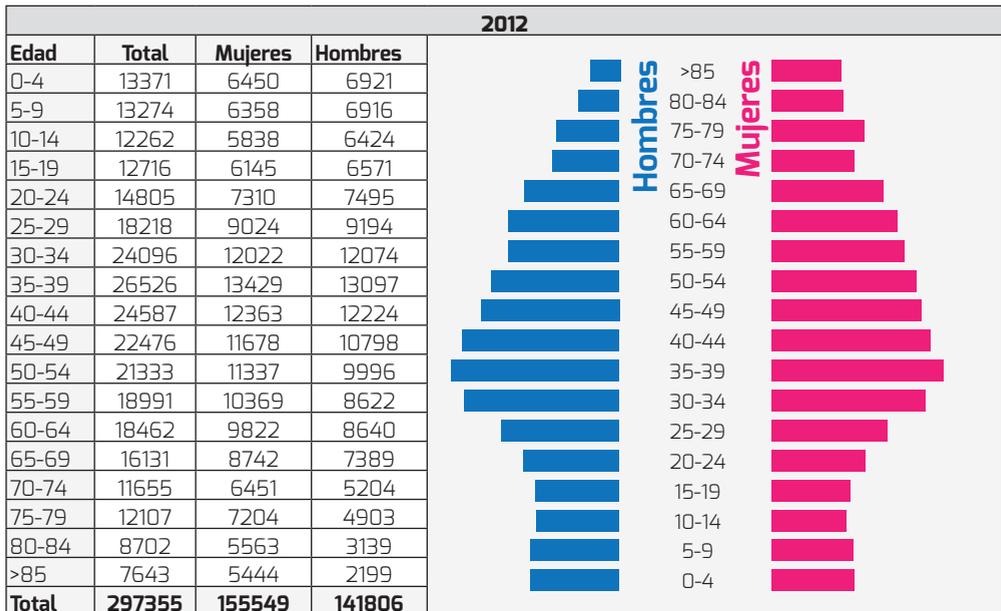
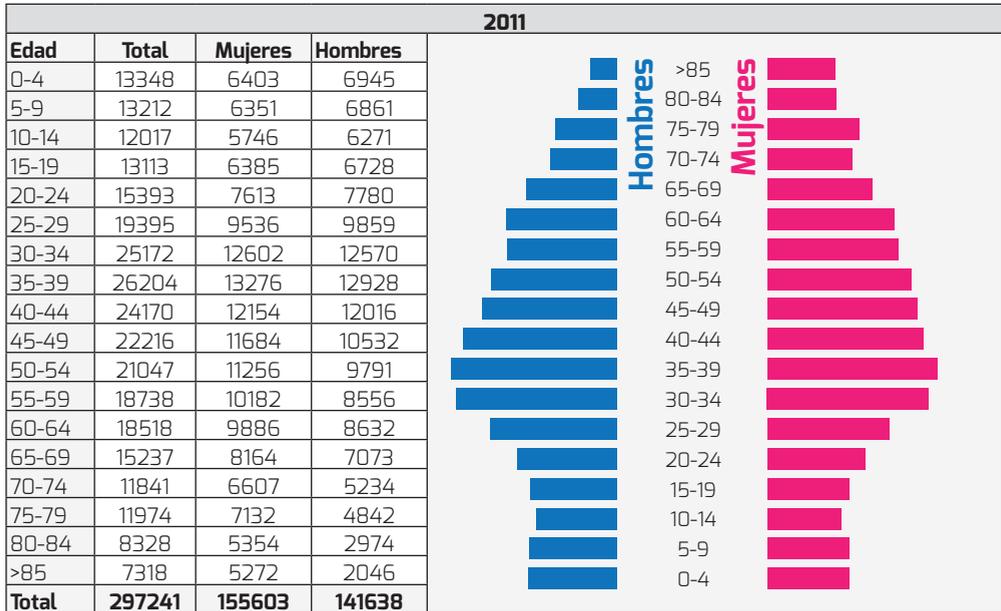
DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE



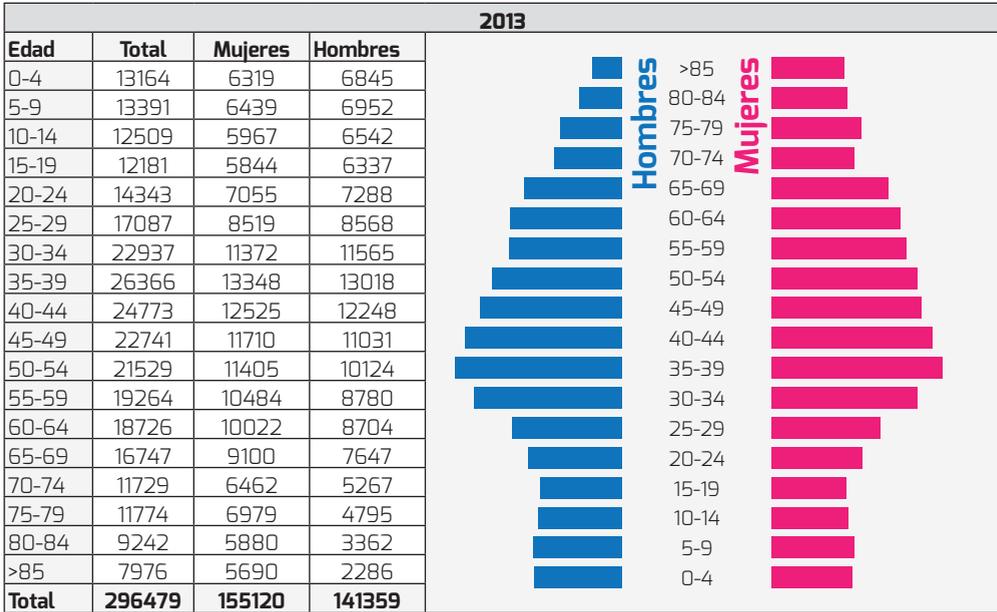


DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE





DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE



La estructura poblacional de Vigo muestra que se trata de un municipio joven, con un porcentaje significativo de personas residentes de entre 20 y 64 años. Las pirámides de población indican que en los próximos años la tendencia en el municipio presentará un doble envejecimiento, por un lado estrechamiento por la base (descenso de la natalidad) y por otro aumento de la proporción de individuos mayores de 64 años.

La densidad de población asociada al municipio a lo largo de los últimos 10 años se muestra en el gráfico 1.

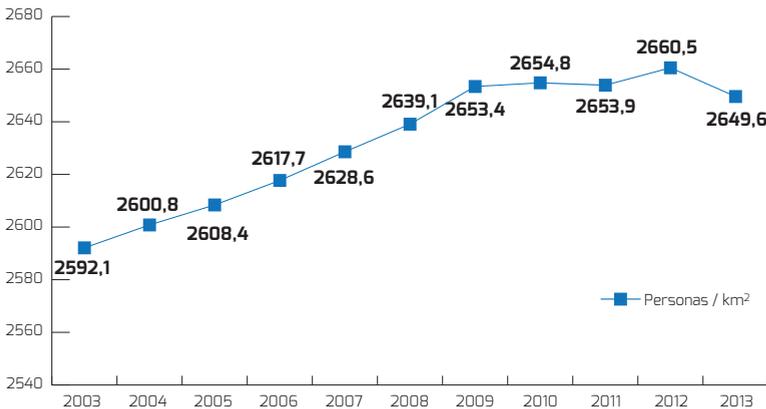


Gráfico 1: Evolución de la densidad de población del municipio de Vigo. Fuente: IGE, 2014

El censo poblacional del municipio de Vigo ha manifestado una clara tendencia de crecimiento del año 2003 al año 2009 con un incremento de aproximadamente 4.800 personas. Tal y como puede observarse en el gráfico anterior (1), el período de estancamiento se produjo entre los años 2009 y 2011, en el cual prácticamente permaneció invariable la situación. El máximo poblacional del municipio se registró en el año 2012 con casi 297.400 habitantes. Los últimos datos analizados, correspondientes al año 2013, reflejan un descenso de casi 1.000 personas con respecto al año anterior, situándose en valores que rondan las cifras del año 2008, lo que parece será, según otras fuentes consultadas, una tendencia que podría consolidarse en los próximos años. Los porcentajes se resumen en la tabla 2.

AÑO	POBLACIÓN	INCREMENTO/DECREMENTO (Personas)	INCREMENTO/DECREMENTO (%)
2003	292566	-	-
2004	292059	-507	-0,17
2005	293725	+1666	+0,57
2006	293255	-470	-0,16
2007	294772	+1517	+0,52
2008	295703	+931	+0,32
2009	297332	+1629	+0,55
2010	297124	-208	-0,07
2011	297241	+117	+0,04
2012	297355	+114	+0,04
2013	296479	-876	-0,29

Tabla 2: Tabla resumen de la evolución poblacional del municipio de Vigo. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IGE (2014)

Vigo posee la mayor población fluctuante de toda Galicia. Es conveniente subrayar que los datos presentados anteriormente reflejan el censo del término municipal, si bien hay que destacar que el Área Metropolitana de Vigo⁴ es una región urbana cuyo ámbito territorial abarca 14 municipios, con una población de 480.914 habitantes y una extensión de 744,5 km². Esta área metropolitana no debe confundirse con la comarca oficial de Vigo, más reducida (426.213 habitantes y 694,8 km²), de la que están excluidos los municipios de Cangas y Moaña (Comarca do Morrazo) y el de Salvaterra do Miño (Comarca do Condado). Es el municipio más habitado de Galicia, representa el 32% de la población de la provincia de Pontevedra y el 12% de la gallega. A nivel español, Vigo ocupa el puesto 15º en la lista de municipios con más población.

4) Municipios del Área metropolitana de Vigo: Baiona, Cangas, Fornelos de Montes, Gondomar, Moaña, Mos, Nigrán, Pazos de Borbén, O Porriño, Redondela, Salceda de Caselas, Salvaterra do Miño, Soutomaioir y Vigo.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

La proporción de hombres y mujeres prácticamente se mantiene constante a lo largo del periodo estudiado. En el municipio, como término medio, el 52,3% de los residentes son mujeres frente al 47,7% de hombres.

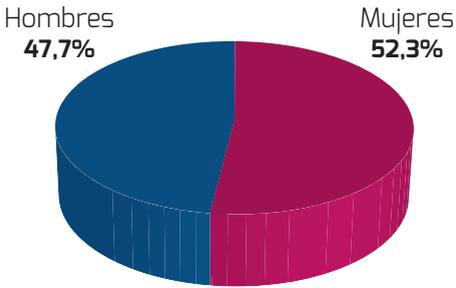


Gráfico 2: Distribución porcentual por género en el municipio de Vigo. Fuente: Elaboración propia a partir de datos del IGE (2014)

En cuanto a la edad media del municipio, el gráfico 3 ilustra su evolución para el periodo de estudio considerado:

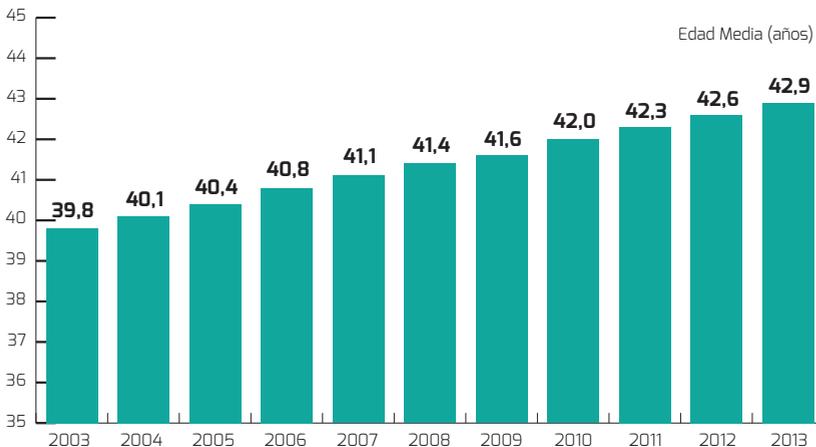


Gráfico 3: Edad media del municipio de Vigo. Fuente: IGE (2014)

Por tanto, el municipio de Vigo experimenta año tras año un envejecimiento paulatino de su población. En estos 10 años la tasa de envejecimiento no ha parado de crecer. En el año 2013, se alcanzaba el valor máximo registrado hasta el momento (a falta de analizar los datos del año 2014) con un 110,8%, lo que significa que por cada 100 jóvenes menores de 20 años hay 110 personas mayores de 64, casi 3 puntos superior al dato del año 2003.

Por último, hay que hacer referencia a otros dos indicadores demográficos relevantes: la tasa de natalidad bruta del municipio y los movimientos migratorios.

La tasa de natalidad bruta ha manifestado un claro descenso pasando del máximo alcanzado en 2008 de 9,9 nacimientos/1.000 habitantes al dato mínimo registrado de 2012 de 8,9 nacimientos/1000 habitantes, lo cual explica, en gran parte, los datos referentes al saldo vegetativo⁵ del municipio. Los datos obtenidos del IGE indican que 2012 ha sido el primer año desde 1975 (primer año con datos registrados) en el cual el saldo vegetativo presenta valores negativos (-11 personas) y la tendencia parece agravarse con un saldo negativo de 151 personas registrado en el año 2013. Los datos de referencia pueden verse en el gráfico 4.

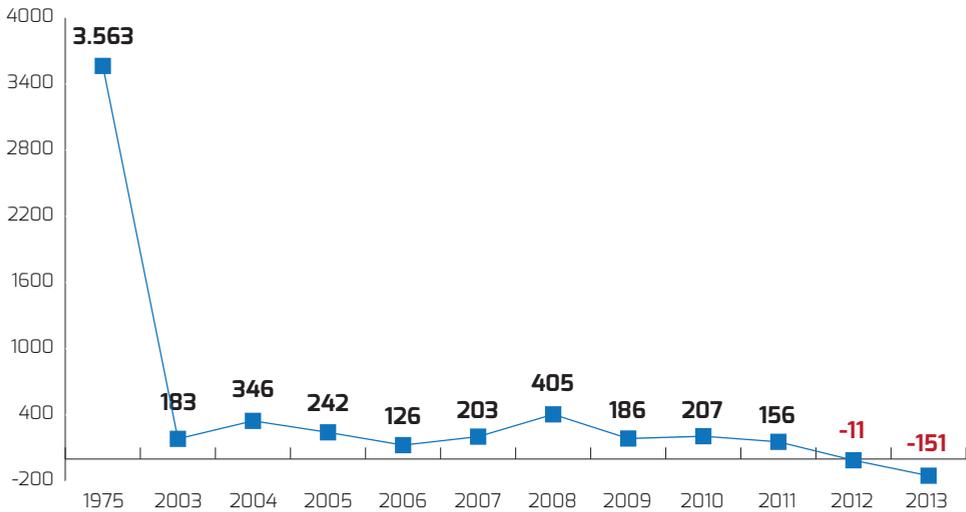


Gráfico 4: Saldo vegetativo del municipio de Vigo. Fuente: IGE (2014)

Con referencia al apartado de migraciones, el saldo total del municipio de Vigo (diferencia entre emigraciones e inmigraciones) se ha mantenido positivo y en tendencia alcista hasta el año 2008. Es en este año 2008, en plena crisis, cuando se produce la caída más brusca pero manteniéndose todavía un balance final positivo. El año 2010 es el primer año del periodo analizado en el que se registra un saldo migratorio negativo (-427 personas). La tendencia a partir de este año y hasta el 2013 (último con datos disponible) presenta oscilaciones. Entre +350 y -270 personas en 2011 y 2012, respectivamente, y en 2013 el balance retoma un valor positivo con un saldo final de +70 personas. Los datos pueden verse reflejados en el gráfico 5.

5) Saldo vegetativo= Nacimientos - Defunciones

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

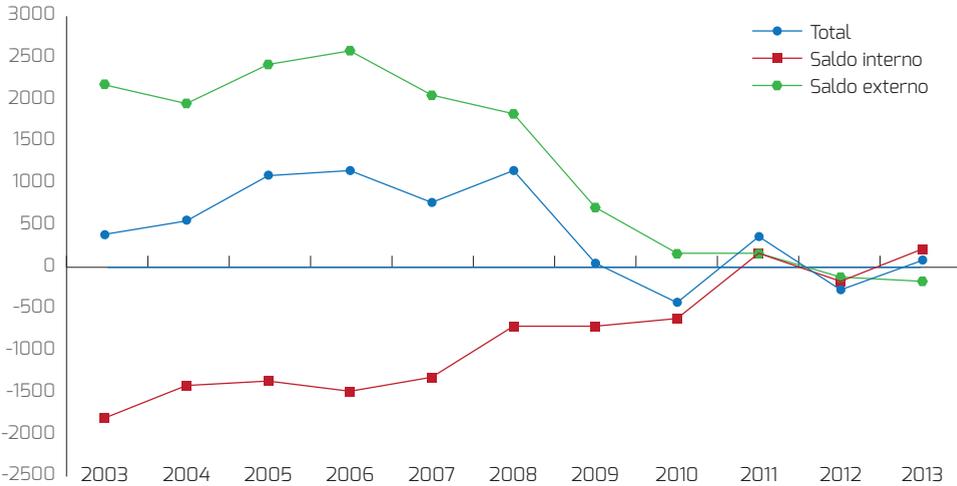


Gráfico 5: Saldo migratorio del municipio de Vigo. Fuente: IGE (2014)

3.3. Mercado de trabajo

- Tasa de actividad: comprende el total de personas de 16 o más años que cumplen las condiciones necesarias para su inclusión entre las personas ocupadas o desempleadas.
- Tasa de ocupación: es la formada por personas de 16 o más años que tienen un trabajo por cuenta ajena o propia.
- Tasa de paro: comprende las personas de 16 o más años que se encuentran sin trabajo, están buscando uno y están disponibles para trabajar.

En el gráfico 6 se presenta resumida la evolución de las tasas referenciadas anteriormente para el municipio de Vigo.

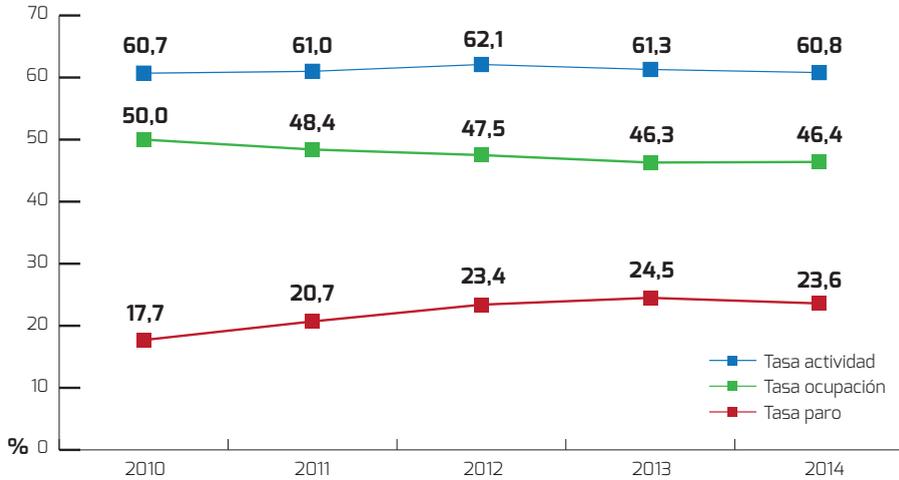


Gráfico 6: Evolución de la tasa de actividad, ocupación y paro del municipio de Vigo. Fuente: Elaboración propia a partir del IGE (2014)

La tasa de actividad no registra variaciones estadísticas significativas a lo largo del periodo estudiado (disponible en el IGE). Sin embargo, no ocurre lo mismo con la tasa de ocupación y paro.

La tasa de ocupación alcanzó su valor máximo en el año 2010 y, desde entonces, ha descendido significativamente, entre 2 y 4 puntos porcentuales, y ha alcanzado su valor mínimo en el año 2013 con un 46% de población ocupada, coincidente, por tanto, con el valor máximo de tasa de paro. En el año 2013, una cuarta parte de la población del municipio se encontraba en situación de desempleo, aunque se observa un descenso porcentual de 3,4 puntos para este año 2014⁶. Comparando este valor con los niveles de paro español y europeo proporcionados por el Instituto nacional de estadística (INE) observamos que, con una tasa de paro del 23,7%, España es el estado miembro, junto con Grecia, que mayor nivel de desempleo alcanza de la Zona Euro dónde la tasa de paro se sitúa en el 11,5%. Por tanto, la tasa de paro del municipio vigués, pese a situarse 2 puntos porcentuales por debajo de la media estatal, es elevada ya que se encuentra muy por encima del nivel europeo.

Por género, los gráficos resumen se presentan a continuación:

⁶) Datos del tercer trimestre de 2014.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

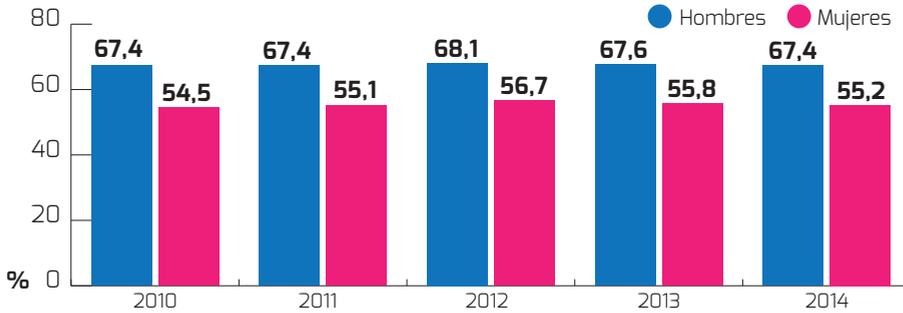


Gráfico 7: Tasa actividad del municipio por género. Fuente: Elaboración propia a partir del IGE (2014)

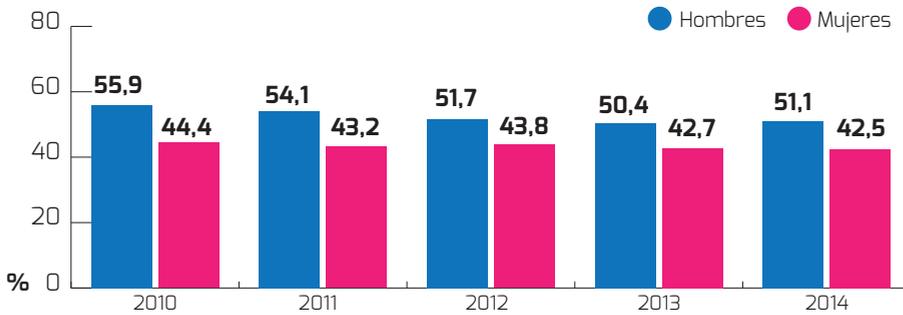


Gráfico 8: Tasa de ocupación del municipio por género. Fuente: Elaboración propia a partir del IGE (2014)

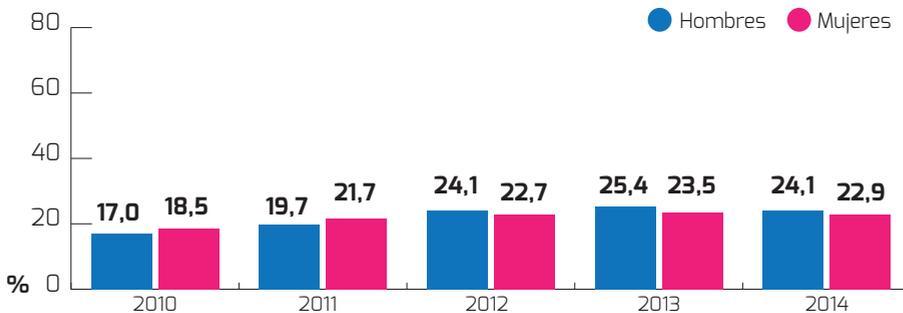


Gráfico 9: Tasa de paro del municipio por género. Fuente: Elaboración propia a partir del IGE (2014)

Los datos ponen de manifiesto que, en general, las mujeres presentan un índice de ocupación inferior al de los hombres. Sin embargo, la tendencia parece opuesta en lo referente a la tasa de paro ya que, a partir del año 2012, la masculina supera a la femenina.

Por sectores, la evolución de la distribución porcentual de la población ocupada se muestra en la tabla siguiente:

Año	Agricultura y pesca	Industria	Construcción	Servicios
2010	0,9%	19,3%	4,4%	75,4%
2011	0,5%	17,0%	4,6%	73,9%
2012	0,6%	17,7%	4,6%	72,2%
2013	0,6%	19,3%	4,2%	67,8%
2014	1,3%	19,0%	3,7%	69,2%

Tabla 3: Porcentajes de empleabilidad por sectores en el municipio de Vigo. Fuente: Elaboración propia a partir del IGE (2014)

El principal sector de empleabilidad del municipio es el sector servicios, el cual da trabajo a casi el 70% de población. Le sigue el sector industrial que emplea, aproximadamente, el 19% de los trabajadores del municipio. A gran distancia se sitúa el sector de la construcción, en claro descenso desde el estallido de la crisis, cuyo nivel de empleabilidad se sitúa por debajo del 4%, y el sector de la agricultura y la pesca que apenas representa un 1%.

3.4. Actividades económicas

La actividad económica en Vigo está especialmente vinculada a la industria y al sector servicios, tal y como puede verse reflejado en la tabla 3. El municipio es considerado como la mayor área industrial de Galicia y entre los motores de la economía viguesa destaca el sector de la automoción liderado por el Grupo PSA Peugeot-Citroën que tiene en su Zona Franca la factoría más importante de Europa.

Otros sectores relevantes son la construcción naval y el sector pesquero en todas sus vertientes, desde la industria extractiva, armadores, hasta la comercial, con sus lonjas de altura y de bajura, así como la industria conservera, congeladora y transformadora. El puerto de Vigo es uno de los principales comercializadores de pescado para consumo humano del mundo y los astilleros de la Ría son líderes de la construcción naval privada española, por facturación y tonelaje.

El puerto de Vigo cuenta con más de 9 km de muelles de atraque. En él cabe citar la importancia del tráfico de mercancías (granito, pesca y exportación automovilística). Los mayores tráficos corresponden a mercancías generales, destacando el movimiento de contenedores, el tráfico rodado y la piedra natural, además de los productos pesqueros.

Otras actividades económicas importantes en Vigo y su comarca son la industria química y farmacéutica, con factorías en Mos y Porriño; la industria textil; la industria editorial, de la que Vigo es el primer referente en Galicia; la industria alimentaria; la fabricación de

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

productos para la construcción; la fabricación de maquinaria industrial; la ingeniería naval y, en menor medida, la industria aeronáutica.

Una institución imprescindible para el desarrollo industrial de Vigo y su comarca ha sido la Zona Franca. Fue fundada en 1947 y tan sólo existen dos más en la geografía española. En la actualidad funciona como Agencia de Desarrollo Local y proporciona suelo e infraestructuras de carácter eminentemente industrial y comercial en Vigo y comarca.

La siguiente figura ilustra las zonas de mayor actividad económica del municipio y que concentran, por tanto, el mayor número de empresas. Las distintas zonas industriales están distribuidas por diferentes enclaves dentro del municipio vigués. Las de mayor presencia física son las que se corresponde con los siguientes sectores: zona litoral (entre Bouzas y el Berbés), instalaciones de la Zona Franca (Balaidos y Alcabre), valle del Lagares, Lavadores-Cabral, Comesaña-Caramuxo y el parque tecnológico y logístico (Beade-Valadares).

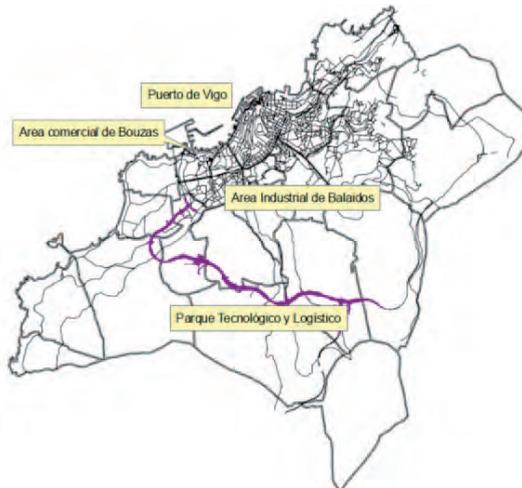


Figura 3: Ubicación de los principales centros de actividad económica del municipio de Vigo. Fuente: PMUS⁷ (2012)

7) PMUS: Plan de Movilidad Urbana Sostenible del Concello de Vigo. Disponible en el portal web del Concello de Vigo.

3.5. Infraestructuras de transporte

En el municipio de Vigo confluyen numerosas redes de transporte que dan salida a la gran actividad industrial generada tanto por el puerto de Vigo como por las empresas, fundamentalmente de automoción, existentes en el municipio.

Además, Vigo es un núcleo de paso entre Galicia y Portugal y como tal absorbe gran cantidad de tráfico de personas, además de ser un centro turístico de alto nivel que atrae estacionalmente gran cantidad de vehículos.

En cuanto al tráfico por carretera, la principal arteria es la Autopista del Atlántico (A-9) que comunica Galicia con Portugal llegando hasta A Coruña. Esta vía entronca con la ciudad en primer lugar por el norte por la carretera A9V que principalmente absorbe tráfico ligero. Más adelante, el enlace de la A55 con la Avda. de Madrid y, por último, el segundo cinturón de circunvalación (VG20) permiten dar salida al tráfico portuario e industrial de la ciudad.

En lo referente a las principales arterias del núcleo de Vigo destaca la Avda de Beiramar y la Gran Vía que divide el núcleo central de la ciudad de los distritos de nuevo desarrollo.

Vigo es una estación término de ferrocarril de pasajeros de cercanías y largo recorrido y, además, da servicio a las actividades principalmente portuarias desde una estación de mercancías ubicada en el puerto. En la siguiente imagen se presentan ambas líneas, en rojo la de mercancías y en azul la de pasajeros. Actualmente la línea roja es la que concentra ambas actividades debido a las obras en la estación de pasajeros de Urzaiz.

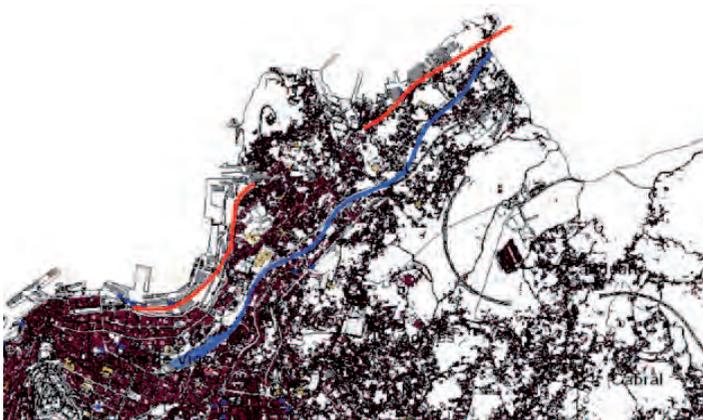


Figura 4: Líneas de ferrocarril en el municipio de Vigo. En rojo, la línea activa hacia Guixar, en azul la línea de pasajeros actualmente inhabilitada. Fuente: PMUS (2012)

Por último, el Aeropuerto Internacional de Vigo-Peinador se encuentra a 15 km del centro de la ciudad, entre los municipios de Redondela, Vigo y Mos. Sus principales conexiones se establecen con Madrid, Barcelona y París, aunque existen también vuelos con destino a Valencia, Sevilla, Bilbao, Las Palmas, Tenerife y Palma de Mallorca. Destacar que en los últimos años, el aeropuerto mantiene una actividad descendente tanto en número de vuelos como de actividad en general.

El aeropuerto tiene conexiones directas con la autovía de las Rías Bajas (A 52 y A55), con la autopista del Atlántico (AP 9), con la autopista de Nigrán y Baiona (AG 57) y con la autovía de circunvalación de Vigo (VG 20).

04

METODOLOGÍA

Con una visión integradora, ambiental, económica y social, y apoyado en criterios de sostenibilidad en base a los reconocidos Indicadores Comunes Europeos, el objetivo del presente estudio es comprender el estado actual del municipio de Vigo en materia de Sostenibilidad Local, entendiéndose ésta como *“desarrollo en equilibrio con las condiciones naturales del medio físico y con las capacidades económicas locales”*.

El texto parte de una reflexión objetiva de la situación actual mediante el análisis pormenorizado de una serie de áreas temáticas que se han considerado prioritarias, en las cuales la Oficina do Valedor do Cidadán lleva trabajando durante más de una década:

- 1) Calidad de vida
- 2) Movilidad Local
- 3) Accesibilidad a los servicios básicos locales
- 4) Cambio climático
- 5) Contaminación acústica
- 6) Consumo y producción sostenible
- 7) Gestión sostenible de los organismos públicos y empresas privadas locales

Este análisis previo de los principales ámbitos de la Sostenibilidad Local es el que permitirá establecer el diagnóstico de sostenibilidad del municipio de Vigo, en general, y el de las distintas zonas que lo conforman, previamente identificadas (Véase Apdo. 3.1). Por tanto, éste documento pretende constituirse en un instrumento operativo de referencia cuyo diagnóstico final sirva de apoyo a las autoridades locales en sus esfuerzos para conse-

guir la transición hacia la sostenibilidad, ser fuente de información objetiva y comparable sobre sus progresos en dicha materia y tomar conciencia de sus puntos fuertes y débiles a la vez que posibilite identificar aspectos que puedan ser beneficiosos para el municipio en base a experiencias de otras ciudades o regiones (Benchmarking). Todo ello con objeto de poder definir y construir Planes de Acción Locales, a corto y largo plazo, en pro del desarrollo sostenible del municipio vigués, que integren el medio ambiente y el desarrollo social y económico mediante objetivos mensurables y consensuados con la ciudadanía.

Resumiendo, la metodología a seguir será la siguiente:

1. Análisis, global y por zonas, de los principales criterios de sostenibilidad e identificación de tendencias.
2. Diagnóstico estratégico de sostenibilidad. Síntesis del análisis previo mediante el desarrollo de matrices DAFO de Sostenibilidad para determinar los puntos fuertes y débiles, las oportunidades y las amenazas en el conjunto municipal y en las distintas zonas que lo conforman.
3. A partir de este diagnóstico estratégico se podrán establecer las posibles líneas de actuación y acciones concretas susceptibles de implantación y/o potenciación.

El municipio de Vigo, en su conjunto, debe buscar su propia manera de avanzar hacia la sostenibilidad mediante el desarrollo de una política estructurada y programada que permita integrar justicia social, economía sostenible y un entorno y capital duradero para lograr un equilibrio sostenible que se traduzca en una mejor calidad de vida.

El principio de responsabilidad compartida y de colaboración es básico para la implantación de estrategias de desarrollo sostenible local, pero, para ello, es fundamental la implicación de las distintas fuerzas políticas, organizaciones cívicas, empresas e industrias, etc. y, por supuesto, la participación e implicación por parte de la ciudadanía.

05

IDENTIFICACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS PRINCIPALES ÁMBITOS DE LA SOSTENIBILIDAD LOCAL PARA EL MUNICIPIO DE VIGO.

En este apartado se identificará y se llevará a cabo un estudio completo, riguroso y objetivo, de los principales ámbitos de la Sostenibilidad Local del Municipio de Vigo citados en el capítulo anterior. El análisis, que sigue una línea común, viene a apoyarse en los distintos estudios previos que la Oficina do Valedor do Ciudadán ha ido desarrollando y completando a lo largo de los últimos años con objeto de poder conocer y definir el estado del municipio en materia de sostenibilidad.

Dichos estudios siguen un enfoque local, ya que es necesario tener en consideración las particularidades y características inherentes al propio municipio, pero siempre tomando como base de referencia los Indicadores Comunes Europeos, elemento fundamental para poder establecer comparativas con otras ciudades tanto a nivel estatal como comunitario.

A continuación se detallan las áreas temáticas anteriormente expuestas:

5.1. Calidad de Vida

El concepto Calidad de vida posee una marcada connotación subjetiva y puede definirse como la satisfacción de las personas con su entorno físico y social. Tomando en consideración este principio general, la Oficina do Valedor do Ciudadán ha llevado a cabo diversos estudios en este ámbito que han permitido conocer el grado de satisfacción de la población viguesa para con su ciudad. En el libro *“Percepción cidadá sobre a calidade de vida⁽³⁾”*, los datos analizados ponen de manifiesto que el 88,8% de la ciudadanía se muestra satisfecha con su calidad de vida, en relación a vivir y trabajar en Vigo. Profundizando el análisis, se observa que son los residentes de la zona urbana los que poseen el mayor grado de satisfacción, la cual se encuentra por encima del valor medio del municipio (91,4%), en contraposición con los datos registrados para las zonas semiurbana y rural donde los valores son relativamente menores (86,4% y 85,7%, respectivamente).

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Comparativamente, se observa un incremento de 9,9 puntos porcentuales en el nivel de satisfacción global del municipio respecto al dato de partida obtenido en el año 2003 (77,9%)⁽⁴⁾. El gráfico 10 muestra la evolución en el nivel de satisfacción con la calidad de vida percibida por los habitantes de Vigo, en general y por zonas.

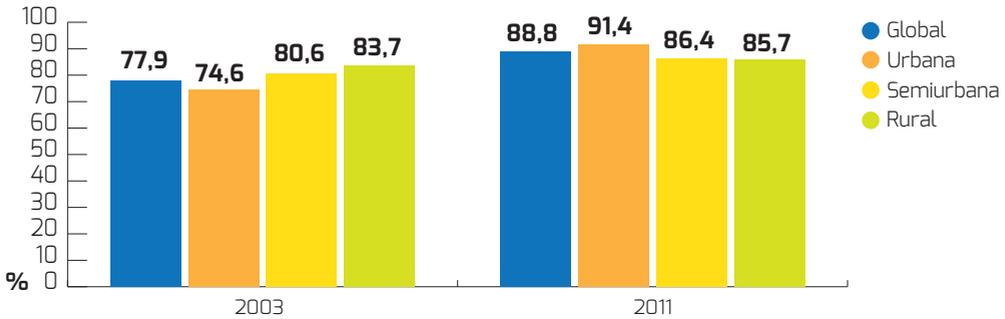


Gráfico 10: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción con la Calidad de Vida del municipio. Fuente: Elaboración a partir de diversos estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán.

El análisis por zonas del parámetro pone de manifiesto que es la zona urbana la que ha experimentado una mayor progresión en el nivel de satisfacción con un incremento en el periodo completo de 16,8 puntos porcentuales. En la semiurbana y rural la tendencia también es positiva, si bien, algo menos acusada.

No obstante, para poder cuantificar el grado de satisfacción de la ciudadanía se requiere un estudio exhaustivo de un conjunto de aspectos directamente relacionados con la calidad de vida. Los niveles de satisfacción o insatisfacción de los habitantes de Vigo relativos a aspectos generales de la ciudad, así como con los servicios municipales, se resumen en los gráficos siguientes.

Parámetros mejor valorados (niveles de satisfacción 2011)



Gráfico 11: Parámetros con mayor grado de satisfacción. Fuente: Espada, L (2011)

Parámetros peor valorados (niveles de satisfacción 2011)



Gráfico 12: Parámetros con peor grado de satisfacción. Fuente: Espada, L (2011)

En cuanto al nivel de satisfacción de los residentes de Vigo con los servicios del municipio.

Servicios municipales. Niveles de satisfacción 2011

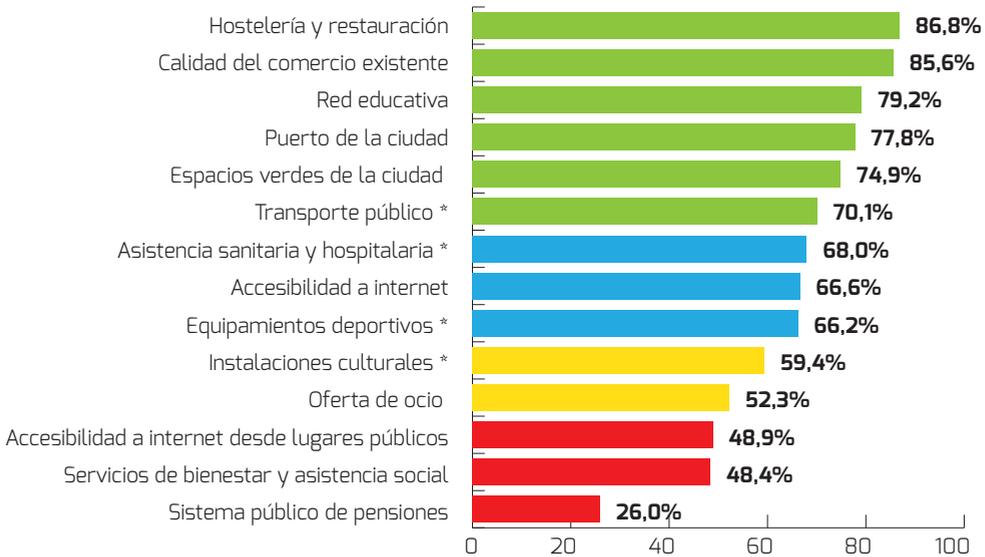


Gráfico 13: Nivel de satisfacción con los servicios municipales. Fuente: Espada, L (2011)

Nótese que ciertos parámetros y servicios se acompañan de un asterisco (*) con objeto de destacar qué aspectos son susceptibles de comparativa con otras ciudades europeas en base a la Encuesta de Percepción del Urban Audit. El estudio aplicado a la ciudad de Vigo si bien, por un lado, pretende poder compararse con otros municipios españoles e internacionales, por otro, también persigue conocer, de una manera lo más detalladamente posible, la percepción de la calidad de vida en la ciudad, de ahí la necesidad de incluir más aspectos que los que inicialmente vienen reflejados en la encuesta europea anteriormente citada y que son los que recoge el indicador común europeo A-1.

Asimismo, por su relevancia, servicios de competencia estatal como el sistema de pensiones o autonómico como la asistencia hospitalaria, han sido evaluados en el ámbito local, aun no siendo responsabilidad municipal.

5.1.1. Análisis pormenorizado por parámetros y servicios indicados.

Identificados los principales parámetros y servicios, y clasificados según su nivel de satisfacción, teniendo en consideración las valoraciones de la ciudadanía del municipio de Vigo, se presenta a continuación un análisis detallado que pretende recoger de forma clara y concisa los principales datos asociados a ellos.

5.1.1.1. Seguridad ciudadana

La seguridad ciudadana es un factor crítico para garantizar la calidad de vida de una ciudad. Un entorno seguro y protegido es uno de los principales pilares sobre los que se construye una sociedad estable. De todos los parámetros analizados, es el nivel de seguridad ciudadana el que presenta un grado de satisfacción mayor entre la población viguesa (Ver gráfico 14).

Por tanto, a la vista de los datos y de la importancia en sí misma del parámetro, la Oficina do Valedor do Cidadán ha realizado un estudio en el que se aborda ampliamente esta cuestión. En el libro *“Seguridad Ciudadana. Aplicación al municipio de Vigo y perspectiva comparada”*⁽⁵⁾, el dato actualizado del nivel de satisfacción con la seguridad del municipio pone de manifiesto un aumento notable respecto al valor mostrado en el gráfico anterior (13). En el año 2011 el 86,8% de los residentes de Vigo se mostraban satisfechos con el nivel de seguridad de la ciudad pasando al 95,6% en la última encuesta realizada el año 2013. El parámetro sigue, además, una tendencia alcista que ha supuesto un incremento del 96% en los últimos diez años (Véase gráfico 14).

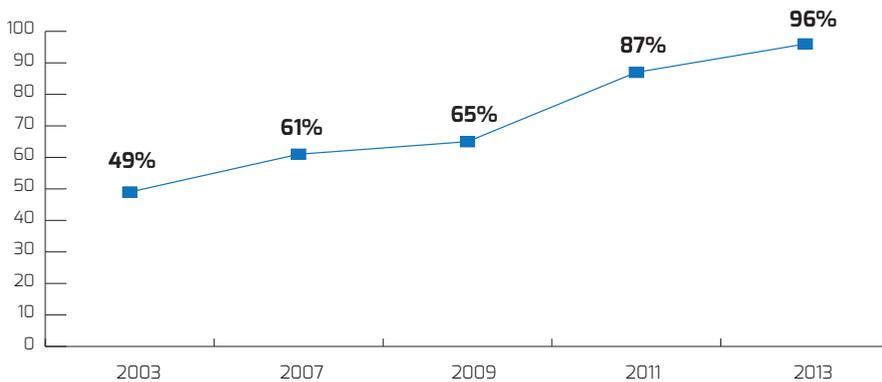


Gráfico 14: Evolución porcentual en el nivel de satisfacción respecto a la seguridad en el municipio de Vigo. Fuente: Espada, L (2013)

El gráfico 15 ilustra la evolución en el nivel de satisfacción con la seguridad del municipio, global y por zonas, en el período 2003-2013.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

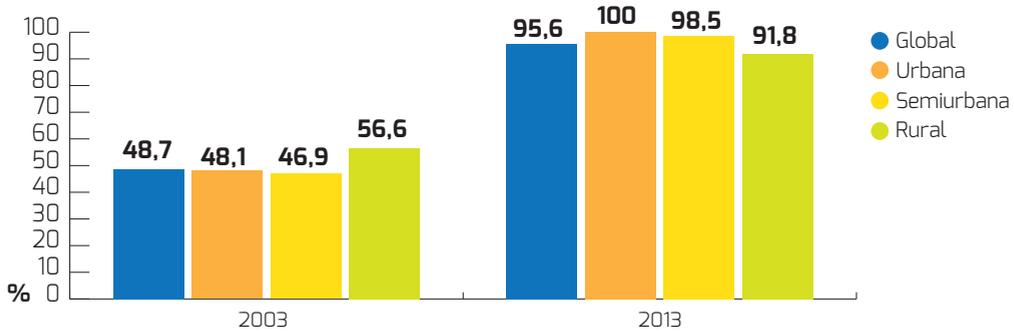


Gráfico 15: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción con la seguridad del municipio.

Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán de Vigo.

La tendencia positiva es significativa y se mantiene a lo largo de todo el período en las distintas zonas alcanzándose en todas ellas valores de satisfacción superiores al 90%. El valor máximo se obtiene entre los residentes de la zona urbana (100%), seguida, a poca distancia, por la semiurbana (98,5%) y, relativamente inferior, la rural (91,8%).

En cuanto al nivel de satisfacción vinculado a la seguridad en la zona de residencia, el mejor valorado de ambos, también se aprecia un notable incremento. En el año 2013 este nivel ascendía al 98,5%, aproximadamente 9,5 puntos porcentuales por encima al dato registrado para el año 2011 (89,1%).

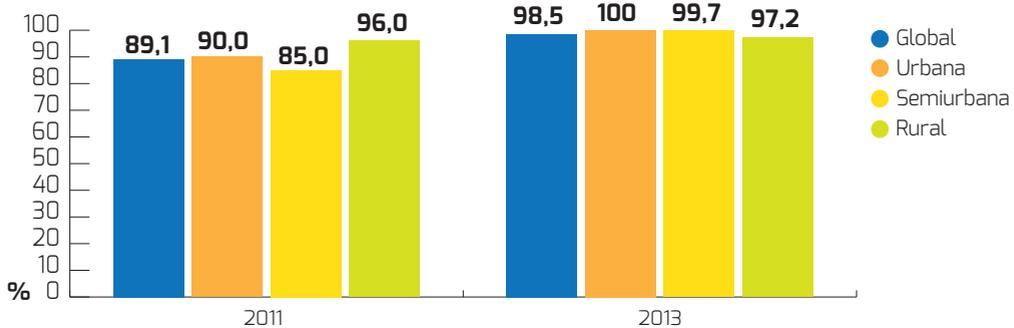


Gráfico 16: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción con la seguridad en la zona de residencia. Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán de Vigo.

Se produce un incremento en el grado de satisfacción de la ciudadanía, en general, y de las distintas zonas, en particular, con la mejor valoración en la zona de residencia. En 2013 la totalidad de los residentes de la zona urbana (100%) se mostraron satisfechos con la seguridad de su barrio, le sigue la semiurbana con prácticamente la totalidad de

sus habitantes satisfechos (99,7%). En último lugar, y con el menor incremento porcentual registrado, se sitúa la rural con un 97,2%

Comparativamente, el nivel de satisfacción con la seguridad en la zona de residencia es superior al registrado para otras ciudades españolas analizadas en el Urban Audit, como Oviedo (92%), Barcelona (84%), Málaga (82%) y Madrid (80%). A nivel europeo, Vigo presenta un índice de satisfacción similar al de ciudades tales como Munich o Aalborg (97%), Zúrich o Estocolmo (96%); encontrándose éste muy por encima respecto al de otras ciudades como Atenas (38%), Nápoles (34%) o Roma (32%).

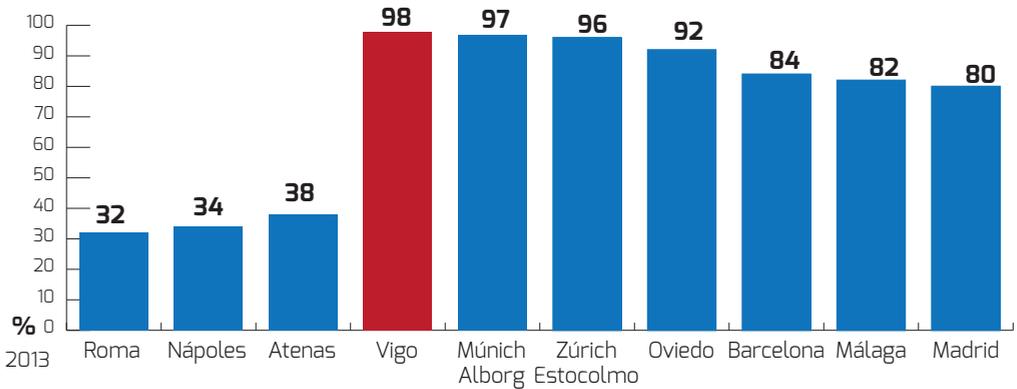


Gráfico 17: Comparativa con otras ciudades europeas. Fuente: Espada, L (2011)

En cuanto a la sensación de seguridad⁸⁾, el 80% de los vigueses/as manifiesta sentirse seguro frente al 18% que se muestra poco o nada seguro. Por zonas, la sensación de seguridad en el ámbito urbano (97%) supera la de la zona semiurbana (85%) y rural (71,4%).

Un análisis más detallado permite concluir que existe dependencia estadística entre la sensación de seguridad y la tasa de victimización personal. En el municipio, un 25% de los residentes ha sido víctima de algún delito, dato comparable con el 18% de los habitantes que manifiestan sentirse poco o nada seguros en la ciudad. Por zonas, en la rural un 24% de sus residentes ha sufrido algún atentado contra su persona, lo que coincide totalmente con el 24% que manifiesta sentir inseguridad en la ciudad. Es en la zona urbana en donde se registra la menor tasa de delito personal y, por tanto, en donde se manifiesta el mayor grado de seguridad. Las mayores discrepancias las encontramos en la zona semiurbana en donde se registra la mayor tasa de delitos, un 31%, y, sin embargo, un 85% de sus residentes dicen sentirse seguros.

8) Ver el presente y el futuro sin preocupaciones y sin miedos

Entre los principales delitos perpetrados en la ciudad destacan los actos de gamberrismo/vandalismo (23%), estafa o timo (22%), robo de bolso/cartera (17,5%), sustracción de objetos en vehículo (13%), amenazas o intimidaciones (12%) y robo en vivienda o local (7%). Por zonas, en la urbana predomina la estafa/timo (27%), robo de bolso/cartera y actos de gamberrismo/vandalismo (15%, ambos) y robo de objetos en vehículo (14,5%). En la semiurbana predominan las incidencias relacionadas con actos de gamberrismo/vandalismo (28,5%), amenazas o intimidaciones (20,4%), estafa o timo (18,6%) y robo de bolso o cartera (15,8%). Por último, en la rural se manifiesta una proporción elevada de robos de bolso/cartera, duplicando el dato registrado para otras zonas (33%) y actos de gamberrismo o vandalismo (31%).

Se puede constatar, además, que la tasa de denuncia es relativamente baja ya que sólo se denuncian el 33% de los actos delictivos (37% en la urbana, 34% en la rural y 29% en la semiurbana) y el principal motivo por el que el acto delictivo sufrido no es denunciado es la sensación de que "no sirve de nada" con un 68% del total, sin diferencias significativas entre las tres zonas (66% en la urbana, 68% en la rural y 67% en la semiurbana).

5.1.1.2. Accesibilidad y calidad de la vivienda

Un 24,5% de la población viguesa se muestra satisfecha con la accesibilidad a una vivienda a un precio razonable, lo que representa un descenso del 17,8% respecto al valor obtenido en el año 2003 (29,8%). Resumiendo, el gráfico 18 muestra la evolución, global y por zonas, del nivel de satisfacción con este parámetro en el periodo 2003-2011.

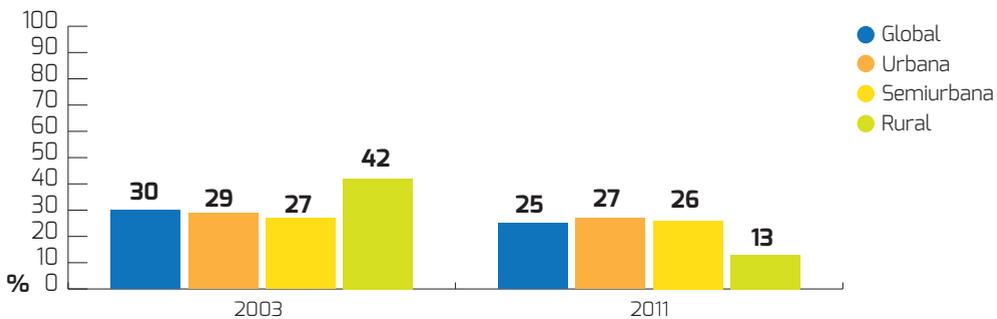


Gráfico 18: Evolución, global y por zonas, del nivel de satisfacción respecto a la accesibilidad a una vivienda a un precio razonable. Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Ciudadán.

Los últimos datos disponibles, referidos al año 2011, muestran que un 59% de la población viguesa se siente satisfecha con la calidad de la vivienda construida frente al escaso 24,5% que lo está respecto a la facilidad de acceder a una vivienda a un precio asequible,

6 puntos inferior a la media europea (31%), pero por encima de importantes ciudades como Munich (6%), Ámsterdam (8%), Luxemburgo (9%), Lisboa (10%), Helsinki (12%), Estocolmo o Londres (14%), etc., aunque muy lejos de los valores de satisfacción más elevados registrados en ciudades como Aalborg, Braga u Oulu donde entre el 64% y el 71% de sus habitantes considera fácil el acceso a una vivienda. Se evidencia, además, un mayor grado de desacuerdo cuanto mayor es el número de habitantes de la ciudad, tal es el caso de ciudades como París, Roma o Munich; con la excepción de Berlín, donde hay una mayor proporción de habitantes que consideran fácil encontrar una buena vivienda a un precio razonable. Por último, a nivel estatal, Vigo se sitúa en los últimos puestos de la clasificación junto con Barcelona (25%), registrándose el valor máximo de satisfacción con el parámetro en la ciudad de Oviedo (56%).

Profundizando en el análisis, se puede concluir que es en la zona urbana donde se manifiesta el mayor grado de satisfacción en lo relativo a la facilidad de acceso y calidad de la vivienda construida (27,1% y 67%, respectivamente). En la semiurbana, los residentes muestran una satisfacción del 25,7% respecto a la facilidad para acceder a una vivienda y un 41% en relación a la calidad de la misma. Por último, la zona rural es la que presenta el nivel más bajo de satisfacción, un 12,6%, en la facilidad de acceso aunque supera a la semiurbana en lo referente a la satisfacción con la calidad de las edificaciones (61%).

5.1.1.3. Oportunidades laborales y empleo

La posibilidad de encontrar un empleo y la calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo son dos de los parámetros estudiados que, en 2011, presentaban los mayores niveles de insatisfacción ciudadana con el 72% y el 70%, respectivamente (Véase gráfico 12)

Este alto grado de insatisfacción de la ciudadanía viguesa respecto a las oportunidades de encontrar un empleo en el municipio se traduce en un nivel de satisfacción que, en 2011, apenas alcanzaba un 24,6%. Este valor supone un descenso del 5% respecto al dato registrado en el año 2003 (25,9%).

A nivel europeo, la satisfacción con la facilidad de encontrar un empleo es significativamente inferior situándose el nivel global de insatisfacción en el 59%. En un total de 62 ciudades, la población considera difícil encontrar empleo y, como excepción, tan sólo en seis ciudades europeas se supera el 50% de personas satisfechas o muy satisfechas (Estocolmo, Copenhague, Praga, Munich, Ámsterdam y Varsovia). El nivel de satisfacción de Vigo (24,6%) es superior a ciudades como Madrid (21%), Barcelona (17%), Lisboa (14%), Oviedo (13%) o Málaga (9%).

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Por zonas, en lo referente a las oportunidades de encontrar empleo, en 2011, los niveles de satisfacción son del 32,9% en la urbana, 19% en la rural y el dato más bajo se registra en la semiurbana con un 15,3%. Respecto a la calidad y retribución de los puestos de trabajo, no existen diferencias significativas entre las tres zonas en los niveles de satisfacción, ya que en todas ellas el valor registrado asciende al 24%.

Resumiendo, el grado de satisfacción con el parámetro oportunidades para encontrar empleo en el municipio en el periodo 2003-2011, global y por zonas, se presenta en el gráfico 19.

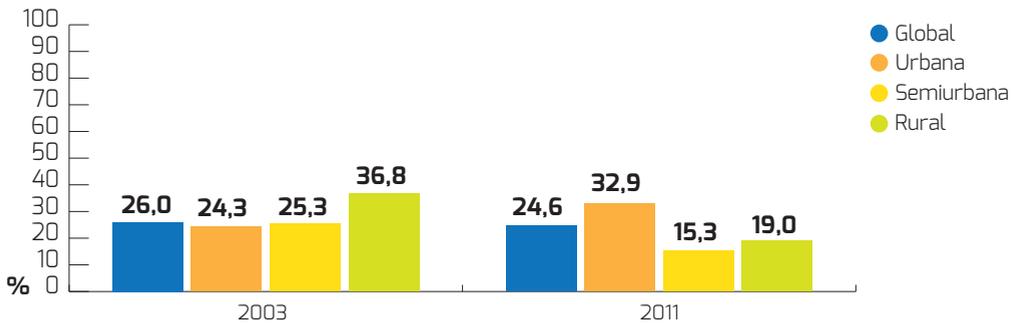


Gráfico 19: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción respecto a las oportunidades de encontrar empleo en el municipio. Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán.

Como puede observarse, el descenso en el nivel de satisfacción del parámetro es poco significativo, apenas un 5,4% en el periodo 2003-2011. Sin embargo, el análisis por zonas revela variaciones importantes. En la semiurbana y rural se produce un descenso acusado en el grado de satisfacción mientras que en la zona urbana la tendencia se invierte superándose en 2011 el dato registrado en 2003.

Por último, si relacionamos discapacidad y mercado laboral, casi el 100% de los residentes del municipio se muestra a favor de la integración laboral de personas con discapacidad. Un 54% considera que este tipo de personas pueden desarrollar sus tareas igual que cualquier otro tipo de empleado frente a un 36% que considera que pueden tener ciertas limitaciones. En esta línea, la mitad de los residentes opina que estas personas no son contratadas por las empresas porque éstas no los ven lo suficientemente capacitados, si bien la mayoría considera que es debido a la falta de información para llevar a cabo este tipo de contrataciones.

Así mismo, entre la población con discapacidad un 50% manifiesta haberse visto favorecido por alguna de las medidas de fomento del empleo destinado a este colectivo:

un 26% se benefició de incentivos a la contratación y un 20% de contratos específicos para personas con discapacidad.

5.1.1.4. Ayudas institucionales

En general, tal como puede verse en el gráfico 12, una amplia mayoría de la ciudadanía se muestra insatisfecha con las ayudas que las instituciones autonómicas y estatales prestan al municipio, sin diferencias significativas por zonas. Promediando los valores obtenidos para cada institución, en el año 2011, el nivel de satisfacción de los viganeses/as con estas ayudas se sitúa entorno al 25% (global y por zonas).

5.1.1.5. Calidad del espacio construido

El 71,2% de los habitantes de Vigo valoran positivamente la calidad de los espacios públicos, tales como calles, plazas, etc., lo que supone un incremento del 137% respecto a los datos del 2003, año en el cual el nivel de satisfacción alcanzaba solo el 30,2%.

El análisis por zonas pone de manifiesto que la urbana es la que presenta el grado de satisfacción más alto con el 75,9%, le sigue la rural con el 73,8% y en último lugar la semiurbana con el 63,5%, significativamente menor respecto a las otras dos. Resumiendo, la evolución en el grado de satisfacción general con el parámetro en la serie 2003-2011 puede verse en el gráfico 20. En las tres zonas, urbana, semiurbana y rural, se sigue una tendencia positiva en el nivel de satisfacción del parámetro siendo la urbana y rural las que presentan los mayores porcentajes, superiores a la media municipal.

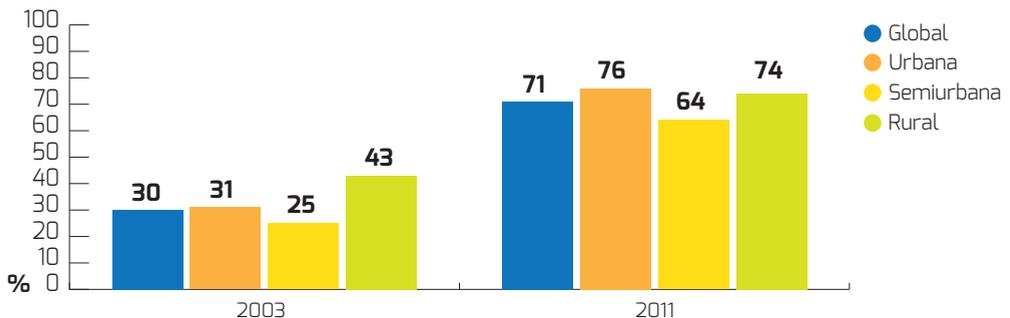


Gráfico 20: Evolución por zonas del grado de satisfacción con la calidad del espacio construido.

Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán.

Si tomamos en consideración el valor medio europeo (75%), facilitado en la última encuesta del Urban Audit, puede observarse que éste es levemente superior al obtenido

para Vigo. Los niveles de satisfacción más elevados, superiores al 90%, se registran en ciudades como Oviedo, Munich o Luxemburgo, correspondiéndoles los índices más bajos a ciudades del sur y del este europeo como Palermo (51%) o Atenas (65%). A nivel español, la tasa de satisfacción de Vigo supera a la de la ciudad de Málaga (66%) siendo inferior a la de Oviedo (96%), Madrid (79%) o Barcelona (75%).

5.1.1.6. Calidad de los servicios sociales y de salud

Dentro de este bloque han sido sometidos a análisis diversos aspectos: red de asistencia social, asistencia sanitaria y hospitalaria, servicios de bienestar y asistencia social y sistema público de pensiones.

En su conjunto, la red de asistencia social y la asistencia sanitaria y hospitalaria presentan un nivel de satisfacción agregado del 56,9%. Esto representa un descenso del 11% respecto a los datos recopilados en el año 2003, en el que el nivel de satisfacción alcanzaba un 63,9%. El gráfico 21 muestra la evolución en el periodo 2003-2011, global y por zonas.

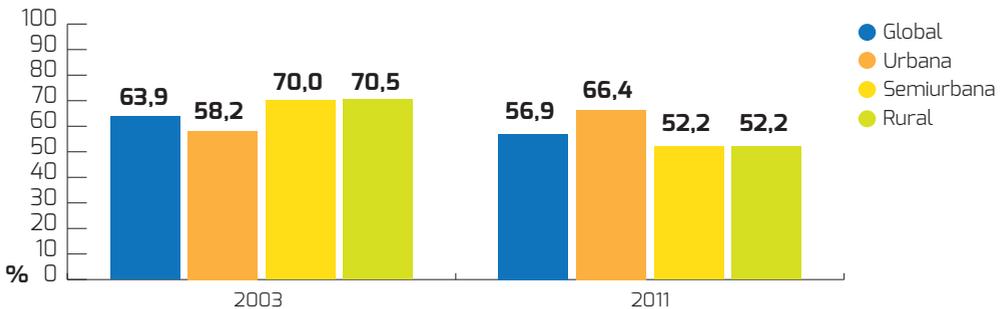


Gráfico 21: Evolución global y por zonas del grado de satisfacción con la red de asistencia social y la asistencia sanitaria y hospitalaria. Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina de Valedor do Ciudadán.

A la vista de los datos presentados, se detecta un claro descenso en el nivel de satisfacción de los residentes de la zona rural y semiurbana con la red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria en el periodo de análisis. Por el contrario, en la zona urbana se produce un incremento notable de más del 14,1%, pasando del 58% en 2003 a más del 66% en 2011.

Analizando los datos europeos, las ciudades de Atenas o Bucarest son las que presentan los menores índices de satisfacción, inferiores al 40%. En contraposición,

los más elevados, superiores al 90%, son los de ciudades como Viena o Burdeos. Comparativamente, la tasa de satisfacción de Vigo es mayor que la de ciudades como Lisboa (63%) o Málaga (67%), pero es inferior a la de Oviedo (86%), Braga (81%), Barcelona (72%) o Madrid (69%).

Pormenorizando en el análisis, en el año 2011, de los parámetros enunciados al comienzo del apartado, la asistencia sanitaria y hospitalaria es el mejor valorado de todos ellos, con un nivel de satisfacción del 68%, pero, aun así, éste se sitúa en niveles levemente inferiores a la media europea y española del 72%, igual en ambos casos. Por zonas, la urbana es la que presenta el valor de satisfacción más alto (79%), 20 puntos porcentuales por encima del dato registrado en la semiurbana (59%) y un 52% superior al nivel de satisfacción de la zona rural (52%).

El siguiente parámetro, en cuanto a nivel de satisfacción, es la red de asistencia social con un índice final del 50,6% de aprobación. Por zonas, los datos de satisfacción más altos se registran en las zonas urbana (53,7%) y rural (52,4%) descendiendo notablemente en la zona semiurbana (45,4%).

De todos los parámetros, el peor valorado, con el 58,4% de nivel de insatisfacción, es el sistema público de pensiones. El nivel de satisfacción por zonas a este respecto apenas ronda el 21% en la rural, el 25% en la semiurbana y 28% en la zona urbana. En lo referente a los servicios de bienestar y asistencia social tan sólo el 48,4% de los habitantes se muestran satisfechos, porcentaje que por zonas se traduce en un 50% en la zona urbana, 46% en la semiurbana y un 50% en la rural.

Dentro de este apartado, y por su relevancia, se hará una mención especial a la situación actual de las personas con discapacidad en el municipio. En la provincia de Pontevedra reside el 36% de las personas con discapacidad de la comunidad gallega, sólo superada por A Coruña con un 43%. En el municipio de Vigo, el 6,9% de sus residentes tiene una discapacidad (física o psíquica) igual o superior al 33%, lo que representa, aproximadamente, 1,5 puntos porcentuales por debajo de la media estatal (5,8% urbana, 6,8% semiurbana y 11% rural). En cuanto a la asistencia social, el 70% de los habitantes afirma tener conocimiento de la existencia de la Ley de Dependencia (73% urbana, 66% semiurbana y 79% rural) y un 62% manifiesta una apreciación muy o bastante positiva sobre la misma (60% urbana, 68% semiurbana y 65% rural).

En el municipio, actualmente el 42% de las personas con discapacidad reciben asistencia o cuidados debido a su situación, siendo, en su mayoría, un familiar el responsable exclusivo (39%) de esta asistencia o en colaboración con un cuidador (12%).

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Respecto a las ayudas económicas, un 50% de las personas con discapacidad ha sido beneficiaria de alguna prestación económica, ayuda o indemnización por motivo de su discapacidad.

El 53% de los vigueses/as muestra una predisposición positiva a que las administraciones presten ayudas a este tipo de personas en función de sus necesidades. Sin embargo, las ayudas prestadas actualmente por las entidades públicas son valoradas negativamente por un 70% de la ciudadanía (67% urbana, 69% semiurbana y 75% rural). A este respecto un 34% opina que este colectivo no interesa, no es rentable o no es valorado lo suficiente por los organismo públicos (35% urbana, 32% semiurbana, 33% rural) y un 31% piensa que estos fondos se priorizan hacia otros colectivos (33% urbana, 27% semiurbana y 31% rural).

5.1.1.7. Calidad de los servicios culturales, recreativos y de ocio

Dentro de este apartado han sido sometidos a análisis diversos aspectos: hostelería y restauración, equipamiento deportivo, cantidad de oferta cultural, instalaciones culturales y oferta de ocio.

En su conjunto, instalaciones culturales y oferta de ocio presentan un nivel de satisfacción agregado del 55,9%, lo que representa un incremento del 14% respecto a los datos registrados en el año 2003, en el que el nivel de satisfacción alcanzaba un 49,1%. El gráfico 22 muestra la evolución en el periodo 2003-2011, global y por zonas.

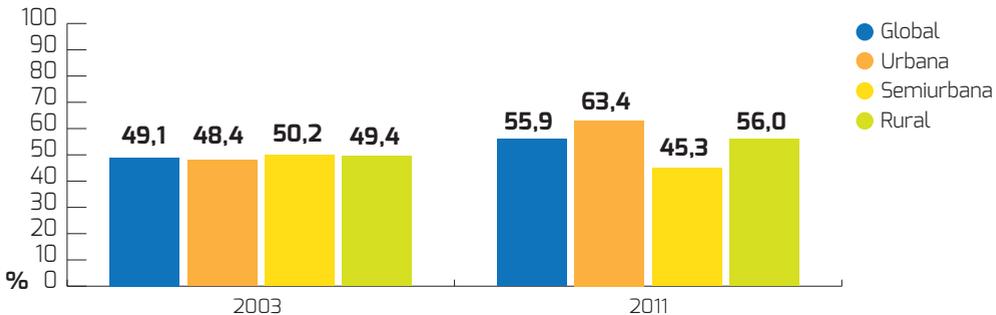


Gráfico 22: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción con la calidad de las instalaciones culturales y la oferta de ocio. Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán.

Se detecta una tendencia positiva significativa en el nivel de satisfacción con la calidad de las instalaciones culturales y la oferta de ocio existente en el municipio. Por zonas, la

urbana y la rural registran un incremento en sus niveles de satisfacción, pero, por el contrario, en la semiurbana se produce un descenso acusado del 9,8% entre 2003 y 2011.

Un análisis pormenorizado muestra que, en el año 2011 y según las variables analizadas en este campo, la hostelería y la restauración son los parámetros que más satisfacción generan entre la población viguesa con un 86,8%. Le siguen, a gran distancia, el equipamiento deportivo (66,2%, aunque superior a la media europea 58% y española 63,5%), la cantidad de oferta cultural (63,9%), las instalaciones culturales⁹ (59,4%) y, por último, la oferta de ocio (52,3%). De todas ellas, la variable instalaciones culturales es la que presenta la mayor diferencia respecto a la media europea (80%) y lejos de la tasa registrada para ciudades como Munich, Ámsterdam o Berlín (94%), Barcelona o Madrid (82%) y Oviedo (80%).

Por zonas, la urbana muestra un mayor nivel de satisfacción en hostelería y restauración (92,5%), superando el nivel medio asignado al municipio. Le siguen la oferta cultural y equipamiento deportivo existentes (67,4% y 66%, respectivamente) y, sin diferencias significativas apreciables, instalaciones culturales y oferta de ocio (63,3 y 63,5%, respectivamente). En el ámbito rural, es también la hostelería y restauración el parámetro que mayor satisfacción registra con un 81%, le sigue el equipamiento deportivo (75,5%), las instalaciones culturales (59%), la oferta de ocio (53%) y la oferta cultural (55%). La semiurbana es la menos satisfecha con las ofertas de ocio (36,1%), instalaciones culturales y oferta cultural (54,5% y 58,6%, respectivamente) y con los equipamientos deportivos (62,5%), mientras que la hostelería y la restauración, al igual que en el resto de zonas, se mantiene en un nivel de satisfacción elevado (81%).

5.1.1.8. Nuevas tecnologías de la comunicación y de la información

En general, el 72% de los vigueses/as se muestran satisfechos con la integración de las nuevas tecnologías en el municipio (70% urbana, 74% semiurbana y 74% rural). Respecto a la accesibilidad a Internet, hay significativas discrepancias entre considerar el ámbito público o el privado. El 66% manifiesta sentirse satisfecho con el acceso a Internet en el ámbito privado de los cuales casi un 30% estaría muy satisfecho. Sin embargo, estos niveles son significativamente menores si hablamos del grado de accesibilidad a Internet en los lugares públicos, aspecto en el que aproximadamente la mitad de la ciudadanía se muestra satisfecho frente a un 25,1% que manifiesta sentirse insatisfecho o muy insatisfecho.

Por zonas, la rural es la que valora más positivamente la integración de Vigo en las nuevas tecnologías (74,2%), seguida de la semiurbana (73,9%) y urbana (70,2%). Respecto

9) Instalaciones culturales: teatros, museos, bibliotecas, etc.

a la valoración sobre la conectividad en lugares públicos, los niveles descienden significativamente con un 51,7% en la rural, 48,1% en la urbana y un 48,9% en la semiurbana. Sin embargo, la accesibilidad a Internet en el ámbito privado presenta mayor grado de satisfacción en la zona urbana (72,1%) que en la rural (66,1%) y semiurbana (59,0%).

5.1.1.9. Sostenibilidad ambiental

De los factores analizados en este apartado, una significativa mayoría de la población viguesa (69%) se considera satisfecha con la limpieza de la ciudad, lo que supone 11 puntos más que la media europea y española, aunque todavía se mantiene a gran distancia de las ciudades mejor valoradas como Oviedo (97%), Luxemburgo (96%) y Munich (93%). No obstante, aventaja a ciudades como Lisboa (33%), Barcelona (40%) o Madrid (55%). Se detecta un incremento paulatino en el nivel de satisfacción a este respecto ya que en 2003 apenas alcanzaba una satisfacción del 54%.

El gráfico 23 muestra la evolución en el periodo 2003-2011, global y por zonas.

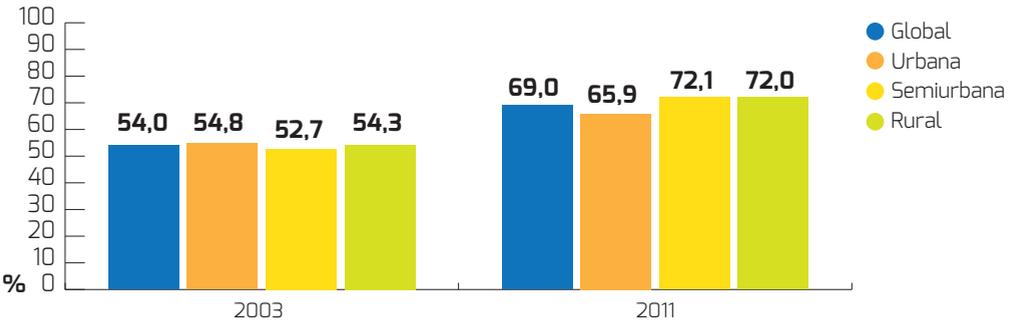


Gráfico 23: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción con la limpieza de la ciudad.

Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán.

Sin embargo, el 73,9% se muestra insatisfecho con el nivel de contaminación acústica, frente al 59% de la media europea y lejos de ciudades como Oulú, con el 22%. La tasa de insatisfacción de los residentes de Vigo con el nivel de ruido es superior a la de Málaga o Oviedo (64% y 40%), pero inferior a la de Madrid, Barcelona o Lisboa (84%, 80% y 79%, respectivamente)

Además, el 62% de los habitantes manifiesta que Vigo tiene problemas con la contaminación atmosférica (en línea con la media europea), poniéndose de manifiesto que el grado de sensibilización con el problema se agrava en proporción al número de habitantes de la ciudad.

Ambos parámetros, medidos en términos de satisfacción, en 2011, presentan los siguientes valores:

Contaminación acústica

Global =25,3%, Urbana=24%, Semiurbana=31% y Rural =17%.

Contaminación atmosférica

Global= 35,4%, Urbana=41%, Semiurbana=32% y Rural= 24%.

Ambos parámetros, contaminación atmosférica y acústica, por su relevancia serán tratados y analizados con mayor detenimiento en los apartados 5.4. y 5.5 del presente estudio.

Finalmente, más de la mitad de los residentes (52,4%) considera que la ciudad no hace un uso razonable de sus recursos frente al 35,9% que lo considera positivo (41% urbana, 31% semiurbana y 38% rural), lo que representa 5 puntos por debajo de la media europea Urban Audit. A este respecto, los valores para Vigo se sitúan lejos de los correspondientes para ciudades como Luxemburgo, Burdeos, Braga, Oviedo, Málaga o Lisboa donde entre el 69% y el 42% de la población se manifiesta satisfecha, aunque si supera los valores de las dos principales ciudades españolas Barcelona (34%) y Madrid (35%).

En resumen, el análisis por zonas revela que la zona semiurbana es la más satisfecha con el estado de la limpieza de la ciudad con un 72,1% frente al 65,9% de la zona urbana. En el caso de la contaminación atmosférica, el nivel más alto de insatisfacción se registra en la zona rural con el 71,7% frente al 55,7% de la zona urbana. Además, también la zona rural es la más insatisfecha respecto a la contaminación acústica con un 81,8% frente al 69,0% de la semiurbana y el 75,1% de la urbana.

5.1.1.10. Sostenibilidad Social

Se incluyen en este apartado el análisis de la integración de los extranjeros, la discriminación e integración de las personas con discapacidad y la facilidad para llegar a fin de mes de los habitantes de Vigo.

Con respecto al primer parámetro, una gran mayoría de los residentes (62%) se muestran satisfechos con la integración de la población extranjera en la ciudad, superior a la media europea (49%) y española (47%). Entre las principales ciudades con mayor tasa de satisfacción al respecto se puede citar a Cardiff o Braga (66%) y Luxemburgo (65%). Vigo supera al índice registrado para ciudades como Málaga (61%), Lisboa (59%), Oviedo (53%) o Madrid y Barcelona (38% y 36%, respectivamente)

El mayor nivel de satisfacción, sin discrepancias significativas, se registra en las zonas semiurbana y rural con el 66,6% y 66,1%, respectivamente, casi 10 puntos superior al de la zona urbana donde el nivel de satisfacción desciende hasta el 57,7%.

Respecto a las personas con discapacidad, un 65% de la ciudadanía considera que estas personas no tienen las mismas posibilidades de vida que el resto (67% urbana, 62% semiurbana y 64% rural) y que en la actualidad todavía existen muchos prejuicios sobre este colectivo (61% urbana, 74% semiurbana y 78% rural). Los principales problemas destacados por los viganes/as para la integración en la sociedad de estas personas son: el empleo (50%), la accesibilidad a los servicios (42%), las barreras arquitectónicas (42%), el transporte (32%), la vivienda (29%) y las relaciones sociales (27%).

Las entidades relacionadas con la atención a las personas con discapacidad consideran en su amplia mayoría que existe discriminación social y falta de conciencia con este colectivo y coinciden en señalar el desconocimiento y falta de información como los principales causantes. Además, todas ellas concuerdan en que los recortes debidos a la crisis están agravando el problema ya que la reducción o falta de ayudas dificulta el desarrollo social y la inserción laboral de este colectivo. No obstante, hacen una valoración positiva de la legislación existente pero reconocen falta de actuaciones concretas que las lleven a cabo.

Entre las personas con discapacidad, un 52% declara haberse sentido discriminado por su situación de discapacidad frente al 48% que manifiesta no haber sentido esa discriminación nunca. Entre los principales ámbitos en los que estas personas se sintieron alguna vez discriminadas se destaca: el transporte y los desplazamientos (49%), la participación en actividades culturales y de ocio (44%), la contratación de seguros (37%), la contratación laboral (35%) y las relaciones sociales (34%).

En relación a las dificultades de la población viganesa para llegar con recursos a fin de mes, hay un 43,9% que declara presentar dificultades significativas, porcentaje muy alto si lo comparamos con el 27% que es el valor medio de la Unión Europea. Vigo se sitúa al nivel de ciudades como Sofía (43%) o Atenas (42%), es inferior a Estambul (65%) o Nápoles (53%) pero, todavía, está muy lejos del valor para ciudades como Aalborg (4%) o Estocolmo (8%).

Por zonas, en la rural un 46,9% de los habitantes se muestran satisfechos con su situación frente al 52,7% y 59,7% registrado para la zona urbana y semiurbana, respectivamente.

Los datos presentados anteriormente reflejan una problemática cada vez más extendida y que requiere una acción urgente. La Oficina do Valedor do Cidadán, consciente de esta situación, desarrolló, en el año 2011, un estudio específico en el que se trataba de abordar este tema desde una perspectiva amplia y transversal. En este estudio, denominado

“Pobreza y exclusión social. Perspectiva comparada y estudio específico del municipio de Vigo^[6]”, se incluyen una serie de datos significativos que permiten caracterizar y contextualizar la situación particular del municipio de Vigo en materia de pobreza y exclusión social.

A este respecto, la percepción ciudadana es que, en general, la pobreza ha aumentado en todos los niveles: mundial, estatal, autonómico y local. Esta percepción traducida a cifras significa que más de un 91% de los vigueses/as considera que la pobreza ha aumentado en los últimos años (88% urbana, 94% semiurbana y 95% rural), percepción muy superior a la media europea (53%) y española (57%). Pormenorizando, casi siete de cada diez residentes (67,2%) considera que la pobreza y la exclusión social están, actualmente, muy o bastante extendidas en el municipio. En este caso, el índice es casi 8 puntos inferior a la media de la UE (73%) y sigue la tendencia a nivel estatal (66%). El análisis por zonas refleja discrepancias significativas entre las opiniones de las zonas semiurbana y rural (75,3% y 73,6%, respectivamente) frente a la urbana (59,9%).

Por tanto, y en base a estos datos, se puede decir que existe una clara evidencia de que la ciudadanía es muy consciente del alcance de la pobreza y la exclusión social en la sociedad actual.

En términos generales, un 58,2% de la población viguesa confía en mantener su empleo (72,6% urbana, 39% semiurbana y 46% rural), si bien este porcentaje es inferior a la media europea (78%) y española (70%). Los datos registrados señalan que un 55,1% de la población presenta dificultades para hacer frente a un gasto imprevisto de 500€ (44% urbana, 72% semiurbana y 53% rural), porcentaje superior al de la media española (44%) y casi 20 puntos por encima de la europea (37%). Así mismo, el 34,6% manifiesta presentar problemas para hacer frente a sus préstamos (25,5% urbana, 50% semiurbana y 28,5% rural) y casi el 18% para afrontar el pago de sus facturas (14,6% urbana, 24,4% semiurbana y 14% rural)

En Vigo, el 16% de los habitantes manifiesta presentar problemas para pagar el alquiler (17% urbana, 17% semiurbana y 12,4% rural), si bien es inferior a la media española (21%) pero superior respecto al nivel europeo (13%). Además, un 14,1% de los viguesas asegura tener dificultades para sufragar gastos alimenticios o de otros bienes de consumo básicos habituales (9,6% urbana, 20,4% semiurbana y 10% rural).

Ante esta situación, casi la totalidad de los vigueses/as (94,8%) coincide en que éste es un problema que requiere medidas urgentes, aunque sólo se le asigna un porcentaje de responsabilidad del 1,4% al Ayuntamiento de Vigo. El nivel de confianza en las instituciones de carácter público es menor que el que los residentes otorgan a organizaciones no

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

gubernamentales (ONG), iniciativas ciudadanas o instituciones religiosas. Además, casi 6 de cada diez personas consideran ineficaces los programas y políticas desarrolladas en materia de lucha contra la pobreza y la exclusión social. Por zonas, los porcentajes de habitantes que consideran que estos programas mejoran las cosas apenas supera el 25% en la urbana, 23,3% semiurbana y 14% rural.

El gráfico 24 ilustra la evolución de la tasa de riesgo de pobreza¹⁰ en el municipio de VIGO.

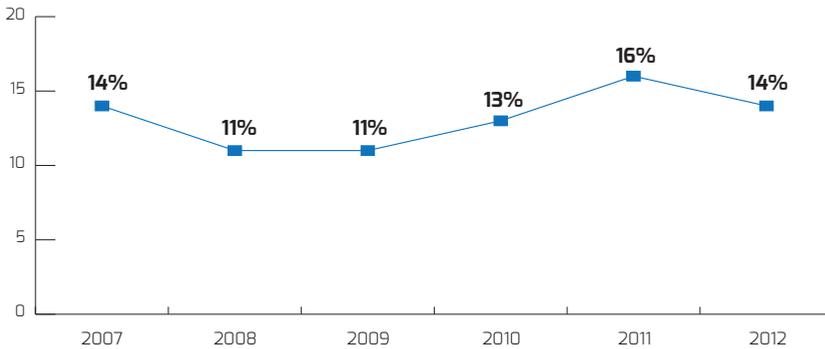


Gráfico 24: Evolución porcentual de la tasa de riesgo de pobreza para Vigo.

Fuente: Elaboración propia a partir del IGE (2014)

Comparativamente, en el año 2010, la tasa de pobreza en la Unión Europea ascendía al 17%. Entre los países con menor riesgo de población expuesta a la pobreza destacan la República Checa (8,6%), Eslovaquia (11%) y Países Bajos (11,1%). En contraposición se encuentran países como Letonia (25,7%), Rumania (22,4%) o Lituania (20,6%). España presenta una tasa elevada del 20,8%.

La tasa de riesgo de pobreza para el municipio de Vigo, tomando como referencia el año 2010, es cuatro puntos porcentuales inferior a la media europea y casi 8 puntos inferior a la media estatal.

5.1.1.11. Sostenibilidad económica

Varios han sido los parámetros analizados en este contexto. En lo relativo a si la población considera que Vigo es una ciudad adecuada para crear y desarrollar empresas, el 69,3% afirma sentirse satisfecho, siendo la ciudadanía de la zona semiurbana la que muestra el más alto nivel de satisfacción (78,6%) seguida de la zona rural (75,6%) y de la urbana (66,3%, 12 puntos inferior al nivel más alto).

¹⁰) Tasa de riesgo de pobreza: es el porcentaje de personas con un ingreso equivalente inferior al límite de riesgo de pobreza de Galicia, que se establece en el 60% de la mediana de ingresos equivalentes.

El puerto de la ciudad cuenta con una satisfacción del 77,8% de la ciudadanía, casi un 30% superior al dato registrado en el año 2003 (60,4%). Por zonas, la más satisfecha es la rural (85,3%) frente a la semiurbana (77,7%) y la urbana (75,7%). En el gráfico 25 puede verse reflejada dicha evolución.

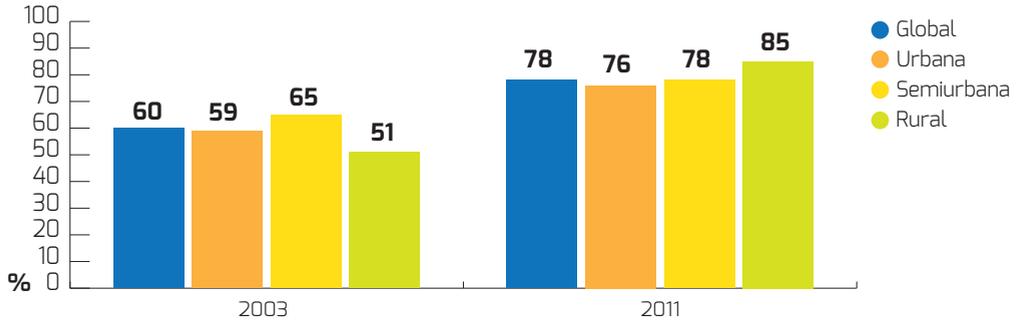


Gráfico 25: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción con el puerto de la ciudad.

Fuente: Elaboración propia a partir de varios estudios de La Oficina do Valedor do Cidadán

Un 83,1% de los residentes dice sentirse satisfecho con la capacidad de atracción turística de la ciudad. Por zonas, los habitantes de la rural, con el 85,1%, están más satisfechos que los de la zona semiurbana y urbana, con el 83,1% y 82,6%, respectivamente.

Por último, el parámetro mejor valorado por todos los vigueses/as ha sido la calidad del comercio existente en el municipio. Un 85,6% de las personas residentes en Vigo la valora positivamente. Los residentes en la zona urbana (89,6%), como cabría de esperar, se muestran más satisfechos en lo relativo a esta cuestión frente al 84,6% de los de la zona rural y del 80,3% de los habitantes de la zona semiurbana.

5.1.1.12. Movilidad y tráfico

Aunque este apartado será estudiado en mayor profundidad en el punto 5.2 del presente estudio, debemos señalar que, a grandes rasgos, tan sólo un 29,5 % de los habitantes se muestran satisfechos con el tráfico de la ciudad. Este porcentaje, aun siendo bajo, representa un incremento significativo en la valoración global del parámetro analizado ya que el nivel de satisfacción apenas alcanzaba el 10% en 2003.

El gráfico 26 muestra la evolución en el nivel de satisfacción del parámetro en el período 2003-2011, bajo una perspectiva global y por zonas.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

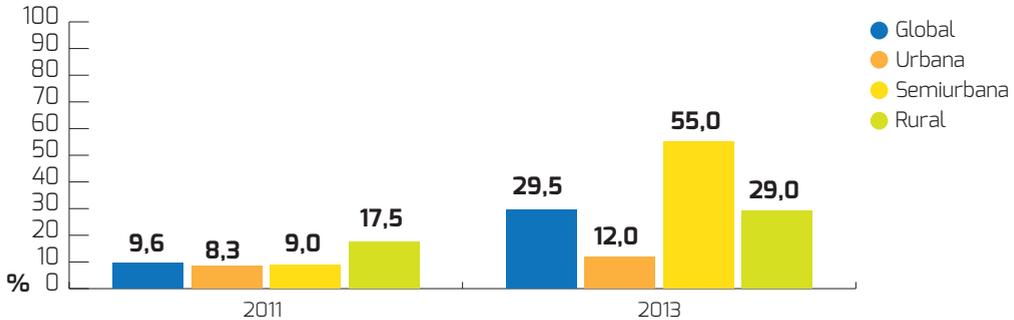


Gráfico 26: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción con el tráfico existente en el municipio. Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán.

Se puede observar una tendencia positiva significativa en el nivel de satisfacción de la ciudadanía, en general, y de las distintas zonas, en particular, con la situación del tráfico en el municipio de Vigo. La zona semiurbana presenta el mayor grado de satisfacción y se manifiesta a través de un incremento de, aproximadamente, el 510% respecto a 2003. En la zona rural, el incremento en el nivel de satisfacción alcanza el 65,7% en dicho período, alcanzándose un 29% en el año 2011. Por último, la urbana también sufre un incremento significativo entre 2003 y 2011, si bien, menos acusado que el detectado en otras zonas, situándose el valor final en un 12% en el año 2011.

En términos de insatisfacción, el 69,7% de los residentes se muestran insatisfechos con la situación del tráfico en la ciudad. Tal y como sería de esperar, son los residentes de la zona urbana los que valoran más negativamente esta cuestión (87,0%). Los niveles de insatisfacción descienden en casi 20 puntos para los habitantes de zona rural (69,9%) y no tiene tanta incidencia para los residentes de la zona semiurbana, tan sólo el 44,8% lo ve como un problema.

Respecto al transporte público existente entre Vigo y su entorno, más de la mitad de la población viguesa (57,8%) se mostraba satisfecha con este servicio en 2011, registrándose en la zona semiurbana el mayor nivel de satisfacción (62,5%); en el resto de zonas, este porcentaje desciende significativamente, con un 59,4% en la zona rural y un 54% en la urbana.

El nivel de satisfacción aumenta en lo referente al transporte público urbano. Siete de cada 10 personas (70,1%), en línea con los datos medios de la Unión Europea, dicen mostrarse satisfechas con este servicio, dato que supone un incremento del 51,7% respecto al registrado en 2003 (46,2%). El gráfico 27 muestra la evolución en el nivel de satisfacción de este parámetro en el período 2003-2011, desde una perspectiva global y por zonas.

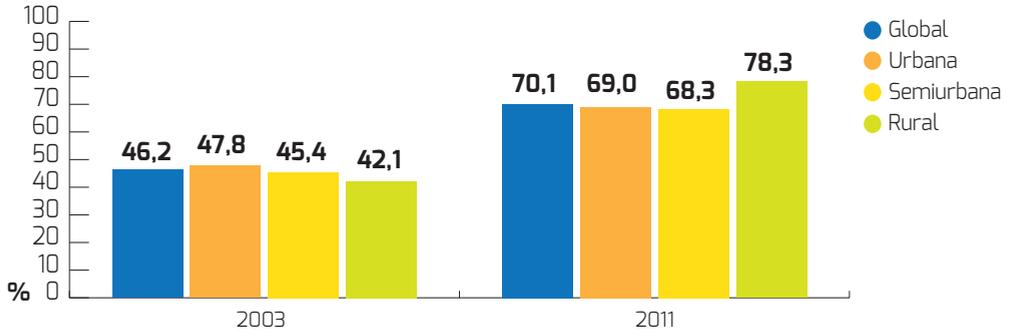


Gráfico 27: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción con el transporte público urbano. Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán

Los datos ponen de manifiesto una tendencia positiva en el nivel de satisfacción ciudadana en el periodo de estudio. Por zonas, los residentes de la zona rural (78,3%) son los que presentan el nivel de satisfacción más alto con un incremento del 86% respecto a 2003. Le sigue la zona semiurbana que, en 2011, con un 68,3% de residentes satisfechos, presenta un incremento del 50,4% respecto a 2003 (45,4%). Por último, la zona urbana es donde se produce el incremento más bajo y donde se registra el menor porcentaje de satisfacción, pasando del 48% en 2003 al 69,0% en 2011

5.1.1.13. Enseñanza y cultura

La satisfacción de los vigueses/as con la red educativa existente en el municipio ha experimentado un incremento significativo del 40,2% en el periodo analizado, pasando del 56,5% en 2003 al 79,2% en 2011. En el gráfico 28 puede verse reflejada dicha evolución.

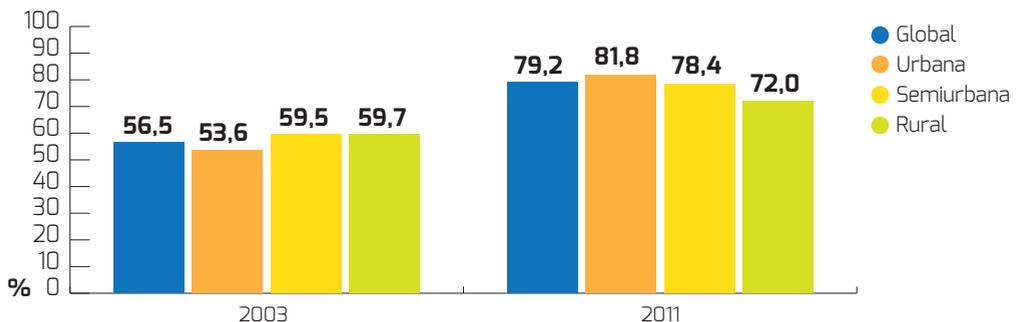


Gráfico 28: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción con la red educativa existente en el municipio. Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Este gráfico pone de manifiesto una clara tendencia positiva en el nivel de satisfacción de la ciudadanía con la red educativa del municipio. Por zonas, la urbana es la zona que, con un 52,6%, presenta el mayor incremento registrado en el municipio que alcanza en 2011 un nivel de satisfacción de casi el 82% frente al 54% registrado en 2003. En las otras dos zonas los incrementos registrados son algo menores. Para la semiurbana entre 2003 y 2011 se ha producido un aumento del 31,8% (59,5% en 2003 y 78,4% en 2011); y en la rural se ha registrado un 72% en 2011, un 20,6% superior al dato registrado en 2003 (60%).

Otro parámetro analizado para el año 2011, y que se incluye dentro de este bloque, ha sido la normalización de la lengua gallega. A este respecto, más de la mitad de los viganeses/as (53,0%) se muestran insatisfechos con el grado de desarrollo de este aspecto frente al 36,8% de satisfechos. Por zonas, no existen diferencias significativas, ya que los valores de satisfacción oscilan entre el 34% y el 38%, siendo los residentes de la semiurbana los más sensibles a esta cuestión.

5.1.1.14. Participación y gestión municipal

Casi la mitad de los habitantes (48,4%) se consideran satisfechos con la participación ciudadana en el municipio, situándose este porcentaje 32 puntos porcentuales por encima del dato registrado en 2003 (16%). Por zonas, la rural y la urbana (53,8% y 50,2%) son las que dan una valoración más positiva frente a la semiurbana (43,7%), 10 puntos inferior al dato más alto registrado. En el gráfico 29 puede verse la evolución de la satisfacción de la ciudadanía con la participación en la gestión municipal.

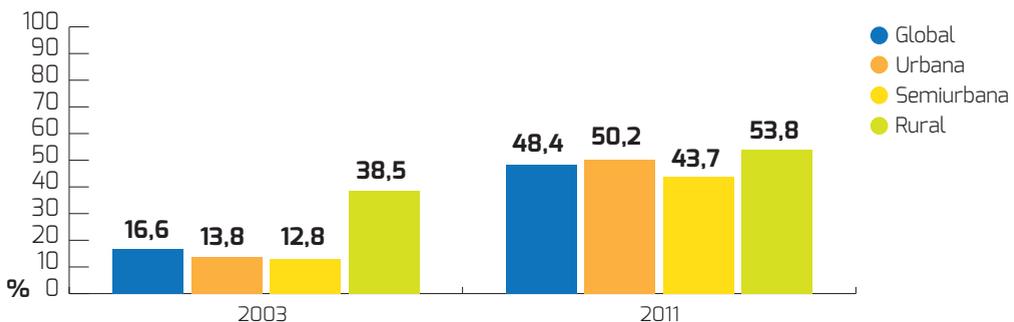


Gráfico 29: Evolución, global y por zonas, del grado de satisfacción con la red educativa existente en el municipio. Fuente: Elaboración a partir de varios estudios de la Oficina do Valedor do Cidadán

La atención ciudadana ofrecida por los servicios administrativos del Ayuntamiento muestra un alto grado de discrepancia entre la ciudadanía. Un 41,7% de los residentes los valo-

ra positivamente, 10 puntos inferior a la media europea (52%), frente a un 49,7% que se consideran insatisfechos. Por zonas, el grado de satisfacción registrado a este respecto queda de la siguiente forma: 41% urbana, 44% semiurbana y 37% rural.

5.1.1.15. Otros aspectos

Se puede señalar, finalmente, que una gran proporción de habitantes consideran que el atractivo para los turistas (51,3%), la utilización de las nuevas tecnologías (55,8%) así como la calidad de la oferta comercial (44,9%) han mejorado a lo largo de los últimos años. En contraposición, las conexiones por avión (42,5%), la situación de la economía doméstica (63,0%), la facilidad para aparcar en la ciudad (82,3%), la facilidad para estacionar en los aparcamientos (48,3%), así como el ruido en la ciudad (49,3%) han empeorado. En cambio, se considera que se mantiene igual la situación respecto a la atención ciudadana administrativa, la calidad de la hostelería, la integración de la ciudad en el entorno metropolitano, la normalización del Gallego, los servicios de transporte público, la capacidad de atracción de nuevas empresas y la tolerancia respecto a la inmigración.

5.2 Movilidad Local

En las ciudades y municipios, existe un problema evidente respecto a los desplazamientos debido al incremento exponencial en el uso de medios motorizados privados y al empleo ineficiente de los mismos, tendencia insostenible para mantener a las ciudades como el motor de la economía. Por ello, y mediante estrategias integradas, es preciso cambiar los comportamientos en las pautas de movilidad de los residentes a través de propuestas de actuación que impulsen y promuevan modos de desplazamientos más sostenibles medioambientalmente (movilidad peatonal, en bicicleta y transporte público) y que no sean incompatibles con el desarrollo económico y con una coordinación equilibrada entre los usos del suelo y la movilidad ^[7].

Por ello, alcanzar un modelo de movilidad sostenible se ha convertido en una preocupación compartida por la mayoría de las ciudades. El reto consiste en desarrollar estructuras y sistemas de transporte y movilidad integrados, eficientes y basados en el uso racional del espacio urbano. Aquellas ciudades capaces de lograrlo son las que verdaderamente se posicionarán a la cabeza de los índices de desarrollo económico y humano. Un nuevo equilibrio en los medios de transporte que se oriente hacia las tres vertientes de la sostenibilidad es la garantía para conseguir una ciudad más competitiva, más humana y más habitable.

Como objetivos generales para conseguir un nuevo patrón de movilidad en los municipios se puede destacar la optimización de los desplazamientos (accesibilidad), la racionalización

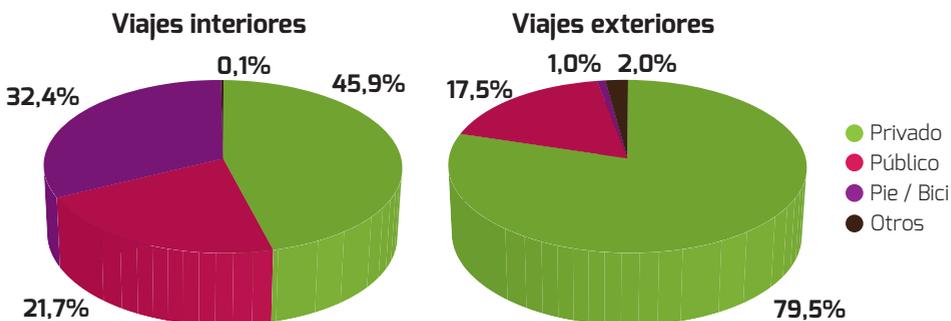
en el uso del vehículo privado, la priorización y mejora de los medios de transporte no motorizados (peatonal y ciclista) y del transporte público urbano e interurbano y la disminución del consumo energético, de la accidentabilidad y del impacto ambiental.

La finalidad de este análisis previo es llegar a establecer la caracterización y la contextualización del municipio en el ámbito de la movilidad local. Serán tres los ámbitos prioritarios en este estudio: los hábitos de movilidad de los habitantes, el transporte público y los aparcamientos. No obstante, es importante tener en cuenta la existencia de otros factores intrínsecamente relacionados con la movilidad como la accesibilidad o las infraestructuras, entre otros.

Para ello, y al igual que se ha venido realizando hasta el momento, se analizarán y recopilarán diversos datos significativos que se incluyen en una serie de estudios elaborados a tal efecto por la Oficina de Valedor do Ciudadán. Dichos estudios se han desarrollado apoyándose en los Indicadores Comunes Europeos A-3 y B-6, o han sido focalizados hacia un análisis específico de ciertos temas intrínsecamente relacionados con la movilidad sostenible en el municipio de Vigo con el fin de conseguir un uso racional de los medios de transporte. Además, el análisis se apoyará en determinadas fuentes de información consultadas y que, en su caso, aparecen debidamente referenciadas a lo largo del mismo.

5.2.1. Hábitos de movilidad

En el municipio de Vigo se estima una media de 750.000 viajes al día de los cuales en torno al 70% son motorizados. El uso del transporte privado predomina tanto en viajes interiores como exteriores. Los medios no motorizados destacan en viajes interiores siendo prácticamente inexistentes en viajes exteriores y los medios de transporte públicos ocupan el tercer puesto en viajes interiores y el segundo en viajes exteriores. Los datos resumidos pueden verse en los gráficos siguientes.



En el libro *“La movilidad local. Aplicación al municipio de Vigo y comparación con otras ciudades europeas^[8]”* se hace un estudio detallado de la movilidad tanto desde una perspectiva global como específica. Es decir, el primer término hace referencia a la movilidad local y transporte de pasajeros mientras que el segundo se vincula con el desplazamiento de los niños/as entre la casa y la escuela.

En cuanto a la caracterización del desplazamiento según el motivo del mismo se puede concluir que el 81,1% son desplazamientos no sistemáticos (no diarios, tales como la compra esporádica, el ocio semanal y el ocio de fin de semana) frente al restante 18,9% de desplazamientos sistemáticos (diarios, tales como trabajo y colegio).

En los desplazamientos no sistemáticos predomina el transporte no motorizado (51,6%), a pie o en bicicleta, frente al motorizado privado (37,8%) y público (10,6%). Esta tendencia solo se altera en el caso del ocio de fin de semana donde el medio privado (65,7%) es más utilizado que el no motorizado y público, ambos sin diferencias significativas (17,1% y 17,2%, respectivamente).

Todo lo contrario ocurre en los desplazamientos sistemáticos en los cuales el modo de transporte por excelencia es el motorizado privado (54,9%) frente al público (27,9%) o no motorizado (17,2%). Si bien, en el caso de transporte privado hay que destacar que este es un valor medio ya que en el caso de desplazamientos escolares predomina el transporte público (57,2%). Por tanto, si el destino es el trabajo, el 61,6% de los desplazamientos se realizan en medios de transporte privados frente 28,9% en desplazamientos a centros escolares. Respecto a este último porcentaje, no existen discrepancias significativas entre el valor del indicador A-3 y el específico B-6 por el cual el 30,4% utiliza coche privado, el 37% transporte público, y el 32,4 % va al colegio caminando. Si profundizamos en estos datos, el principal motivo de emplear medios privados para ir al colegio es, en un 48%, la distancia del desplazamiento, con un valor medio de 9km, seguido de la falta de otros medios (19%) o por seguridad (17%).

Con respecto a los datos relativos al año 2003, hay que destacar como factor positivo un incremento del 28,9% en el uso del transporte público en desplazamientos sistemáticos y del 32,9% en los no sistemáticos. Esto se explica, sobre todo, debido al mayor empleo del transporte público en desplazamientos al trabajo, colegios y ocio semanal y de fin de semana. Como contrapartida se ha producido un incremento, si bien es cierto menos acusado, del transporte privado para ir al trabajo (10,7%). Estos incrementos se traducen en un descenso del empleo de los medios no motorizados principalmente en desplazamientos laborales, a colegios y ocio semanal, con un incremento de menos de 2 puntos porcentuales en desplazamientos de compra diaria.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Los datos resumen comparativos se presentan en el gráfico 30. Por columnas, de abajo a arriba, el primer nivel corresponde al medio no motorizado, el segundo nivel al transporte privado y el último al transporte público.

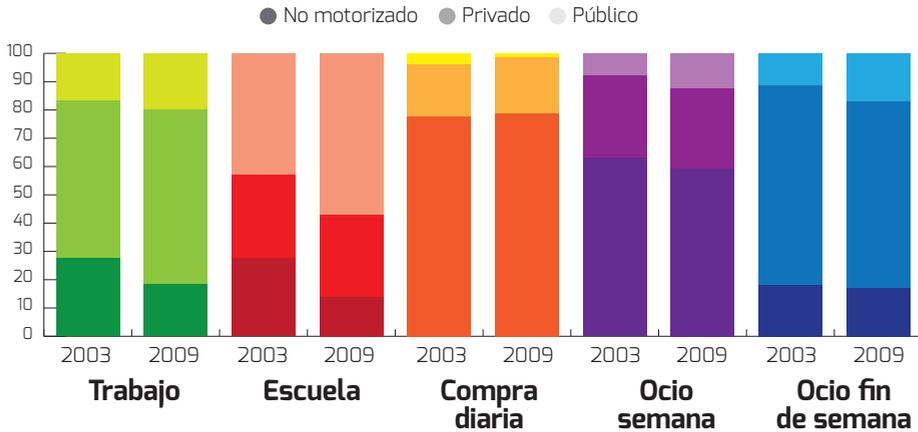


Gráfico 30: Comparativa medios de transporte por actividad. Fuente: Espada, L (2011)

En términos absolutos, es la actividad referente al ocio de fin de semana la que presenta el mayor nº de viajes (2,33), el mayor tiempo transcurrido por viaje (29,15min) y la mayor distancia (11 Km.). Para el resto de desplazamientos: trabajo, colegio, compras y ocio semanal, los valores son inferiores. En el caso del nº de viajes éste oscila entre 1,5 y 2 superándose en todos ellos los 15 min, a excepción de los escasos 10 min asignados a actividades de compra. Las distancias recorridas son también inferiores, el valor más bajo corresponde también al proceso de compra con 1,78 Km., si bien es destacable la distancia de los desplazamientos hasta los colegios con algo más de 9km.

En comparación con el año 2003, el número de viajes ha disminuido en cuatro de las cinco grandes actividades: trabajo, colegio, compra diaria y ocio semanal. Esto puede explicarse en gran medida por la situación actual de crisis, elevada tasa de paro, etc. Así mismo, los tiempos empleados han aumentado en desplazamientos sistemáticos entre 1 y 1,5 puntos y disminuido en los no sistemáticos. En cuanto a la distancia media, ésta se ha reducido significativamente en los desplazamientos de ocio de fin de semana (-7,5 Km.) y se ha mantenido o incrementado ligeramente en el resto de los desplazamientos analizados.

Por zonas, el transporte privado es el medio por excelencia para desplazamientos al trabajo en las tres zonas analizadas. El porcentaje más alto corresponde a la zona rural (73,5%) seguido de la urbana (61,5%) y semiurbana (57,4%). La tendencia se invierte cuando hablamos del empleo del transporte público para desplazamientos al trabajo (13,5%, 15,5% y

29,2%). Además es el medio más empleado en desplazamientos de ocio de fin de semana con porcentajes iguales o ligeramente superiores al 65% en las tres zonas.

El uso del transporte público solo predomina en los desplazamientos a los centros de enseñanza. Este medio de transporte representa el 96,6% en la zona rural, el 59% en la urbana y disminuye hasta el 40% en la semiurbana donde es significativo el empleo de medios no motorizados con un 23,15%, 12 puntos porcentuales superior al de la zona urbana y siendo inexistente en la zona rural. La semiurbana con el 37% y la urbana con el 30% son las zonas que más emplean los medios privados para este tipo de viajes frente al escaso 3,4% de la rural.

Se encuentran discrepancias en los valores de los dos indicadores A-3 y B-6, pero no en las tendencias observadas. Los porcentajes de empleo del transporte escolar se reducen significativamente con un 78% para la rural, 35% para la urbana y apenas un 24,5% para la semiurbana, en la que predomina el uso del coche privado (39%), por encima de los medios no motorizados (36,5%) que significativamente son superiores a los registrados por el indicador general. Además, y respecto al empleo de los medios no motorizados, es notable la discrepancia respecto a los valores establecidos para el ámbito rural, ya que en el A-3 no existía este tipo de medio para el transporte a los centros escolares frente al 11% registrado por el indicador específico B-6.

Los medios no motorizados predominan en las tres zonas para la compra diaria con porcentajes superiores al 75%, seguidos del transporte privado cuyo valor máximo se alcanza en la zona semiurbana (21,7%). El empleo de medios públicos para este tipo de actividad es prácticamente despreciable en las tres zonas con apenas el 0,96% en la urbana, 1,5 % en la semiurbana y 5,3% en la rural. Además, los medios no motorizados predominan en los desplazamiento para ocio semanal, aunque los porcentajes son relativamente inferiores a los de la compra diaria, con valor máximo para la zona urbana (64%) y mínimo para la rural (45,2%) siendo esta zona la que alcanza el máximo en transporte privado para este tipo de actividad (35,5%), tal y como cabría de esperar. No existen prácticamente diferencias significativas en el uso del transporte público entre la rural y semiurbana (19,3% y 20,0%, respectivamente) y es 8 puntos superior al porcentaje asignado al empleo de este medio de transporte en el ámbito urbano.

El mayor número de viajes por actividad se realiza en la zona urbana, a excepción del ocio de fin de semana, que es mayor en la zona rural. En comparación con el año 2003, el número de viajes ha descendido en todas las zonas a excepción del ocio de fin de semana que ha aumentado en dos de ellas, urbana y rural. El tiempo medio en desplazamientos sistemáticos ha aumentado en la zona urbana y rural y ha disminuido en la semiurbana. En desplazamientos no sistemáticos, en general, se ha producido un descenso respecto al tiempo medio registrado para el año 2003, siendo más acusado para la zona rural en

desplazamientos a la compra diaria, con casi 11 minutos menos. La excepción se produce en la zona semiurbana, con un incremento de apenas 2,5 minutos en el ocio semanal. Respecto a la distancia media recorrida, en general ésta ha aumentado en la zona urbana en cuatro de las cinco actividades analizadas, a excepción del ocio de fin de semana, en la que se ha producido un descenso acusado de casi 7 Km. En la zona semiurbana, la distancia media recorrida en desplazamientos sistemáticos se ha reducido 1,6 Km. para el trabajo y apenas 0,5 Km. para desplazamientos escolares. En desplazamientos no sistemáticos, tales como compra diaria y ocio semanal, las distancias también se han incrementado respecto a 2003 poco más de 0,5 Km., siendo significativo el descenso en ocio de fin de semana con algo más de 10 Km. En la zona rural se ha incrementado significativamente la distancia en desplazamientos escolares respecto a los datos del año 2003 con algo más de 5 Km. En las restantes grandes actividades se han producido descensos de entre 1,2 y 2,5 Km. en el trabajo, ocio semanal y ocio de fin de semana y prácticamente no hay variación en la distancia media del ocio semanal.

El Anexo 1 muestra los cuadros resumen con los resultados obtenidos en función del tipo de desplazamiento (trabajo, centro de enseñanza, compra diaria, ocio semanal y ocio de fin de semana) para cada una de las zonas en que se ha dividido el municipio.

5.2.2. Transporte público

A nivel local, las autoridades tienen competencias en los servicios de transporte urbano dentro de su municipio y éste se presenta como uno de los elementos fundamentales dentro de su gestión de la movilidad^[9]. Por ello, en los últimos años se ha venido impulsando desde las instituciones locales el uso del transporte público no sólo por su importante función social sino también por su relevancia estratégica en la ordenación territorial. Las ciudades se hacen grandes y aumentan los desplazamientos por trabajo, ocio, etc. que, sin una adecuada planificación, pueden representar una grave amenaza. En efecto, la gran cantidad de suelo urbano que requiere el transporte se detrae del que necesitan otras actividades humanas, viéndose éstas en la obligación de expandirse por el territorio, lo que supone un incremento de las distancias que requieren a su vez más espacio de transporte, generándose así un círculo vicioso^[10]. Es fundamental, por tanto, dotar al municipio de un sistema de transporte público urbano potente, capaz de adaptarse y satisfacer las necesidades crecientes de movilidad de la ciudadanía y orientado hacia los objetivos de la sostenibilidad en sus tres vertientes: económica, social y medioambiental.

Para la caracterización de la red de transporte urbano de Vigo el análisis se basará en las siguientes fuentes de información: Observatorio de Movilidad Metropolitana, Ayuntamiento de Vigo, Operador municipal de autobuses urbanos Vitrasa y ciertos estudios al respecto de la Oficina do Valedor do Cidadán.

El Observatorio de Movilidad Metropolitana (OMM) es una iniciativa de los ministerios españoles competentes en medio ambiente y en transporte y de determinadas autoridades estatales del transporte metropolitano (ATP). Este Observatorio elabora anualmente informes con datos relativos a la movilidad de las áreas metropolitanas participantes, con especial énfasis en la oferta y demanda de transporte público. Los análisis de los Informes OMM-2008 y OOM-2009 permiten elaborar los indicadores de eficiencia productiva del transporte de Vigo y compararlos con los de otras ciudades del ámbito español y europeo. El informe del año 2008 ha sido el último en el que ha participado directamente la empresa operadora del servicio público de transporte de Vigo. Sin embargo algunos de los datos aparecen actualizados en el documento del año 2009, por lo que, en su caso, se tomarán estos últimos, siempre dejando claro el origen de los mismos. El objetivo es reflejar la contribución del transporte público en la mejora del entorno urbano y compartir experiencias para mejorar la gestión de los sistemas de transporte público.

5.2.2.1. Caracterización del sistema de transporte público urbano del municipio de Vigo

El índice de motorización de las áreas metropolitanas es un indicador que muestra la cautividad del transporte público ya que indica el potencial a medio plazo de la generación de viajes en vehículos privados. En España, al menos la mitad de la población dispone de coche propio con una tasa media de 476 vehículos/1.000 habitantes, datos referidos al año 2012¹¹ y en línea con la media europea (Ver gráfico 31).



Gráfico 31: Tasa de motorización en países de la UE. Fuente: Anfac (2012)

11) Anfac (2012): "Mercado y parque de turismos en España. Evolución y Potenciales". Disponible en: <http://www.anfac.com/openPublicPdf.action?pidDoc=775>.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

España ha entrado en una fase madura, con gran demanda de reposición y baja proporción de nueva demanda, aunque todavía relativamente lejos de los niveles de saturación propios de las economías más desarrolladas. La crisis ha impactado fuertemente en la evolución reciente del sector con estancamiento e incluso reducción del número de vehículos por 1.000 habitantes. La tasa española es inferior a la de países como Francia, Inglaterra, Alemania o Italia, correspondiéndole a este último el mayor valor europeo (Ver gráfico 32). Las tasas más bajas corresponden a países como Rumania (197), Eslovaquia (294), Hungría (300) y Bulgaria (329).

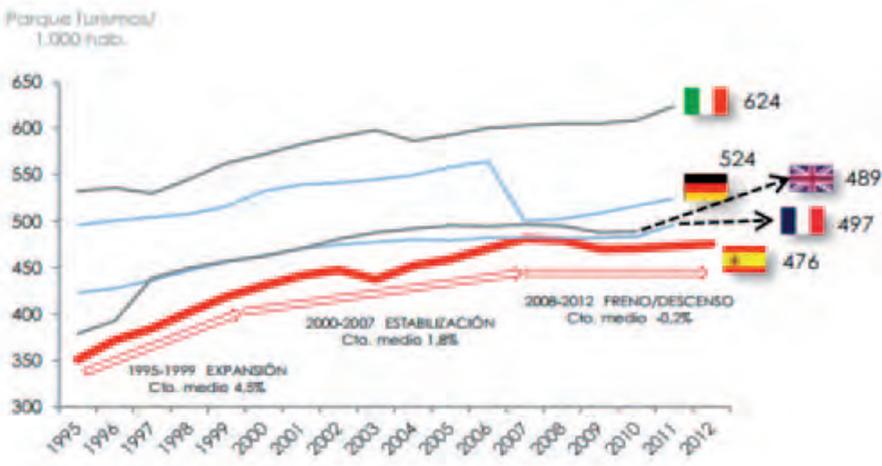


Gráfico 32: Evolución reciente Top 5 de la UE. Fuente: Anfac (2012)

El índice de motorización varía mucho de unas áreas a otras: por ejemplo, en Turín es de 620 coches/1.000 habitantes mientras que Londres, con 330, alcanza solamente algo más de la mitad de aquella. Se observa que hay muchas áreas con niveles de motorización bajos y que tienen elevado uso del transporte público como Budapest o Londres, lo que significa que los operadores de transporte público están ofertando servicios atractivos y eficientes que hace que sus habitantes sean menos dependientes del vehículo privado, aunque también influyen factores como la densidad urbana, el tamaño de la familia o el coste del aparcamiento. En el caso concreto de Vigo, la tasa de motorización (coches, motos y vehículos pesados incluidos) asciende a 667 vehículos/1000 habitantes (información facilitada por la sala de control de tráfico municipal).

Según el informe OMM-2009, el 46% de los viajes motorizados en Europa se realizan en transporte público. En ciudades como Budapest, Londres o Madrid los repartos modales del transporte público superan el 50% (Ver gráfico 33). En las áreas metropolitanas el uso del transporte público es menor, aproximadamente un 30%, excepto en Budapest

donde se alcanza el 52%. Por tanto, uno de los principales desafíos de las autoridades locales y de los operadores de servicios públicos es su desarrollo en las zonas menos densas de la periferia.

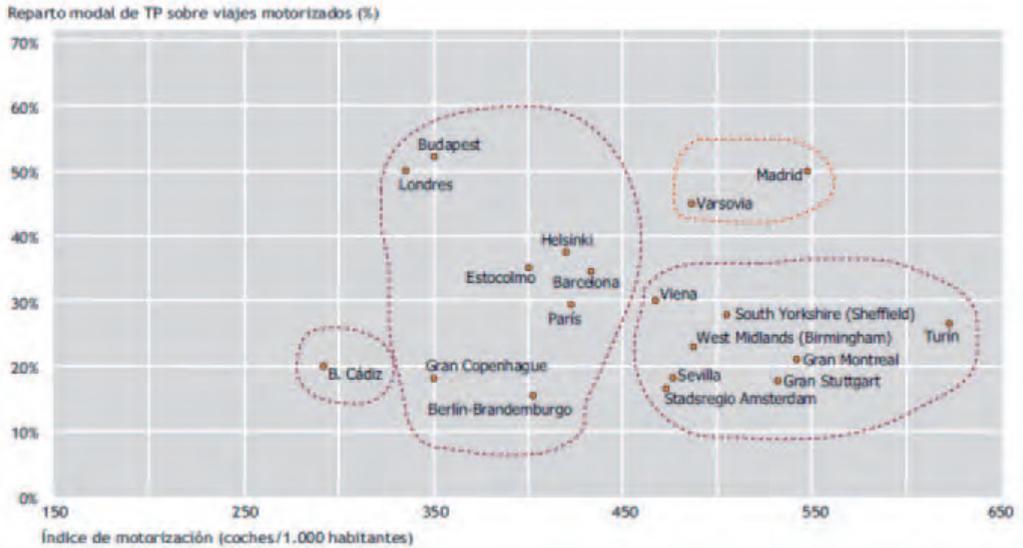


Gráfico 33: Relación entre el uso del transporte público y el índice de motorización. Fuente: Informe OMM (2009)

En general, más de la mitad de estos viajes se realizan en autobús, lo que confirma que esta modalidad es fundamental en todos los sistemas de transporte público. Incrementar la demanda es primordial y, por ello, tanto las autoridades municipales como los operadores locales de autobuses urbanos deben aunar esfuerzos en pro de ofrecer un sistema de calidad, con flotas y estaciones accesibles, incorporando tecnologías que aporten seguridad y fiabilidad además de información en tiempo real, etc. con el objetivo último de promover el uso del transporte público y aumentar su competitividad respecto al vehículo privado.

El principal servicio de transporte público de viajeros en Vigo está gestionado por la empresa Vitrasa. El operador dispone en la actualidad de una flota de 121 autobuses urbanos informatizados que cubren una red de 36 líneas en explotación con una media de 26 km/línea, equivalentes a unos 7.000.000 km/año. Esto supone un incremento del 2,5% respecto al parque móvil del año 2007 (118 autobuses) y el desarrollo de 6 nuevas líneas, con una media de renovación de la flota de 4 años.

Por término medio se producen 82.000 viajes al día, casi 30 millones de desplazamientos al año. El gráfico 34 ilustra la distribución porcentual según el tipo de desplazamiento.

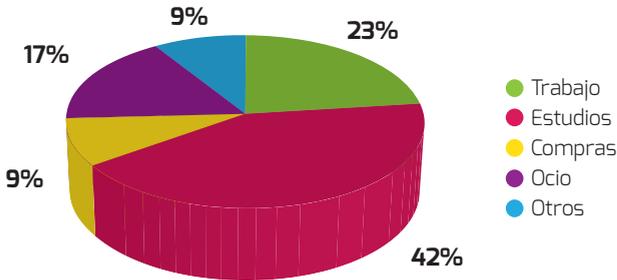


Gráfico 34: Porcentaje de empleo del autobús urbano según tipo de desplazamiento.

Fuente: www.vitrassa.es

El sistema urbano de autobuses de la ciudad dispone en total de 1.120 paradas (800 paradas y 320 marquesinas) que garantizan una red de transporte público con una cobertura estimada, a menos de 300 metros, del 83%, para todo el término municipal, y del 100% en el núcleo urbano de la ciudad.

La figura 5 ilustra los principales puntos de parada de la ciudad en la que destacan la zona Centro y la de Plaza América.

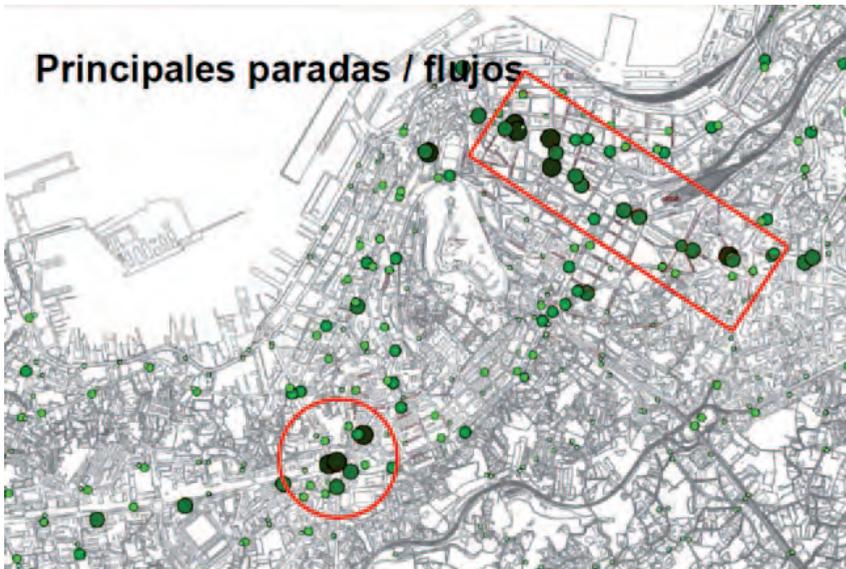


Figura 5: Principales paradas en el núcleo urbano. Fuente: Concello de Vigo, 2014

Las frecuencias de paso en las principales calles de la ciudad se presentan en la figura 6.

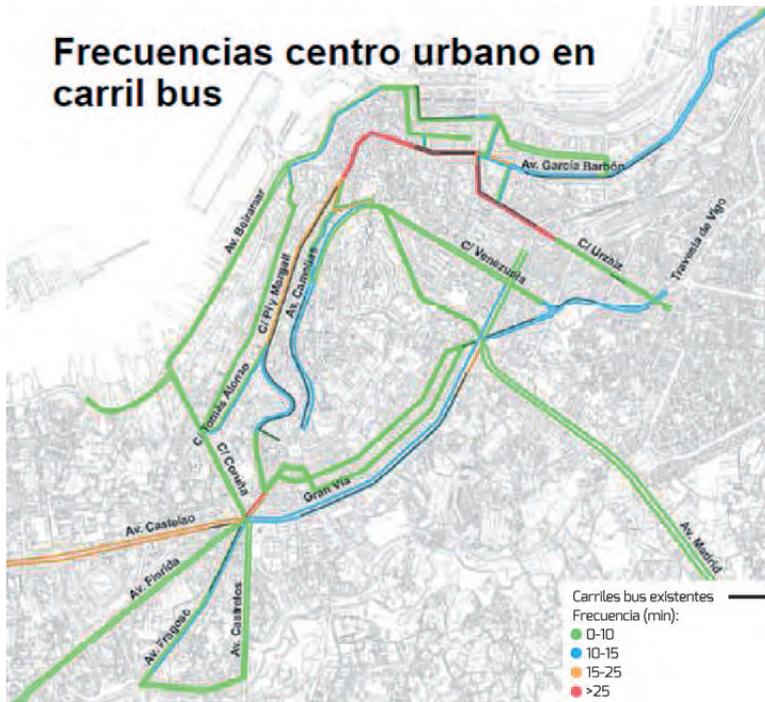


Figura 6: Frecuencias del transporte público en el centro urbano. Fuente: Concello de Vigo, 2014

El sistema de transporte público de Vigo cuenta con aproximadamente 7km de carril bus en el núcleo urbano del municipio. Este valor es uno de los más bajos de todo el Estado donde destacan, por ejemplo, ciudades como Barcelona con 123 km, Madrid con 120 km o Sevilla con 46 km.

En el informe OMM-2008 se establece una frecuencia media en hora punta para el servicio de autobús urbano de Vigo de 23 minutos, frecuencia baja debido a la dispersión de las parroquias del municipio. En A Coruña esta frecuencia se disminuye hasta los 12 minutos o hasta los 8,1 minutos en Pamplona.

Respecto al número de horas de servicio, el informe sitúa la media en torno a 18,2 horas al día. Este dato es similar al de ciudades como Sevilla (18,25 horas), superior al de A Coruña y Barcelona (17,0 horas) o Pamplona y Alicante (16 horas), entre otras, e inferior a la media de Madrid (19,5 horas), Valencia (19,2 horas) o San Sebastián (19 horas).

Utilizando densidades por población es posible normalizar los datos y poder así establecer una comparativa objetiva de los servicios ofertados en distintas áreas de ámbito estatal. Los gráficos siguientes resumen las densidades de línea y de paradas.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

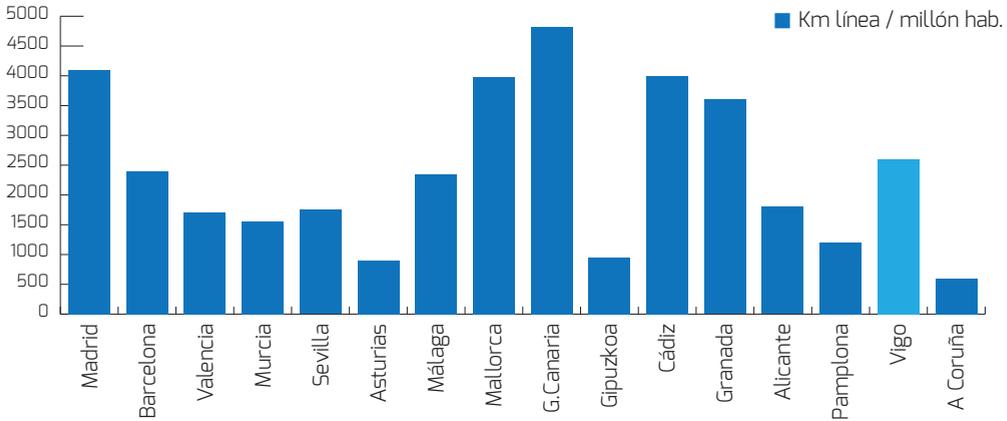


Gráfico 35: Densidades de línea por millón de habitantes. Fuente: OMM-2008

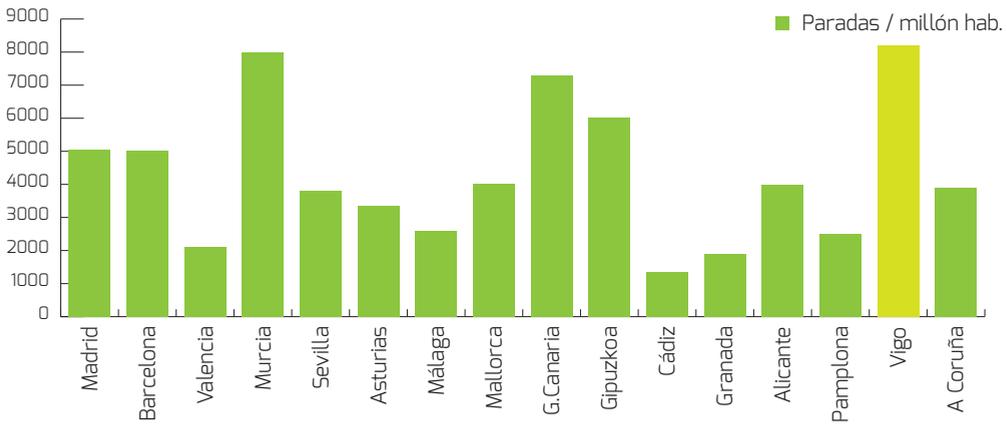


Gráfico 36: Paradas por millón de habitantes. Fuente: OMM-2008

Estas densidades permiten caracterizar la infraestructura del servicio de autobuses. La mayoría de las áreas metropolitanas estudiadas presenta valores de densidad de líneas y de paradas de autobús por habitante comprendidos entre los 1.000 y los 4.000 km de líneas por millón de habitantes, para la primera categoría, y entre los 2.000 y 5.000 paradas por millón de habitantes, para la segunda. En el caso concreto de la ciudad de Vigo se observa que la densidad de líneas se encuentra a nivel de la media estatal, siendo superior al de ciudades como Valencia, Sevilla, Guipúzcoa, Pamplona o A Coruña, entre otras, ligeramente superior al de Barcelona y Málaga pero inferior al de ciudades como Madrid, Mallorca, Cádiz, Gran Canaria y Granada. Respecto a la densidad por paradas, Vigo alcanza el valor más alto, junto con Murcia y Gran Canaria, y muy superior al de, por ejemplo, Valencia, Málaga, Cádiz, Pamplona o A Coruña (Ver gráficos 35 y 36).

En el informe OMM-2009 se incluyen los últimos datos accesibles para el municipio en lo relativo al porcentaje de autobuses urbanos de emisiones reducidas. En Vigo el 40,3% de la flota es de bajas emisiones, lo que representa aproximadamente un 20% más respecto al año 2008. Este porcentaje dista significativamente del de ciudades como Madrid, Sevilla, Málaga o A Coruña donde prácticamente el 100% de su flota es baja en emisiones o del de Pamplona (68,1%) o Asturias (52,4%). Por otro lado, es superior al de ciudades como Almería (10,5%), Tarragona (14,5%), Gran Canaria (11,8%) o Alicante (17,1%) (Ver gráfico 37).

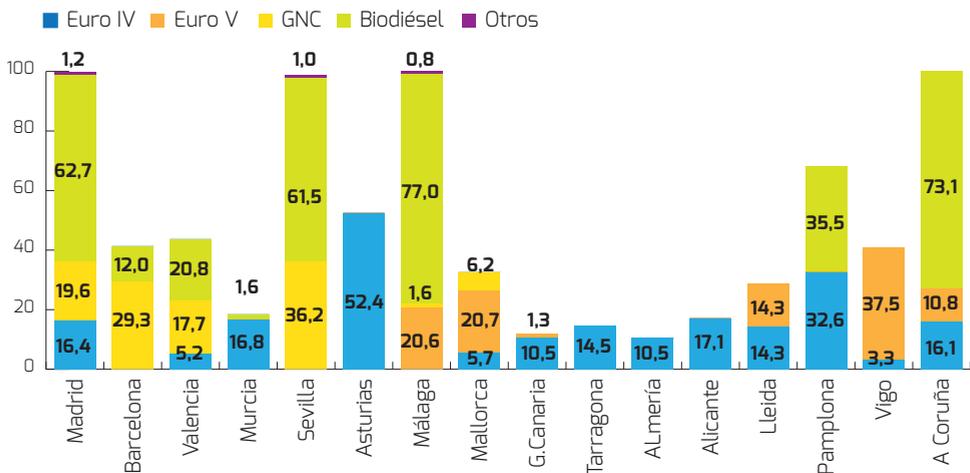


Gráfico 37: Porcentaje de autobuses urbanos de emisiones reducidas respecto al total de la flota (en %). Fuente: Informe OMM-2009

En términos de coste unitario, por lo general, se puede decir que éste es muy variable. Oscila entre los 2,5 y los 6 euros por vehículo-km. En relación a este dato, los operadores de Vigo y Granada son los que menores costes de explotación soportan en relación con la oferta de servicios prestada (con las unidades de producto ofrecidas). Los mayores costes son soportados por los operadores de Barcelona, Málaga y Valencia. En cuanto a los ingresos unitarios por venta de billetes, éstos presentan menores valores que los costes unitarios. Los operadores de autobús urbano obtienen por la venta de títulos de transporte entre 1,8 y 2,7 euros por vehículo-km. Málaga, Asturias, Barcelona, Madrid y Pamplona son las áreas en las que los ingresos unitarios son más elevados, mientras que los ingresos de los servicios de autobús urbano de Murcia, Vigo, Gran Canaria, Mallorca y Granada son los más reducidos. En los autobuses interurbanos la dependencia de las subvenciones públicas es más reducida y los casos son más homogéneos entre sí. Sin embargo, en gran parte de espacios metropolitanos (Madrid, Barcelona, Alicante y Vigo) la prestación del servicio está en gran medida sujeta a la disponibilidad de fondos públicos, en proporción incluso superior a la de los ingresos percibidos por el servicio, presentando valores que oscilan entre 1,1 y 1,3

euros/vehículo-km. En cambio, en otras áreas como Mallorca, Gran Canaria, Valencia y, en especial, Granada, las subvenciones unitarias sirven de mero complemento a los ingresos unitarios por las ventas realizadas, con cifras de entre 0,15 y 0,37 euros/vehículo-km^[9].

5.2.2.2. Medidas implementadas para impulsar el uso del autobús urbano en el municipio de Vigo

Fomentar el empleo del transporte público es fundamental para mejorar la movilidad urbana de la ciudad de Vigo. Entre las diferentes medidas para impulsar su utilización y mejorar el servicio destaca el empleo de nuevas herramientas tecnológicas como la implantación de un sistema de información a los usuarios en las paradas en tiempo real a través de más de 100 paneles informativos; el smsbus: un sistema que permite al usuario conocer, a través de un mensaje corto, el tiempo estimado de paso de los autobuses por una parada; el Bus Vigo, una aplicación android para móviles que permite calcular una ruta o buscar una parada para saber cuándo pasarán los próximos vehículos; el infoBus que permitirá al usuario conocer la hora de paso de los buses en tiempo real y que viene a complementar otras iniciativas en este ámbito ya mencionadas; y, la más reciente, la colocación de códigos QR y NFC en 800 paradas y 320 marquesinas de la ciudad mediante los cuales se facilita a los viajeros información de las líneas que pasen por ese punto concreto. Según Vitrasa, este sistema, que está activo desde la puesta en marcha de la reestructuración de las líneas operada a principios de 2014, recibe más de 10.000 consultas al mes.

Además, un porcentaje elevado de vehículos, sobre todo en líneas circulares, dispone de pantallas SIAM integradas ubicadas en el interior de los autobuses. El sistema indica el movimiento en tiempo real sobre un callejero de la ciudad, informa de la parada actual y la próxima, de la correspondencia con otras líneas y de la estimación de tiempo de llegada al siguiente punto significativo de la línea así como del tiempo de llegada al final de la línea. Los colectivos de personas con deficiencias visuales y auditivas podrán beneficiarse de este sistema ya que la información que se ofrece se hace mediante voz en off y gráficos en la propia pantalla.

Finalmente hay que destacar que las líneas al campus universitario cuentan desde 2010 con una red Wi-Fi gratuita para sus usuarios.

El empleo de las Tecnologías de la Información (TIC) es clave para mejorar y hacer más atractivos, fiables y eficientes los servicios de transporte público. Además, para impulsar su empleo, es fundamental que los usuarios, tanto habituales como potenciales, perciban una respuesta satisfactoria en cuanto a sus necesidades de desplazamiento. A este respecto, Vitrasa puso en marcha, en febrero de 2014, una transformación del

transporte público de Vigo como resultado de una encuesta realizada a una muestra de 32.500 usuarios tras estudiar las necesidades y opiniones expresadas por los mismos respecto al funcionamiento del transporte urbano de la ciudad.

La reestructuración modifica, en general, algunas de las líneas circulares, sobre todo las exteriores y las de baja frecuencia, que tienen bajos registros de ocupación, con objeto de adaptarlas a la realidad de la demanda, hacerlas más directas, y proporcionar mejores tiempos de recorrido y, por tanto, unas mejores frecuencias, con los mismos recursos.

Por otra parte, se unifican líneas antaño redundantes en los recorridos en donde la demanda no soportaba la duplicidad de líneas. Asimismo se reajustan algunos recorridos, con objeto de mejorar la complementariedad entre las líneas. Todo con el objetivo de poder ofrecer, con los mismos recursos, una mejor oferta de servicio, adaptada a los mayores tráfico, con mejores frecuencias y con menos trasbordos.

Debido a lo reciente de la implantación de los nuevos servicios, aún no se dispone de datos de seguimiento que permitan verificar el grado de cumplimiento de los objetivos marcados.

La utilización y reserva de carriles bus en ciertos corredores o intersecciones con objeto de establecer una priorización del transporte público es fundamental. Esta reserva ha permitido históricamente mejorar la calidad y aminorar las demoras del transporte público urbano de Vigo. Por ello, en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Vigo se incluye un programa de implantación de carriles bus en ciertas zonas justificadas tales como Av. Castelao, Gran Vía (sentido Pr. América), Av. Castrelos (sentido Balaídos), Av. García Barbón, Av. Madrid y C/ Venezuela.

Por último, otro factor determinante es la accesibilidad. En el municipio, el 69% de las personas discapacitadas utilizan el transporte público como medio por excelencia para sus desplazamientos. El 100% de los autobuses urbanos de Vigo disponen de plataforma integral baja y 86 de los vehículos cuentan con rampas de acceso para sillas de ruedas. En total, la capacidad de la flota asciende a los 206 viajeros en silla de ruedas, 2.703 viajeros sentados y 6.619 de pie. Además, todos los autobuses cuentan con sistemas para la accesibilidad de personas ciegas y sordomudas.

Los esfuerzos por garantizar la accesibilidad al transporte público urbano de las personas con discapacidad deben ser percibidos por la sociedad. A este respecto, en 2012 el 50% de la ciudadanía reconocía que, en los últimos años, el transporte público se había adaptado considerablemente a esta parte de la sociedad.

5.2.3. Aparcamientos

Todo medio de transporte requiere la ocupación de cierta cantidad de espacio público urbano tanto para su circulación como para su aparcamiento. El espacio urbano ocupado por el uso del coche y del transporte motorizado en general representa en los nuevos desarrollos urbanos porcentajes superiores al 50%, según aparece reflejado en la Estrategia Española de Movilidad Sostenible del Ministerio de Medio Ambiente y Fomento de 2009. Pero, sin duda, el automóvil es el gran devorador de la mayor parte del espacio público dedicado al transporte.

El vehículo privado suele necesitar un requerimiento del espacio público superior al de otros modos de transporte, fundamentalmente porque precisa mucho espacio para su estacionamiento, tanto en origen como en destino, por persona movilizada. Es conveniente recordar que el aparcamiento de vehículos en la vía pública se trata de un fenómeno relativamente reciente, convertido en un hábito culturalmente aceptado e incluso exigido a partir de su generalización, siendo considerado como un derecho social no escrito de la ciudadanía. Por supuesto, ésta es una idea totalmente errónea.

En nuestras ciudades no hay espacio suficiente para hacer frente al estacionamiento de un parque automovilístico que no ha parado de crecer. Los conductores, sobre todo en las ciudades, se enfrentan cada día a la ardua tarea de encontrar una plaza libre para aparcar. La búsqueda de un lugar de estacionamiento provoca una disminución en la calidad de vida de los residentes, circunstancia que se refleja principalmente en el aumento del tiempo empleado en los desplazamientos urbanos. En efecto, y como ya se ha visto anteriormente, aproximadamente ocho de cada diez habitantes de Vigo manifiestan un empeoramiento en los últimos 5 años en lo relativo a la facilidad para aparcar en la ciudad y casi 5 de cada diez en lo referente a la facilidad para estacionar en los aparcamientos.

Una incorrecta regulación de los aparcamientos en superficie genera costes económicos, sociales y ambientales vinculados a la pérdida de tiempo y de productividad, consumo ineficiente de energía, atascos, aumento de emisiones contaminantes, ruido, etc. y contribuye a una gestión ineficiente de los servicios de una ciudad.

Según un estudio a nivel mundial elaborado por IBM en el año 2011, un 60% de los conductores se dieron por vencidos al menos una vez y dejaron de buscar aparcamiento y cuatro de cada diez reconoció haber iniciado una discusión con otro conductor por un espacio de estacionamiento. De este informe, además, se obtienen una serie de conclusiones interesantes. A nivel mundial, los conductores invierten una media de 20

minutos para encontrar una plaza de aparcamiento. Los menores tiempos corresponden a ciudades como Chicago o Los Ángeles y los más elevados a Nueva Delhi, Bangalore o Pekín. La única ciudad española incluida en el estudio es Madrid, donde el 16% de los conductores encuestados manifestó invertir entre 31 y 40 minutos en la búsqueda de aparcamiento, el mismo tiempo que en Pekín o Milán, y un 69% reconoció no haber llegado a su destino porque se dieron por vencidos. En contraposición, el 63% de los residentes de Chicago o el 58% de Montreal dicen no haber experimentado esa sensación de frustración.

En este contexto, es objeto del presente apartado conocer la situación actual de la ciudad de Vigo a este respecto. Para ello, el análisis se basará en los parámetros e indicadores evaluados por la Oficina do Valedor do Ciudadán, los cuales son claves a la hora de definir el marco actual del municipio y poder así sentar las bases de un plan estratégico encaminado a desarrollar e impulsar iniciativas de movilidad urbana sostenible.

En las monografías “*Estacionamiento urbano en espazos libres. Aplicación al municipio de Vigo e comparativa con outras cidades*^[11]” y “*Smart City: Implantación de un sistema inteligente de aparcamiento en espazos libres en la ciudad de Vigo*^[12]” se analiza en profundidad la problemática general del aparcamiento en la ciudad. Estos estudios se enmarcan únicamente dentro del ámbito urbano, por su mayor criticidad, y se ha dividido en catorce zonas diferentes: Torrecedeira, Centro, Casablanca, Fátima, Florida, Povisa, Isaac Peral, Martínez Garrido (Calvario), Estación de Autobuses, Teis, Pr. da Industria, PAU de Navia y Balaídos. (Ver Anexo 2)

5.2.3.1. Tiempo medio de aparcamiento

El tiempo medio de estacionamiento global en el ámbito urbano del municipio de Vigo se establece en torno a los 4:46 minutos. La distribución según día de la semana es la siguiente:

- 5:21 minutos en días laborales,
- 4:50 minutos en sábado,
- y, con un descenso significativo, 1:50 minutos en domingo.

Ahora bien, si centramos el análisis en las seis zonas más céntricas del núcleo urbano (Torrecedeira, Centro, Casablanca, Fátima, Florida y Povisa) este tiempo medio global asciende a 6:07 minutos. Por tipología de día, en laborales la media se sitúa en 6,5 minutos, en sábado en 8 minutos y en domingo 2,5 minutos. Al comparar los últimos datos disponibles (2013) con los del año 2004, se observa un incremento significativo en los tiempos medios de estacionamiento (Ver gráfico 38) con, aproximadamente, una subida

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

del triple en el global y en día laborable, el cuádruplo en domingo y el mayor incremento en el tiempo medio de búsqueda se ha producido en sábado, en donde se ha multiplicado por cinco el tiempo requerido en 2004.

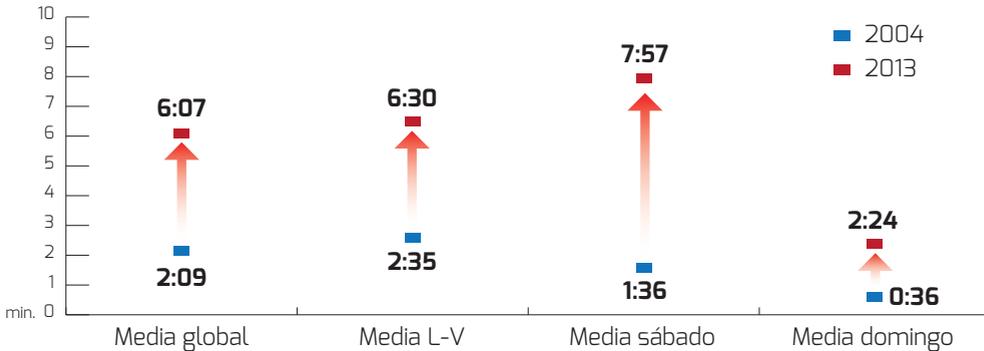


Gráfico 38: Comparativa del tiempo medio de estacionamiento en las seis zonas más céntricas del núcleo urbano. Fuente: Espada, L (2013)

En relación al estudio completo de las 14 zonas, en días laborales, la zona de la Estación de Autobuses y Torrecedeira, con 10:43 y 9:58 min. respectivamente, son las que registran los mayores valores diarios medios (9-21h) seguidas de la zona de Fátima (8:30 min.), el Calvario (7:19 min.) y zona Centro (7:04 min.). En las demás zonas, el parámetro desciende significativamente por debajo de los 5,5 minutos y los menores valores medios corresponden a las zonas de Balaídos (1:15 min) y Teis (1:48 min.).

Si se hace una división por franjas horarias de mañana y tarde, el patrón es el siguiente: por las mañanas (9h-14h), las zonas de la Estación de autobuses y Torrecedeira son las que registran el mayor tiempo medio de estacionamiento con 14,5 y 11,75 minutos, respectivamente, y los menores datos son para las zonas de Teis y Balaídos, sin diferencias significativas entre ambas, (1,8y 1,65 min., respectivamente); por la tarde (16h-21h) el mayor tiempo medio requerido corresponde a la zona de Fátima con aproximadamente 10 minutos y el más bajo en la zona de Balaídos con 0:52 min. En términos de valores absolutos, los mayores tiempos se registran en las zonas de la Estación de Autobuses y Fátima con 18:05 y 17:08 min., respectivamente, si bien, en franjas horarias diferentes. Para la primera zona este máximo se produce entre las 11 y las 12 h y en la segunda entre las 18 y las 19 h. Los valores mínimos corresponden a la zona de Teis, con 00:26 min. entre las 13 y las 14 h y 00:27 min. entre las 20 y las 21 h de la noche, la zona de Bouzas, con 00:48 min a primera hora de la mañana (9-10h), y la zona de Balaídos, con aproximadamente 50 segundos desde las 13 h del mediodía hasta las 21 h de la noche.

En sábado, los valores medios máximos diarios (9-21h) se producen en la zona Centro, Casablanca e Isaac Peral con 15, 13,5 y 9,35 minutos, respectivamente. Por franjas horarias de mañana y tarde, los máximos en ambas zonas se registran en horario de tarde (16-21h) con 21,7, 15,7 y 13,15 min. respectivamente. Los valores medios diarios más bajos se localizan en las zonas de Bouzas y Balaídos con 00:44 y 00:35 min. respectivamente. En la segunda de estas zonas es donde se alcanza el valor más bajo con 00:13 minutos, en horario de 18 a 19 h.

En domingo, respecto a los valores medios diarios (9-21h) éstos apenas superan 2,5 minutos a excepción de la Zona de la Florida con casi 4,5 minutos. En ninguna zona y franja horaria, mañana o tarde, se superan los 3 minutos excepto en las zonas de Povisa e Isaac Peral con 3:13 y 3:08 min en horario de tarde, y la Florida en donde se registran los valores máximos medios 04:42 y 04:38 en horario de mañana y tarde, respectivamente.

Respecto a los datos del año 2004, se ha experimentado un ascenso en el tiempo medio de estacionamiento de entre el doble y el triple en todas las zonas más céntricas del núcleo urbano y en todos los tipos de día, siendo especialmente relevantes las subidas registradas, en sábado, en la zona Centro y en la zona de Fátima en donde se pasó de 0:52 a 15:09 minutos y de 1:51 a 8:27 minutos, respectivamente.

5.2.3.2. Tasa de ocupación en zonas de carga y descarga

De las catorce áreas evaluadas, la tasa de ocupación media en zonas de carga y descarga es del 67%. Ahora bien, si se centra esta parte del estudio en las seis áreas más céntricas del núcleo urbano el porcentaje medio global de ocupación asciende al 69%, lo que se traduce en un incremento, respecto al año 2004, de un 26,6%.

Las zonas de Navia, Torrecedeira y Florida son las que presentan los mayores porcentajes de ocupación media diaria con un 80%, 77% y 73%, respectivamente. Las de menor ocupación se registran en la zona de Bouzas y Calvario (61% en ambas), Isaac Peral, Balaídos y Pr. de la Industria con un 64% todas ellas.

El estudio se ha acotado en tres franjas horarias, dos por la mañana de 9 a 10 y de 11 a 12 horas y una de tarde de 16 a 17 horas. Teniendo esto en cuenta, un análisis más detallado permite concluir que las tasas de ocupación absolutas más bajas se registran en las zonas de Isaac Peral (45%), Centro y PAU Navia (50%, ambas) entre las 16-17 horas; y las más altas en las zonas de PAU Navia (100%) y Torrecedeira (83,1%), de 11 a 12 horas.

5.2.3.3. Tasa de ocupación de zonas de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad

La tasa de ocupación de zonas de estacionamiento exclusivo para personas con discapacidad en el ámbito urbano del municipio de Vigo es del 51%. La distribución porcentual aproximada según día de la semana es la siguiente:

- 54,3% en días laborales,
- 45,4% en sábado,
- y, 39,2% en domingo.

Ahora bien, si centramos el análisis en las seis zonas más céntricas del núcleo urbano (Torrecedeira, Centro, Casablanca, Fátima, Florida y Povisa) este porcentaje medio de ocupación global asciende al 59%. Por tipología de día, en laborales la media se sitúa en 62%, en sábado en el 55% y en domingo en el 49%. En comparación con los datos del año 2004, se sigue la tendencia al incremento que se ha registrado para los demás parámetros. El gráfico 39 muestra esta evolución porcentual.

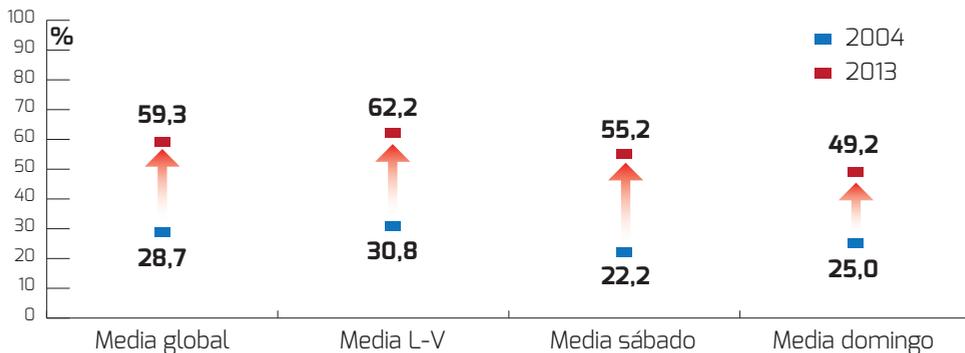


Gráfico 39: Comparativa de la tasa de ocupación de las zonas reservadas para personas con discapacidad en las seis zonas más céntricas del núcleo urbano. Fuente: Espada, L (2013)

En líneas generales, puede decirse que la tasa de ocupación media de plazas reservadas a personas con discapacidad en las seis zonas más céntricas ha sufrido un incremento de, aproximadamente, el doble, excepto en sábado en el que la subida ha sido ligeramente superior (2,5 veces el dato registrado en 2004).

En relación al estudio de las catorce zonas, en días hábiles, la zona de Povisa (68%) y la Florida (66%) son las que registran los mayores valores diarios medios. En las demás zonas el parámetro varía entre el 62,6% de la zona de Torrecedeira y el 53,4%, en Casablanca. Las zonas con tasas inferiores al 50% son Bouzas y Estación de Autobuses (47% ambas),

Balaídos y PAU Navia (42%) y el Calvario (36,5%). Si se hace una división por franjas de mañana y tarde, el patrón es el siguiente: por las mañanas (9h-14h), las zonas de Torrecedeira (66,6%) y la de Povisa (69,9%) son las que registran el mayor nivel de ocupación medio de estacionamiento y los más bajos en la zona del Calvario (39%), en las demás zonas el valor ronda el 62%. Por la tarde (16h-21h), el mayor índice de ocupación se registra en la zona de Florida (69,8%) seguida de Povisa y zona Centro, sin diferencias significativas entre ambas, con aproximadamente un 66% y, el dato más bajo se produce de nuevo en la zona del Calvario con un 34%. En este horario desciende significativamente la tasa de ocupación en la zona de Torrecedeira, Isaac Peral, Estación de Autobuses y Bouzas con 8, 10, 16,5 y 17,8 puntos porcentuales menos que el dato registrado en la franja de mañana.

En días hábiles, el mayor valor absoluto para el parámetro se registra en las zonas del Centro, Fátima y Florida con 82%, 81,9%, 81,5%, respectivamente, en la misma franja horaria, entre las 18 y las 19 h. Los valores mínimos corresponden a la zona de Bouzas con el 21,6%, entre las 16-17h, y a las zonas de la Estación de Autobuses e Isaac Peral con un 24% en ambas entre las 20-21h.

En sábados, los valores medios máximos diarios se detectan en la zona de Povisa, Isaac Peral y zona Centro con una tasa de ocupación del 76,6%, 71,7% y 70,6%, respectivamente aunque los valores máximos en estas zonas se registran en la franja de tarde (16-21h) con el 100% en la zona de Isaac Peral, el 91,6% en Povisa y el 81,0% en la zona Centro. El valor medio diario más bajo se registra en la zona del Calvario con un 9,6% de ocupación, zona que presenta, además, el valor más bajo tanto por la mañana (9,1%) como por la tarde (10%).

En domingo, la mayor tasa de ocupación media diaria se localiza en la zona de la Florida con un 69%. En las demás zonas este porcentaje desciende significativamente. Así, en la zona de Povisa y zona Centro la tasa no alcanza el 55% y en el resto no supera el 45%. El menor índice se registra en las zonas de la Estación de Autobuses y del Calvario con un 6,5% y 6,7%, respectivamente. Por la mañana, los mayores valores porcentuales corresponden a la zona de Florida (66,7%) y a la zona Centro (52,4%) mientras que por la tarde la zona de Florida sigue siendo la más ocupada con el 71,4%. En segundo lugar se encuentra la zona de Bouzas con un 69,4%, aunque destacan también la zona de Isaac Peral (58,3%), Povisa (57,6%) y zona Centro (57,1%). Los valores más altos, en términos absolutos, se registran en la zona de la Florida con un 85,7% tanto en la franja horaria de 13-14h como en la franja de 16-17h. Los índices más bajos corresponden a la Zona de Isaac Peral (0%), entre las 9-10h y las 11-12h, Estación de Autobuses (0%) entre las 9-10h, las 11-12h y las 20-21h y en el Calvario (0%) en horario de 9-10h, de 16-17h y de 20-21h.

A modo de conclusión de esta parte del estudio cabe destacar que la opinión más generalizada en la población sobre las plazas de estacionamiento destinadas a las personas

con discapacidad es que no hay suficientes y las existentes no están ocupadas por las personas a las que van destinadas.

5.2.3.4. Comparativa con otras ciudades españolas

El libro *“Smart City. Implantación de un sistema de aparcamiento en espacios libres en la ciudad de Vigo”* incluye además un estudio comparativo que permite conocer el posicionamiento de la ciudad de Vigo respecto a otras 15 ciudades españolas en base al análisis de una serie de indicadores clave para definir la problemática de la movilidad del tráfico en los núcleos urbanos con similares características¹² a las de la ciudad de Vigo y con las ciudades españolas más importantes (Madrid y Barcelona).

A continuación se presentan las principales conclusiones obtenidas tras el análisis de los datos recopilados.

Con 5:21 minutos y en días hábiles, el tiempo medio de estacionamiento en el núcleo urbano de Vigo es de lo más bajos que se registran. Sólo Bilbao, Pamplona y Valencia con 5 minutos y Sevilla con 2 presentan menores tiempos. Los valores más altos se dan en Granada y San Sebastián con 26 y 16 minutos, respectivamente. En Vigo este tiempo medio es 4 minutos inferior a la media (9:47 minutos) de las ciudades analizadas.

En sábado, en general, se produce un descenso en los tiempos medios en todas las ciudades analizadas excepto en Granada, que sigue siendo la ciudad en la que se registra el mayor tiempo medio con 27 minutos, y en Zaragoza que aumenta en 8 minutos pasando de 10, en días hábiles, a 18 minutos en sábado. En Vigo con 4:50 minutos se produce un descenso de 31 segundos del tiempo medio. Tomando en consideración la totalidad de las ciudades analizadas, la media estatal del tiempo de estacionamiento en sábado es de 8:07 minutos, casi 3 puntos superior a la media de Vigo. Ciudades como Sevilla, Pamplona o A Coruña muestran los tiempos de aparcamiento mínimos con apenas 1 minuto. Vigo se sitúa al nivel de Barcelona o Bilbao con 5 minutos de media.

En cuanto al número total de horas azules, Vigo con 45 horas semanales es de las ciudades que menos disponibilidad horaria registra. No obstante, es superior a las horas de A Coruña, Sevilla y Victoria con 44 y Zaragoza con 40. En las demás ciudades el cómputo oscila entre 50 y 54 horas, destacando Madrid con 66 horas azules semanales. La tarifa media de una hora de estacionamiento en zona azul alcanza su valor máximo en Barcelona con 2,5 euros, un euro por encima de Vitoria y casi dos euros respecto a Vigo que con 0,6

12) Criterios:

- tasa de vehículos por habitante similar (Vigo = 0,5),
- censo poblacional similar (Vigo = 297.355).

euros se encuadra dentro del nivel tarifario más bajo de las ciudades analizadas junto con A Coruña, Alicante y Zaragoza con 0,65 euros. Si se analiza la tarifa mínima y el tiempo proporcionado, Vigo con 0,3€ y 30 minutos se encuentra entre las ciudades más baratas de estacionamiento en zona azul. El coste de estacionamiento por minuto es de 1c€, igual que el de ciudades como A Coruña, Alicante, Málaga o Zaragoza. Entre las ciudades con zona azul más cara, es San Sebastián la ciudad con el valor tarifario más elevado (3c€/min) seguida de Pamplona (2,5c€/min), Granada (1,8c€/min) y Barcelona (1,7c€/min). En el País Vasco, ciudades como Bilbao o Vitoria ofrecen aparcamiento gratis en zona azul por tiempo de 15 minutos con objeto de incentivar la rotación. Por último, el tiempo de estacionamiento máximo en 11 de las 14 ciudades analizadas, incluida Vigo, es de 120 minutos, a excepción de ciudades como Barcelona, con 60 minutos, y San Sebastián y Vitoria con 90 minutos. Si además se tiene en consideración la tarifa máxima, Vigo con 1,4€/2 horas es de las ciudades más baratas. El coste de estacionamiento es de 1,2c€/min similar al de ciudades como A Coruña, Zaragoza o Valencia. El resto oscila entre 1,3 y 1,8c€/min a excepción de las ciudades más caras que superan los 2c€/min como Bilbao con 2,5c€/min y Madrid o Vitoria con 2,3c€/min. La ciudad que presenta el coste máximo de aparcamiento en zona azul, a gran diferencia del resto, es Barcelona con 4,2c€/min.

Por otro lado, tras la evaluación de las ciudades estudiadas, el coste medio de la sanción por recuperar el vehículo por retirada con grúa es de 124,5€; Vigo con 132€ (un 14% respecto a 2004) supera relativamente este valor. Son las ciudades de A Coruña (99€), Granada (94€) y Málaga (74€) las que presentan las tarifas más bajas y, en el otro extremo, se encuentran Zaragoza (180€) y Valencia (152€) como las ciudades más caras.

La multa por estacionar en zonas de carga y descarga depende de la gravedad del hecho recogida en la ordenanza municipal. El valor máximo se establece en 200€ en más de la mitad de las ciudades analizadas. Vigo se encuentra entre ellas, por considerar este hecho como una falta grave. Para el resto, la sanción es leve y oscila entre los 90€ de A Coruña y los 100€ de Alicante, Barcelona, Madrid o Murcia. Es singular el caso de Zaragoza cuya multa por esta infracción apenas alcanza los 36€.

5.2.3.5. Posibles medidas de actuación para mejorar la movilidad en el núcleo urbano del municipio de Vigo

El estacionamiento en las ciudades es un problema de difícil solución que deja en evidencia la escasa planificación en las políticas llevadas a cabo durante los últimos años. La gestión de los estacionamientos debe ser considerada como una parte fundamental en la estrategia para la consecución de una movilidad urbana sostenible. Existe un conflicto directo entre el espacio público urbano y el espacio para el aparcamiento que debe solucionarse mediante un reparto adecuado del mismo según directrices de política social, lo cual impli-

ca, necesariamente, un cambio en la tradicional percepción del estacionamiento que hasta ahora había favorecido, por norma general, el uso del vehículo privado.

La creciente presión de la demanda de aparcamiento, que se acrecienta sobre todo en el núcleo urbano de la ciudad, deriva en una situación de escasez de oferta que obliga a regularlo mediante actuaciones concretas encaminadas a reducir la presencia del vehículo privado y a incentivar los medios de transporte más sostenibles, en especial los colectivos y no motorizados. Es indispensable fomentar la intermodalidad y racionalizar el número de desplazamientos motorizados mediante la construcción de infraestructuras específicas de estacionamiento (disuasorios). Es necesario, también, favorecer la rotación y evitar desplazamientos innecesarios mediante la dirección del tráfico por medio del empleo de nuevas tecnologías de señalización e información, etc.

Bajo estas premisas, la Oficina de Valedor de Ciudadán de Vigo ha desarrollado varias propuestas de actuación, las cuales se recogen en dos textos publicados recientemente denominados *“Aparcamientos disuasorios. Propuesta de aplicación en el municipio de Vigo”* y el ya citado *“Smart City. Implantación de un sistema inteligente de aparcamiento en espacios libres en la ciudad de Vigo”*.

► Aparcamientos disuasorios

Los aparcamientos disuasorios o Park & Ride (P&R) pretenden limitar la entrada al centro urbano a aquellos vehículos procedentes de fuera de la ciudad mediante una alternativa de transporte atractiva donde los usuarios perciban ahorros tanto de coste como de tiempo, combinando eficientemente los beneficios del automóvil y del transporte público en autobús. La idea es prestar un servicio de aparcamiento fuera de la zona central de la ciudad trasladando a los usuarios hasta su destino final mediante autobuses urbanos. Así, se consigue transferir la demanda de estacionamiento de las zonas más conflictivas (centrales) hacia zonas de menor presión (periféricas). Es muy importante evaluar la ubicación de las instalaciones ya que el éxito dependerá en gran medida de su elección. Para ello, es fundamental identificar las principales redes viarias (autovías o autopistas) de acceso a la ciudad más transitadas de tal forma que se logre maximizar el área de población servida, que al mismo tiempo ofrece los niveles de servicio más deficientes, de tal manera que sea posible contar con una demanda potencial de empleo del aparcamiento disuasorio suficiente como para amortizar la inversión. En el libro sobre aparcamientos disuasorios, anteriormente mencionado, se incluye todo un estudio completo aplicado al municipio de Vigo que abarca desde el análisis de la ubicación hasta los resultados de una encuesta personalizada dirigida a los usuarios que más utilizan las principales vías de acceso a la ciudad a fin de conocer su opinión al respecto y poder constatar el grado de aceptación por parte de los mismos.

En este estudio las ubicaciones propuestas para la implantación de un sistema de aparcamientos disuasorios son:

- Ubicación adyacente a la A-55: Mós –Vigo

1. Suburbano



Figura 7: Ubicación óptima de la instalación de aparcamiento disuasorio suburbano en la A-55.

Fuente: Espada, L (2009)

2. Urbano



Figura 8. Ubicación óptima de la instalación de aparcamiento disuasorio urbano en la A-55.

Fuente: Espada, L (2009)

• Ubicación adyacente a la AP-9: Rande-Vigo

1. Suburbano. Se han detectado dos posibles ubicaciones en el área metropolitana de Pontevedra:

- Estación de autobuses y trenes de Pontevedra
- Aparcamiento disuasorio adyacente a la AP-9 en la salida de Pontevedra

2. Urbano

- Aparcamiento disuasorio de utilización conjunta con el Centro Comercial Travesía de Vigo.

En España hay 33 aparcamientos disuasorios con una capacidad para 7.855 vehículos. El 75,8% del total de aparcamientos funciona en régimen gratuito, en el resto la tarifa oscila entre 0,5 y 1 euro al día, excepto en Barcelona donde se alcanza una tarifa diaria de 7 euros, el valor máximo. País Vasco y Valencia son las comunidades autónomas con mayor número de aparcamientos disuasorios con 11 instalaciones respectivamente, un 66,6% del total. Aunque existen diferencias significativas si se tiene en consideración el número de plazas, los aparcamientos de la Comunidad Valenciana son los que presentan, en general, el menor número de estacionamientos, el mayor de ellos no alcanza las 200 plazas y en total la cifra asciende a 648, apenas un 8% sobre el total estatal. Por el contrario, en Bilbao se encuentra el mayor aparcamiento por número de plazas (1.200). En total, en el País Vasco, hay en torno a 2.840 plazas, lo que representa el 36% del total estatal.

► Sistemas inteligentes de aparcamiento

La Oficina de Valedor de Ciudadán ha llevado a cabo una propuesta de implantación de un sistema inteligente de aparcamiento en el núcleo urbano con el objeto de mejorar la movilidad mediante iniciativas que promuevan el empleo de las nuevas tecnologías claves para conseguir que Vigo se convierta en una ciudad inteligente.

Se ha visto que los tiempos medios de estacionamiento en el municipio se han incrementado notablemente en la última década y esto repercute en el correcto funcionamiento de la ciudad y en la calidad de vida de sus habitantes. Utilizar un Sistema Inteligente de Transporte (ITS) basado en el empleo de sensores que ayuden a conocer la ocupación de las plazas en los tres tipos básicos de estacionamientos controlables (zona azul, zona de carga y descarga y zonas reservadas a personas con discapacidad) permitiría redirigir el tráfico, favorecer la rotación, evitar desplazamientos innecesarios, controlar tiempos, reducir los efectos contaminantes, etc. Pero, todo esto debe ser transmitido a los usuarios en tiempo real. Por ello, paralelamente, el sistema requiere, por ejemplo, la instalación

de paneles informativos o códigos luminosos que permitan conocer el número de plazas libres en las entradas de las calles y el desarrollo de aplicaciones móviles de tal forma que el conductor conozca de antemano la disponibilidad de plazas libres en la zona a la que se dirige y se eviten desplazamientos innecesarios, etc.

Para una mayor profundización en este tema, se puede consultar el libro *“Smart City. Implantación de un sistema inteligente de aparcamiento en espacios libres en la ciudad de Vigo”* en el cual se incluye una descripción detallada de la propuesta de implantación de este tipo de actuaciones en el municipio de Vigo.

5.3. Accesibilidad a los servicios locales básicos

El acceso a los espacios verdes y a los servicios básicos locales, en la medida en que se reduzcan sus necesidades de desplazamiento, es esencial para la sostenibilidad y para el mantenimiento de una cierta calidad de vida y viabilidad económica local. Se debe garantizar a los residentes, desde una perspectiva territorial, la máxima disponibilidad a estos servicios. Por ello, la valoración de la accesibilidad es fundamental para conocer las deficiencias dentro del entramado urbano y obtener importantes avances que pueden ayudar a mejorar las sinergias y complementariedades de la ciudad.

La Oficina do Valedor do Ciudadán a través del estudio *“Accesibilidad a los servicios básicos. Aplicación al municipio de Vigo y comparación con otras ciudades europeas⁽¹³⁾”* ha analizado la proximidad de la población, en términos de distancia, a los diferentes equipamientos y servicios básicos públicos del municipio en base al ICE A-4¹³.

Según este indicador, la tasa de accesibilidad media de Vigo alcanza al 63,2% de la población, prácticamente invariante con respecto al año 2003 (63,3%). Es decir, aproximadamente seis de cada diez personas residentes en la ciudad dispone, a menos de 300 metros, de algún servicio público básico. Este dato, aunque puede considerarse aceptable, está lejos del de ciudades como Zaragoza con un 99,78%¹⁴ con lo que se evidencia un claro potencial de mejora.

Para ello, es necesario profundizar un poco más en los servicios públicos sometidos a estudio. El transporte público (paradas), la recogida de residuos, los bancos o cajas y los comercios de alimentación son los que presentan los mayores niveles porcentuales de accesibilidad. Respectivamente, el 94,1%, 88,5%, 79,7% y 75,6% de los residentes

13) Indicador Común Europeo A4 “Disponibilidad de áreas públicas abiertas y de servicios locales básicos”, que evalúa la accesibilidad de los habitantes a zonas verdes y servicios, con el fin de conocer el porcentaje de población a distancias predefinidas”. Se toma una distancia óptima de 300 metros.

14) Ayto. de Zaragoza (2012). Disponible en: <http://www.zaragoza.es/ciudad/medioambiente/agenda21/observatorio/indicador4.htm>

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

viven a menos de 300 metros de estos servicios. En comparación con los datos del año 2003 se ha detectado una mejora en tres de los cuatro servicios públicos analizados anteriormente. El porcentaje de habitantes que tiene una parada de transporte público a menos de 300 metros se ha incrementado en un 8%, en el caso de los servicios de recogida de residuos se produce la mayor subida con hasta el 14% y el menos acusado es para la accesibilidad a bancos y cajas con una subida del 3,5% (aunque, actualmente, debido al proceso de ordenación del sistema bancario ha disminuido considerablemente la accesibilidad a este servicio). Como excepción, el porcentaje ha disminuido en el caso de los comercios de alimentación pasando del 83% en 2003 al 75,6% en 2009, casi 8 puntos porcentuales menos.

El acceso a los centros educativos y a parques y espacios públicos es significativamente inferior y apenas supera la mitad de la población con el 56,08% y 55,73%, respectivamente. Además, se han visto reducidos con respecto a los datos registrados para el año 2003 entre un 7% y un 6%.

Finalmente, los servicios básicos que presentan el menor grado de accesibilidad son los espacios deportivos (38,12%), los servicios sanitarios (39,36%) y los centros cívico-sociales (41,73%). Solo el primero de ellos ha supuesto una mejora respecto a las cifras del año 2003, si bien el incremento apenas representa el 2,5%. La accesibilidad a los servicios sanitarios y a los centros cívico-sociales empeoró en el periodo 2003-2009 un 4,5% y un 3,6%, respectivamente.

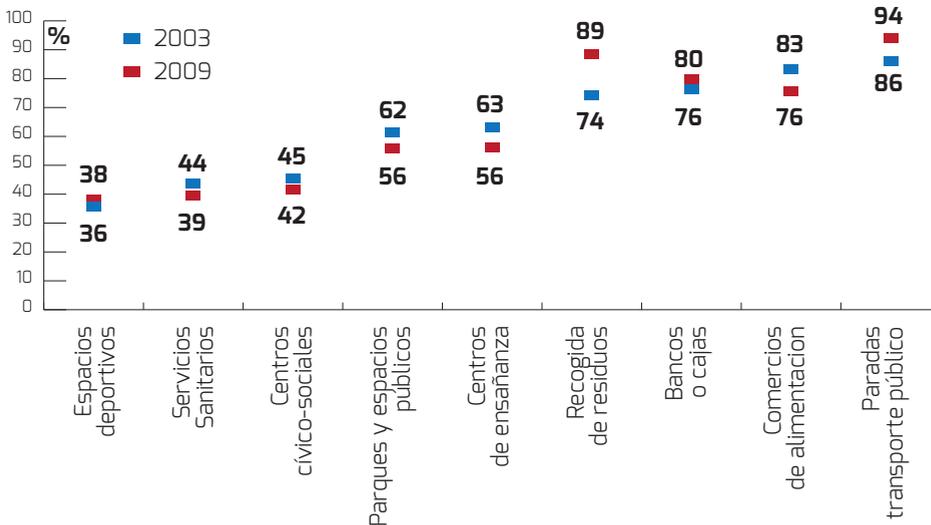


Gráfico 40: Evolución comparativa de los niveles de satisfacción de accesibilidad a los servicios básicos. Fuente: Espada, L (2010)

Por zonas, la urbana presenta una mayor accesibilidad a los servicios de transporte público, comercios de alimentación, recogida de residuos y bancos y cajas que la de las otras dos zonas de estudio aunque éstas presentan niveles superiores a las medias globales del municipio. Los niveles más bajos para esta zona son para los servicios sanitarios (40,9%), espacios deportivos (39,4%) y centros cívico-sociales (35,2%). La mitad de su población (50,9%) cuenta con algún centro de enseñanza y casi seis de cada diez personas (58,1%) con parques y espacios públicos a menos de 300 metros. En términos generales, en 2009 la accesibilidad media de la zona urbana se sitúa en un 65,2%, inferior al dato del año 2003 (67,5%) pero superior al valor medio municipal (63,2%).

En la zona semiurbana se repite el patrón de servicios con mayor accesibilidad aunque son porcentualmente inferiores a los valores de la zona urbana y a la media municipal. Los porcentajes de población con acceso a centros cívico-sociales, centros de enseñanza y espacios deportivos son mayores respecto a las otras dos zonas y también superiores a la media, con un 54,7%, 65,7% y 40,3%, respectivamente. El acceso a los servicios sanitarios es igual a la media municipal (39,4%). En lo que respecta a parques y espacios públicos, con el 45,6%, es el menor de las tres zonas y 10 puntos porcentuales inferior a la media global del municipio. En términos generales, en 2009 la accesibilidad media de la zona semiurbana a los servicios básicos locales se sitúa en un 63,1%, superior al dato registrado en el año 2003 (60,9%).

En la zona rural, la situación varía considerablemente. Destaca la accesibilidad al transporte público con un 95,3% (superior a la media global) pero para el resto de servicios apenas se supera el umbral del 70%. Parques y espacios públicos, con un 73,6%, tiene el nivel de acceso más alto de las tres zonas y 18 puntos superior a la media global. Lejos de los valores manejados en las otras dos zonas se sitúa el servicio de recogidas de residuos con un 66,6%, el acceso a bancos o cajas con un 61,95% y los comercios de alimentación con un 59,1%. La accesibilidad a los centros de enseñanza obligatoria no muestra diferencias significativas respecto a la zona urbana (50,9%). Los peores porcentajes de accesibilidad son para los espacios deportivos (27,3%), centros cívico-sociales (33,0%) y servicios sanitarios (33,4%), todos ellos inferiores a la media del municipio. En términos generales, en 2009 la accesibilidad media de la zona rural a los servicios básicos locales se sitúa en un 55,7%, superior al dato registrado en 2003 (52,2%). El Anexo 3 muestra los cuadros resumen de tasas de accesibilidad según servicios para las tres zonas analizadas.

Una buena accesibilidad de la población a los parques y espacios públicos favorece el confort y la calidad de vida de los residentes, al mismo tiempo que contribuye a mitigar la contaminación acústica, atmosférica, visual, etc. y mejora positivamente la percepción que se tiene del espacio urbano. En comparación con otras ciudades europeas (datos

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

referidos al año 2003), se puede decir que la disponibilidad de estos servicios en Vigo es bastante baja (61,5%). Solo en tres de las veintiséis ciudades analizadas el porcentaje registrado es inferior al del municipio. Vigo tiene la peor valoración de todas las ciudades españolas estudiadas; en ciudades como Barcelona, Pamplona o Vitoria se alcanzan el 100% y el dato más bajo se registra en A Coruña con un 86%. Además, y lejos de mejorarse, este indicador ha empeorado ya que el último dato disponible, referente al año 2009 no superaba el 55,7%.

El acceso a los servicios cívico-sociales y sanitarios es baja en el municipio (43,9%, año 2003), dista significativamente de los mejores porcentajes a nivel europeo correspondientes a las ciudades del este de Europa como Blagoevgrad (100%) y Aba (83%). La accesibilidad en el municipio se encuentra muy lejos de dos de las ciudades españolas analizadas, A Coruña (86%) y Zaragoza (93%), siendo similar a la de Vitoria (45%) y superior a la de Barcelona (30%). Los datos para el año 2009 suponen un descenso de 3 puntos porcentuales respecto a 2003.

La disponibilidad global de los habitantes al transporte público y a la recogida de residuos se puede catalogar como óptima pues ya en el año 2003 el porcentaje ascendía al 86,2% y 74,4%, respectivamente, y se incrementaba hasta el 94,1% y 88,6% en el año 2009. Para el año de referencia comparativa (2003), Vigo se sitúa en el grupo mayoritario de ciudades europeas con un nivel de acceso a este tipo de servicios superior al 70%. Si bien, en lo referente al transporte público, las diferencias entre ciudades son poco significativas superándose, en prácticamente todas ellas, el 70%. No sucede lo mismo en el caso de la recogida de residuos donde los porcentajes son más variables. Seis ciudades presentan una tasa de acceso al servicio inferior al 55%. Respecto a la ciudades españolas, Vigo es la que tiene el nivel más bajo en ambos servicios. En transporte, el nivel más bajo es para Zaragoza (93%) y más alto para Barcelona y Viladecans (100%); en recogida de residuos prácticamente en todas las ciudades analizadas, Barcelona, Pamplona, Vitoria y Viladecans, se alcanza el 100%.

La accesibilidad a las escuelas públicas en Vigo (63,1%, año 2003) es superior a la media europea (55,6%) pero dista significativamente de ciudades como Estocolmo (92%) o de la mayoría de las ciudades españolas analizadas con porcentajes superiores al 80%. Destaca Zaragoza con el 93% y, en el extremo opuesto, el caso de Barcelona (64%) que es similar al de Vigo. Respecto al año 2003, se evidencia un empeoramiento en el acceso de la población de Vigo a este tipo de servicios ya que, para el año 2009, el porcentaje descendió hasta el 56%.

También se ha registrado un descenso en la disponibilidad de comercios de alimentación respecto a 2003 pasando del 83,3% al 75% en 2009. En comparación con las ciudades europeas (referencia a 2003) Vigo se situaba entre las 4 primeras. Los mayores porcentajes se registran en ciudades del sur de Europa como A Coruña (95%), Pamplona

(100%), Parma (78%) o Modena (75%) a excepción de Malmö, en Suecia, con el 80%. Los más bajos pertenecen a las ciudades del norte: Haemeenlinna (36%) y centros tan importantes como Oslo o Bristol apenas alcanzan el 60%.

Por último, se debe hacer una referencia especial a la accesibilidad a los lugares públicos de las personas con discapacidad. En general, la ciudadanía percibe una gran mejoría al respecto en el periodo 2002-2012, siendo más positiva en la zona urbana (71%) seguida de la semiurbana (61%) y rural (52%). La mitad de los vigueses/as coincide en responsabilizar al gobierno local de dicha mejoría (48% urbana, 50% semiurbana y 52% rural), seguido del gobierno gallego con un 22% (18% urbana, 26% semiurbana y 25% rural) y del gobierno español con un 16% (16% urbana, 15% semiurbana, 16% rural).

5.4. Cambio Climático

El cambio climático representa uno de los problemas más importantes del siglo XXI, con consecuencias económicas, sociales y ambientales de gran magnitud. A estas alturas prácticamente nadie cuestiona la realidad del cambio climático ni el peso decisivo de la actividad antrópica en su génesis. Las elevadas emisiones de gases de efecto invernadero (GEI), consecuencia del desarrollo industrial y de las prácticas consumistas de la sociedad, han contribuido significativamente al calentamiento global de la tierra. Una comunidad sostenible debe combatir el cambio climático y evitar o reducir el consumo de sus recursos energéticos no renovables. En este sentido, la Oficina do Valedor do Cidadán ha llevado a cabo diversos informes con el objeto de determinar la contribución de la ciudad al cambio climático mediante la cuantificación de las emisiones antropogénicas del municipio, principalmente de CO₂.

El cálculo de emisiones se basa en el empleo de una metodología desarrollada por el IPCC¹⁵ y que es adoptada por los distintos países industrializados para la elaboración de sus inventarios de gases de efecto invernadero clasificando estas actividades en siete grandes grupos: Energía, Procesos Industriales, Uso de disolventes y otros productos con componentes volátiles, Agricultura, Cambios en el uso del suelo y Silvicultura, Tratamiento y eliminación de residuos y Otros.

Según la Agencia Internacional de la Energía¹⁶ (IAE), entre la multitud de actividades humanas que producen GEI a nivel mundial, la energía es, muy por encima del resto, la mayor fuente generadora de emisiones. En el siguiente gráfico se muestra la distribución

15) IPCC: Intergovernmental Panel on Climate Change

16) IAE, 2013: "CO₂ Emission from fuel combustion. Highlights". Paris: International Agency Energy. Disponible en: <http://www.iea.org/publications/freepublications/publication/co2emissionsfromfuelcombustion-highlights2013.pdf>

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

porcentual de los principales sectores de emisión del mundo así como los principales tipos de gases de efecto invernadero emitidos a la atmósfera (IAE, 2013).

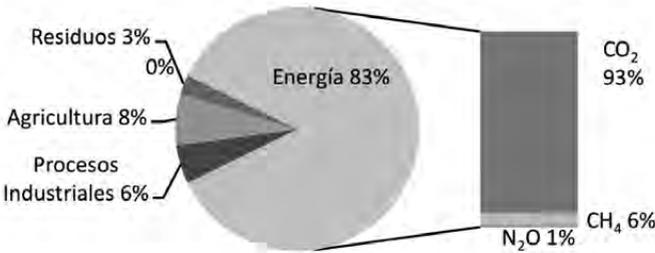


Gráfico 41: Principales sectores emisores de GEI y % del tipo de gas emitido. Fuente: IAE, 2013

Un análisis del inventario de emisiones de GEI del municipio de Vigo recogido en el libro “Análise da contribución do municipio de Vigo ó cambio climático^[14]” pone de manifiesto que son el consumo eléctrico (36,3%) y el transporte por carretera (28,3%) las principales fuentes generadoras de emisiones. A estos factores, le siguen las actividades de agricultura y pesca (15,3%) y la quema de combustibles fósiles en el ámbito residencial/institucional (8%). Otros sectores como el ganadero, la quema de residuos agrícolas y urbanos o el tratamiento de aguas residuales apenas alcanzan el 1% (Ver gráfico 42).

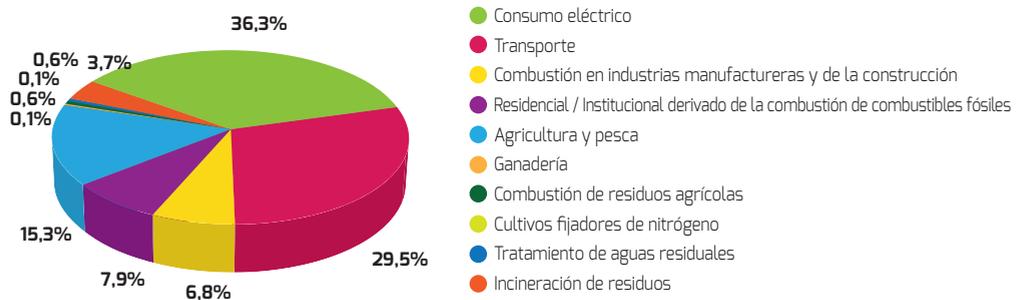


Gráfico 42: Sectores responsables de las emisiones de GEI en Vigo. Fuente: Espada L, 2007

El balance final de emisiones establece un cómputo total de 1.944,7 10³ toneladas equivalentes de CO₂. Comparativamente, Vigo, con 6,5t/habitante, se encuentra casi 3 puntos por debajo de la media española (9,4) y aproximadamente 4,5 puntos por debajo de la media europea (10,8).

A nivel europeo, según la iniciativa ECI (European Common Indicators), es la ciudad de Oslo (Noruega) la que presenta el valor más bajo (2,47tCO₂/hab), seguida de las ciudades

españolas de Pamplona (3,51) y Barcelona (3,6) y de las ciudades suecas de Estocolmo o Malmö (3,9 y 4,8, respectivamente). Vigo ocupa una posición media en la tabla, concretamente el noveno puesto y su factor de emisión es ligeramente inferior al valor resultante medio de los países incluidos en este estudio (6,78t). Entre las áreas urbanas con mayores emisiones destacan la ciudad inglesa de Bristol (9,4) y las finlandesas Turku y Pori (10,7 y 11,9, respectivamente).

A continuación se presenta una breve descripción detallada de los sectores de mayor contribución en la emisión de gases de efecto invernadero en el municipio de Vigo. La no disponibilidad de datos impide su comparación con otras ciudades españolas y europeas.

5.4.1. Consumo eléctrico en el sector doméstico

En España, cada hogar es responsable de producir hasta 5 toneladas de CO₂ al año. Por ello, los patrones de comportamiento de las familias son claves para combatir el cambio climático. Según el IDAE¹⁷, en las viviendas españolas existe un potencial de ahorro energético significativo del 27% siempre y cuando se lograra alcanzar un uso eficiente de los recursos energéticos.

Los datos recogidos en la última actualización de la monografía *“Medidas de actuaciones municipales para la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en Vigo”*^[15] de la Oficina del Valedor do Ciudadán, permite conocer la evolución del consumo eléctrico en el municipio. En 2012, el consumo eléctrico del municipio de Vigo ascendió hasta los 13.770,56 MWh (Megavatios hora) lo que representa un incremento del 14% respecto al dato registrado en el año 2004. Este consumo genera aproximadamente 331.870 toneladas de CO₂. Dentro del sector eléctrico, el 34,7% corresponde al sector doméstico. Por tanto, el consumo doméstico, con 4785,3 MWh y un 19,7% más que en 2004, es responsable de 115.325 toneladas de CO₂.

Pese a haberse registrado un incremento en el consumo eléctrico, en general, y en el sector doméstico, en particular, explicable, en gran medida, por un aumento poblacional del 2% en el período, se ha constatado un descenso del 52,2% y del 45,7%, respectivamente, en las emisiones de CO₂. Esta reducción significativa en las emisiones de dióxido de carbono en el ámbito doméstico, aunque se haya incrementado el consumo eléctrico, puede relacionarse con una mayor presencia de electrodomésticos más eficientes en los hogares vigueses/as (etiqueta energética), el empleo de combustibles alternativos para calefacción (gas natural o energías renovables) o el uso de lámparas de bajo consumo, entre otros. Por tanto, es necesario que las instituciones locales promuevan prácticas

17) IDAE: Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía. www.idae.es

responsables de consumo mediante programas orientados a tal fin o actuaciones similares. Estas instituciones son las que por su proximidad con la ciudadanía pueden, con su ejemplo y dedicación, despertar el interés y fomentar un cambio en los patrones de comportamiento de los habitantes del municipio de Vigo.

5.4.2. Consumo eléctrico en el sector comercial e institucional

La contribución de estos sectores también es muy importante, aunque su aportación al balance de consumos es menor que el del sector doméstico, correspondiéndole un 27% al sector servicios y un 12% al sector público.

Dentro de la administración pública es necesario tener en cuenta la iluminación del municipio. Los datos más recientes evaluados a este respecto corresponden al año 2012, en el cual el consumo eléctrico de la iluminación pública se elevaba a los 376,9 MWh, un 47,9% más que los datos referidos al año 2004. Esta cifra, traducida a emisiones de CO₂, equivale a 9.083 toneladas, lo que supone una reducción del 34% respecto al año 2004. Por tanto, hacer un uso más eficiente del alumbrado público y de las energías renovables con medidas como la sustitución de luminarias de mercurio por iluminación Led, la instalación de cuatro aerogeneradores para producir la electricidad de una vía del municipio así como un mayor control sobre la instalación lumínica son medidas que han contribuido a reducir las emisiones de CO₂, pese a incrementarse el consumo final.

5.4.3. Transporte

La tendencia actual denota un incremento, cada vez mayor, de la participación del vehículo privado en la movilidad viguesa. Recopilando datos recogidos del apartado 5.2 (Movilidad Local) de este mismo estudio, en el municipio de Vigo, por término medio, se producen diariamente 750.000 desplazamientos, de los cuales, un 70% son motorizados. Entre los medios motorizados se le atribuye al vehículo privado un porcentaje del 49%, por tanto, unos 344.250 desplazamientos diarios se producen utilizando este medio de transporte. Este valor es muy elevado y ha supuesto un incremento aproximado del 72% respecto al año 2004.

En Vigo, en 2012, los automóviles privados, con una media de 8km/vehículo, realizaron aproximadamente 653.697.480km que, traducidos a emisiones CO₂, corresponderían a 129.367t/año, un 3,1% más que los datos referidos al año 2004. Si profundizamos un poco más en el problema, el desplazamiento al trabajo en vehículo privado es el responsable de casi el 40% de esas emisiones, con aproximadamente 52.000t/año

Debido a que este medio de transporte, en general, tiene una elevada cuota de participación en las emisiones de GEI, cualquier disminución lograda en este sector

supondrá una reducción importante a nivel global. Por ello, es fundamental fomentar el uso del transporte público, incrementar la eficiencia en la movilidad o mejorar el nivel ocupacional de los medios de transporte privados, entre otras medidas. El impacto potencial de éstas medidas puede verse con más detalle en las publicaciones que la Oficina do Valedor do Cidadán pone a disposición de la ciudadanía.

5.4.4. Sector residencial

El sector de la vivienda y de los servicios representa más del 40% del consumo eléctrico final de la Unión Europea. Con la aplicación de medidas de eficiencia energética en los edificios se podrían ahorrar en torno a 450 millones de toneladas de CO₂, lo cual representa el 8% de las emisiones totales.

En el municipio de Vigo, las emisiones totales en viviendas ascienden a 718.638 t equiv CO₂, siendo el consumo de energía eléctrica y el uso del vehículo privado los responsables del 80% de las mismas. El gráfico 43 muestra la contribución de cada actividad doméstica al cómputo total de emisiones.

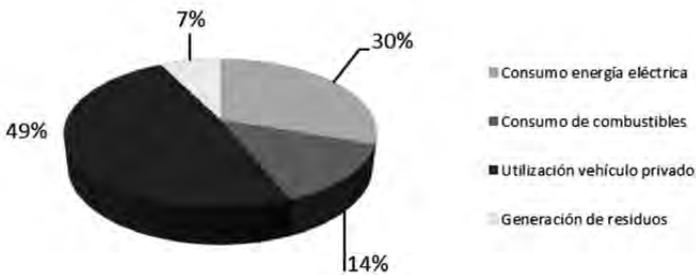


Gráfico 43: Peso de cada actividad sobre el total de GEI de los hogares. Fuente: Espada, L 2008

Medidas como la rehabilitación estructural de las viviendas, la mejora de la eficiencia de las instalaciones térmicas y eléctricas, etc. pueden contribuir a alcanzar una mayor calificación energética de tal forma que se reduzcan las necesidades y, por tanto, las demandas energéticas de los hogares.

Los datos presentados en este sector se han obtenido de estudios anteriores, pues el cálculo de las emisiones requiere el análisis de múltiples parámetros que no justifican su complejidad con los resultados esperados, asumiéndose por tanto un error poco significativo a la hora de sacar conclusiones.

5.4.5. Gestión de residuos

Toda actividad humana genera residuos, los cuales son responsables de una cierta cantidad de emisiones de gases de efecto invernadero, bien directamente relacionada con su descomposición o por efecto de tratamientos de incineración, recuperación o reciclado.

En el municipio de Vigo, en el año 2012, la producción de residuos ascendió hasta las 128.273t, lo que supuso un total equivalente de 130.333t CO₂, un 39,6% más respecto al año 2004. Los residuos orgánicos, los materiales plásticos y el papel-cartón suponen el 75% de la composición media de los restos urbanos

En la actualidad, en el Ayuntamiento de Vigo la recogida selectiva está limitada al papel/cartón y a los envases de plástico, vidrio o metálicos. El resto de residuos son incinerados en la planta de Cerceda, en A Coruña. Por tanto, resultaría imprescindible que, por parte del Ayuntamiento, se tomen más medidas enfocadas a incrementar el reciclaje de los residuos urbanos.

5.5 Contaminación acústica

El actual proceso de concentración de los principales núcleos urbanos y, por tanto, el consiguiente aumento de la densidad poblacional, la mecanización de muchas actividades y, sobre todo, el significativo desarrollo de los medios de transporte, tanto privado como de mercancías, han provocado que el ruido, contaminante más común, asuma la categoría de problema ambiental serio y el reconocimiento como una de las variables prioritarias cuando se valora la calidad de vida que ofrece un entorno urbano.

La contaminación acústica es una prioridad para la sociedad en general y, en particular, para los residentes de Vigo. Casi tres cuartas partes de los residentes se manifiestan insatisfechos con el nivel de ruido del municipio ([Ver apartado 5.1.1.9 Sostenibilidad Ambiental](#)). No obstante, es conveniente recalcar que esta valoración subjetiva debe de ir acompañada de una calificación de algún parámetro físico para su valoración y validación. Por tanto, para poder hablar de ruido en toda su amplia extensión, es necesario medirlo.

El nivel de contaminación acústica al que está sometida una población resulta de la combinación de diversos agentes generadores de ruido. Determinadas actividades como obras públicas, establecimientos de ocio, etc. pueden ser ruidosos. Sin embargo, su incidencia temporal y espacial no es tan generalizada como la del tráfico rodado, el cual, a su vez, depende de la movilidad existente en el municipio. Entre las distintas fuentes

generadoras de ruido, la Oficina do Valedor do Cidadán se ha centrado en la evaluación del tráfico rodado y ferrocarril, el ruido industrial, las actividades de ocio nocturno y la recogida de residuos.

5.5.1. Ruido asociado al tráfico rodado, ferrocarril e industria

Se estima que el tráfico rodado es el origen del 90% del ruido ambiental urbano. Por ello, es fundamental definir el mapa de ruido de la ciudad de Vigo como punto de partida para establecer propuestas de mejora encaminadas a conseguir un ambiente acústico aceptable en la ciudad. El objetivo final reside en reducir los niveles medios de exposición al rango recomendado de 55-65dBA¹⁸, garantizar que no se sobrepase el nivel de 85dBA y que el nivel de exposición en zonas tranquilas no supere los 55dBA.

Los datos disponibles en la monografía *“El ruido de tráfico rodado en la Ciudad de Vigo, niveles sonoros ambientales”¹⁹* son relativamente antiguos, pues vienen referidos al año 2001 y solo aparecen reflejadas mediciones en determinados puntos de la zona urbana por lo que, en este apartado, se ha decidido recurrir a fuentes documentales más actualizadas. La Directiva Europea 2002/49/CE y el desarrollo legislativo estatal que se ha traducido en la Ley del ruido 37/2003 solicitan la elaboración de mapas estratégicos de ruido de las aglomeraciones estatales con una población superior a 250.000 habitantes, además de la realización de los mapas de ruido de las grandes infraestructuras de transporte. A tal efecto, el portal web del Concello de Vigo pone a disposición de la ciudadanía los informes y mapas de ruido de la ciudad¹⁹, los cuales deben ser revisados y actualizados cada cinco años. Por tanto, serán los informes del año 2007 y 2012 la base utilizada para conocer la evolución y la situación actual del ambiente acústico del municipio.

En estos informes se ha llevado a cabo un análisis global del municipio en distintos periodos del día divididos en franjas horarias como sigue:

- Día de 7 a 19h
- Tarde de 19-23h
- Noche de 23-7h.

Los resultados presentados en las tablas siguientes corresponden a la evaluación conjunta de los principales focos generadores de ruido: carretera, ferrocarril e industria.

¹⁸) dBA: decibelios A. Escala de ruido referida al oído humano.

¹⁹) Concello de Vigo: Mapas de Ruido disponibles en: http://hoxe.vigo.org/movemonos/mambiente_ruidos.php?lang=cas

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Ld	2007		2012	
	km ²	% Exp	km ²	% Exp
>55 dB	52,8	48%	42,3	40%
>65 dB	15,3	14%	11,8	11%
>75 dB	2,6	2%	1,5	1%

Tabla 4: Suelo expuesto, período día (Ld)

Le	2007		2012	
	km ²	% Exp	km ²	% Exp
> 55 dB	59,2	54%	53,2	51%
> 65 dB	17,3	16%	14,6	14%
> 75 dB	3	3%	2,1	2%

Tabla 5: Suelo expuesto, período tarde (Le)

Ln	2007		2012	
	km ²	% Exp.	km ²	% Exp.
> 50 dB	56,2	52%	42,8	41%
> 60 dB	15,1	14%	10,8	10%
> 70 dB	2,2	2%	1,0	1%

Tabla 6: Suelo expuesto, período noche (Ln)

Lden	2007		2012	
	km ²	% Exp.	km ²	% Exp.
> 55 dB	70,7	65%	63,6	61%
> 65 dB	25,7	24%	19,2	18%
> 75 dB	5,2	5%	3,5	3%

Tabla 7: Suelo expuesto, día-tarde-noche (Lden)

En estos cuadros puede observarse claramente una reducción global del porcentaje de suelo expuesto a niveles superiores a 65dBA del orden del 25% (Lden) y una bajada también del porcentaje medio de exposición en los otros dos valores de ruido considerados. Se destaca especialmente la reducción en la exposición a niveles nocturnos (Ln), donde únicamente el 10% del suelo del municipio está expuesto a niveles superiores a 60dBA, mostrando una reducción del 28,6% con respecto a 2007. La mayor proporción de suelo expuesto a niveles superiores a 65dBA se produce en la franja de tarde (19–23h) con 3 puntos porcentuales por encima del nivel diario (Ld) donde el 11% del suelo supera este valor.

El transporte por carretera es el principal causante de estos niveles. Su distribución puede verse en el gráfico siguiente:

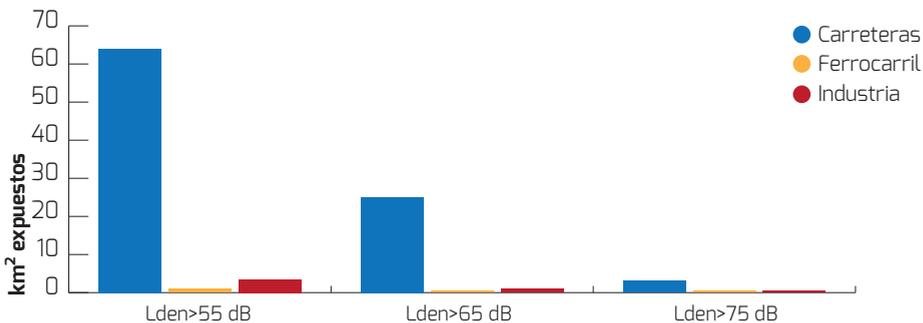


Gráfico 44: Comparativa de suelo expuesto en función del tipo de foco (Lend). Fuente: Concello de Vigo, 2012

En cuanto a la población expuesta, en la tabla siguiente se detalla, en centenas, la población expuesta a los niveles de día, tarde y noche, y nivel equivalente día-tarde-noche (Lden).

Rango	Ld		Le		Ln		Lden	
	%	Centenas	%	Centenas	%	Centenas	%	Centenas
< 50 dB	5%	157	4%	111	12%	372	3%	91
50-54 dB	12%	373	12%	363	16%	478	11%	321
55-59 dB	12%	366	13%	387	22%	663	11%	328
60-64 dB	17%	494	15%	460	36%	1.071	12%	359
65-69 dB	34%	1.010	32%	960	13%	382	20%	612
70-74 dB	19%	554	22%	667	1%	24	38%	1.125
> 75 dB	1%	41	2%	47	0%	5	5%	158

Tabla 8: Población expuesta, en centenas, niveles de día, tarde y, noche y Lden. Fuente: Concello de Vigo, 2012

Destaca especialmente el incremento de población expuesta a niveles superiores a 65dBA en los niveles de día y tarde, y el incremento notable de población expuesta a niveles nocturnos superiores a 60dBA, respecto a los datos del año 2007. Concretando, en 2007 un 19% de la población estaba expuesta a niveles acústicos superiores a 65dBA durante el período de día y un 20% durante el período de tarde. Por la noche, un 19% de la población estaba expuesta a más de 60dBA. Estos datos, traducidos a valores medios Lden, equivalen a un 26% de población expuesta a >65dBA en el municipio.

Por franjas horarias, se observa que más de 100.000 personas en horario de día están expuestas a niveles acústicos superiores a 65dBA y 4.100 superan los 75dBA. En horario de tarde, apenas se reduce un 2% la población expuesta a más de 65dBA incrementándose en un 1%, hasta las 4.700 personas, los niveles superiores a los 75dBA.

Analizando la exposición de la población por focos, se observa un incremento poco significativo de exposición de la población a ruido industrial. En términos de Lden, menos del 1% de la población viguesa está expuesta a niveles de ruido industrial superiores a 65dBA, porcentaje que se mantiene estable respecto a la situación de 2007.

Lden	2007		2012	
	Centenas	% Exposición	Centenas	% Exposición
> 55 dB	83	3%	181	6,03%
> 65 dB	11	0%	28	0,95%
> 75 dB	1	0%	7	0,23%

Tabla 9: Población expuesta a ruido industrial (Lden)

En la Tabla 10 se observa la disminución clara de la población expuesta a ruido de ferrocarril, debido principalmente al desplazamiento del tráfico ferroviario hacia la estación de Guixar.

Lden	2007		2012	
	Centenas	% Exposición	Centenas	% Exposición
> 55 dB	10	0,30%	1	0,03%
> 65 dB	1	0,00%	0	0,01%
> 75 dB	0	0,00%	0	0,00%

Tabla 10. Población expuesta a ruido de ferrocarril (Lden)

Por último, la tabla 11 muestra los datos obtenidos para ruido de tráfico. Se observa una clara variación en cuanto a la población expuesta.

Lden	2007		2012	
	Centenas	% Exposición	Centenas	% Exposición
> 55 dB	1.652	56%	2.566	85,67%
> 65 dB	777	26%	1.895	63,28%
> 75 dB	155	5%	158	5,28%

Tabla 11: Población expuesta a ruido de tráfico (Lden)

Comparativamente, el ruido de tráfico es claramente el foco principal en cuanto a la exposición de la población a niveles de ruido superiores a 55dBA. Como puede verse en la tabla, el incremento de este factor es notable respecto a los datos registrados en el año 2007. Se constata un aumento de casi 100.000 personas expuestas a niveles de más de 55dBA, pero, sin duda, son los porcentajes de población expuesta a más de 65dBA los que registran el mayor incremento con casi 112.000 personas más afectadas respecto a 2007. Prácticamente no se registran cambios porcentuales en la cantidad de población expuesta a más de 75dBA. Los valores resumidos por foco generador se presentan en la tabla 12.

Lden	% de población expuesta según la fuente de ruido		
	CARRETERAS	FERROCARRIL	INDUSTRIA
> 55 dB	85,67%	0,03%	6,03%
> 65 dB	63,28%	0,01%	0,95%
> 75 dB	5,28%	0,00%	0,23%

Tabla 12: Población expuesta, comparativa en función del tipo de foco

En los siguientes mapas se observa, de forma global, la distribución de las fuentes de tráfico en el municipio.



Figura 9: Vigo, Visión global, Lden debido al tráfico. Fuente: Concello de Vigo, (2012)

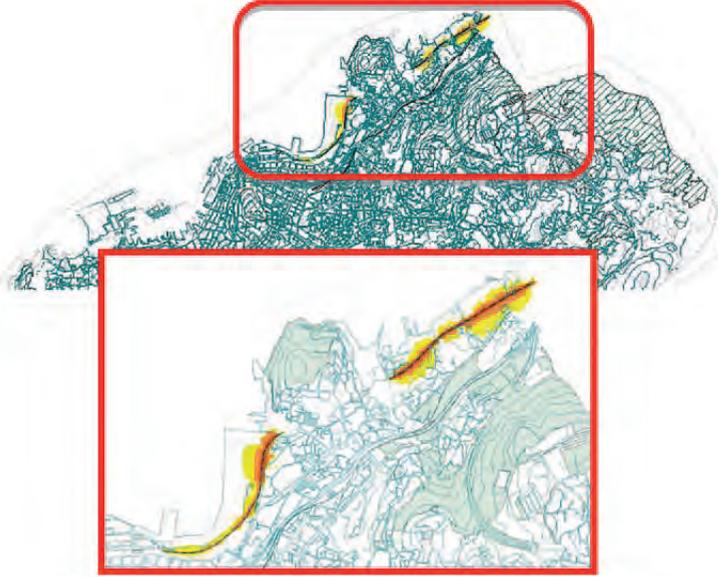


Figura 10: Vigo, Visión global, Lden debido al tráfico ferroviario. Fuente: Concello de Vigo, (2012)

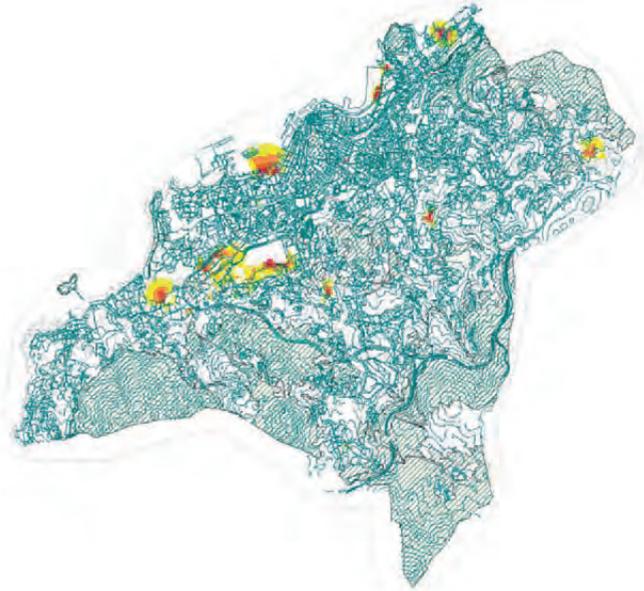


Figura 11: Vigo, Visión global, Lden debido a focos industriales. Fuente: Concello de Vigo, (2012)

A modo de conclusión, se destaca lo siguiente:

- Ruido industrial: se observa una variación poco significativa en los niveles de ruido industrial con respecto a la situación de 2007. Un 94% de la población está expuesta a niveles de ruido, procedentes de focos industriales, menores de 55dBA.
- Ruido ferroviario: se observa una clara disminución debido a la eliminación del tráfico ferroviario hacia el centro y el desvío hacia la estación de Guixar.
- El incremento de la población expuesta a ruido de tráfico es debido mayormente al incremento del censo declarado en zonas con altos niveles de ruido: Plan Parcial de Navia y Centro de Vigo. La figura siguiente identifica sobre el mapa global de ruido de Vigo estas dos zonas que se desarrollaron en el período 2007-2012. Como se ha referido anteriormente, la otra causa es la depuración del mapa de 2007. Es decir, el re-estudio del contorno permite mejorar la estimación de la población expuesta, y la metodología empleada en esta ocasión afina la predicción de la exposición a nivel de fachada en cada edificio.

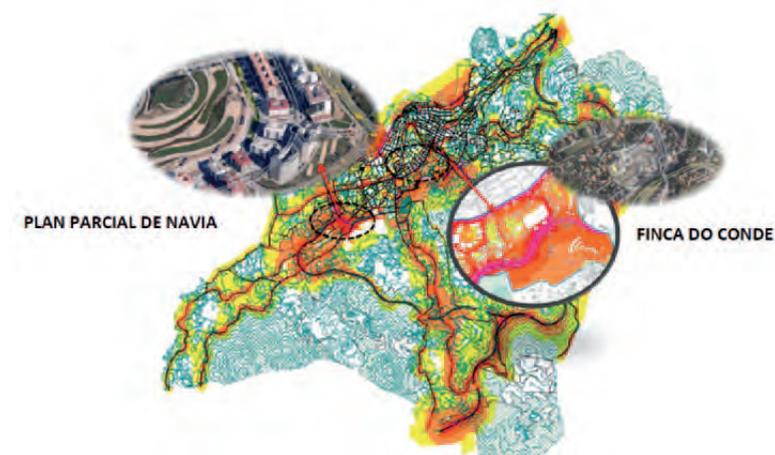


Figura 12 Ejemplo de nuevos desarrollos urbanos en zonas con alto nivel de ruido.

Fuente: Concello de Vigo (2012)

- Foco de ruido dominante: tanto por suelo expuesto como por población, el tráfico rodado es el foco dominante en el municipio de Vigo.
- Se observa una disminución en la intensidad del tráfico en general, tanto en los accesos a la ciudad como en el centro. Como resultado, existe una ligera

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

reducción en los niveles de emisión debido al tráfico que se aprecia claramente en el porcentaje de suelo expuesto, aunque estos niveles no se vieron reflejados, en cuanto al volumen de la población expuesta, por las razones explicadas.

- Existe un incremento importante de zonas humanizadas, con limitación de velocidad a 30 km/h y la consecuente reducción de los niveles de ruido (reducción de suelo expuesto).

Se presentan a continuación los porcentajes medios globales para las tres zonas en las que se divide el municipio de Vigo: rural, semiurbana y urbana.

En la zona rural, donde reside el 17% de la población del municipio, casi el 80% de sus residentes están expuestos a niveles de ruido (Lden) menores de 65dBA, apenas un 10% se encuentra en el rango de 70-74dBA y solo un 0,2% (aprox. 1.000 personas) supera el valor de los 75dBA.

Por franjas diarias, en horario de día y tarde el 90% de población está expuesta a niveles inferiores a 65dBA, alcanzándose casi el 100% en horario nocturno. Por tratarse de una zona rural tranquila, en esta zona se debería garantizar unos niveles de exposición inferiores a 55dBA. Teniendo esto en cuenta, se observa que poco más de la mitad de su población, un 54,6%, presenta este perfil de ruido.

dBA	% Población Zona Rural			
	Ld	Le	Ln	Lden
< 50	49,1%	41,7%	64,4%	35,4%
50-54	17,4%	20,0%	9,8%	19,2%
55-59	8,0%	12,1%	15,3%	13,3%
60-64	14,3%	14,5%	10,0%	11,7%
65-69	6,5%	6,5%	0,4%	9,8%
70-74	4,1%	5,1%	0,0%	8,6%
> 75	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%

Tabla 13. Niveles de exposición acústica en la zona rural.

Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa estratégico de ruido del municipio de Vigo. Concello de Vigo (2012)

Las parroquias dentro del ámbito rural con mayores cifras de población expuestas, en términos medios (Lden) son:



Alcabre, en donde un 45,1% de la población está en el rango 65-69dBA y el 7,5% entre 70-74dBA. No hay población expuesta a más de 75dBA



Figura 13: Nivel de Día, Ld



Figura 14: Nivel de Tarde, Le



Figura 15: Nivel de Noche, Ln



Comesaña, en donde el 15,9% de sus residentes están expuestos al rango de ruido de 65-69dBA y un 47,7% al 70-74dBA. No hay población expuesta a más de 75dBA.

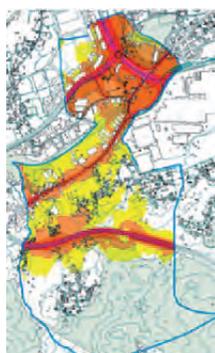


Figura 16: Nivel de Día, Ld

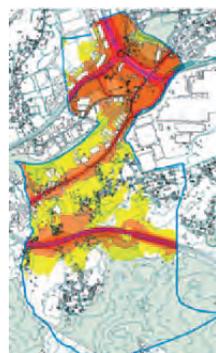


Figura 17: Nivel de Tarde, Le



Figura 18: Nivel de Noche, Ln



Navia, en donde un 6,1% de la población presenta un perfil de ruido de 65-69dBA y el 24,2% de 70-74dBA. No hay población expuesta a >75dBA.

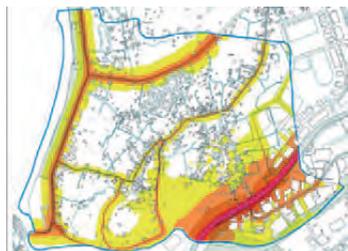


Figura 19: Nivel de Día, Ld

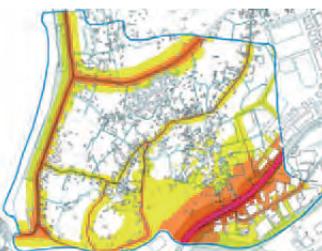


Figura 20: Nivel de Tarde, Le



Figura 21: Nivel de Noche, Ln

En la zona semiurbana, donde reside el 16,6% de la población, casi el 67% de sus residentes están expuestos a niveles de ruido (Lden) menores de 65dBA. No obstante,

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

son significativos los datos de población expuesta a más de 70dBA, casi un 30% de sus residentes superan este valor de exposición, unas 14.800 personas, y hasta un 7,7% supera los 75dBA.

Por franjas diarias, en horario de día y tarde, aproximadamente el 30% de la población está expuesta a niveles superiores a 65dBA, bajando hasta el 10% en la franja nocturna.

dBA	% Población Zona Semiurbana			
	Ld	Le	Ln	Lden
< 50	23,9%	21,5%	40,9%	15,8%
50-54	16,8%	16,4%	19,5%	14,0%
55-59	16,6%	18,0%	12,6%	19,7%
60-64	14,6%	16,0%	20,9%	17,6%
65-69	15,0%	14,6%	8,7%	9,5%
70-74	12,4%	14,0%	1,2%	19,3%
> 75	2,6%	3,0%	0,0%	7,7%

Tabla 14: Niveles de exposición acústica en la zona semiurbana.

Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa estratégico de ruido del municipio de Vigo. Concello de Vigo (2012)

De las parroquias que integran la zona semiurbana, las zonas de Castrelos y Sárdoma son las más sensibles.



En Castrelos, un 70% de la población está expuesta niveles superiores a los 70dBA, de los cuales un 32% supera los 75dBA.

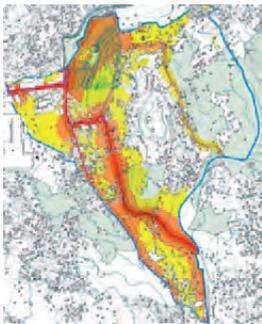


Figura 22: Nivel de Día, Ld

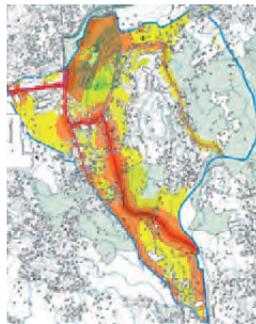


Figura 23: Nivel de Tarde, Le

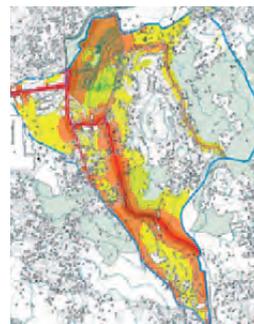


Figura 24: Nivel de Noche, Ln



En Sárdoma, el 64% de la población está expuesta a niveles de ruido superiores a los 65dBA, de los cuales un 46% supera los 70dBA y un 18% los 75dBA.

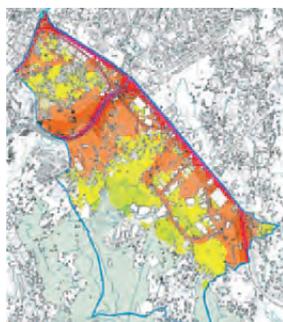


Figura 25: Nivel de Día, Ld

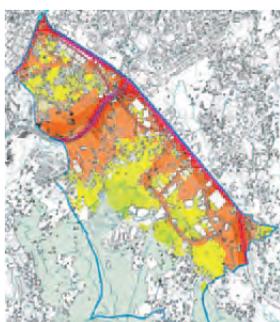


Figura 26: Nivel de Tarde, Le

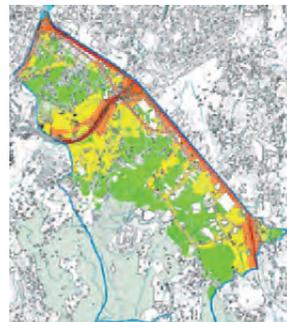


Figura 27: Nivel de Noche, Ln

En la zona urbana, donde reside el 66,3% de la población, el 75,8% de sus residentes están expuestos a niveles de ruido (L_{den}) superiores a 65dBA, de los cuales el 46% se sitúa en el rango de entre 70-74dBA. Un 5,6% supera los 75dBA, lo que equivale a unas 11.000 personas.

En la franja de día es donde se sitúa la mayor proporción de población expuesta a niveles superiores a 65dBA con un 64%, seguida de la franja de tarde con un 40,5%, si bien, en esta franja hay un 5% más de población en el rango 70-74dBA. Los porcentajes descienden significativamente en el horario de noche donde apenas un 16% supera los 65dBA. No obstante, es en esta franja donde se alcanza el mayor porcentaje de población expuesta al rango de ruido entre 60-64dBA.

dBA	% Población Zona Urbana			
	Ld	Le	Ln	L_{den}
<50dB	7,6%	7,2%	12,5%	6,6%
50-54	3,4%	2,7%	9,5%	1,7%
55-59	8,4%	8,7%	21,4%	6,6%
60-64	16,3%	14,0%	40,8%	9,2%
65-69	41,7%	12,8%	15,0%	24,1%
70-74	21,4%	26,3%	0,7%	46,1%
> 75	1,2%	1,4%	0,2%	5,6%

Tabla 15: Niveles de exposición acústica en la zona urbana.

Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa estratégico de ruido del municipio de Vigo. Concello de Vigo (2012)

En general, en los distritos integrantes de la zona urbana: Bouzas, Vigo Centro, Coia y Freixeiro, el porcentaje de población expuesta a más de 65dBA supera el 60%. En Freixeiro es donde se alcanzan los porcentajes más altos: un 54% de la población de este distrito está expuesta a más de 70dBA y un 7% supera los 75dBA.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE



Bouzas: 34% en el rango 65-69dBA, 22% en el rango 70-74dBA y 4% en valores > 75dBA.



Figura 28: Nivel de Día, Ld



Figura 29: Nivel de Tarde, Le



Figura 30: Nivel de Noche, Ln



Vigo Centro: 25% en el rango 65-69dBA, 48% en el rango 70-74dBA y 6% en valores > 75dBA.



Figura 31: Nivel de Día, Ld

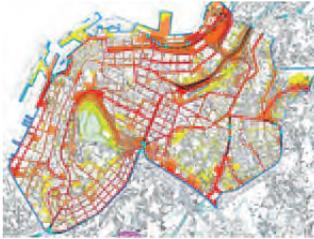


Figura 32: Nivel de Tarde, Le



Figura 33: Nivel de Noche, Ln



Coia: 25% en el rango 65-69dBA, 48% en el rango 70-74dBA y 6% en valores > 75dBA.



Figura 34: Nivel de Día, Ld



Figura 35: Nivel de Tarde, Le

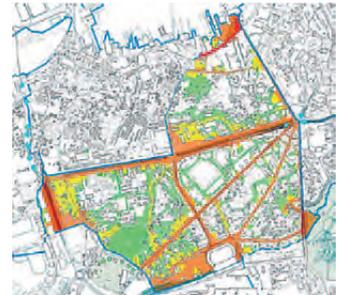


Figura 36: Nivel de Noche, Ln



Freixeiro: 22% en el rango 65-69dBA, 54% en el rango 70-74dBA y 7% en valores > 75dBA.



Figura 37: Nivel de Día, Ld

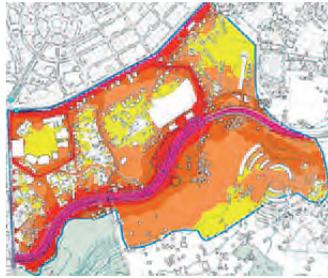


Figura 38: Nivel de Tarde, Le



Figura 39: Nivel de Noche, Ln

A continuación se presentan, por distritos, los mapas resumen de la población afectada.

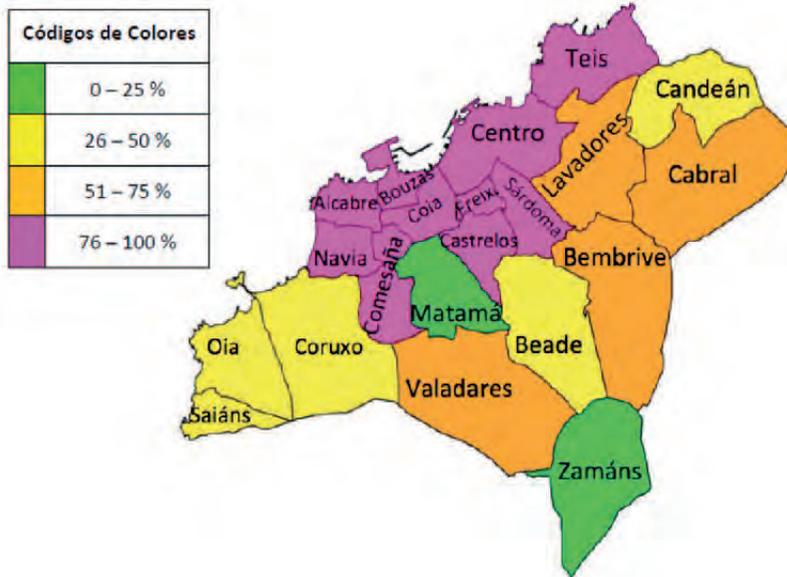


Figura 40: Porcentaje de Población expuesta a Lden>55dBA. Fuente: Concello de Vigo (2012)



Figura 41: % Población expuesta a $L_{den} > 65\text{dBa}$ Figura 42: % Población expuesta a $L_{den} > 75\text{dBa}$

En resumen, destacan el núcleo urbano, la parroquia de Freixeiro y Castrelos, con más de un 75% de su población expuesta a niveles superiores a 65dBa. Menos del 50% de la población de Candeán, Coruxo, Oia y Saiáns están expuestas a niveles de 55dBa.

Destacan como parroquias más tranquilas las de Matamá y Zamáns, con menos de un 25% de población expuesta a niveles superiores a 55dBa.

5.5.2. Contaminación acústica nocturna

Los mapas acústicos representan los niveles sonoros derivados del tráfico rodado, ferroviario e industrial, pero no reconocen aspectos específicos que vienen afectando y preocupando de un modo creciente a la ciudadanía como el ruido derivado de actividades de ocio o de la gestión de los residuos urbanos. Estas actividades destacan principalmente por su desarrollo en horarios nocturnos de tal forma que se acrecienta el grado de molestia. El estudio del ruido deber ser, por tanto, completado teniendo también en consideración estos factores. Por ello, la Oficina do Valedor do Cidadán a través del informe “A contaminación acústica nocturna na cidade de Vigo ⁽¹⁷⁾” recoge los resultados y conclusiones derivados de las iniciativas encaminadas a abordar tales problemáticas.

La evaluación del nivel de ruido asociado a locales de ocio nocturno se llevó a cabo en varias zonas del núcleo urbano de la ciudad apreciándose variaciones acústicas notables debido a la apertura de estos locales. En términos medios, el Nivel continuo equivalente (L_{eq}) asociado al municipio, obtenido al promediar los datos recopilados para cada zona y etapa (invierno, primavera y verano), se sitúa en torno a los 63,4dBa.

En un análisis pormenorizado, la noche del sábado es cuando se detectaron los mayores incrementos de ruido ambiental con un incremento medio de 4,7dBA frente al 2,5dBA registrado en las noches de los viernes. En valores medios del fin de semana esto se traduce en un aumento de 3,6dBA. Para que estos datos sean más representativos, es conveniente señalar las equivalencias asociadas a ciertos incrementos. Así, un incremento de 3dBA equivale a duplicar el nivel sonoro existente inicial; un incremento de 5dBA equivale a triplicar la potencia sonora inicial y una diferencia de 10dBA puede asimilarse a comparar el nivel sonoro inducido por un foco de ruido generado por diez focos idénticos a este.

Los emplazamientos más problemáticos de la ciudad de Vigo, acústicamente hablando, eran:

- Churruca, con un nivel continuo equivalente de 78,3dBA en primavera las noches de sábado, 76dBA en verano las noches de viernes, 74,5dBA en invierno las noches de sábado y 72,5dBA en invierno y noche de viernes. En esta zona, durante la etapa de invierno, se producen los mayores incrementos de ruido ambiental.
- Pza. Portugal, se obtuvo un nivel continuo equivalente de 77,8dBA en invierno las noches de sábado y 75,1dBA en invierno las noches de viernes. Es aquí donde se registraron los mayores incrementos antes y durante el funcionamiento de los locales de ocio tanto en viernes como en sábado (16 y 15,5dBA, respectivamente).
- Rogelio Abalde, presenta niveles medios altos de 76,3dBA en primavera las noches de sábado, 73,7dBA en invierno las noches de sábado y las noches de viernes en primavera, verano e invierno con 73,5, 72,7 y 73,1dBA, respectivamente. En esta zona tienen lugar incrementos medios significativos de 13dBA las madrugadas de los sábados, en invierno y primavera, y 11,3dBA los viernes de verano.
- Montero Ríos, con 74,5dBA, y un incremento en los niveles sonoros ambientales de 14,5dBA en invierno.

Otras zonas contaminadas acústicamente, en términos medios anuales, son: Arenal (72dBA), Rosalía de Castro (69dBA) y Venezuela (68dBA).

En contraposición, las calles Barcelona, Marques de Alcedo y Tomás Paredes presentan unos valores medios sonoros equivalentes de 57,8dBA los viernes y 58,2dBA los sábados, lo cual es debido principalmente a la ausencia de establecimientos de ocio nocturno, lo que apenas representa un 10% de las zonas evaluadas. Otras zonas catalogadas como no contaminadas, si bien sus niveles sonoros son superiores a los anteriormente referidos y próximos a los 65dBA son: Lepanto, Pontevedra y Eduardo Chao.

Por último, una vez analizado in situ la influencia del ocio nocturno en los niveles de ruido, se hace necesario complementar el estudio de tal forma que sea posible conocer cómo estos niveles sonoros internos afectan a las viviendas. Para esto es preciso tomar en consideración la Ordenanza municipal que establece que ningún foco sonoro debe inducir ruidos superiores a 30dBA en dormitorios y en horario nocturno.

Los resultados obtenidos ponen de manifiesto que en ciertos emplazamientos los incrementos superan los 12dBA por lo que se generan cambios acústicos drásticos en el ambiente interior. En términos medios, la madrugada del viernes se produce un incremento de 5,7dBA y en la del sábado de 6,9dBA. Los mayores incrementos se registran en las viviendas situadas en el primer piso de las edificaciones que tienen algún local de ocio.

En la mitad de las viviendas analizadas se superan los 30dBA tras la apertura de locales de ocio los viernes y en sábados el porcentaje asciende al 70%. Además, el estudio muestra que en el 25% de las viviendas, tanto en viernes como en sábado, el ruido de fondo antes de la apertura de los locales supera por si solo los 30dBA permitidos con valores entre 34 y 38dBA.

En lo referente a la recogida nocturna de residuos, se detectó una variación acústica en todas las zonas sometidas a análisis, con un valor medio de 13,1dBA. El incremento más bajo fue de 5,7dBA en la zona de Romil y el más alto de 22,2dBA en la calle Zamora.

Durante el 90% del tiempo que dura el vaciado de los contenedores se superan los 75dBA y en el 10% restante incluso los 82dBA.

En el gráfico siguiente se hace una comparativa conjunta de las zonas sometidas a análisis.

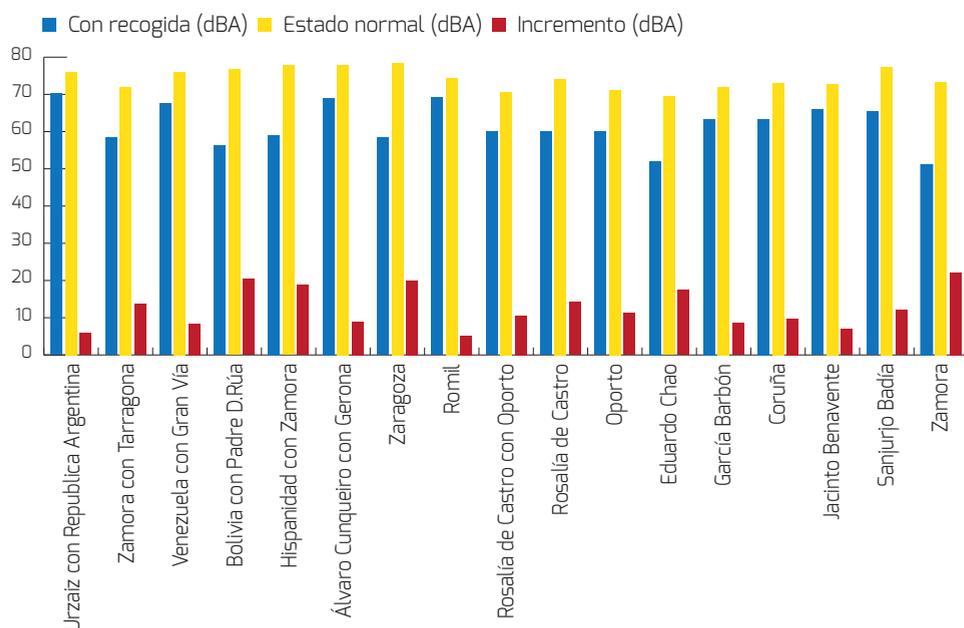


Gráfico 45: Comparativa niveles acústicos antes y durante el vaciado de contenedores. Fuente: Espada, L (2006)

Durante la recogida de residuos, el nivel acústico medio municipal se sitúa en los 74dBA, registrándose en todas las zonas analizadas valores iguales o superiores a 70dBA. La C/ Zaragoza con 78,4dBA es la zona donde se registró el valor más alto, seguida de C/Álvaro Cunqueiro e Hispanidad con niveles próximos a los 78dBA. Los mayores incrementos se registraron en la C/Zamora con una diferencia de 22dBA, la C/Bolivia y Padre D. Rúa con 20,4dBA y la C/Zaragoza con 20dBA. El resto de zonas oscila entre 10 y 19dBA de diferencia, estando por debajo de los 10dBA la C/Urzaiz con Rep. Argentina (5,8), C/Venezuela con Gran Vía (8,4), C/Álvaro Cunqueiro (8,9), C/Romil (5,2), C/García Barbón (8,6), C/Coruña (9,7) y C/Jacinto Benavente (6,9).

5.6. Consumo y producción sostenible

Para vivir de una manera sostenible es necesario que el consumo de los recursos naturales garantice su renovación. Sin embargo, la sociedad orientada al consumo impone una presión muy elevada sobre el planeta. Los modelos de consumo y producción actuales son insostenibles y afectan cada vez más al medio ambiente, a la sociedad, a la economía y a las empresas. El impacto ecológico del continente europeo es uno de las mayores del mundo. Tanto es así que, si en el resto de continentes se viviera como en Europa serían necesarios los recursos de más de dos planetas Tierra para soportarlo. Es necesario, por tanto, vivir de una manera más sostenible, esto es, hacer más con menos^[18].

El consumo y la producción sostenibles consisten en hacer un uso más eficiente de los recursos naturales y de la energía, además de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y sus consecuencias medioambientales, aspectos claves para la futura competitividad de las regiones. El consumo sostenible concierne al estilo de vida, a los hábitos de compra y a la manera de usar y desechar productos y servicios, mientras que la producción sostenible se centra en la reducción del impacto medioambiental de los procesos de producción y en la mejora del diseño de los productos.

Más concretamente, el consumo de bienes y servicios en los hogares es uno de los mayores desencadenantes del uso de recursos y está directamente relacionado con los impactos negativos en el medioambiente. En este sentido, entender el comportamiento de los habitantes se vuelve imprescindible para conseguir reducir las presiones derivadas de sus patrones de consumo. En el libro *“Hábitos de consumo. Perspectiva comparada e estudio específico no municipio de Vigo^[19]”* se analizan los hábitos de consumo de los habitantes del municipio de Vigo en relación con los distintos aspectos ambientales como energía, agua, generación de residuos y consumo responsable. Las principales conclusiones y la comparativa de los resultados se presentan a continuación.

El grado de concienciación global de la ciudadanía viguesa en relación a un uso responsable de los recursos es del 66%, lo que supone un incremento aproximado del 50% respecto al dato registrado para el año 2007, frente a un 34% de la población que manifiesta sentirse nada o poco concienciada por este problema.

Por zonas, la urbana es la que presenta el mayor grado de concienciación (72,4%) seguida de la rural (64,1%) y de la semiurbana (56,7%). Esto representa un incremento, respecto al 2007, del 150%, 99% y 6%, respectivamente.

Pormenorizando el análisis, en lo relativo al *consumo de energía* las prácticas más empleadas por los residentes de Vigo son la puesta en marcha de la lavadora o lavavajillas a plena carga (85%), el cierre de radiadores (80%) y el control, evaluación y facturación del consumo de energía (76%). El segundo grupo de medidas más representativas incluye el lavado de la ropa en agua fría (75%) y la utilización de luces de bajo consumo (71%). Entre las prácticas menos extendidas se encuentran la consideración de la etiqueta energética en el proceso de compra de electrodomésticos (44%), el empleo del transporte público en desplazamientos diarios (39%) y compartir vehículo privado en los recorridos al trabajo (18%).

Casi todas las prácticas anteriormente mencionadas han incrementado sus valores porcentuales con respecto al año 2007^[20], especialmente el uso de luces de bajo consumo (+91,9%). Como excepciones, disminuyeron la consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos (20%) y compartir vehículo privado (21,7%).

Respecto al *consumo de agua*, las prácticas responsables más utilizadas por los habitantes del municipio de Vigo son ducharse en vez de darse un baño (92%), cerrar el agua mientras se cepillan los dientes (90%), controlar periódicamente el volumen de su consumo (69%) y regar las plantas en horas bajas de sol (68%). Las prácticas menos extendidas son no eliminar residuos tóxicos (lejías, amoníaco, etc.) por los sumideros (44%) y no realizar periódicamente la revisión y el mantenimiento de su instalación (35%).

En general, se ha producido un incremento en el empleo de estas prácticas entre los habitantes de Vigo respecto al año 2007. Controlar los consumos (86,5%), no verter productos tóxicos por el lavabo (76%), ducharse (39,4%), cerrar el grifo mientras se cepilla los dientes (38,5%), preocuparse por el estado de la instalación (52%) y regar en horas de baja intensidad solar (4,6%) han incrementado su presencia en los hogares vigueses/as.

En cuanto a la generación de residuos, prácticamente la totalidad de los residentes aprovecha las bolsas de plástico de la compra como bolsas para la basura doméstica (96%) y aproximadamente ocho de cada diez habitantes reconoce separar los residuos en origen²⁰(82%) y depositarlos en los contenedores adecuados. Casi la mitad de la población imprime por las dos caras del papel (54%), utiliza pilas recargables (49%) y recurre al sistema de recogida selectiva municipal para residuos voluminosos (colchones, electrodomésticos,...) (47%). Apenas tres de cada diez personas evita comprar productos que funcionen con pilas y entregan los aceites de cocina a empresas especializadas en este residuo (29%, ambas). Las prácticas menos extendidas a este respecto son evitar la compra de aerosoles (18%) y la compra de productos poco embalados (14%).

En comparación con el año 2007, se detecta un aumento de concienciación de la ciudadanía en lo referente a la separación y reciclaje de residuos pesados (60%), a la utilización de pilas recargables (48,5%), a la entrega de los aceites de consumo doméstico a empresas especializadas en su tratamiento (220%) y a la reutilización de bolsas de plástico como bolsas de basura (11%). Por el contrario, se ha producido un descenso notable en lo referente a evitar la compra de aerosoles (48,7%), comprar productos menos embalados (31,8%), empleo del sistema de recogida selectiva municipal (26,6%) e impresión a doble cara (10%). Por último, las diferencias más significativas del período se encuentran en evitar la compra de productos que necesiten pilas para su funcionamiento (28%).

Para finalizar, se ha evaluado también el consumo responsable de los habitantes de Vigo. A este respecto, el 78% manifiesta ser consciente de la verdadera necesidad de los productos que compra y el 65% adquiere preferentemente productos de temporada. Aproximadamente tres de cada diez personas reconoce utilizar productos reciclados y

20) vidrio, papel-cartón, materia orgánica y envases

tan sólo un 24% consume productos con etiquetado ecológico. La compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos, así como tener en cuenta la simbología de los productos de limpieza (tóxico, inflamable, nocivo,...) son prácticas habituales en apenas dos de cada diez residentes (19%). Finalmente, sólo un 12% manifiesta orientar la compra hacia productos certificados con la etiqueta de comercio justo.

En general, todas las prácticas de comercio responsable han incrementado sus valores porcentuales en el período 2007-2012, a excepción de la consideración de la simbología de los productos de limpieza (97,8%) y de la compra de productos con certificado de comercio justo (14,3%). El mayor incremento recae sobre el empleo de productos reciclados (61%), seguido del consumo de productos con etiqueta ecológica (60%) y, a mayor distancia, el conocimiento de la necesidad de los productos adquiridos (24%) y la compra de productos procedentes de la agricultura y la ganadería ecológica (26,7%).

Por zonas, en lo referente al consumo de energía, las prácticas con mayores valores porcentuales son:

- Zona rural:
 - ✓ Lavar la ropa con agua fría (86%), $\Delta^{21}_{2012-2007}=+19,3\%$.
 - ✓ Poner la lavadora o lavavajillas a plena carga (83%), $\Delta_{2012-2007}=+8,9\%$.
 - ✓ Cierre de radiadores en dependencias vacías o con demasiado calor (73%), $\Delta_{2012-2007}=+30,4\%$.
- Zona semiurbana:
 - ✓ Cierre de radiadores (89%), $\Delta_{2012-2007}=+82,0\%$.
 - ✓ Control, evaluación y facturación del consumo energético (74%), $\Delta_{2012-2007}=+27,6\%$.
 - ✓ Luces de bajo consumo (72%), $\Delta_{2012-2007}=-100\%$.
- Zona urbana:
 - ✓ Poner la lavadora o lavavajillas a plena carga (81%), $\Delta_{2012-2007}=+5,2\%$.
 - ✓ Control, evaluación y facturación del consumo energético (79%), $\Delta_{2012-2007}=+36,2\%$.
 - ✓ Cierre de radiadores (74%), $\Delta_{2012-2007}=+27,6\%$.

En todas las zonas, el menor porcentaje corresponde a la práctica de compartir el vehículo privado en los desplazamientos al trabajo con un 17% en la semiurbana, 20% en la urbana y 22% en la rural. Estos valores suponen un incremento, respecto a 2007, del 10% en las

21) $\Delta_{2012-2007}$ Incremento porcentual respecto a los datos del año 2007

zonas urbana y rural y del 21,4% en la semiurbana. La utilización del transporte público también presenta niveles bajos en la zona rural (36%) y urbana (26%) ascendiendo hasta el 56% en la zona semiurbana. Aunque estos valores se incrementaron en la zona rural y semiurbana, en un 16,1% y en un 93,1%, respectivamente, respecto al año 2007, en la zona urbana se registró un descenso de aproximadamente el 18,8%. Además, se registran valores bajos en la consideración de la etiqueta energética para la compra de electrodomésticos en la zona semiurbana (25%) frente al 46% de la urbana y el 52% de la rural. En todo caso, éstas cifras son inferiores a las que se habían obtenido en el año 2007, cuando, respectivamente, los porcentajes eran del 55%, 64% y 51%. El Anexo 4 presenta las tablas resumen de las distintas zonas respecto a los hábitos de consumo de energía.

Respecto al consumo de agua, no existen diferencias significativas entre los valores porcentuales de las diferentes zonas en lo referente a las prácticas más y menos extendidas. Entre las prácticas con mayores niveles porcentuales destacan: la acción de darse una ducha en vez de bañarse (superior al 90% en las tres zonas) y cerrar el grifo mientras se lavan los dientes (próximo al 90% en las tres zonas). Por el contrario, la revisión y mantenimiento de la instalación es la práctica menos extendida con valores del 30% en la semiurbana, 37% en la urbana y 51% en la rural.

Si se comparan estos datos con los del año 2007, se observa un incremento, en general notable, en la práctica de todas ellas en las diferentes zonas, a excepción de regar en la horas de menor intensidad solar con una disminución de entre el 20 y el 30%. Tirar productos tóxicos por el retrete o sumideros ha experimentado un crecimiento superior al 200% en la zona rural y semiurbana aunque se mantiene prácticamente constante en la zona urbana. El Anexo 5 muestra los cuadros resumen de las distintas zonas respecto a los hábitos de consumo de agua.

En lo referente a la generación de residuos, no existen diferencias significativas entre las tres zonas en el reciclado (entorno al 80%) ni en la reutilización de las bolsas de plástico como bolsas de basura (entorno al 95%), siendo sus valores porcentuales los más elevados de este bloque temático. Entre los más bajos se encuentran la compra de productos poco embalados y evitar la adquisición de aerosoles, con menos del 30% en todas las zonas. Puede observarse también que existe en la zona urbana y semiurbana una mayor concienciación hacia el empleo de pilas recargables e impresión a doble cara que en la rural, aproximadamente un 50% frente al 34%. Además, el porcentaje de personas que depositan correctamente sus residuos domésticos de aceite es bajo en las tres zonas, apenas un 34% en la rural y semiurbana y un 24% en la urbana. Si bien, éste porcentaje se ha incrementado considerablemente en el período analizado: en 2007 la cifra más alta correspondía a la rural (24,3%) seguida de la urbana (10%) y apenas alcanzaba el 3% en la semiurbana. También se ha registrado un aumento porcentual en lo referente al reci-

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

claje de residuos (25,6% en la zona rural, 66% en la semiurbana y 52,4% en la urbana) y en la reutilización de las bolsas de plástico (12,4% en la zona rural, 3% en la semiurbana y 11,4% en la urbana). El uso de pilas recargables desciende un 22,2% en la zona rural y aumenta un 50% en la semiurbana y un 61,3% en la urbana. Respecto a la compra de productos menos embalados desciende un 40,2% en la rural y un 44,9% en la urbana frente a un incremento leve del 12,7% en la zona semiurbana. Por último, el empleo de los sistemas de recogida selectiva municipal, la impresión a doble cara y evitar la compra de aerosoles descienden significativamente en las tres zonas en el período 2007-2013. El anexo 6 muestra los hábitos de generación de residuos por zonas.

Finalmente, la zona rural es la que presenta el mayor valor medio referido al consumo responsable (36,1%), seguida de la semiurbana (35%) y urbana (33,1%). El nivel de conocimiento de la necesidad de compra de los diferentes productos alcanza los valores porcentuales más altos de las tres zonas y, por tanto, de todas las practicas referidas al consumo responsable. El 82% en la rural, el 79% en la urbana y el 74% en la semiurbana manifiesta tener conciencia de esto. La compra de productos de temporada es la segunda práctica más generalizada en las diferentes zonas con un 79% en la zona rural, 69% en semiurbana y 59% en la urbana. Las demás actuaciones descienden por debajo del 30% en las tres zonas. Así, la compra de productos con certificado de comercio justo apenas supera el 10%, la compra de productos de agricultura y ganadería ecológica es más representativa en la rural y semiurbana (>20%) frente a la urbana (16%). La utilización de productos reciclados es mayor en la rural y urbana (32% y 30%, respectivamente) frente al escaso 24% de la semiurbana. Por último, subrayar que no existen diferencias significativas en la compra de productos con etiquetado ecológico (27% rural, 25% semiurbana y 24% urbana) ni en la consideración de la simbología en la compra de productos de limpieza (17% rural, 19% semiurbana y 22% urbana).

Si se evalúan los cambios registrados en el período 2007-2013, en la zona rural se produce un descenso en dos de las 7 prácticas evaluadas. Así, la compra de productos de limpieza teniendo en cuenta su simbología y la compra de productos de comercio justo han visto reducida su práctica en un 71%, y 23%, respectivamente. En el resto de prácticas, se ha registrado un incremento significativo respecto a 2007: el menor, corresponde a la compra de productos de temporada (17%) y el mayor a la compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos (82%).

En la zona semiurbana, sólo dos prácticas han visto reducidos también sus porcentajes respecto a los datos del año 2007: la consideración de la simbología de los productos de limpieza (58%) y el grado de conciencia sobre la necesidad de los productos comprados (2%). Las otras seis prácticas han mantenido o incrementado sus valores porcentuales, destacando la compra de productos con etiquetado ecológico (184%) y la utilización de productos reciclados (82%).

En la zona urbana, cinco de las siete prácticas han experimentado un descenso con respecto a los datos del año 2007, de tal forma que la consideración de la simbología de los productos de limpieza ha disminuido un 48%, la compra de productos de comercio justo un 9%, la compra de productos de temporada ha bajado su nivel porcentual un 11%, la compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos también ha descendido en un 4% y el uso de productos reciclados disminuye un 3%. Por el contrario, el nivel de conciencia de la necesidad de compra y la compra de productos con etiquetado ecológico han aumentado un 24% y 47%, respectivamente. El Anexo 7 presenta los hábitos de consumo responsable de la ciudadanía viguesa por zonas.

Este análisis permite definir el comportamiento de los habitantes de Vigo lo cual resulta de gran utilidad a la hora de plantear actuaciones que contribuyan a reducir las presiones ambientales relacionadas con los hábitos de consumo públicos y privados.

Entre los productos que fomentan la sostenibilidad, el más conocido es el envase ecológico (88,7%) y el menos conocido los certificados para maderas con apenas un 6%. En relación a la frecuencia de compra de este tipo de productos, destaca el envase ecológico con un 46%, la eficiencia energética con un 10,3% y la agricultura ecológica con un 7%. Comercio justo, etiqueta ecológica europea y certificados para madera son los productos sostenibles con menor frecuencia de compra, con un 3%, 2% y 0,5%, respectivamente.

En los hogares vigueses/as, la presencia de diversos productos ecológicos sigue la siguiente distribución porcentual: bombillas y electrodomésticos de bajo consumo (75,5% y 70%, respectivamente), papel reciclado (36%), cisternas de doble descarga (26,7%) y casi anecdótica es la presencia de paneles solares (1,2%).

Por zonas, la rural es la que presenta un mayor grado de conocimiento de los productos que fomentan la sostenibilidad. Un 40% de sus residentes manifiesta conocerlos frente al 36% de las zonas semiurbana y urbana. Las etiquetas más ampliamente conocidas son el envase ecológico (95,1% en la zona rural, 89,2 en la urbana y 87,1% en la semiurbana), eficiencia energética (55,7% en la zona rural, 46,8% en la semiurbana y 45,7% en la urbana) y agricultura ecológica (37,7% en la zona rural, 31,7% urbana y 24,2% en la semiurbana). En lo referente al comercio justo hay diferencias significativas entre las zonas, así la urbana y semiurbana, con un 28,9% y 31,6% respectivamente, presentan un mayor grado de conocimiento que la rural, con apenas un 13%. Las certificaciones madereras, en general, son poco conocidas con un 6,8% en la urbana, 5,9% en la semiurbana y 4,9% en la rural. En lo relativo al grado de presencia de ciertos productos ecológicos en los hogares del municipio, son las lámparas y electrodomésticos de bajo consumo los más frecuentes en las tres zonas. La zona rural es la que presenta los valores más elevados con un 80,3% en ambos tipos de productos, le sigue la semiurbana en donde un 76% de los residentes manifiesta

tener bombillas de bajo consumo y un 71,5% electrodomésticos de bajo consumo y, por último, la urbana es la que presenta los niveles porcentuales más bajos con un 74,8% para bombillas y un 68% para electrodomésticos. A estos productos principales le siguen el papel reciclado, con mayor presencia en la zona rural (39,3%) y semiurbana (38,1%) que en la urbana (34,2%), y las cisternas de doble descarga, con un 37,7% en la rural frente al 29,6% en la semiurbana y el 23,7% en la urbana. En último lugar, y a gran distancia de los anteriores, se encuentran los paneles solares. Para este producto, el valor porcentual más alto se registra en la zona semiurbana pero apenas alcanza el 2,2%, seguida de la urbana (0,6%) y no manifiesta presencia alguna en la zona rural (0%).

5.7. Gestión sostenible de los organismos públicos y empresas locales

En la cumbre de Río de Janeiro de 1992 es cuando se pone de relieve el importante papel de las administraciones locales para la consecución del desarrollo sostenible. El aumento de la población mundial ha venido acompañado de un proceso de urbanización que ha incrementado considerablemente el impacto ambiental de las ciudades, responsables del 40% del consumo energético y del 30% de las emisiones totales de CO₂, además de convertirlas en grandes consumidores de suelo²². Este modelo actual es insostenible ya que el mundo no es ilimitado y cuenta con unos determinados recursos que no son infinitos. Por ello, es necesario un cambio de mentalidad que obligue a la sociedad a hacer un uso más eficiente de los mismos. Pero, para seguir promoviendo este cambio de mentalidad es necesaria la educación y la toma de conciencia real del problema, fomentando programas y premiando conductas y actuaciones sostenibles.

El principio fundamental del desarrollo sostenible es “*pensar globalmente para actuar localmente*”. Por tanto, el concepto no sólo engloba la dimensión medioambiental sino también la económica y la social. Alcanzar un equilibrio entre los tres factores constituye la base de la sostenibilidad con el objetivo de asegurar nuestros propios recursos así como garantizar la disponibilidad de los mismos para las generaciones futuras, de tal forma que éstas disfruten, como mínimo, del mismo grado de bienestar que el de la sociedad actual.

En este sentido, han sido muchos los organismos públicos y las empresas privadas que han visto en este enfoque sostenible una oportunidad para poder ser más eficientes y rentables. Los sistemas de gestión²³ (ambiental, social,...) y de auditoria reconocidos y certificados han sido expresamente creados para promover la mejora continua de las actividades

22) Comunicado: “El desarrollo sostenible a escala local: el caso español”. Disponible en: <http://www.aecr.org/web/congresos/2012/Bilbao2012/htdocs/pdf/p373.pdf>

23) Un sistema de gestión es una estructura probada para la gestión y mejora continua de las políticas, los procedimientos y procesos de una organización.

públicas y privadas, instando a las autoridades, organismos locales y empresas a que evalúen y mejoren su comportamiento ambiental, social y económico, y fomenten, además, la comunicación con la ciudadanía poniendo a su disposición información relevante.

El indicador común europeo B-7 expresa, en valor porcentual, el número de organizaciones públicas y privadas, de una determinada región, que acreditan el empleo de procedimientos de gestión ambiental y social en sus procesos y/o actividades. Estos procedimientos se refieren a la adopción de normas como ISO 14000, EMAS, SA800, AA1000, etc. que, en todo caso, son de carácter voluntario.

En base a esto, la Oficina do Valedor do Cidadán ha desarrollado un estudio completo a este respecto que se incluye en el libro *“Indicador de sustentabilidade B-7. Xestión sustentábel da autoridade local e das empresas locais. Aplicación ao municipio de Vigo^[21]”*. Un análisis del mismo permitirá evaluar el número de organizaciones y empresas que cuentan con certificaciones ambientales y sociales a través de la implementación de alguna norma del ámbito de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE)²⁴ en el municipio vigués, concretamente empresas con certificación ISO 14001 y/o adheridas al reglamento EMAS.

A modo de preámbulo y como contextualización del presente análisis, cabe referir que, normalmente, como paso previo a la implantación de la norma internacional ISO 14001, las empresas se certifican en la norma de calidad ISO 9001. Esta última norma es la más extendida mundialmente con más de un millón de empresas (datos referidos al año 2010) y con un dominio, hasta ahora, del continente europeo pero creciendo cada vez más en Asia. España es el tercer país en número de certificaciones ISO 9001 con casi 60.000 empresas, sólo por detrás de China (300.000), Italia (140.000) y Rusia (62.200) y por delante de Alemania (50.500) o Reino Unido (45.000).

En lo referente a las normas ISO 14001 de nivel mundial se registra un número aproximado de 251.000 empresas (dato referido al año 2010). Europa ocupa, desde 2007, el segundo lugar en cuanto a número de certificaciones de este tipo por detrás del continente asiático. Vuelve a ser China, con 70.000, el país con el mayor número de empresas certificadas frente a las 18.300 de España que ocupa el tercer lugar por delante de Italia (17.000) o Alemania (6.600).

El reglamento EMAS, al contrario que las normas ISO, son de aplicabilidad exclusiva a países europeos. En el año 2010, en Europa se registró un total de 4473 empresas

24) La Responsabilidad Social Empresarial (RSE) trata de una responsabilidad de carácter ético, entendida como la gestión responsable de las organizaciones empresariales. Abarca aquellas responsabilidades que la empresa asume ante la sociedad o ante sus grupos de interés porque lo exige la ley, porque forman parte de su función, o porque la organización lo asume voluntariamente.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

adheridas, siendo Alemania el país a la cabeza con más de 1.300. España ocupa el segundo lugar con más de 1.200 seguida muy de cerca por Italia. Estos tres países representan el 80% de las certificaciones EMAS existentes en el continente europeo. En el resto de países, los valores descienden significativamente. La cifra apenas alcanza las 260 empresas en Austria, las 76 en Suecia, las 65 en Portugal, las 58 en Reino Unido, las 20 en Noruega, las 9 en Finlandia o las 4 en los Países bajos, entre otros.

En el municipio de Vigo, en total, hay 229 empresas que emplean algún tipo de procedimiento sostenible ISO 14001 y/o EMAS en sus actividades y/o procesos. La distribución según tipología de certificación y número de empresas se muestra en el gráfico siguiente.

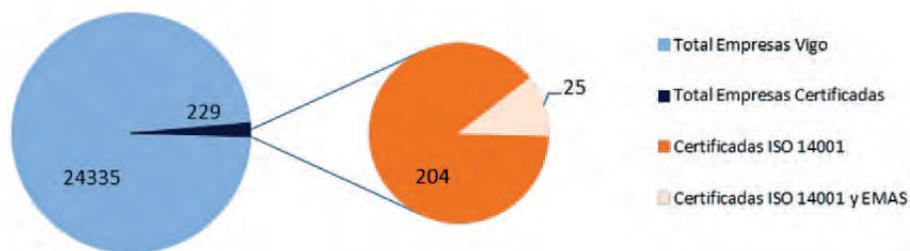


Gráfico 46: Tipología y número de empresas certificadas (Año 2010). Fuente: Espada, L (2012)

Por tanto, el 0,94% de las empresas de Vigo cuentan con algún certificado de gestión sostenible, por encima de la media comunitaria del 0,78% y de la media provincial del 0,73%.

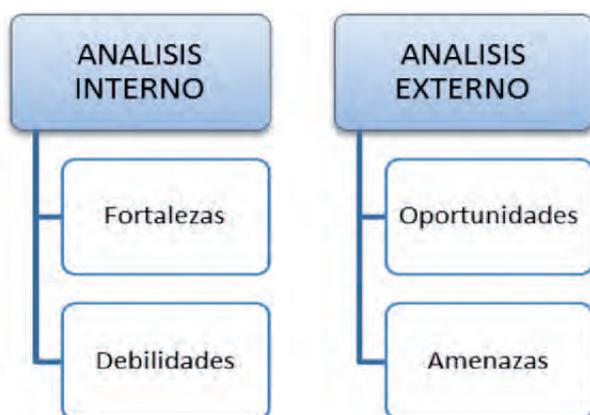
De las 229 empresas certificadas, 141 son del sector servicios (61,6%), 55 del sector industrial (24,0%) y 33 del sector de la construcción (14,4%). Proporcionalmente, es el sector industrial, con un total de 1500 empresas, el que presenta el porcentaje más alto en cuanto a certificaciones con un 4%. Por el contrario, el sector servicios, el más numeroso con cerca de 20.000 empresas, es el que registra el peor dato con apenas el 0,8%. Resultados comprensibles si se tiene en cuenta las características de los sistemas productivos, pues una empresa industrial suele estar obligada a cumplir más requisitos.

Comparativamente, a nivel estatal, Vigo ocupa el quinto puesto en cuanto al número de empresas certificadas, sólo superada por Madrid (663), Barcelona (470), Valencia (250) y Bilbao (240) pero por delante de ciudades como Vitoria-Gasteiz (121) Gijón (90) u Oviedo (73), entre otras. Por último, el municipio de Vigo ocupa el sexto lugar en el ranking europeo por detrás de las ciudades de Estocolmo (689), Göteborg (443), Roma (408), Milán (333) y Malmö (251). Las ciudades europeas con menos empresas certificadas son Bari (77), Palermo (93) y Bolonia (97). En el resto de países el valor oscila entre las 200 y las 100 empresas certificadas en algún sistema de gestión ambiental.

06

DIAGNÓSTICO DE SOSTENIBILIDAD

Antes de tomar cualquier decisión estratégica es necesario distinguir los factores endógenos y exógenos que pueden interferir en el avance de la ciudad de Vigo hacia el desarrollo sostenible. Los factores endógenos se reflejan a través de las debilidades y fortalezas que el municipio presenta, mientras que su proyección en el tiempo y su integración en el espacio definirán el marco de oportunidades y amenazas a que se enfrenta. El análisis DAFO es un método sencillo y eficaz que tiene por objeto la presentación sintética de estas debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades.



Las debilidades y fortalezas son factores pertenecientes al ámbito interno del municipio de Vigo, sobre los que la autoridad local puede influir directamente y que inciden positivamente (fortalezas) o negativamente (debilidades) en el desarrollo sostenible de la ciudad. Por el contrario, los factores externos hacen referencia a todos aquellos elementos ajenos al control municipal y que pueden generar un impacto positivo (oportunidades) o negativo (amenazas) capaces de impulsar o limitar la efectividad de la implantación de una estrategia sostenible para el municipio.

De la combinación de fortalezas y oportunidades surgen las potencialidades que identificarán las líneas de acción más prometedoras mientras que las debilidades y amenazas, por el contrario, indican una seria advertencia. Por tanto, los riesgos (combinación de puntos fuertes y amenazas) y los desafíos (combinación de debilidades y oportunidades) requieren un análisis cuidadoso a la hora de marcar el camino que se ha de seguir para lograr el avance de cara a la consecución del desarrollo sostenible del municipio de Vigo.

La metodología a seguir consistirá en la realización de un análisis DAFO para el municipio de Vigo, en su conjunto, y un análisis DAFO para cada una de las tres zonas en que el municipio ha sido dividido a efectos de este estudio (urbana, semiurbana y rural), apoyándose para ello en todo lo expuesto en la primera parte de este informe. El objetivo principal de estos análisis es ayudar a encontrar los factores estratégicos críticos existentes para, una vez identificados, poder establecer las actuaciones que permitan consolidar fortalezas, minimizar debilidades, aprovechar las oportunidades y eliminar o reducir las amenazas y avanzar así hacia la sostenibilidad en el municipio. Para ello, es necesario clasificar los ítems analizados como variables internas: fortalezas/debilidades y/o externas: oportunidades y amenazas. Los criterios utilizados para ello se basan fundamentalmente en la valoración que los autores de este estudio han decidido otorgarle a cada uno de ellos, los cuales quedan debidamente definidos en las tablas incluidas como anexos.

Nótese que ciertos ítems, por su importancia, presentan unos niveles de exigencia mínima que no corresponden con el punto medio de la escala de valoración, es decir, el valor mínimo exigido a un ítem en su avance hacia la sostenibilidad puede ser superior al 50% (aprobado) en una escala de valoración empleada de 0% a 100%.

Es conveniente destacar también que, frecuentemente, la diferenciación entre factores internos y externos no está siempre claramente definida. Por tanto, como principal referencia para las decisiones, se ha recurrido a las competencias que el estado le atribuye a los gobiernos municipales y que se incluyen en la Ley 27/2013 de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local, la cual puede consultarse en el anexo 8.

6.1. Diagnóstico del municipio de Vigo

En los siguientes apartados se presenta el diagnóstico estratégico del municipio de Vigo estructurado según los distintos ámbitos temáticos estudiados. Para cada uno de ellos, se realiza un análisis DAFO tomando como punto de partida referencial los criterios recogidos en las tablas resumen que pueden verse en los anexos 9-14 y que han sido debidamente definidos y cuantificados para tal efecto.

6.1.1. DAFO: Calidad de Vida

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Calidad de Vida, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 9).

6.1.1.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 –Valoración altamente positiva de la calidad de vida de Vigo, como ciudad para vivir y trabajar.

El nivel de satisfacción de la ciudadanía con la calidad de vida del municipio sigue una tendencia positiva en todo el período de análisis 2003-2011, situándose en valores del 87,8% en 2011, lo que supone un incremento de casi 11 puntos porcentuales en 8 años.

F.2 –Valoración altamente positiva de la seguridad en el municipio.

En 2013, el grado de satisfacción ciudadana se sitúa en valores del 96% respecto a la seguridad general del municipio y del 98% en lo que se refiere a la seguridad en la zona de residencia. Estos datos ponen de manifiesto una tendencia positiva de este parámetro en los últimos años y sitúan a Vigo entre las ciudades europeas y españolas consideradas más seguras.

F.3 – Valoración altamente positiva de la sensación de seguridad del municipio.

Intrínsecamente relacionada con la seguridad ciudadana está la sensación de seguridad, la cual presenta un grado de satisfacción elevado. En 2013, el 80% de los viguenses/as dicen sentirse seguros en el municipio.

F.4 –Valoración positiva de la calidad del espacio construido

Incremento del 135% en este parámetro durante el período de estudio 2003-2011, situándose el nivel de satisfacción ciudadana en el 71% (2011), aunque ligeramente inferior a la media europea (75%) y española (77%).

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

F.5 – Valoración positiva de los servicios de hostelería y restauración, equipamiento deportivo y oferta cultural.

En 2011, se registra un alto nivel de satisfacción de los habitantes con el sector Horeca existente en el municipio (81%), con el equipamiento deportivo (66%) y con la oferta cultural (64%).

F.6 – Valoración positiva de la presencia de las nuevas tecnologías en el municipio.

Un 72% de los residentes considera satisfactoria la integración de Vigo en las nuevas tecnologías. Respecto a la accesibilidad a internet, un 66% manifiesta sentirse satisfecho en el ámbito privado y un 50% en el ámbito público.

F.7 – Valoración positiva de la limpieza de la ciudad.

La satisfacción con la limpieza de la ciudad se sitúa en un 70% que es significativamente superior a la media europea y española. Este parámetro ha experimentado un incremento del 30% en el periodo de análisis 2003-2011.

F.8 – Valoración positiva de la integración de los extranjeros.

Se detecta un alto nivel de satisfacción del 62% respecto a la integración de los inmigrantes en el municipio, más de 12 puntos superior a la media europea y española.

F.9 – Valoración positiva de la ciudad para desarrollar empresas

El 69% de la ciudadanía considera que Vigo es una ciudad adecuada para crear y desarrollar tejido empresarial

F.10 – Valoración positiva de la capacidad de atracción turística de la ciudad.

Algo más del 80% de la ciudadanía se muestra satisfecha con la capacidad de atracción turística de la ciudad.

F.11 – Valoración positiva de la red pública de transporte urbano.

Un 70% de los vigueses/as manifiestan sentirse satisfechos con el servicio urbano de autobuses existente en el municipio. Este porcentaje supone un incremento significativo respecto al dato registrado en 2003 (46%) y se encuentra en línea con la media europea.

DEBILIDADES

D.1 – Valoración negativa de los servicios de bienestar y asistencia social.

En 2011, el nivel de satisfacción ciudadana con los servicios de bienestar y asistencia social dependientes del Concello de Vigo apenas superaba el 48%, valor bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad.

D.2 – Valoración negativa de las instalaciones culturales existentes y de la oferta de ocio. En 2011, existe un bajo nivel de satisfacción de los habitantes respecto a las instalaciones culturales y a la oferta de ocio del municipio ya que apenas un 56% los valora positivamente pese a incrementarse este valor un 14% respecto al año 2003. Pormenorizando, en 2011, en relación a la oferta de ocio tan sólo un 52% de los residentes se muestran satisfechos y en cuanto a las instalaciones culturales existentes tales como museos, cines, teatros, etc., el nivel de satisfacción aumenta ligeramente situándose en el 59%, inferior a la media europea (80%), lo que constituye el porcentaje más bajo de todas las ciudades españolas analizadas en la encuesta del Urban Audit.

D.3 – Alta percepción de una elevada contaminación acústica y atmosférica y de un mal uso de los recursos del municipio.

Se detecta un elevado grado de insatisfacción de la ciudadanía (74%) con los niveles de contaminación acústica del municipio, significativamente superior a la media europea y española. Además, una amplia mayoría de la población, superior al 60%, manifiesta que la ciudad presenta problemas de contaminación atmosférica, en línea con la media española y europea. Por último, sólo un 36% de los habitantes, porcentaje inferior a la media europea y española, considera que el municipio hace un uso responsable de sus recursos.

D.4 – Bajo nivel de integración de la población discapacitada en el municipio

Del análisis puede deducirse que todavía la sociedad percibe que existen unos niveles altos de discriminación y falta de integración de las personas con discapacidad en el municipio. Asocian estas carencias, principalmente, a la falta de información y a las barreras sociales existentes tales como el empleo, la accesibilidad a los servicios, los obstáculos urbanísticos, el transporte o la vivienda.

D.5 – Valoración negativa de las medidas para personas en situación o riesgo de exclusión social. El 60% de los habitantes del municipio se muestran insatisfechos y consideran insuficientes las medidas y ayudas destinadas por los organismos públicos a personas con pocos recursos y en riesgo de exclusión social.

D.6 – El tráfico existente es considerado un problema en el municipio.

Aproximadamente, el 70% de los residentes en el municipio considera que el tráfico existente en el municipio es un problema, pese a registrarse en el periodo 2003-2011 un incremento notable del nivel de satisfacción con el mismo. Concretamente, en 2011, un 29% manifestó sentirse satisfecho con el tráfico de la ciudad, casi 20 Puntos porcentuales superior al dato registrado en 2003 (10%).

D.7 – Valoración negativa de la participación de la ciudadanía en las políticas locales y en la atención recibida por parte de los servicios administrativos municipales.

Tan sólo un 48% de los residentes dicen sentirse satisfechos con la participación ciudadana existente en el municipio, si bien es cierto que este porcentaje supone un incremento significativo respecto al registrado en el año 2003 (16%). Respecto a la atención recibida por parte de las administraciones el grado de satisfacción desciende hasta el 42%, inferior a la media europea (52%).

6.1.1.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

0.1 - Conocimiento y valoración positiva de la Ley de dependencia.

Un 70% de los habitantes manifiesta tener conocimiento de la existencia de la Ley de dependencia, la cual es valorada satisfactoriamente por un 62% de la población.

0.2 –Baja tasa de pobreza municipal

En 2012, la tasa actualizada de pobreza en el municipio ascendía al 14%. En 2010, con un 13%, Vigo presentaba una tasa inferior a la media europea y española (17% y 20%, respectivamente).

0.4 – Buen posicionamiento del puerto de Vigo.

El 78% de la ciudadanía se muestra satisfecha con el puerto de la ciudad, porcentaje que sigue una tendencia positiva con un incremento de más del 30% respecto a 2003.

0.5 – Buena calidad del comercio existente.

Un 86% de los residentes del municipio se manifiestan satisfechos con la calidad de la red comercial existente en el municipio.

0.6 – Buena red educativa existente.

Un amplio porcentaje de la ciudadanía (79%) se muestra satisfecha con la red y dotación de los centros educativos existentes en el municipio.

AMENAZAS

A.1 – Baja tasa de denuncia de los delitos perpetrados en el municipio.

Se percibe un cierto grado de desconfianza en la justicia ya que la tasa de denuncia de delitos apenas alcanzaba el 33% en 2011. Entre las principales causas de este bajo porcentaje se sitúa la percepción, por una amplia mayoría de la población viguesa (67%), de que no sirve denunciar los hechos por su nula efectividad.

A.2 – Valoración negativa de la accesibilidad a una vivienda a un precio razonable y de la calidad de la misma en el municipio.

Se registra un descenso de 5,3 puntos porcentuales en el nivel de satisfacción de la ciudadanía respecto a la accesibilidad a una vivienda a un precio razonable en el periodo 2003-2011. Concretamente, en 2011, la facilidad para acceder a una vivienda a un precio razonable apenas alcanza un 25% de satisfacción, inferior a la media europea (31%) y española (42%) y la satisfacción con la calidad de la misma no llega a superar el 59%. Estos porcentajes representan valores bajos desde el punto de vista de la sostenibilidad.

A.3 – Valoración negativa de las oportunidades laborales y empleo del municipio.

Se detecta un bajo nivel de satisfacción de la ciudadanía en lo que respecta a las oportunidades laborales y de empleo existentes en el municipio. En 2011, el porcentaje de residentes satisfechos con la facilidad para encontrar trabajo en el municipio apenas alcanza el 24,6%, 1,3 puntos porcentuales inferior al dato registrado en 2003 (25,9%) y, respecto a la calidad y nivel de retribución de los mismos, la satisfacción global en el municipio no supera el 24%. Estos valores se traducen en unos niveles de insatisfacción de 72% y 70%, respectivamente.

A.4 – Valoración negativa de las ayudas que los gobiernos estatales y regionales prestan actualmente al municipio.

Casi el 63% de los residentes considera que Vigo no recibe la suficiente ayuda por parte de las instituciones públicas.

A.5 – Valoración negativa de la red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria existente en el municipio.

Se ha registrado un descenso del 11% en el nivel de satisfacción de la ciudadanía respecto a la calidad de la red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria existente en el municipio de Vigo en el período 2003-2011. Concretamente, en 2011 el nivel de satisfacción registrado apenas llegaba al 57% frente a 7 puntos del 64% registrado en 2003. Este porcentaje sitúa a Vigo lejos de las ciudades españolas analizadas en el Urban Audit y de los altos porcentajes que muestran los países más desarrollados de la UE.

A.6 – Valoración negativa del sistema público de pensiones.

En 2011, el sistema público de pensiones es el servicio social peor valorado con un 58,4% de nivel de insatisfacción registrado.

A.7 – Bajo nivel de asistencia a personas con discapacidad.

Tan sólo el 42% de las personas con discapacidad reciben algún tipo de atención social en el municipio. El responsable principal de esa atención suele ser un familiar directo y, tan sólo, el 12% recibe atención, además, a través de algún cuidador social.

A.8 – Proporción baja de personas con discapacidad que reciben algún tipo de ayuda económica debido a su situación.

Apenas el 50% de las personas con discapacidad del municipio han recibido algún tipo de ayuda económica debido a su situación.

A.9 – Valoración negativa de las ayudas públicas destinadas a personas con discapacidad. Una amplia mayoría de la población viguesa (69%) considera que las ayudas prestadas por las instituciones públicas a las personas con discapacidad son insuficientes debido a que es un colectivo que no interesa o no es rentable.

A.10 – Alta proporción de personas que presentan dificultades para llegar a fin de mes en el municipio.

Se registra un porcentaje elevado de personas que manifiestan llegar con dificultades a fin de mes, un 44%, muy por encima de la media europea del 27%.

A.11 – La percepción de pobreza aumenta.

La práctica totalidad de los habitantes (91%) percibe un aumento de la pobreza en el mundo, muy superior a la media española y europea (57% y 53%, respectivamente). Concretamente para la ciudad de Vigo, el 67% de los residentes considera que la pobreza está actualmente muy extendida en el municipio.

A.12– Inestabilidad del mercado laboral.

Tan sólo un 58% de los residentes se muestra confiado en mantener su puesto de trabajo en los próximos años.

A.13 – Descenso del poder adquisitivo de la sociedad.

Se detectan altos porcentajes de población que no pueden hacer frente a gastos imprevistos de más de 500€ (55%), préstamos personales (34%), pagos de alquiler (16%) o facturas (18%) e incluso al acceso a productos de primera necesidad (14%), lo que se traduce en un empeoramiento paulatino de la situación económica de los hogares vigueses/as.

A.14 – Valoración negativa de las ayudas públicas en materia de pobreza y exclusión social.

En 2011, tan solo un 23% de los habitantes de Vigo manifestaron que las ayudas públicas existentes en materia de pobreza y exclusión social tenían algún tipo de incidencia positiva al respecto. Estas políticas y programas son fundamentales para la sostenibilidad local del municipio por lo que, y dada su baja valoración, son potencialmente susceptibles de mejora.

A.15 – Deficiente red de transporte público entre Vigo y su entorno.

Sólo el 58% de los residentes del municipio se muestran satisfechos con las conexiones existentes entre el municipio y su entorno.

A.16 – Valoración negativa de la normalización de la lengua gallega.

En 2011, la evaluación de la normalización del gallego manifiesta una satisfacción del 53%, porcentaje bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad.

6.1.2. DAFO: Movilidad Local

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Movilidad Local, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 10).

6.1.2.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Incremento del empleo del transporte público en desplazamientos al trabajo.

Entre 2003 y 2009 se produce un incremento de más de 3 puntos porcentuales en el uso del transporte público en los viajes al trabajo. Del 16,8% de los viajes al trabajo que se realizaron utilizando este medio de transporte en 2003, se ha ascendido al 20,0% en 2009.

F.2 – Descenso del empleo del transporte privado en desplazamientos escolares.

En el uso del vehículo privado para viajes al centro de enseñanza se registra un descenso del 2,1%. En porcentajes, el 29,5% de los desplazamientos escolares en 2003 se realizaba utilizando este medio de transporte frente al 28,9% de 2009. Esto se debe principalmente al incremento del uso del transporte público, sobre el cual el Concello de Vigo junto con la Xunta de Galicia puede incidir y favorecer su empleo significativamente.

F.3 – Incremento del uso del transporte público para desplazamientos a centros de enseñanza.

También, en el periodo de análisis 2003-2009, se ha producido un aumento significativo en el uso del transporte público para viajes al centro de enseñanza. En datos porcentuales, por tanto, en 2009, casi seis de cada diez viajes al colegio (57,3%) se realizaron utilizando medios públicos frente al 42,9% de 2003, lo que significa que los desplazamientos que han utilizado este medio de transporte han aumentado un 33,4% durante el período considerado.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

F.4 – Aumento del empleo del transporte público para desplazamientos de ocio semanal. En 2009, un 12,6% de los desplazamientos de ocio semanal se realizaron en medios de transporte público. Pese a que el valor en sí mismo no es demasiado elevado, el incremento que se registra en el periodo es significativo y alcanza el 62% por lo que es necesario seguir impulsando medidas que continúen incrementando su utilización. Este incremento supone una reducción en el empleo de los otros dos medios: privado y no motorizado.

F.5 – Aumento del empleo del transporte público para desplazamientos de ocio de fin de semana.

En el periodo de análisis 2003-2009 se produce un incremento significativo del 53% en el empleo de medios de transporte público para desplazamientos de ocio de fin de semana, alcanzándose un 17,3%.

F.6 – Buena cobertura del servicio público de transporte urbano del municipio.

En general, en el municipio, un 83% de la población tiene acceso al transporte público urbano a menos de 300 metros y se eleva hasta el 100% en el núcleo urbano de la ciudad.

F.7 – Incremento del parque móvil y ampliación de servicios.

Entre 2007 y 2014 Vitrasa, empresa concesionaria del transporte público urbano del municipio de Vigo, ha ampliado su flota y ha desarrollado nuevas líneas.

F.8 – Buen promedio de renovación de la flota de autobuses.

Vitrasa renueva sus autobuses urbanos con una media de cuatro años.

F.9 – Elevada operatividad del servicio de transporte urbano.

El servicio público de transporte urbano del municipio está disponible 18,2 horas al día, lo que sitúa a Vigo en línea con las principales ciudades españolas.

F.10 – Elevadas densidades de servicio por población (km de línea y paradas).

La densidad de líneas en el municipio ronda los 2.500 km/millón hab., estando por tanto en línea con la media estatal. Respecto a la densidad por paradas Vigo alcanza el valor más alto a nivel de Estado con 8.200 paradas/millón hab.

F.11 – Incorporación paulatina de las TICs en el servicio de transporte público urbano.

El empleo de las nuevas tecnologías es fundamental para impulsar su utilización y mejorar el servicio. Desde hace años, Vitrasa está incorporando distintos sistemas en sus autobuses que hacen más atractivo y más fiable el transporte público urbano de Vigo.

F.12 – Elevada accesibilidad de las personas con discapacidad al transporte público urbano.

Todos los autobuses urbanos cuentan con plataforma integral baja y con sistemas de accesibilidad para personas con discapacidad y el 71% de ellos tienen, además, rampas de acceso para sillas de ruedas.

F.13 – Bajo tiempo medio de estacionamiento en el municipio.

En el municipio de Vigo, en general, se tarda una media de 4:46 min para aparcar el vehículo, uno de los tiempos más bajos a nivel estatal. Por tanto, garantiza una mejor movilidad, menor contaminación, etc. y, en definitiva, una mejor calidad de vida.

Profundizando, en día laborable en el municipio apenas se tardan 5:21min en estacionar; en sábado, 4:50min, y significativamente se requiere menos tiempo en domingo, con no más de 1:50min.

Las zonas con menores tiempos medios requeridos para aparcar son:

- Balaidos y Teis (día laborable)
- Bouzas y Balaídos (sábado)
- Teis, Balaídos y Plaza de la Industria (domingo)

Las zonas con los mayores tiempos medios:

- Estación de autobuses, Torrecedeira, Fátima, Centro y Calvario (día laborable)
- Centro, Casablanca, Isaac Peral y Fátima (sábado)
- Florida (domingo)

En las zonas más céntricas del núcleo urbano estos datos son relativamente superiores. En 2013, la media global rondaba los 6min; con 6:30min en día laborable, 8min en sábado y 2:30min en domingo. Valores significativamente bajos en comparación con los registrados en las ciudades españolas y con la media estatal. Estos valores representan un incremento significativo respecto a los datos registrados en 2004, con el triple en la media global y día laborable, el cuádruplo en domingo y hasta cinco veces más en sábado.

F.14 – Baja tasa de ocupación de las zonas reservadas para personas con discapacidad.

La media municipal de ocupación de los estacionamientos reservados a personas con discapacidad apenas supera el 50%. Los días laborales el porcentaje asciende al 54%, aunque disminuye significativamente en sábado y domingo con un 45% y 39%, respectivamente.

Las zonas que presentan los mayores índices de ocupación son:

- Torrecedeira y Casablanca (día laborable)
- Povisa, Isaac Peral y Centro (sábado)
- Florida, Povisa y Centro (domingo)

Las zonas que registran los menores índices son.

- Bouzas, Estación de Autobuses, Balaídos, Navia y Calvario (día laborable)
- Calvario, Fátima, Navia y Bouzas (sábado)
- Estación de autobuses, Calvario, Navia, Plaza de la Industria, Balaídos y Torrecedeira (domingo)

F.15 – Sanciones elevadas por mal estacionamiento

La multa por retirada de vehículo con grúa asciende a los 132€, 7€ superior a la media española, y la multa por estacionamientos en zonas de carga y descarga es de 200€, situándose entre las más altas a nivel estatal. Estas sanciones elevadas responden a la consideración de faltas graves por parte del consistorio y tienen por objeto persuadir a los conductores de cometer infracciones en el estacionamiento urbano que dificulten la movilidad local (doble fila, atascos, etc.)

DEBILIDADES

D.1 – Descenso del número de viajes al centro de enseñanza.

El número de viajes en desplazamientos escolares disminuye un 40,3% en el periodo de análisis 2003-2009. En 2003 se registraban 3,03 viajes frente a los 1,81 de 2009, debido a una mayor distancia entre el centro y la vivienda.

D.2 – Incremento de la distancia media recorrida en viajes al centro de enseñanza.

En 2003 la distancia media por desplazamiento escolar ascendía a 7,98km frente a los 9,05km registrados en 2009, lo que representa un incremento del 13,4%.

D.3 – Aumento del tiempo medio por desplazamiento al centro de enseñanza.

Se detecta un incremento del 2,7% en el tiempo medio necesario en cada viaje al centro de enseñanza, pasando de 22,9min en 2003 a 23,5min en 2009.

D.4. –Descenso en el uso de medios no motorizados para desplazamientos al centro de enseñanza.

Se produce un descenso significativo en el empleo de medios de transporte no motorizados en desplazamientos escolares. En 2009 apenas un 13,9% de los desplazamientos al centro de enseñanza se realizaron a pie o en bicicleta, lo que representa, aproximadamente, un 50% menos que en 2003. Esto se debe fundamentalmente a las grandes distancias entre la vivienda y el centro de enseñanza y al mayor uso del transporte público en este tipo de desplazamientos.

D.5 – Descenso significativo en el empleo de medios de transporte públicos para desplazamientos a la compra diaria.

El empleo del transporte público para realizar la compra diaria es prácticamente anecdótico en el municipio. En 2009 apenas representaba un 1,7%, 2,3 puntos porcentuales menos que en 2003 (4%).

D.6 – Baja frecuencia media de parada en el servicio de transporte urbano

El último dato disponible (año 2008) cifra en 23 minutos la frecuencia de paso de los

autobuses urbanos, lo cual se debe, principalmente, a la elevada dispersión geográfica existente en el municipio. Este valor se sitúa entre los más altos de España, pues ciudades como A Coruña y Pamplona apenas superan los 12 y 8 minutos, respectivamente.

D.7 – No se han realizado ampliaciones de carriles bus en el municipio.

En Vigo apenas se contabilizan 7km de carril bus en el núcleo urbano, siendo, por tanto, una de las ciudades españolas que menos presencia tiene de este tipo de vías. Es cierto, sin embargo, que el PMUS-2014 recoge ya posibles actuaciones futuras a este respecto.

D.8 – Bajo porcentaje de flota de autobuses urbanos de emisiones reducidas (normativas Euro IV y V).

Los últimos datos disponibles datan del año 2009 y tan solo el 40% de los autobuses urbanos son bajos en emisiones.

D.9 – Baja rentabilidad del servicio de autobuses urbanos de Vigo

Pese a que el servicio de transporte público urbano de Vigo presenta unos costes de explotación bajos (de los más reducidos a nivel estatal), los ingresos unitarios también los son, lo cual supedita la supervivencia de explotación a las subvenciones públicas municipales.

D.10 – Dificultades para encontrar aparcamiento y para aparcar en los estacionamientos. Una amplia mayoría de la ciudadanía de Vigo manifiesta un claro empeoramiento respecto a la facilidad para encontrar aparcamiento en la ciudad (82%) y una mayor dificultad para aparcar en los estacionamientos disponibles (48%).

D.11 – Elevada tasa de ocupación de las zonas de carga y descarga

En 2013, la tasa de ocupación de las zonas de carga y descarga en el municipio alcanzaba un 67%. Teniendo en consideración sólo las zonas más céntricas analizadas, la cifra ascendía hasta el 69%, un 27% superior a los datos registrados en 2004.

Las zonas del municipio que presentan los menores índices de ocupación de zonas de carga y descarga son: Bouzas, Calvario, Isaac Peral, Balaídos y Plaza de la Industria. Por el contrario, los mayores niveles son: Navia, Torrecedeira y La Florida.

D.12 – Baja disponibilidad horaria de horas azules en el municipio.

En cuanto al número de horas azules, Vigo es de las ciudades que menos disponibilidad horaria presenta a nivel estatal (45 h.), lo cual dificulta la rotación de los estacionamientos.

D.13 – Tarifas bajas y tiempos de estacionamientos altos en zona azul.

El coste de estacionamiento en zona azul es de los más baratos de toda España. La tarifa mínima es de 30c€ por 30min, y los valores máximos son 1,4€/2horas de

estacionamiento. Además, en el municipio no hay medidas incentivadoras de la rotación como el aparcamiento gratis por tiempo bajo (por ejemplo, durante 15 minutos en algunas ciudades vascas).

Estos precios y tiempos dificultan la rotación y hacen mucho más estacionarios los aparcamientos disponibles en el municipio.

6.1.2.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

0.1 – Descenso en la distancia media recorrida en desplazamientos laborales

En el periodo de análisis 2003–2009 se produce un descenso del 2,1% en el kilometraje necesario para desplazamientos al trabajo, pasando de 7,78 a 7,62km.

0.2 – Disminución en el tiempo medio requerido para desplazamientos a la compra diaria.

Se registra un descenso del 20,1% en el tiempo medio de viaje a la compra diaria en el periodo 2003-2009. En 2003 el tiempo necesario ascendía a 12,5min frente los 9,9min de 2009.

0.3 – Aumento en el empleo de medios no motorizados para desplazamientos a la compra diaria.

Entre 2003 y 2009 se registra un leve incremento (+1,44%) en el empleo de medios de transporte no motorizados para realizar la compra diaria, los cuales siguen siendo los medios por excelencia en este tipo de desplazamientos. En 2009 el porcentaje de usuarios ascendía al 78,8%.

0.4 – Disminución de tiempo medio por viaje de ocio semanal.

Se produce un descenso del 8,2% en el tiempo medio requerido por viaje de ocio semanal, pasando de los 16,52min en 2003 a 15,16min en 2009.

0.5 – Descenso del empleo del vehículo privado en desplazamientos de ocio semanal.

Se detecta un disminución porcentual del 3,9% en el uso medios de transporte privados para desplazamientos de ocio semanal. En 2009, el 28,1% de los desplazamientos de este tipo se realizaron en vehículo privado frente al 29,2% en 2003.

0.6 – Aumento del número de viajes de ocio de fin de semana.

Se produce un incremento del 9,4% en el número de viajes realizados en el municipio para ocio de fin de semana en el periodo 2003-2009, alcanzándose los 2,33 viajes debido, principalmente, al descenso registrado en la distancia media requerida y en el tiempo medio requerido por viaje.

0.7 – Disminución de la distancia media recorrida por viaje de ocio de fin de semana.

Entre 2003 y 2009 se registra un descenso significativo del 40,6% en el kilometraje medio para desplazamientos de ocio de fin de semana, pasando de 18,5km en 2003 a 11km en 2009.

0.8 – Descenso del tiempo medio por viaje de ocio de fin de semana.

Se registra una disminución, aunque poco significativa, del 2,1% en el tiempo medio requerido por viaje de ocio de fin de semana en el periodo de análisis 2003-2009, pasando de 29,8min en 2003 a 29,15min en 2009.

0.9 – Descenso del empleo de los medios de transporte privados en desplazamientos de ocio de fin de semana.

En 2009 el 65,7% de los desplazamientos de ocio de fin de semana se realizaron utilizando medios de transporte privados, lo que representa un 7% menos que en 2003. Esto se debe fundamentalmente a un incremento significativo del uso del transporte público para tal fin.

AMENAZAS

A.1 – Disminución del número de viajes realizados para ir al trabajo.

Se produce un descenso significativo del 39,7% en el número de viajes realizados para ir al trabajo, pasando de 3,25 viajes en 2003 a 1,96 en 2009.

A.2 – Incremento del tiempo medio en desplazamientos al trabajo.

Se cuantifica un aumento del 5,4% en el tiempo medio requerido por viaje para desplazamientos al puesto de trabajo. En 2003 el tiempo medio se situaba en 19,19min frente a los 20,22min del año 2009.

A.3 – Aumento del empleo del vehículo privado en desplazamientos al trabajo.

En el período 2003-2009 se produce un incremento del 10,9% en el uso del transporte privado para desplazamientos laborales. En 2003, el 55,6% de los viajes al trabajo se realizaron en vehículo privado frente al 61,6% registrado en 2009.

A.4 – Disminución de los medios de transporte no motorizados en desplazamientos laborales.

En el periodo 2003-2009 se reduce un 33,6% el uso de medios no motorizados en desplazamientos al trabajo. En 2003, el 27,6% de los viajes al puesto de trabajo se realizaron a pie o en bicicleta frente al 18,3% registrado en 2009.

A.5 – Disminución del número de viajes realizados para la compra diaria.

Se registra un descenso del 36,4% en el número de viajes para realizar la compra diaria en el periodo 2003-2009. En 2009 el número de viajes rondaba los 1,5 frente los 2,39 de 2003. Esto puede deberse, por un lado, a la situación de crisis existente y, por otro, a una mayor distancia entre la vivienda y los establecimientos de venta.

A.6 – Aumento de la distancia media recorrida por viaje a la compra diaria. En el periodo 2003-2009 se produce un incremento del 21,9% en el kilometraje medio necesario para desplazamientos a la compra diaria. En 2009 se registraba un valor medio de 1,78km frente al 1,46km de 2003.

A.7 – Incremento del uso del vehículo privado para desplazamientos a la compra diaria. Entre 2003 y 2009 se registra un incremento del 5,8% en el uso de medios de transporte privado para realizar la compra diaria. Es decir, en 2003 el 18,4% de los viajes se realizaban en vehículo privado, valor que ha ido aumentando hasta el 19,5% en 2009.

A.8 – Disminución del número de viajes de ocio semanal. Se produce un descenso significativo del 28,8% en el número de viajes realizados para ocio semanal. En 2003, en el municipio se registraban 2,29 viajes, 0,66 viajes más que en 2009 (1,63).

A.9 – Incremento en la distancia media recorrida por viaje de ocio semanal. Entre 2003 y 2009 se produce un aumento del 28,2% en el kilometraje medio requerido para desplazamientos de ocio semanal, pasando de 2,55km en 2003 a 3,27km en 2009.

A.10 – Descenso en el empleo de medios no motorizados en desplazamientos de ocio semanal.

A pesar de que los desplazamientos a pie o en bicicleta para ocio semanal siguen siendo los medios más utilizados en el municipio, se registra un descenso en el periodo 2003-2009 del 5,9%, lo cual se debe, principalmente, al incremento registrado en las distancias medias necesarias para este tipo de desplazamiento.

A.11 – Elevado índice de motorización.

El índice de motorización en el término municipal asciende a 667 vehículos por cada 1.000 habitantes (entre los cuales 502 corresponden a coches).

6.1.3. DAFO: Accesibilidad a los servicios básicos locales

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Accesibilidad a los servicios básicos locales, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 11).

6.1.3.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Elevada tasa de accesibilidad municipal a los puntos de recogida selectiva de residuos. En el año 2009, el 89% de la población del municipio tenía acceso a puntos de recogida selectiva de residuos a menos de 300 metros. Esto supone un incremento significativo, del 20,3%, respecto a los datos registrados en el 2003 (74%).

F.2 – Elevada tasa de accesibilidad municipal a las paradas de transporte público. En el periodo de análisis 2003-2009 se produce un incremento en la accesibilidad de la población a las paradas de transporte público urbano. En 2009, un 94% de la ciudadanía tenía en sus proximidades, menos de 300 metros, una parada de autobús, lo cual representaba 8 puntos porcentuales más que el dato obtenido en el año 2003 (86%).

F.3 – Elevada tasa de accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales.

La accesibilidad de las personas con discapacidad a los lugares y servicios públicos existentes en el municipio ha experimentado una clara mejoría en los últimos años. Un 61% de los residentes de Vigo considera que este aspecto ha mejorado considerablemente y, en su mayoría, coinciden en atribuir estos avances al consistorio municipal.

DEBILIDADES

D.1 – Baja accesibilidad media a servicios básicos locales existentes en el municipio.

En 2009, la accesibilidad media del municipio a los servicios básicos locales en su conjunto (instalaciones deportivas, centros cívico-sociales, centros sanitarios, centros de enseñanza, parques y espacios públicos, puntos de recogida de residuos, comercios de alimentación, entidades bancarias y paradas de transporte público) se sitúa en el 63,2%.

D.2 – Baja tasa de accesibilidad media a espacios deportivos existentes en el ámbito municipal.

En 2009, apenas un 39% de la ciudadanía tenía acceso a espacios deportivos a menos de 300 metros. Este porcentaje apenas ha supuesto un incremento de 2 puntos porcentuales respecto a 2003 (36%).

D.3 – Baja tasa de accesibilidad media a centros cívico-sociales existentes en el municipio.

En 2009, apenas un 42% de la población tenía acceso, a menos de 300 metros, a los centros sociales disponibles en el municipio, tres puntos porcentuales menos que la tasa registrada en 2003 (45%). Este porcentaje ya situaba a Vigo entre las ciudades

analizadas en el Urban Audit con menor índice de accesibilidad a este tipo de servicios, índice cuya tendencia muestra además un empeoramiento progresivo.

D.4 – Baja tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos del municipio.

Se ha registrado un notable descenso en la accesibilidad media de la población a parques y espacios de carácter público. En 2009, esta tasa apenas superaba el 56%, un 9,7% menos que el dato registrado en 2003 (62%), porcentaje que, ya en este año, situaba a Vigo lejos de las ciudades europeas analizadas en el Urban Audit y era la peor valoración alcanzada a nivel español.

6.1.3.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

O.1 – Alta tasa de accesibilidad media a entidades bancarias.

En el año 2009, la tasa de accesibilidad a las entidades bancarias en el municipio ascendía al 80%, un 5,3% superior a los datos registrados en el año 2003.

O.2 – Alta tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación locales.

Pese a registrarse un descenso en el periodo de análisis 2003-2009 del 9,2%, la accesibilidad media de la población a comercios de alimentación locales en 2009 se situaba en un 76%, porcentaje alto desde el punto de vista de la sostenibilidad, si bien es cierto que, en 2003, este valor ascendía hasta el 83%, 7 puntos porcentuales más que el último dato registrado.

AMENAZAS

A.1 – Baja tasa de accesibilidad media a los servicios sanitarios existentes en el municipio.

La accesibilidad media municipal para este tipo de servicios ha ido empeorando en el periodo analizado. Entre 2003 y 2009 se ha registrado un descenso del 11,4%, alcanzándose en 2009 apenas un 39% frente al 44% existente en el año 2003.

A.2 – Baja tasa de accesibilidad media a centros de enseñanza existentes en el término municipal.

Lo mismo que la tasa anterior, la accesibilidad a los centros de enseñanza disponibles en el municipio ha sufrido un empeoramiento en el periodo de estudio 2003-2009. Concretamente, en 2009 la accesibilidad media era de un 56%, un 11,1% menos que el dato obtenido en 2003 (63%).

6.1.4. DAFO: Cambio climático

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Cambio climático, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 12).

6.1.4.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Baja tasa de emisión de GEI en el municipio.

Las emisiones de gases de efecto invernadero del municipio, $6,5\text{tCO}_2/\text{habitante}$, se mantiene por debajo de la media española (9,5) y europea (10,8). Vigo ocupa el noveno puesto entre las ciudades menos contaminantes de la UE.

F.2 – Descenso de emisiones asociadas al consumo eléctrico tanto global del municipio como en el sector doméstico en particular.

En el periodo analizado 2004-2012, el consumo eléctrico global del municipio y el asociado particularmente al sector doméstico han descendido sus emisiones contaminantes a la atmósfera en un 52% y 45%, respectivamente, debido principalmente a la presencia de equipos de consumo más eficientes y a una mayor utilización de combustibles alternativos. En términos comparativos, el consumo eléctrico municipal de 2012 fue el causante directo de la emisión de 331.870t CO_2 , de las cuales, aproximadamente 115.325t provenían del sector doméstico frente a las 691.396 t y las 209.682 t , respectivamente, de 2004.

F.3 – Descenso en las emisiones asociadas al consumo eléctrico debido al alumbrado de la vía pública.

El consumo eléctrico por alumbrado público ha reducido sus emisiones de CO_2 equivalentes un 34% en el período 2004-2012 debido principalmente al empleo de luminarias LED y a alternativas generadoras de energía limpia en el municipio. En 2012 fueron emitidas casi 9.100t CO_2 a la atmósfera frente a las 13800tCO_2 de 2004.

DEBILIDADES

D.1 – Aumento del consumo eléctrico global del municipio y del sector doméstico en particular.

En 2012, el consumo eléctrico del municipio ascendía a los 13.771MWh , un aumento del 14% respecto al dato registrado en 2004. De igual forma, el consumo en el sector doméstico se ha visto incrementado en el período de estudio. En 2012, éste ascendía hasta los 4.785MWh , casi un 20% superior al consumo eléctrico del año 2004.

D.2 – Aumento del consumo eléctrico del municipio asociado al alumbrado público.

En 2012, el consumo eléctrico debido a la iluminación de la vía pública se elevaba hasta los 377MWh, lo cual supuso un incremento del 48% respecto al dato registrado en 2004.

D.3 – Mayor uso del vehículo privado y aumento de sus emisiones contaminantes asociadas.

El uso del vehículo privado, con 257.250 desplazamientos diarios, se ha incrementado un 72% respecto a 2004 y sus emisiones de gases de efecto invernadero asociadas crecieron un 3,1% en el periodo de análisis 2004-2012.

D.4 – Mayor generación de residuos a nivel municipal e incremento de sus emisiones asociadas.

En 2012, la producción de residuos en el municipio se ha incrementado hasta casi las 129.000t, implicando una emisión de GEI equivalente a 130.300tCO₂, un 40% superior a los datos del año 2004.

De todos los residuos generados en el municipio se pueden destacar como mayoritarios, (>75%), los restos orgánicos, plásticos y papel/cartón.

6.1.4.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

No se detectan oportunidades en este ámbito de estudio.

AMENAZAS

No se detectan amenazas en este ámbito de estudio.

6.1.5. DAFO: Contaminación acústica

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Contaminación acústica, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 13).

6.1.5.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Descenso significativo en el municipio de suelo expuesto a niveles de contaminación acústica superiores a 65dBA.

En el periodo de estudio 2007-2012 se produce un descenso en el porcentaje de suelo expuesto a niveles de ruido superiores a 65dBa para la franja horaria de día y tarde. Así, en 2012 el 11% del suelo del municipio estaba expuesto a más de 65dBa en horario de día, lo que representa un 21,4% menos que en 2007. Lo mismo ocurre en la franja horaria de tarde donde el porcentaje registrado fue del 14% en 2012, un 12,5% inferior al dato registrado al inicio del período.

En horario nocturno también se produce un descenso del porcentaje de suelo expuesto a más de 60dBa. En 2012 este porcentaje ascendía al 10%, cuatro puntos porcentuales menos que el valor del año 2007 (14%).

En resumen, el valor medio municipal de suelo expuesto a niveles de ruido superiores a 65dBa fue, en 2012, del 18%, un 25% inferior al dato obtenido en 2007 (24%).

DEBILIDADES

D.1 – Incremento significativo de los porcentajes de población expuesta a altos niveles de contaminación acústica.

En torno a un 54% y 56% de la población viguesa estaba expuesta, en 2012, a niveles de ruido superiores a los 65dBa, lo cual supone un incremento de, aproximadamente, el 180% respecto a los datos del año 2007 (19% y 20%, respetivamente). Lo mismo sucede en el horario nocturno cuando el 50% de la población estaba expuesta a más de 60dBa de ruido en 2012, un 163% superior al porcentaje de exposición del año 2007. En resumen, en términos medios (Lden), el 63% de la población del municipio vigués presentaba unos niveles sonoros superiores a los 65dBa, esto supone un incremento del 142% respecto a la media registrada en 2007. Además, es conveniente destacar que es prácticamente el tráfico por carretera el único responsable de esta contaminación acústica, muy por encima de las otras dos fuentes generadoras de ruido: ferrocarril o industria.

D.2 – Alto nivel continuo medio equivalente (Leq) del municipio asociado a la apertura de locales de ocio.

Un análisis de los datos refleja un nivel continuo medio equivalente asociado al término municipal superior a los 60dBa. Concretamente, promediando para cada zona analizada los datos obtenidos a distintas horas y épocas del año, se obtiene un valor final de 63,4dBa. En zonas como Churruca, Plaza de Portugal, Rogelio Abalde, Montero Ríos y Arenal se superaron los 72dBa y en las calles de Rosalía de Castro y Venezuela se alcanzaron entre 69 y 68dBa, respectivamente. En el resto de zonas los niveles continuos equivalentes oscilaron entre 57 y 65dBa.

D.3 – Alto porcentaje de viviendas con niveles acústicos superiores a 30dBa debido a la apertura de locales de ocio nocturno.

En el municipio, el 50% de las viviendas registra un nivel acústico en el interior superior a 30dBA y este porcentaje se eleva hasta el 70% si se trata de las noches de sábado.

D.4 – Alto nivel acústico medio municipal asociado a la recogida nocturna de residuos. Por término medio, en el municipio, se registra un valor acústico de 74dBA debido a la actividad asociada a la recogida de residuos sólidos urbanos. En general, durante el 90% del tiempo que dura la operación el nivel acústico supera los 75dBA y se llegan a alcanzar los 82dBA en el 10% del tiempo restante.

6.1.5.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

No se detectan oportunidades en este ámbito de estudio.

AMENAZAS

No se detectan amenazas en este ámbito de estudio.

6.1.6. DAFO: Consumo, producción y gestión sostenible

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Consumo, producción y gestión sostenible, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 14).

6.1.6.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Alto grado de concienciación de la ciudadanía respecto a un uso responsable de los recursos.

Se detecta un alto grado de concienciación de la ciudadanía en relación a un uso responsable de los recursos. En 2012, un 66% de los residentes del municipio ha manifestado sentirse muy o bastante concienciado, lo que representa un incremento del 50% respecto al dato registrado en 2007.

F.2 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de energía: cierre de radiadores, carga completa de lavadora o lavavajillas, control y evaluación de la facturación energética, utilización de luces de bajo consumo y lavado de ropa en agua fría. Un 78% de los habitantes reconoce cerrar los radiadores en aquellas estancias que no

son necesarios, lo cual supone un incremento del 44,4% respecto a la frecuencia de actuación registrada en 2007 (54%).

Respecto a la puesta en funcionamiento de la lavadora o lavavajillas, el 74% de la ciudadanía reconoce esperar a tener la máquina completa de carga, sin discrepancias significativas en el período de análisis 2007-2012.

Entre 2007 y 2012 se ha producido un incremento del 35,8% en la frecuencia de actuación responsable relacionada con el control, evaluación y comparación de la facturación energética de los hogares. En 2012, esta frecuencia ascendía hasta el 74% frente al 54,5% del año 2007.

También se produce un incremento significativo en la utilización de luces de bajo consumo. En 2012, el 68% de los hogares vigueses/as tenía instalados este tipo de luminarias, un 85,8% más que en 2007 (36,6%).

Por último, lavar la ropa con agua fría presentaba una frecuencia de actuación del 63% en 2012. Este valor se mantiene relativamente alto, aunque es cierto que se ha producido un leve descenso respecto a los datos manejados en 2007 donde este porcentaje casi alcanzaba el 70%.

F.3 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de agua en: ducharse en vez de bañarse, cerrar el grifo mientras se cepillan los dientes y control periódico del consumo.

En 2012, el 92% de la ciudadanía reconoce que es más frecuente que se dé una ducha en lugar de un baño, un 40% superior al dato registrado en 2007 (65,6%).

Otra actuación responsable que presenta una alta frecuencia es el cierre del grifo del agua mientras se cepillan los dientes. En 2012, un 89% de los vigueses/as manifestaba practicar esta norma frente al 65% de 2007.

Por último, hasta un 67% de los residentes del municipio admitía en 2012 realizar un control periódico de su consumo de agua. Este porcentaje supone un incremento significativo respecto al del año 2007 donde apenas un 37% reconocía dicho control.

F.4 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación a la generación de residuos en: reutilización de bolsas de plástico y separación de residuos en origen.

En 2012, un 96% de los vigueses/as reconocía reutilizar las bolsas de plástico como bolsas de basura propias y un 82% separa con frecuencia los residuos generados en origen. Estos porcentajes suponen un incremento del 11% y del 51%, respectivamente, de los datos registrados en 2007.

F.5 – Alto grado de concienciación de la ciudadanía sobre la verdadera necesidad de los productos que compra.

En 2012, el 78% de los residentes en el municipio manifestaba ser consciente de la verdadera necesidad de los productos adquiridos. Este porcentaje supone un incremento del 24% respecto a 2007 (63%).

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

F.6 – Alta frecuencia de actuación en relación al consumo responsable en compra de productos de temporada.

En 2012, el 67% de los vigueses/as reconocía comprar productos alimenticios de temporada, un incremento del 13,5% respecto a 2007 (59%).

F.7 – Alto grado de conocimiento de la ciudadanía sobre el envase ecológico y el etiquetado ecológico.

Un 97% de los residentes manifiesta conocer qué es el envase ecológico y un 50% conoce la etiqueta de eficiencia energética.

F.8 – Alto grado de presencia de bombillas y electrodomésticos de bajo consumo en los hogares vigueses/as.

El 76,7% de los habitantes del municipio manifiesta tener electrodomésticos de bajo consumo en su vivienda y un 70% lámparas de bajo consumo.

DEBILIDADES

D.1 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de energía en: consideración de la etiqueta ecológica en la compra de electrodomésticos, empleo de transporte público en desplazamientos laborales y compartir vehículo privado en desplazamientos al trabajo.

Tan sólo un 38% de la ciudadanía manifestó en 2012 que siempre o casi siempre tiene en cuenta el etiquetado ecológico de los electrodomésticos que adquiere. Esto supone un descenso del 31% respecto a 2007 (55,2%).

Aunque se registra un leve incremento en el uso del transporte público urbano en los desplazamientos al trabajo entre 2007 y 2012, éste uso apenas alcanzaba el 36% (2012), un 17,6% superior al dato de 2007 (30,6%).

Finalmente, la frecuencia de actuación menos extendida en el municipio vigués en relación al consumo de energía es la de compartir el vehículo privado para ir al trabajo. En 2012 el porcentaje no superaba el 14% lo que suponía un descenso del 40% respecto a 2007 (23,3%).

D.2 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de agua: no eliminar residuos tóxicos por los sumideros, regar las plantas en horas de sol bajas y realizar una revisión y mantenimiento periódico de la instalación.

En 2012, un 44% de los vigueses/as reconocía verter productos tóxicos por los sumideros de su vivienda. Este porcentaje se mantiene bajo pese a registrarse un incremento del 76% en su frecuencia de actuación en el periodo 2007-2012.

Entre 2007 y 2012 se ha producido un descenso significativo en la frecuencia de actuación de regar las plantas en horas de sol bajas. En 2012 el porcentaje apenas alcanzaba el 46%, un 29,3% inferior al dato del año 2007 (65,1%).

Finalmente, la revisión y el mantenimiento periódico de la instalación de agua de la vivienda se ha incrementado en, aproximadamente, 10 puntos porcentuales entre 2007 y 2012, pero aun así se mantiene bajo. Más concretamente, en 2012, el porcentaje de frecuencia de actuación a este respecto ascendía al 35% frente al 25,3% del año 2007.

D.3 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación a la generación de residuos: utilización de pilas recargables, uso del sistema de recogida selectiva para residuos voluminosos (punto limpio), impresión a doble cara, evitar la compra de aerosoles y de productos que funcionen con pilas, entrega de aceites a empresas especializadas y compra de productos poco embalados.

Apenas un 49% de la ciudadanía viguesa reconocía utilizar pilas recargables en 2012. Este valor supone un incremento respecto a 2007 del 48,5%, pero todavía la frecuencia de actuación se mantiene en valores relativamente bajos.

Se produce un descenso en el empleo del sistema de recogida selectiva de residuos voluminosos en el periodo analizado del 31%. Concretamente, la frecuencia de actuación alcanzaba el 44% en 2012, frente al 63,9% de año 2007.

Lo mismo que en el caso anterior, la impresión a doble cara registra un descenso significativo del 26,4% entre 2007 y 2012. En 2012, el porcentaje de frecuencia de actuación de esta conducta responsable descendía hasta el 44%, 16 puntos porcentuales menos que en 2007 (59,8%).

En el municipio, tan sólo un escaso número de residentes evitaba, en 2012, la compra de productos que funcionen a pilas (28%) y de aerosoles (18%). Estos datos representan un descenso del 8% en el primer caso y del 46,2% en el segundo respecto a los datos registrados en 2007.

También se ha producido un incremento importante en la frecuencia de actuación vinculada a la entrega de aceites domésticos usados a empresas especializadas en el residuo durante el periodo 2007-2012. Concretamente, en 2012 el porcentaje final ascendía hasta el 27%, un 200% superior al del año 2007 (9%).

Por último, la tendencia de comprar aquellos productos menos embalados también decrece en el periodo. En 2012 apenas se alcanzaba un valor porcentual del 14%, un 37% menos que en 2007.

D.4 – Baja frecuencia de actuaciones en relación al consumo responsable en: utilización de productos reciclados, consumo de productos con etiquetado ecológico, compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos, atención a la simbología química de los productos de limpieza en el proceso de compra y compra de productos con certificado de comercio justo. En 2012, apenas un 29% de los habitantes reconocía utilizar productos reciclados, pese a incrementarse significativamente el dato respecto a 2007 (61%).

El consumo de productos con etiquetado ecológico se incrementó un 60% en el periodo 2007-2012, pero todavía se mantiene en porcentajes bajos que no superan el 24%.

En 2012, la compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos y el tener en cuenta la simbología tóxica de los productos de limpieza apenas alcanzan el 19%. Respecto a la primera práctica se registra un ligero incremento respecto a 2007 del 27%. Sin embargo, la segunda conducta presenta un descenso acusado del 59%.

Por último, también desciende en el periodo de estudio la compra de productos certificados con la marca de comercio justo. En 2012 apenas alcanzaba el 12%, aproximadamente 2 puntos porcentuales inferior al dato registrado en 2007 (12%).

D.5 – Bajo grado de conocimiento de la ciudadanía sobre los siguientes productos que fomentan la sostenibilidad local: comercio justo, certificaciones madereras, agricultura ecológica y etiqueta ecológica europea.

Tan sólo el 30% de los vigueses/as reconoce saber qué es la agricultura ecológica, un 26,7% la etiqueta ecológica europea, un 13,3% el comercio justo y un 3,3% las certificaciones madereras.

D.6 – Bajo grado de presencia de los siguientes productos sostenibles en los hogares vigueses/as: papel reciclado, cisterna de doble descarga y paneles solares.

En el municipio, apenas un 26,7% de los hogares utiliza papel reciclado y tiene cisternas de doble descarga. La presencia de paneles solares en los hogares (1,2%) es casi inexistente.

6.1.6.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

O.1 – Alta tasa de empresas con algún tipo de certificado de gestión sostenible en el municipio.

En Vigo, el 0,94% de las empresas del municipio, un total de 229, tienen algún certificado de gestión sostenible (ISO 14001 y/o EMAS). Esta tasa es superior a la media gallega y también provincial. El porcentaje, además, sitúa a Vigo como la quinta región urbana a nivel español y la sexta a nivel europeo.

AMENAZAS

No se detectan amenazas en este ámbito de estudio.

6.2. Diagnóstico estratégico del municipio de Vigo por zonas

Presentado el DAFO de sostenibilidad del municipio de Vigo, a continuación se realiza el análisis correspondiente a las distintas zonas de referencia en las que se ha dividido el municipio.

En este caso, los criterios asociados a cada ítem varían respecto a los que se han aplicado en el DAFO del municipio. En los análisis anteriores se habían asociado unos valores mínimos de sostenibilidad a los criterios establecidos para, de una manera objetiva, poder construir la matriz de análisis.

En este caso, el objetivo no es tanto evaluar en sí la sostenibilidad de cada zona sino más bien establecer la tendencia registrada en el camino hacia la misma y una comparación entre las distintas zonas a lo largo de los últimos años. Aclarado esto, en términos generales, cada ítem se comparará con el valor medio municipal (superior/igual o inferior) salvo ciertas excepciones que pasamos a enumerar:

- En ciertas ocasiones, si no hay datos comparativos anteriores, es decir, si solo existe un único estudio a ese respecto que no puede ser comparado con otro previo, se ha decidido mantener el criterio asociado a ese mismo en el DAFO de Vigo (véase DAFO Calidad de Vida, ítem *tasa de denuncia*).
- En otros casos, y en función de la importancia del ítem analizado, ha sido conveniente asociar al criterio básico, además de la comparativa con la media municipal, un porcentaje mínimo que mantenga la coherencia del estudio. (Véase DAFO Calidad de Vida, ítem *Oportunidades laborales y empleo: facilidad para encontrar trabajo en el municipio*).
- En el DAFO Movilidad Local, tan sólo se ha considerado la evolución de los ítems analizados a lo largo de los años de estudio, puesto que la información obtenida en base a este criterio permite retratar de forma más completa la situación actual. No obstante, se incluyen también otros datos comparativos derivados del análisis y que son considerados relevantes.

6.3. Zona Urbana.

Se analiza en este apartado los parámetros de sostenibilidad de la zona Urbana en base a unos criterios previamente definidos y que pueden verse en los anexos 15-19.

6.3.1. DAFO: Calidad de Vida

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Calidad de Vida, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 15).

6.3.1.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Valoración altamente positiva de la zona urbana con la calidad de vida de Vigo en relación a vivir y trabajar en la ciudad.

El nivel de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona urbana con la calidad de vida del municipio sigue una tendencia positiva en todo el período de análisis 2003-2011, situándose en valores ligeramente superiores al 91% en 2011, lo que supone un incremento del 22,5% en 8 años y 2,6 puntos porcentuales superior a la media municipal del 88,8%.

F.2 – Valoración altamente positiva de la seguridad existente en el municipio.

La totalidad de los residentes en la zona urbana se muestran satisfechos con la seguridad existente en el municipio y en la zona en la que viven; estos datos son superiores a los valores medios municipales registrados del 95,6% y 98,5%, respectivamente.

La tendencia analizada muestra un incremento significativo en el parámetro seguridad en el municipio. En 2003, apenas un 48% de los residentes de la zona urbana se mostraban satisfechos con la seguridad existente en la ciudad, un 52% inferior al dato del año 2011. Respecto a la seguridad en la zona de residencia, la tendencia también es positiva y se cifra próxima al 11,1% en el periodo 2011-2013 pues, en 2011, el índice de satisfacción con este parámetro ya alcanzaba el 90% en esta zona.

F.3 – Valoración altamente positiva de la sensación de seguridad en el municipio.

La sensación de seguridad en la zona urbana presenta un elevado grado de satisfacción. En 2013, el 97% de los residentes de esta zona manifestaron sentirse muy o bastante seguros en el municipio de Vigo, porcentaje muy superior al valor medio municipal (80%).

F.4 – Valoración positiva de la calidad del espacio construido.

Se registra un incremento significativo en la satisfacción de los residentes de la zona urbana con la calidad del espacio construido en el periodo de análisis 2003-2011. El incremento producido en esta zona es el más alto y se cifra en un 147,2%, pasando de apenas un 31% en 2003 a casi un 76% en 2011. Este dato hace que esta zona sea la que presenta el mayor índice de satisfacción de las tres zonas analizadas y que se sitúe por encima del valor medio municipal (71,2%).

F.5 – Valoración positiva de las instalaciones culturales existentes y de la oferta de ocio del municipio.

En la zona urbana se produce un incremento significativo con la satisfacción de sus residentes respecto a las instalaciones culturales y la oferta de ocio existente en el municipio en el periodo de análisis 2003-2011. Cuantitativamente, un 63,4% de los residentes de esta zona se mostraban satisfechos de este apartado en 2011, porcentaje que supone un incremento de 31% respecto al dato obtenido en 2003 (48,4%). Este valor sitúa a la zona urbana como la zona mas satisfecha con las instalaciones culturales y la oferta de ocio del municipio y es superior al valor medio municipal (56%).

F.6 – Valoración positiva de los servicios de hostelería y restauración, equipamiento deportivo y oferta cultural.

En 2011, se registra un alto nivel de satisfacción de los habitantes de la zona urbana con el sector Horeca existente en el municipio (92,5%), el equipamiento deportivo (66%) y la oferta cultural (67,4%). Todos estos porcentajes son superiores o están en línea con el valor medio municipal registrado (86,8%, 66% y 64%, respectivamente) y son de los valores más altos declarados en las tres zonas de estudio.

F.7 – Valoración positiva de la integración del municipio en las nuevas tecnologías.

En 2011, un 70% de los residentes en la zona urbana se mostraban satisfechos con la integración de Vigo en las nuevas tecnologías. Este valor se mantiene en línea con la media municipal obtenida (72%), aunque es necesario subrayar que esta zona es la que presenta el menor grado de satisfacción de las tres analizadas (74% en la zona semiurbana y en la rural). Respecto a la accesibilidad a internet, un 72% manifiesta sentirse satisfecho en el ámbito privado, muy por encima del valor medio municipal (66%) y del resto de zonas (66% en la rural y 59% en la semiurbana), y un 48% declara estar satisfecho también en el ámbito público, en línea con la media municipal (49,6%) y que no presenta discrepancias significativas con respecto a los valores obtenidos en el análisis del resto de zonas (51,7% rural y 49% semiurbana).

F.8 – Valoración positiva de la limpieza de la ciudad.

En el período de análisis 2003-2011 se registra una tendencia positiva en el grado de satisfacción de los residentes de la zona urbana con la limpieza de la ciudad. En efecto, un 72% de sus residentes manifestaba sentirse satisfecho en 2011, porcentaje que supone un incremento significativo del 36,8% respecto al dato registrado en 2003 (52,7%). Este porcentaje no presenta diferencias significativas con la zona rural y es 3 puntos porcentuales superior a la media municipal (69%).

F.9 – Valoración positiva de la capacidad de atracción turística de la ciudad.

En 2011, el 83% de los residentes de la zona urbana se mostraron satisfechos con la

capacidad y la calidad de atracción turística de la ciudad. Este dato coincide con el valor medio municipal (83%) y con el índice de satisfacción de la zona semiurbana, pero es ligeramente inferior al valor registrado para la zona rural (85%).

F.10 – Valoración positiva de la red pública de transporte urbano.

En el período de análisis 2003-2011 se registra un incremento significativo del nivel de satisfacción de los residentes de la zona urbana con el transporte público de la ciudad. Cuantitativamente, el índice de satisfacción era del 48% en 2003, un 30,7% inferior al dato obtenido en el año 2011 (69%). Este porcentaje es similar al valor medio municipal (70%) y ligeramente superior al dato registrado en la zona semiurbana (68%) aunque se mantiene 9 puntos porcentuales por debajo del mayor valor registrado que corresponde a la zona rural con un 78%.

F.11 – Valoración positiva de la participación de la ciudadanía en las políticas locales.

En el período de estudio 2003-2011 se produce un incremento significativo en el nivel de satisfacción de la ciudadanía con el grado de participación en las políticas locales. En la zona urbana, apenas un 14% de sus residentes se mostraban satisfechos en 2003, pasando a un 50% en 2011, un incremento del 264% en 8 años. Este porcentaje es ligeramente superior al valor medio municipal, que no llega a superar el 48%, y al dato registrado en la zona semiurbana (44%), pero es casi 4 puntos porcentuales inferior al valor máximo registrado que corresponde a la zona rural (53,8%).

DEBILIDADES

D.1 – Valoración negativa de los servicios de bienestar y asistencia social.

En el año 2011, apenas la mitad de los residentes de la zona urbana se mostraban satisfechos con los servicios de bienestar y asistencia social de responsabilidad municipal. Este dato está en línea con la media municipal y es, sin diferencias significativas apreciables, similar al registrado para el resto de zonas analizadas.

D.2 – Valoración negativa de la contaminación acústica y atmosférica y de un mal uso de los recursos del municipio.

Se detecta un bajo grado de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona urbana con la contaminación acústica y atmosférica de la ciudad. Según los datos, tan sólo el 24% de los residentes se mostraban satisfechos con el nivel acústico existente en el municipio en 2011. Este porcentaje sitúa a la zona urbana en segundo lugar, por detrás de la zona semiurbana (31%), pero por encima del nivel de satisfacción registrado en la zona rural (17%) y en línea con la media municipal (25%).

Respecto a la contaminación atmosférica, en 2011, en la zona urbana se alcanza el mayor nivel de satisfacción de las tres zonas analizadas (41%) y es 6 puntos porcentuales superior al dato medio municipal (35,4%).

Por último, el índice de satisfacción de esta zona con el uso responsable de los recursos alcanzaba el 41% en 2011, lo que suponía el nivel más alto registrado en las tres zonas de estudio (31% semiurbana y 38% rural) y 5 puntos porcentuales superior a la media municipal (36%).

D.3 – Valoración negativa de la integración de los extranjeros.

El grado de satisfacción de los residentes en la zona urbana respecto a la integración de los extranjeros en el municipio alcanzaba un 57,7% en 2011. Este porcentaje, pese a superar el 50%, se encuentra por debajo de la media municipal (62%) y es el dato más bajo registrado en las tres zonas analizadas (66% en la rural y en la semiurbana).

D.4 – Bajo nivel de integración de la población discapacitada en el municipio.

Del análisis sobre la discapacidad en el municipio puede deducirse que, en general, en las tres zonas estudiadas la ciudadanía percibe un bajo grado de integración social de este tipo de personas. En la zona urbana, un 67% de sus habitantes manifestaba en 2011 que las personas con discapacidad todavía no tienen las mismas posibilidades de vida que el resto de personas. Este porcentaje de insatisfacción es el más alto obtenido en las tres zonas analizadas (62% en la semiurbana y 64% en la rural) y 2 puntos porcentuales superior a la media municipal. Además, completando lo expuesto anteriormente, hasta un 61% reconocía que aún existen grandes prejuicios sobre este colectivo, aunque se hace necesario matizar que, a este respecto, en esta zona es donde se registra el más bajo nivel de insatisfacción, por debajo del valor medio municipal y de las otras dos zonas analizadas (74% semiurbana y 78% rural).

D.5 – Valoración relativamente baja de la capacidad de la ciudad para desarrollar tejido empresarial.

En 2011, un 66% de los residentes de la zona urbana se mostraron satisfechos con la capacidad de la ciudad para desarrollar tejido empresarial. Pese a que el porcentaje en sí mismo puede parecer elevado, es significativamente bajo comparado con el resto de zonas analizadas (78,6% rural y 75,6% semiurbana). Además, es 3 puntos porcentuales inferior al valor medio municipal (69%).

D.6 – Valoración negativa del tráfico existente en la ciudad.

Pese a registrarse un incremento significativo del 44,6% en el nivel de satisfacción de los residentes de la zona urbana con el tráfico existente en la ciudad, el índice final de satisfacción apenas alcanza el 12%. Este dato es casi un 60% inferior al valor medio municipal (30%) y es el más bajo registrado de las zonas analizadas (55% semiurbana y 29% rural).

D.7 – Valoración negativa de la atención recibida por las administraciones dependientes del gobierno municipal.

En la zona urbana, apenas un 41% de sus residentes se mostraron satisfechos en 2011 con los servicios administrativos ofrecidos por el ayuntamiento. Este porcentaje coincide

con el valor medio municipal y es ligeramente superior al dato registrado en la zona rural (37%), pero inferior al valor obtenido en la zona semiurbana, en la cual un 44% de residentes manifestaron sentirse satisfechos.

6.3.1.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

0.1 – Valoración positiva de la calidad de la vivienda construida.

El 67% de los residentes de la zona urbana se manifestaron satisfechos con la calidad de la vivienda en 2011, un porcentaje superior a la media municipal (56,3%) y superior también al dato registrado en las demás zonas analizadas.

0.2 – Valoración positiva de la red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria existente.

En 2011, en la zona urbana, un 66,4% de sus residentes se manifestaba satisfecho con la calidad de la red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria existente en el municipio. Este porcentaje supone un incremento significativo respecto al dato de 2003, año en el cual tan solo se mostraban satisfechos el 58% de los residentes de esta zona. Este nivel de satisfacción sitúa a la zona urbana en la primera posición, por encima de la media municipal (57%) y de los índices registrados en el resto de zonas (52,2% para la semiurbana y para la rural).

0.3– Conocimiento y valoración positiva de la Ley de dependencia

En 2011, el 73% de los residentes de la zona urbana se mostraron conocedores de la actual Ley de dependencia existente en el estado español, porcentaje superior a la media municipal (70%), y un 60% de ellos presentaba una apreciación positiva sobre dicha ley en línea con la media municipal (62%).

0.4– Percepción de una cierta estabilidad laboral.

En la zona urbana, el grado de confianza de sus habitantes en mantener su empleo actual ascendía hasta el 73% en 2011. Este dato es significativamente superior al dato registrado en el resto de zonas analizadas (39% semiurbana y 46% rural) y, por tanto, hasta 15 puntos porcentuales superior al valor medio municipal (58%).

0.5– Estabilidad económica para hacer frente a ciertos gastos comunes o cotidianos: imprevistos de 500€, devoluciones de préstamos, pago de facturas y gastos relacionados con la compra de productos básicos.

Del análisis previo se deduce que, en 2011, la zona urbana es la que presenta el menor grado de dificultad para hacer frente a ciertos gastos o pagos de carácter común o

cotidiano. Concretamente, un 44% de los residentes de la zona urbana manifestaron presentar dificultades para hacer frente a un pago de 500€, porcentaje inferior al dato registrado para las otras dos zonas (72% semiurbana y 53% rural) y, por tanto, menor que la media municipal (55%).

Además, un 25,5% de los habitantes de esta zona manifestaron presentar problemas para devolver sus préstamos personales, un 26,3% inferior al valor medio municipal (34,6%). Por zonas, este porcentaje es casi la mitad del valor registrado en la zona semiurbana (50%) y 3 puntos porcentuales inferior al de la zona rural (28,5%).

El pago del alquiler requiere el mayor esfuerzo para el 17% de la ciudadanía de la zona urbana, en línea con la media municipal (16%) y con el dato registrado en la zona semiurbana (17%), pero 5 puntos porcentuales superior al valor obtenido en el ámbito rural (12,5%).

Respecto al pago de las facturas, apenas un 14,6% de los habitantes de la zona urbana reconocieron presentar dificultades, un 19% menos que el valor medio municipal (18%). Si la comparamos con el resto de zonas, este valor se mantiene en línea con el dato registrado en la zona rural (14%) y es casi 10 puntos porcentuales inferior al obtenido en la zona semiurbana (24,4%).

Para finalizar, tan sólo un 9,6% de los residentes de la zona urbana manifestaron presentar dificultades para sufragar gastos alimenticios u otros bienes de consumo básico, porcentaje similar a lo que acontece en la zona rural (10%) pero aproximadamente 4 puntos porcentuales por debajo de la media municipal (14%) e inferior al dato más alto registrado en las tres zonas de estudio, un 20,4% en la semiurbana.

0.6 – Buen posicionamiento del puerto de Vigo.

La satisfacción de la ciudadanía residente en la zona urbana con el puerto de Vigo se incrementó un 27,7% durante el período analizado, pasando de un 59% en 2003 a casi el 76% en 2011. Este es un porcentaje de satisfacción bastante elevado, aunque representa 2 puntos porcentuales menos que la media municipal (78%) y se encuentra por debajo de los niveles obtenidos en las otras dos zonas de estudio (78% semiurbana y 85% rural).

0.7 – Valoración positiva de la calidad del comercio existente.

El 90% de los residentes en la zona urbana se mostraron satisfechos en 2011 con la calidad del comercio existente, porcentaje superior al valor medio municipal (86%) y al del resto de zonas analizadas (80% semiurbana y 85% rural).

0.8 – Valoración positiva de la red educativa existente.

El análisis demuestra también que se ha producido un notable incremento en el grado de satisfacción de la zona urbana con la red educativa existente. Entre 2003 y 2011, este incremento supera el 55,5%, pasando de un 53% de población urbana satisfecha en 2003 a casi un 82% en 2011. Este dato convierte a la zona urbana en la zona con mayor grado de satisfacción en este apartado, por encima del valor medio municipal (79%) y del resto de zonas analizadas (78% semiurbana y 72% rural).

AMENAZAS

A.1 – Baja tasa de denuncia de los delitos perpetrados en la zona urbana.

En la zona urbana apenas un 37% de las víctimas de algún delito recurren a la justicia para denunciar los hechos sufridos, aunque este porcentaje es superior al registrado en las demás zonas analizadas y al valor medio municipal que se sitúa en el 33% de tasa de denuncia.

A.2 – Valoración negativa de la accesibilidad a una vivienda a un precio razonable en el municipio.

Se registra una tendencia negativa en este parámetro para el periodo de estudio 2003-2011, aunque el descenso es menos acusado que el registrado en las otras dos zonas. Entre 2003 y 2011, el grado de satisfacción de los residentes de la zona urbana con la facilidad de acceder a una vivienda a un precio razonable cayó poco más de un 5,2% situándose en niveles del 27,1%, porcentaje que, pese ser superior al dato medio municipal y al del resto de zonas, se mantiene en un nivel bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad local.

A.3 – Valoración negativa de las oportunidades laborales existentes y de la calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo.

Pese a que en el periodo de análisis 2003-2011 se produce un incremento en el nivel de satisfacción de la ciudadanía con las oportunidades laborales existentes en la zona urbana, este apenas supera el 33% de satisfacción, lo que representa un incremento de aproximadamente un 36% en 8 años. El porcentaje es superior a la media municipal (24,6%), duplica el índice de satisfacción de la zona semiurbana (15,3%) y supera en casi 13 puntos porcentuales al dato registrado en la zona rural.

Respecto a la calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo, tan sólo un 24% de la ciudadanía residente en la zona urbana se mostraba satisfecha en 2011, porcentaje que resulta bajo para el avance de la sostenibilidad local. Este valor se mantiene, sin diferencias significativas, en las tres zonas.

A.4 – Valoración negativa de las ayudas que los gobiernos estatales y regionales prestan actualmente al municipio.

En 2011, tan sólo un 25% de los habitantes que habitan la zona urbana se mostraron satisfechos con las ayudas públicas que llegan al municipio desde las diferentes instituciones, tales como Diputación Provincial, Xunta de Galicia o Estado español. Este valor coincide con la media municipal, sin apreciarse diferencias significativas respecto a los datos obtenidos en las otras dos zonas de estudio.

A.5 – Valoración negativa del sistema público de pensiones.

El sistema público de pensiones es uno de los parámetros analizados que muestra un mayor grado de insatisfacción ciudadana. En 2011, apenas un 28% de los residentes en la zona urbana se muestra satisfecho a este respecto, un valor bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad social y local aunque es el más alto de las tres zonas analizadas.

A.6 – Valoración negativa de las ayudas públicas destinadas a personas con discapacidad. En 2011, el 67% de los residentes en la zona urbana consideraban insuficientes y/o ineficaces las ayudas públicas prestadas a las personas con discapacidad del municipio. Este es un porcentaje alto, muy negativo desde el punto de vista de la sostenibilidad social aunque en línea con la media obtenida a nivel municipal (70%).

A.7 – Alta proporción de personas que presentan dificultades para llegar a fin de mes. En 2011, el 48% de los residentes en la zona urbana reconocían sentirse insatisfechos con su situación económica respecto a la facilidad de llegar con dinero a fin de mes. Este valor se encuentra en línea con la media municipal (53%), siendo algo peor que el dato registrado en la zona rural (47%) pero 7 puntos porcentuales por debajo del índice de los residentes de la zona semiurbana (60%).

A.8 – La percepción de pobreza aumenta.

El análisis de pobreza realizado por la Oficina do Valedor do Ciudadán de Vigo, en 2011, mostraba que un 88% de los residentes de la zona urbana consideraba que, en general, la pobreza había aumentando notablemente en los últimos años. Este dato refleja la preocupación de la ciudadanía a este respecto y, aunque en esta zona el porcentaje es inferior a la media municipal (91%) y al del resto de zonas analizadas (95% semiurbana y 95% urbana), representa un valor demasiado elevado desde el punto de vista de la sostenibilidad del municipio. Esta percepción desciende notablemente si se evalúa la pobreza en el municipio, en general, y en la propia zona de residencia, en particular. De hecho, en la zona urbana, un todavía significativo 60% de sus residentes manifestaba que esta cuestión es una realidad en aumento en los últimos años, aunque es conveniente destacar que este porcentaje se mantiene por debajo del valor registrado en el resto de zonas analizadas (75% semiurbana y 74% rural).

A.9– Inestabilidad económica para hacer frente al pago del alquiler.

En esta zona se registra un elevado porcentaje de residentes que manifestaron presentar dificultades para hacer frente al pago del alquiler de su vivienda. Concretamente, el porcentaje obtenido asciende hasta el 17% que, comparativamente, es similar al dato registrado en la zona semiurbana, ligeramente superior al valor medio municipal (16%) y bastante por encima del dato registrado en la zona rural, donde apenas un 12,5% de residentes manifestaron presentar dificultades para hacer frente a este pago.

A.10 – Valoración negativa de las ayudas públicas en materia de pobreza y exclusión social.

En 2011, tan sólo un 25% de los residentes en la zona urbana manifestaron que las ayudas públicas existentes en materia de pobreza y exclusión social tenían algún tipo de incidencia positiva al respecto. Porcentaje bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad local, aunque superior al registrado en la zona semiurbana (23%) y rural (14%) y, por tanto, superior al valor medio municipal (23%).

A.11 – Baja satisfacción con la red de transporte público entre Vigo y su entorno.

El porcentaje de residentes de la zona urbana satisfecho con la red de transporte público existente entre Vigo y su entorno apenas alcanzaba el 54% en 2011, un porcentaje inferior al valor medio municipal (58%) que representa la menor tasa de satisfacción de las tres zonas analizadas (62,5% semiurbana y 59,4% rural).

A.12 – Valoración negativa de la normalización de la lengua gallega.

En 2011, la evaluación de la normalización del gallego manifiesta una satisfacción baja, inferior al 40%, porcentaje bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad.

6.3.2. DAFO: Movilidad Local

A continuación se presenta el análisis interno y externo del estudio pormenorizado sobre el ámbito Movilidad Local y se exponen los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos y ya conocidos (Véase Anexo 16). A grandes rasgos, se trata de ver el aspecto positivo (fortaleza u oportunidad), si hay un incremento en el uso del transporte público y no motorizado, o negativo (debilidad o amenaza) si hay un incremento del transporte privado.

NOTA: respecto al apartado aparcamientos, éste ya ha sido analizado en el DAFO genérico del municipio de Vigo debido a que los estudios realizados a este respecto solo hacían referencia a la zona urbana, y, por tanto, las conclusiones obtenidas en esa parte son totalmente extrapolables a esta, por lo que incluirlas sería redundante.

6.3.2.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Incremento del uso del transporte público para desplazamientos a centros de enseñanza.

En el periodo de análisis 2003-2009 se produce un aumento significativo en el uso del transporte público para viajes al centro de enseñanza. En términos porcentuales,

un 72,5% más de los desplazamientos escolares se realizan utilizando este medio de transporte. Por tanto, en 2009, casi seis de cada diez viajes al colegio (59%) se llevaron a cabo utilizando medios públicos de transporte frente al 34,2% registrado en el año 2003.

F.2 – Uso del transporte público para desplazamientos a la compra diaria.

El empleo del transporte público para realizar la compra diaria prácticamente se mantiene constante en el periodo de análisis 2003-2009. En efecto, en 2003 apenas un 0,9% de los desplazamientos a la compra diaria de la zona urbana se realizaron utilizando este medio de transporte, 0,06 puntos porcentuales menos que el dato registrado en el año 2009 (0,96%).

F.3 – Incremento del uso del transporte público para desplazamientos de ocio semanal.

Un 12% de los desplazamientos de ocio semanal en 2009 se realizaron utilizando algún tipo de medio público de transporte. Pese a que el valor en sí mismo no es demasiado elevado, el incremento que se registra en el periodo es significativo y alcanza el 103% por lo que es necesario seguir impulsando medidas que continúen incrementando su participación. Este incremento supone una reducción en el empleo de los otros dos medios: privado y no motorizado.

F.4 – Incremento del uso del transporte público para desplazamientos de ocio de fin de semana.

En el periodo de análisis 2003-2009 se produce un incremento significativo del 75,5% en el empleo de medios de transporte público para desplazamientos de ocio de fin de semana, alcanzándose en 2009 un porcentaje de utilización del 17% frente al 10% registrado en el año 2003.

DEBILIDADES

D.1 – Descenso del empleo del transporte público en desplazamientos al trabajo.

Entre 2003 y 2009 se detecta un descenso del 18,4% en el uso del transporte público para desplazamientos al trabajo desde la zona urbana. En concreto, el 19% de estos desplazamientos se realizaron en transporte público en 2003 frente al 15,5% registrado en 2009.

D.2 – Descenso del número de viajes al centro de enseñanza.

El número de viajes en desplazamientos escolares disminuye un 42,5% en el periodo de análisis 2003-2009. En 2003 se registraban 3,3 viajes frente a los 1,91 de 2009, lo cual es debido, principalmente, a una mayor distancia entre el centro escolar de destino y la vivienda.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

D.3 – Incremento de la distancia media recorrida en viajes al centro de enseñanza. La distancia media por desplazamiento escolar ascendía en 2003 a 7,9km frente a los 8,9km registrados en 2009, lo cual representa un aumento del 12,7%.

D.4 – Aumento del tiempo medio requerido por desplazamiento al centro de enseñanza. Se detecta un incremento del 11,2% en el tiempo medio necesario por viaje al centro de enseñanza desde la zona urbana, pasando de 21min en 2003 a 23min en 2009.

D.5. – Aumento del empleo del transporte privado en desplazamientos escolares. Se registra un ligero incremento en el empleo del vehículo privado para desplazamientos escolares desde la zona urbana. En 2003 este porcentaje de uso ascendía al 28%, incrementándose éste hasta el 30% en 2009, un 7% más.

D.6. – Descenso en el uso de medios no motorizados para desplazamientos al centro de enseñanza.

Se produce un descenso significativo en el empleo de medios de transporte no motorizados en desplazamientos escolares. En 2009, apenas un 11% de los desplazamientos al centro de enseñanza desde la zona urbana se realizaron a pie o en bicicleta, lo que representa, aproximadamente, un 70,4% menos respecto al dato registrado en 2003 (38%). Esto se debe fundamentalmente a las distancias entre la vivienda y el centro de enseñanza y al mayor uso del transporte público en este tipo de desplazamientos.

6.3.2.2. AMBIENTE EXTERNO

OPORTUNIDADES

O.1 – Disminución en el tiempo medio requerido para desplazamientos a la compra diaria. Se registra un descenso del 11,4% en el tiempo medio de viaje a la compra diaria en el periodo 2003-2009. En concreto, el tiempo medio requerido ascendía a los 10,5min en 2003 frente a los 9,3min de 2009.

O.2 – Disminución del tiempo medio requerido por viaje de ocio semanal. Se produce un descenso del 20% en el tiempo medio requerido por viaje de ocio semanal, pasando de los 15,5min en 2003 a 12,4min en 2009.

O.3 – Descenso del empleo del vehículo privado en desplazamientos de ocio semanal. Se detecta una leve disminución porcentual del 1,7% en el uso medios de transporte privados para desplazamientos de ocio semanal. En 2009, el 24% de los desplazamientos de este tipo se realizaron en vehículo privado frente al 24,4% de 2003.

0.4 – Aumento del número de viajes de ocio de fin de semana.

Se produce un incremento del 19,4% en el número de viajes realizados en el municipio para ocio de fin de semana en el periodo 2003-2009. Cuantitativamente, en 2009 se alcanzaron los 2,7 viajes frente a los 2,2 del año 2003. Este incremento se debe, principalmente, al descenso registrado en la distancia media requerida.

0.5 – Disminución de la distancia media requerida por viaje de ocio de fin de semana.

Entre 2003 y 2009 se registra un descenso significativo del 36,7% en el kilometraje medio para desplazamientos de ocio de fin de semana, pasando de 18km en 2003 a 11,4km en 2009.

0.6 – Descenso del empleo de los medios de transporte privados en desplazamientos de ocio de fin de semana.

El 66% de los desplazamientos de ocio de fin de semana en la zona urbana en 2009 se realizaron utilizando medios de transporte privados, lo que representa un 7,8% menos que en 2003 (71,6%). Esto se debe fundamentalmente a un incremento significativo en el uso del transporte público para tal fin.

AMENAZAS

A.1 – Disminución del número de viajes realizados para ir al trabajo.

Se produce un descenso significativo en el número de viajes realizados para ir al trabajo de un 31,5%, pasando de 3,3 viajes en 2003 a 2,26 en 2009. Esta reducción del número de viajes se explica tanto porque el puesto de trabajo está más alejado del domicilio como por la actual tasa de paro.

A.2 – Aumento en la distancia media requerida en desplazamientos laborales.

Se produce un incremento del 25,4% en la distancia media recorrida en desplazamientos laborales. Cuantitativamente, la distancia media se situaba en torno a los 5,9km en 2003 pasando a 7,4km en 2009.

A.3 – Incremento del tiempo medio requerido en desplazamientos al trabajo.

En el período de análisis se constata un incremento del 15,4% en el tiempo medio requerido por viaje para desplazamientos al puesto de trabajo. En 2003 se situaba en 17,5min frente a los 20,2min del año 2009.

A.4 – Aumento del empleo del vehículo privado en desplazamientos al trabajo.

En el período 2003-2009 se produce un incremento del 26% en el uso del transporte privado para desplazamientos laborales. En 2003, el 49% de estos viajes desde la zona urbana se realizaron en vehículo privado frente al 62% registrado en 2009.

A.5 – Disminución del empleo de medios de transporte no motorizados en desplazamientos laborales.

El uso de medios no motorizados en desplazamientos al trabajo desde la zona urbana se reduce en un 28,6% durante el período 2003-2009. En 2009, un 23% de los viajes al puesto de trabajo se realizaron a pie o en bicicleta frente al 32% registrado en 2003.

A.6 – Disminución del número de viajes realizados para la compra diaria.

Se registra un descenso del 32% en el número de viajes para realizar la compra diaria en el periodo 2003-2009. Cuantitativamente, en 2009 el número de viajes se situaba en los 1,7 frente a los 2,5 registrados en el año 2003. Esto puede deberse a dos motivos principales: por un lado, a la actual situación de crisis y, por otro, a una mayor distancia entre la vivienda y los establecimientos de venta.

A.7 – Aumento de la distancia media requerida por viaje a la compra diaria.

En el periodo 2003-2009 se produce un incremento del 95,2% en el kilometraje medio necesario para desplazamientos a la compra diaria. En 2009 se registraba un valor medio de 1,6km frente a los 0,8km del año 2003.

A.8 – Incremento del uso del vehículo privado para desplazamientos a la compra diaria.

En el periodo 2003 y 2009 se registra un incremento del 51% en el uso de medios de transporte privado para realizar la compra diaria. Cuantitativamente, el 12% de los viajes a la compra se realizaban en vehículo privado en 2003, valor que se ha ido incrementando hasta el 19% en 2009.

A.9 – Descenso en el empleo de medios no motorizados para desplazamientos a la compra diaria.

Entre 2003 y 2009 se registra un descenso del 7,4% en el empleo de medios de transporte no motorizado para realizar la compra diaria, aunque se mantienen como la primera opción de transporte en este tipo de desplazamientos. En 2009 el porcentaje ascendía al 80%, 6 puntos porcentuales por debajo del valor registrado en 2003.

A.10– Disminución del número de viajes de ocio semanal.

Se produce un descenso significativo del 21,7% en el número de viajes realizados para el ocio semanal. En 2003, en el municipio se registraban 2,3 viajes, 0,5 viajes más que en 2009 (1,8).

A.11 – Incremento en la distancia media recorrida por viaje de ocio semanal.

Entre 2003 y 2009 se produce un aumento del 41% en el kilometraje medio requerido para desplazamientos de ocio semanal, pasando de 2km en 2003 a 2,8km en 2009.

A.12 – Descenso en el empleo de medios no motorizados en desplazamientos de ocio semanal.

A pesar de que los desplazamientos a pie o en bicicleta para ocio semanal siguen siendo los medios más utilizados en la zona urbana, se registra un descenso en el periodo 2003-2009 del 8% lo cual se debe, principalmente, al incremento registrado en las distancias medias necesarias para este tipo de desplazamiento. Cuantitativamente, el porcentaje de utilización de estos medios en 2003 fue del 70% reduciéndose hasta el 64% en 2009.

A.13 – Aumento del tiempo medio por viaje de ocio de fin de semana.

Se registra un leve incremento de apenas 0,8 puntos porcentuales en el período de análisis. Cuantitativamente, el tiempo medio requerido fue de 29,1min en 2003 frente a los 29,9min registrados en 2009.

A.14 – Disminución de los medios de transporte no motorizados en desplazamientos de ocio de fin de semana.

En el periodo 2003-2009 se reduce levemente, un 9,7%, el uso de medios no motorizados en desplazamientos de ocio de fin de semana en la zona urbana. En 2003, el 19% de los viajes realizados por este motivo fueron a pie o en bicicleta frente al 17% registrado en 2009.

6.3.3. DAFO: Accesibilidad a los servicios básicos locales

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Accesibilidad a los servicios básicos locales, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 17).

6.3.3.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Elevada tasa de accesibilidad media a servicios básicos locales existentes en la zona urbana.

La accesibilidad media de la zona urbana a los servicios básicos locales en su conjunto (instalaciones deportivas, centros cívico-sociales, centros sanitarios, centros de enseñanza, parque y espacios públicos, puntos de recogida de residuos, comercios de alimentación, entidades bancarias y paradas de transporte público) se situaba en 2009 en el 65,2%, valor inferior al obtenido en 2003 (67,5%) pero superior al porcentaje medio municipal (63,2%)

F.2 – Aumenta la accesibilidad a los espacios deportivos existentes en la zona urbana.

En la zona urbana, el 42% de su población ya tenía acceso a los espacios deportivos a

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

menos de 300 metros de su domicilio en el año 2009. Pese a que el valor en sí mismo no es demasiado alto, supone un incremento del 7,7% respecto a los datos registrados en el 2003 (39%). Este porcentaje es 6 puntos superior al valor medio municipal (36%) y sensiblemente más alto que el dato registrado en el resto de zonas analizadas (31% semiurbana y 24% rural).

F.3 – Elevada tasa de accesibilidad media a los centros cívico-sociales existentes en la zona urbana.

Entre 2003 y 2009 se produce un incremento significativo en el porcentaje de población residente en la zona urbana con el acceso a los centros cívico-sociales existentes a menos de 300 metros de su domicilio. Concretamente, el porcentaje registrado era de un 35% en 2003, incrementándose hasta el 44% en 2009, un 25,7% más. Este dato se mantiene en línea con el valor medio municipal (45%) y es levemente superior al registrado en la zona rural (42%) pero inferior al porcentaje obtenido en la zona semiurbana (49%).

F.4 – Elevada tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos del municipio.

Se observa un incremento notable en la accesibilidad media de la población urbana a parques y espacios públicos. En 2009 esta tasa rondaba el 69%, un 19% más que el dato registrado en 2003 (58%). Este porcentaje sitúa a la zona como la de mayor accesibilidad a este tipo de espacios, significativamente mejor que la zona semiurbana (57%) o la rural (45%) y 7 puntos porcentuales superior al valor medio municipal (62%)

F.5 – Elevada tasa de accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales.

La accesibilidad a lugares y servicios públicos existentes en el municipio ha experimentado, desde el punto de vista de los residentes de la zona urbana, una clara mejoría en los últimos años. Un 71% de sus residentes considera que este aspecto ha mejorado considerablemente, por encima del resto de zonas (61% semiurbana y 52% rural) y del valor medio municipal (61%). Además, se subraya que una amplia mayoría de ellos coincide en responsabilizar de estos avances logrados en materia de accesibilidad al consistorio municipal.

DEBILIDADES

D.1 – Disminución de la tasa de accesibilidad a los puntos de recogida selectiva de residuos.

En la zona urbana, el 84% de la población tenía acceso a puntos de recogida selectiva de residuos a menos de 300 metros en el año 2009. Esto supone un descenso significativo, del 12,5%, respecto a los datos registrados en el 2003 (96%). Si bien, comparativamente con el resto de zonas, este 84% es notablemente superior al valor obtenido en las demás

(65% semiurbana y 63% rural) y superior al valor medio municipal que se situaba en un 74%, 15 puntos porcentuales inferior al valor registrado en 2003 (89%).

D.2 – Disminución de la tasa de accesibilidad a las paradas de transporte público.

Pese a que la accesibilidad de la zona urbana a las paradas de transporte público se sitúa en valores elevados del 90%, la evolución en el período 2003-2009 muestra una clara tendencia negativa. En 2003 casi un 97% de la población urbana tenía una parada de autobús a menos de 300 metros, 7 puntos porcentuales superior al último dato registrado.

6.3.3.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

O.1 – Alta tasa de accesibilidad media a los servicios sanitarios existentes en la zona urbana.

Se registra una cierta mejora en la accesibilidad a los servicios sanitarios existentes en la zona urbana. El incremento, aunque leve (+7%), eleva este valor medio hasta el 44% en 2009 frente al 41% registrado en 2003. Este porcentaje coincide con el valor medio municipal y es superior al dato registrado en la zona rural (34%), pero se sitúa por debajo del 47% de la población semiurbana con mejor accesibilidad a estos servicios a menos de 300 metros.

O.2 – Alta tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación locales.

En el periodo de análisis 2003-2009, se registra una clara tendencia positiva en la tasa de accesibilidad de la población urbana a los comercios de alimentación locales. Cuantitativamente, la tasa era del 80% en 2003, incrementándose hasta el 90% en el año 2009. Este porcentaje sitúa a la zona urbana por delante del resto de zonas analizadas (78% semiurbana y 68% rural) y es 7 puntos porcentuales superior al valor medio municipal (83%).

AMENAZAS

A.1 – Baja tasa de accesibilidad media a los centros de enseñanza obligatoria.

A pesar de que se registra una cierta mejoría en la accesibilidad media de la población urbana a centros de enseñanza obligatoria en el período de análisis ya que, en 2003, se situaba en el 55% frente al 60% registrado en 2009, este dato final todavía se encuentra por debajo de la media municipal (63%) y es muy inferior al dato registrado en la zona semiurbana (71%).

A.2 – Baja tasa de accesibilidad media a entidades bancarias.

Pese a que en 2009 la tasa se situaba en un 86%, superior al valor medio municipal (76%), la tendencia en el periodo muestra un claro descenso en este parámetro. Cuantitativamente, en 2003 esta tasa ascendía al 90% en la zona urbana, 4 puntos porcentuales más que el dato del año 2009. No obstante, es conveniente destacar que este 86% es superior a los datos registrados en las demás zonas analizadas (70% semiurbana y 55% rural).

6.3.4. DAFO: Contaminación acústica

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Contaminación acústica, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 18).

NOTA: no se hace referencia a la contaminación acústica debido al ocio nocturno y a la recogida de residuos porque este aspecto ya se ha evaluado en el DAFO genérico del municipio de Vigo, ya que los estudios disponibles y en los que se ha basado todo el análisis sólo incluyen referencias a la zona urbana. Por ello, las conclusiones obtenidas en el DAFO genérico son exactamente las mismas que para la zona urbana y, por tanto, ya no se han incluido en este apartado.

6.3.4.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

No se detectan fortalezas.

DEBILIDADES

D.1 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 65dBA durante el periodo de día (Ld).

El 64% de la población residente en la zona urbana está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 65dBA durante las horas principales del día de 7 a 19 horas.

D.2 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 65dBA durante el periodo de tarde (Le).

El 41% de la población residente en la zona urbana está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 65dBA entre las 19 y 23 horas.

D.3 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 60dBA durante el periodo de noche (Ln).

El 57% de la población residente en la zona urbana está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 60dBA durante el período nocturno (23 a 7 horas).

D.4 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 65dBA por término medio diario (Lden).

El 76% de la población residente en la zona urbana está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 65dBA como término medio (día-tarde-noche).

6.3.4.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

No se detectan oportunidades en este ámbito de estudio.

AMENAZAS

No se detectan amenazas en este ámbito de estudio.

6.3.5. DAFO: Consumo y producción sostenible

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Consumo y producción sostenible, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 19).

NOTA: no se incluye la gestión sostenible de las administraciones públicas y de las empresas privadas en el análisis por zonas por dos motivos principales. En primer lugar, por no disponer de datos y, segundo, porque tampoco es considerado relevante para esta parte del diagnóstico estratégico.

6.3.5.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Alto grado de concienciación de la ciudadanía urbana respecto a un uso responsable de los recursos.

Se detecta un alto grado de concienciación de la ciudadanía en relación con el uso responsable de los recursos. En 2012, un 72% de los residentes en esta zona manifestaron sentirse muy o bastante concienciados, lo que representa un incremento del 150% respecto al dato registrado en 2007. Este porcentaje es, además, superior al valor registrado en el resto de zonas analizadas (64% rural y 57% semiurbana) y superior al valor medio municipal (66%).

F.2 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación con el consumo de energía: cierre de radiadores, carga completa de lavadora/lavavajillas, control de consumos y facturación energética, empleo de luces de bajo consumo y lavar la ropa en agua fría. Respecto a la primera práctica responsable, cierre de radiadores innecesarios, se registra una tendencia positiva en el periodo de análisis 2007-2012. Concretamente, un 74% de la población residente en la zona urbana reconocía realizar este tipo de práctica en 2012, lo que representa un 28% más que el dato del año 2007 (58%). No obstante, es necesario precisar que este porcentaje es inferior a la media municipal registrada (80%) y al dato máximo obtenido por zonas que corresponde a la semiurbana (89%).

El 81% de los residentes de la zona urbana manifestaron poner el lavavajillas o la lavadora en marcha cuando la máquina alcanza la plena carga. Este porcentaje es un 5,2% superior al registrado en 2007 (77%), lo cual pone de manifiesto una clara tendencia positiva en los últimos años. De igual modo, hay que destacar que este dato del 81% es inferior al valor medio municipal, que se sitúa en el 85%.

En relación al control de consumo y facturación energética, la tendencia en el periodo de análisis es claramente positiva, pasando del 58% en 2007 al 79% en 2012, un 36,2% más y ligeramente superior al valor medio municipal (76%).

El empleo de luces de bajo consumo presenta también un incremento significativo en el periodo. En 2007 apenas un 31% de vecinos reconocía la presencia de este tipo de luminarias en sus hogares frente al 70% registrado en el año 2012. El dato se mantiene en niveles similares al valor medio municipal (71%).

Finalmente, el lavado de ropa con agua fría es una práctica habitual en el 70% de los hogares de la zona urbana y supone un incremento del 9% respecto al dato del año 2007 (64%). Este porcentaje es ligeramente inferior al valor medio municipal que se sitúa en un 75%.

F.3 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de agua: ducharse en vez de bañarse, cerrar el grifo mientras se cepillan los dientes y control periódico del consumo.

En el periodo de estudio se detecta un incremento significativo en la práctica de ducharse en vez de bañarse de los residentes de la zona urbana. Cuantitativamente, el 91% de la ciudadanía urbana reconocía en 2012 que era más frecuente darse una ducha en lugar de un baño, un 34% superior al dato registrado en 2007 (68%). Este porcentaje se encuentra en línea con el valor medio municipal (92%) y con el resto de zonas analizadas (93% semiurbana y 91% rural).

Otra actuación responsable que presenta una alta frecuencia es el cierre del grifo del agua mientras se cepillan los dientes. En 2012, un 91% manifestó realizar esta práctica siempre o casi siempre y promover su uso en la familia frente al 67% que lo hacían en 2007. Este porcentaje, además, sigue la línea del valor medio municipal (92%) y es ligeramente superior al resto de zonas analizadas (89% rural y 87% semiurbana).

Por último, hasta un 68% de los residentes admitía, en 2012, realizar un control periódico de su consumo de agua. Este porcentaje supuso un incremento significativo respecto al del año 2007 donde apenas un 38% reconocía dicho control y se encuentra próximo al valor medio municipal (69%). En comparación con el resto de zonas, el dato es ligeramente superior al registrado en la zona semiurbana (65%) pero inferior al 77% registrado en la rural.

F.4 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación con la generación de residuos: reutilización de bolsas de plástico y separación de residuos en origen.

En 2012, un 96% de los residentes en la zona urbana admitía reutilizar las bolsas de plástico como bolsas de basura propias y un 86% afirmaba separar los residuos generados en origen. Estos porcentajes suponen un incremento del 4% y del 64%, respectivamente, respecto a los datos registrados en 2007. El porcentaje coincide con el valor medio municipal obtenido en ambos casos y es similar al valor obtenido en el resto de zonas analizadas.

F.5 – Alto grado de concienciación de la ciudadanía residente en la zona urbana sobre la verdadera necesidad de los productos que adquiere.

En 2012, el 79% de los habitantes residentes en la zona urbana mostraron ser conscientes de la verdadera necesidad de los productos adquiridos. Este porcentaje supone un incremento del 23% respecto a 2007 (63%) y es ligeramente superior al valor medio municipal (78%) y al dato registrado en la zona semiurbana (74%), pero inferior al 82% de nivel de conciencia obtenido en la zona rural.

DEBILIDADES

D.1 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de energía: consideración de la etiqueta ecológica en la compra de electrodomésticos, empleo de transporte público en desplazamientos laborales y compartir vehículo privado en desplazamientos al trabajo.

En 2012, el 49% de la ciudadanía residente en la zona urbana mostró tener en consideración el etiquetado ecológico de los electrodomésticos que adquiere. Esto supone un descenso durante todo el periodo del 11%. Sin embargo, conviene recalcar que este porcentaje es superior al valor medio municipal (44%).

Se produce un descenso del 18,8% en el uso del transporte público para desplazamientos al trabajo, pasando de un 32% en 2007 al 26% en 2012. Este último porcentaje es, además, significativamente inferior al valor medio municipal (39%) en 13 puntos porcentuales.

Finalmente, la frecuencia de actuación menos extendida en la zona urbana en relación al consumo de energía es la de compartir vehículo privado para ir al trabajo. En 2012

el porcentaje no superaba el 20%, lo que suponía una bajada del 10% respecto a 2007 (22%), aunque es ligeramente superior al valor medio municipal (18%).

D.2 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de agua: no eliminar residuos tóxicos por los sumideros, regar las plantas en horas de sol bajas y realizar una revisión y mantenimiento periódico de la instalación.

En 2012, un 42% de los residentes en la zona urbana reconocía verter productos tóxicos por los sumideros de su vivienda. Este porcentaje se mantiene alto y no se registra disminución alguna respecto al 2007, pero se encuentra por debajo del valor medio municipal (44%). Con respecto al resto de zonas, el valor obtenido es similar al de la zona semiurbana (41%) e inferior al dato registrado en la rural (55%).

La práctica de regar las plantas en horas bajas de sol sigue una tendencia negativa en el periodo de análisis 2007-2012. En efecto, un 63% de los habitantes de esta zona manifestaban realizar esta práctica en 2007, descendiendo hasta el 50% en 2012. Este porcentaje es inferior al valor medio municipal (65%).

Por último, respecto a la práctica de revisión y mantenimiento periódico de la instalación de agua se observa que ésta experimenta un incremento importante en el periodo de estudio, pasando de un 21% en 2007 a un 37% en 2012, pero este porcentaje se sigue considerando bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad local. Comparativamente, se encuentra en línea con la media municipal (38%) pero es superior al dato de la zona semiurbana (30%) e inferior al de la zona rural (51%).

D.3 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación a la generación de residuos: utilización de pilas recargables, uso del sistema de recogida selectiva para residuos voluminosos (punto limpio), impresión a doble cara, evitar la compra de aerosoles y de productos que funcionen con pilas, entrega de aceites a empresas especializadas y compra de productos poco embalados.

Apenas un 50% de la ciudadanía viguesa reconocía, en 2012, utilizar pilas recargables, valor ligeramente superior al porcentaje medio municipal (49%) pero bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad pese a presentar un incremento notable respecto al año 2007(31%).

El empleo del sistema de recogida selectiva de residuos voluminosos experimenta un descenso notable durante el periodo analizado. Concretamente, la frecuencia de actuación alcanzaba el 46% en 2012, frente al 63% de año 2007. Además, es un valor inferior a la media municipal (47%) y al dato registrado en la zona rural (51%) pero superior al de la zona semiurbana (44%).

Algo parecido sucede con la impresión a doble cara ya que registra un descenso significativo entre 2007 y 2012. En 2012, el porcentaje de frecuencia de actuación de esta conducta responsable descendía hasta el 49%, 13 puntos porcentuales menos que en 2007 (63%) e inferior al valor medio municipal (54%).

Tan sólo un 31% y un 22% de los residentes en la zona urbana manifestaban, en 2012, evitar la compra de productos que funcionen a pilas y la compra de aerosoles, respectivamente. Estos datos representan un descenso de buenas prácticas del 3% en la primera conducta y del 51% en la segunda respecto a los datos obtenidos para ambas en 2007. Se registra una tendencia positiva respecto a la entrega de aceites domésticos usados a empresas especializadas en el residuo durante el periodo 2007-2012. Concretamente, el porcentaje ascendía hasta el 24% en 2012, un 200% más que en el año 2007 (10%). A pesar de esto, el valor final obtenido todavía se considera bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad local. Por último, la tendencia de comprar productos poco embalados decrece ligeramente en el periodo. En 2012 el porcentaje ascendía apenas al 14%, un 50% menos que en 2007 y similar al valor medio municipal (15%).

D.4 – Baja frecuencia de compra de productos de temporada.

En 2012, apenas el 59% de los residentes en la zona urbana reconocía comprar productos alimenticios de temporada, valor bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad local. Este porcentaje final disminuye un 11% respecto al dato del año 2007 (66%) y es inferior al valor medio municipal (67%) y al del resto de zonas analizadas (79% rural y 69% semiurbana).

D.5 – Baja frecuencia de actuaciones en relación al consumo responsable: utilización de productos reciclados, consumo de productos con etiquetado ecológico, compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos, atención a la simbología química de los productos de limpieza en el proceso de compra y compra de productos con certificado de comercio justo.

En 2012, apenas un 30% de los residentes de la zona urbana reconocía actuaciones positivas respecto al consumo responsable, un valor similar al registrado en 2007 (31%) y al valor medio municipal (29%). Respecto al resto de zonas, el dato es superior al 24% de la zona semiurbana pero inferior al 32% de la zona rural.

El consumo de productos con etiquetado ecológico sigue una tendencia positiva en el periodo de análisis, pero se mantiene en valores finales bajos desde el punto de vista de la sostenibilidad. Cuantitativamente, el 24% de la población residente en la zona urbana consumía este tipo de productos en 2012, un 50% más que en el año 2007 (16%) y similar al valor medio municipal (24%), pero ligeramente inferior al del resto de zonas analizadas (27% rural y 25% semiurbana).

En 2012, sólo un 16% de los residentes en la zona urbana compraron frecuentemente productos agrícolas y ganaderos ecológicos. El dato ha descendido 1 punto porcentual respecto 2007 (17%) y es inferior al valor medio municipal (19%) y al resto de zonas analizadas (22% semiurbana y 21% rural).

Se registra una tendencia negativa en la consideración de la simbología tóxica a la hora de adquirir los productos de limpieza. En 2012, este porcentaje era de apenas un 22%, lo cual supone un descenso del 49% respecto al 42% registrado en 2007. Este valor es ligeramente superior al valor medio municipal (19%) y al resto de zonas analizadas (19% semiurbana y 17% rural).

Finalmente, un 14% de los residentes de la zona urbana reconocieron comprar frecuentemente productos certificados con la marca de comercio justo en 2012, prácticamente el mismo porcentaje que el del año 2007 (15%). Comparativamente, es 2 puntos porcentuales superior al valor medio municipal (12%) y superior también al resto de zonas analizadas.

6.3.5.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

No se detectan oportunidades en este ámbito de estudio.

AMENAZAS

No se detectan amenazas en este ámbito de estudio.

6.4. Zona Semiurbana.

En los siguientes apartados se presenta el diagnóstico de sostenibilidad de la zona semiurbana estructurado según los ámbitos temáticos estudiados y ya conocidos. Para cada uno de ellos se realiza un análisis DAFO tomando como punto de partida referencial los criterios recogidos en las tablas resumen que pueden verse en los anexos 20-24 y que han sido debidamente definidos y cuantificados para tal efecto.

6.4.1. DAFO: Calidad de Vida

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Calidad de Vida, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 20).

6.4.1.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Valoración altamente positiva de la zona semiurbana con la calidad de vida de Vigo, en relación a vivir y trabajar en la ciudad.

El nivel de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona semiurbana con la calidad de vida del municipio sigue una tendencia positiva en todo el período de análisis 2003-2011 aunque menos acusada que la evolución registrada en la zona urbana, situándose en valores ligeramente superiores al 86% en 2011, lo que supone un incremento del 7,2% en 8 años, aunque 2,4 puntos porcentuales menos que la media municipal (88,8%).

F.2 – Valoración altamente positiva de la seguridad existente en el municipio.

La práctica totalidad de los residentes en la zona semiurbana se muestran satisfechos con la seguridad existente en el municipio (98,5%) y en la zona en la que viven (99,7%). Estos datos son superiores a los valores medios municipales registrados del 95,6% y 98,5%, respectivamente.

El parámetro analizado sobre seguridad en el municipio muestra una tendencia al alza significativa durante el período. En 2003, apenas un 47% de los residentes de la zona semiurbana se mostraban satisfechos con la seguridad existente en la ciudad de Vigo, un 110% inferior al dato del año 2011.

Respecto a la seguridad en la zona de residencia, la tendencia también es positiva. Entre 2011 y 2013 los habitantes de la zona semiurbana aumentaron en un 17,3% su grado de satisfacción a este respecto, valor que supone el incremento más alto registrado en las tres zonas de estudio.

F.3 – Valoración altamente positiva de la sensación de seguridad del municipio.

La sensación de seguridad en la zona semiurbana presenta un grado de satisfacción alto. En 2013, el 85% de los residentes de esta zona manifestaron sentirse muy o bastante seguros en el municipio de Vigo, 5 puntos porcentuales superior a la media municipal (80%).

F.4 – Valoración positiva de los servicios de hostelería, restauración y equipamiento deportivo.

En la zona semiurbana, en 2011, se registra un alto grado de satisfacción en relación al sector HORECA existente en el municipio (81%), porcentaje elevado pese a ser éste inferior al valor medio municipal (86,8%). En relación al equipamiento deportivo, el grado de satisfacción registrado es el menor de todas las zonas analizadas y también es inferior a la media municipal (66%) pero, y pese a esto, un 62,5% de nivel de satisfacción puede considerarse elevado desde el punto de vista de la sostenibilidad local.

F.5 – Valoración positiva de la integración del municipio en las nuevas tecnologías, en general, y en la accesibilidad a internet en lugares públicos.

Un 74% de los residentes en la zona semiurbana se mostraban satisfechos con la integración de Vigo en las nuevas tecnologías en 2011. Este valor es ligeramente superior a la media municipal (72%) y presenta, junto con la zona rural, el mayor grado de satisfacción de las tres zonas analizadas. Respecto a la accesibilidad a internet, un 48,9% de los residentes de la zona semiurbana se mostraban satisfechos en el ámbito público, en línea con la media municipal (49,6%), porcentaje que no presenta discrepancias significativas con respecto a los valores obtenidos en el análisis del resto de zonas (51,7% rural y 48% urbana).

F.6 – Valoración positiva de la limpieza de la ciudad.

En el período de análisis 2003-2011 se registra una tendencia positiva en el grado de satisfacción de los residentes de la zona semiurbana con la limpieza de la ciudad. En concreto, un 72% de sus residentes manifestaba sentirse satisfecho en 2011, porcentaje que supone un incremento significativo del 36,8% respecto al dato registrado en 2003 (52,7%). Este porcentaje no presenta diferencias significativas con la zona rural y es 3 puntos porcentuales superior a la media municipal (69%).

F.7 – Valoración positiva de la integración de los extranjeros en el municipio.

El grado de satisfacción de los habitantes de la zona semiurbana con la integración de los extranjeros en el municipio alcanzaba un 66,6% en 2011, en línea con el dato registrado en la zona rural (66%) y superior a la media municipal (62%).

F.8 – Valoración positiva de la ciudad para desarrollar tejido empresarial.

La zona semiurbana es la que presenta el mayor índice de satisfacción respecto a la capacidad de la ciudad para desarrollarse empresarialmente. En efecto, más de 78% de sus residentes se muestran satisfechos, por encima del nivel de satisfacción registrado en las demás zonas (75% rural y 66% urbana) y casi 9 puntos porcentuales más que el valor medio municipal (68%).

F.9 – Valoración positiva de la capacidad de atracción turística de la ciudad.

En 2011, el 83% de los residentes de la zona semiurbana se mostraron satisfechos con la capacidad y la calidad de atracción turística de la ciudad. Este dato coincide con el valor medio municipal (83%) y con el índice de satisfacción de la zona urbana, aunque es ligeramente inferior al valor registrado para la rural (85%).

F.10 – Valoración positiva del tráfico existente en la ciudad.

En el período de análisis 2003-2011 se registra un significativo aumento en el nivel de satisfacción de la ciudadanía de la zona semiurbana con el tráfico existente en la ciudad. En 2003 la tasa apenas alcanzaba un 9% entre la población residente en esta zona, pasando al 55% en 2011, lo que supuso un incremento de más del 500% en 8 años. Este porcentaje se sitúa 25 puntos porcentuales por encima del valor medio municipal y es muy superior al dato registrado en el resto de zonas analizadas (29% rural y 12% urbana).

F.11 – Valoración positiva de la red pública de transporte urbano.

En el período de análisis 2003-2011 se registra un incremento significativo del nivel de satisfacción de los residentes en la zona semiurbana con el transporte público de la ciudad. Cuantitativamente, el índice de satisfacción era del 45% en 2003, un 33,5% inferior al dato obtenido en el año 2011 (68%) que se aproximaba al valor medio municipal

(70%). Comparativamente con el resto de zonas, la semiurbana ocupa el último lugar en cuanto al nivel de satisfacción ya que los porcentajes obtenidos en el resto de zonas se encuentran por encima de su valor (69% urbana y 78% rural).

DEBILIDADES

D.1 – Valoración relativamente baja de la calidad del espacio construido

Pese a que la satisfacción de los residentes en la zona semiurbana con la calidad del espacio construido es del 63,5%, este dato es significativamente inferior al valor registrado en las otras dos zonas analizadas (76% urbana y 74% rural) y menor, por tanto, que el valor medio municipal que supera el 70%. Por ello se considera que en esta zona el potencial de mejora puede ser significativo, de tal forma que llegue a equipararse el nivel en las otras dos superando, por lo menos, un 70% de satisfacción.

D.2 – Valoración negativa de los servicios de bienestar y asistencia social.

En el año 2011, apenas un 48% los residentes de la zona semiurbana se mostraban satisfechos con los servicios de bienestar y asistencia social de responsabilidad municipal. Este dato está en línea con la media municipal y es, sin diferencias significativas apreciables, similar al grado de satisfacción registrado en el resto de zonas analizadas.

D.3 – Valoración negativa de las instalaciones culturales existentes y de la oferta de ocio del municipio.

En 2011, esta zona registra un descenso notable en el nivel de satisfacción de sus residentes con las instalaciones culturales y la oferta de ocio existente en el municipio. Entre 2003 y 2011 el descenso registrado alcanzó un 9,8%, pasando de un 50% de satisfacción en 2003 a poco más del 45% en 2011. Este porcentaje es el peor dato de satisfacción obtenido en las tres zonas de estudio y representa, aproximadamente, 11 puntos porcentuales menos que la media municipal (56%).

D.4 – Valoración negativa de la oferta cultural existente en el municipio.

En la zona semiurbana, el porcentaje de residentes satisfechos con la oferta cultural existente en el municipio se situaba en valores relativamente bajos. Apenas un 54,5% de esta ciudadanía se mostraba satisfecho a este respecto en 2011, un 14,8% menos que la media municipal (64%) y en línea con el valor obtenido en la zona rural (55%), pero 13 puntos porcentuales inferior al dato registrado para la zona urbana (67,4%).

D.5 – Valoración negativa de la accesibilidad a internet en el ámbito privado.

En esta zona, en el año 2011, se registra un grado de satisfacción bajo respecto a la satisfacción de sus residentes con la accesibilidad a internet en el ámbito privado. Este índice apenas alcanza el 59% de habitantes satisfechos, un 10,6% inferior a la media municipal

(66%) y 13 puntos porcentuales inferior al valor obtenido en la zona urbana (72%) y 7 puntos por debajo del de la zona rural (66%).

D.6 – Valoración negativa de la contaminación acústica y atmosférica y de un mal uso de los recursos del municipio.

Se detecta un bajo grado de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona semiurbana con la contaminación acústica y atmosférica de la ciudad. En concreto, tan sólo el 31% de los residentes se mostraban satisfechos con el nivel acústico existente en el municipio en 2011, si bien es verdad que este valor es el mayor registrado en las tres zonas de estudios (24% urbana y 17% rural) y se encuentra 6 puntos porcentuales por encima de la media municipal (25%).

Respecto a la contaminación atmosférica, en 2011, la zona semiurbana presentaba un nivel de satisfacción que, en porcentaje, supone un 32% de su población. Este valor sitúa a esta zona en segundo lugar, ligeramente por debajo de la media municipal (35%) y a 9 puntos porcentuales menos que el valor más alto registrado en el estudio que corresponde a la zona urbana (41%).

Por último, el índice de satisfacción de esta zona con el uso responsable de los recursos apenas alcanzaba un 31% en 2011, el nivel más bajo registrado en las tres zonas de estudio (41% urbana y 38% rural) y 5 puntos porcentuales inferior a la media municipal (36%).

D.7 – Bajo nivel de integración de la población discapacitada en el municipio.

En general, en las tres zonas analizadas en este estudio, la ciudadanía percibe un bajo grado de integración social de este tipo de personas. En concreto, en 2011, en la zona semiurbana un 62% de sus habitantes manifestaba que las personas con discapacidad todavía no tienen las mismas posibilidades de vida que el resto de personas. Este porcentaje de insatisfacción es el más alto obtenido en las tres zonas analizadas, 67% urbana y 64% rural, y 2 puntos porcentuales superior a la media municipal. En esta línea, además, hasta un 74% de los residentes en esta zona reconocía que aún existen grandes prejuicios sobre este colectivo, superior al valor medio municipal y al dato registrado en la zona urbana (61%) aunque se mantiene ligeramente por debajo del valor obtenido entre la ciudadanía de la zona rural (78%).

D.8 – Valoración negativa en la participación de la ciudadanía en las políticas locales y en la atención recibida por parte de los servicios administrativos municipales.

Pese a registrarse un incremento significativo en el nivel de satisfacción de la ciudadanía en el período de estudio 2003-2011 del 240% en el apartado de la participación de los habitantes del municipio en las políticas locales, el porcentaje final de satisfechos en esta zona apenas alcanzaba el 44% en 2011. Este dato es inferior al valor medio municipal (48%) y más bajo también que en el resto de zonas analizadas (50% urbana y 54% rural). Respecto a la atención recibida por las administraciones locales, en 2011, apenas un 44% de los residentes en la zona semiurbana se mostraron satisfechos con los servicios

administrativos ofrecidos por el ayuntamiento. Este porcentaje, aun siendo el más alto registrado de todas las zonas analizadas, a efectos de sostenibilidad local se considera un punto débil que merece más atención. Comparativamente, este valor es 3 puntos porcentuales más alto que la media municipal (41%) y superior también al grado de satisfacción registrado en las otras dos zonas de estudio (41% urbana y 37% rural).

6.4.1.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

0.1 - Conocimiento y valoración positiva de la Ley de dependencia

En 2011, el 66% de los residentes de la zona semiurbana, en línea con la media municipal (70%), se mostraron conocedores de la actual Ley de dependencia existente en el estado español y un 68% de ellos mostraban una apreciación positiva de la misma, superior al valor medio municipal (62%).

0.2 – Proporción elevada de personas que dicen llegar con recursos a fin de mes.

En 2011, un 60% de los residentes en la zona semiurbana se mostraban satisfechos con su situación económica y en relación con la facilidad para llegar con recursos a fin de mes. Este valor es, aproximadamente, 7 puntos porcentuales superior a la media municipal (53%) y se encuentra muy por encima de los valores obtenidos en el resto de las otras dos zonas analizadas (53% urbana y 47% rural).

0.3 – Buen posicionamiento del puerto de Vigo.

Se produce un incremento significativo en el nivel de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona semiurbana en el período de análisis 2003-2011 con respecto al posicionamiento del puerto de Vigo. Concretamente, este nivel de satisfacción ascendía al 78% en 2011, porcentaje similar al valor medio municipal (78%) y un 18,8% más que el dato obtenido en 2003.

Comparativamente con el resto de zonas, la satisfacción obtenida es ligeramente superior a la obtenida en la zona urbana (76%) pero inferior a la de la zona rural que registraba el valor máximo del parámetro con un 85%.

0.4 – Buena calidad del comercio existente.

En 2011, el 80% de los residentes de la zona semiurbana se mostraron satisfechos con la calidad del comercio existente en el municipio. Este valor puede considerarse elevado desde el punto de vista de la sostenibilidad local, pese a ser inferior al valor registrado en el resto de zonas analizadas (90% urbana y 85% rural). No obstante, es conveniente prestarle atención a la evolución de este parámetro ya que se encuentra 6 puntos porcentuales por debajo del valor medio municipal (86%).

0.5 – Valoración positiva de la red de transporte público existente entre Vigo y su entorno. En 2011, el porcentaje de residentes de la zona semiurbana satisfechos con la red de transporte público existente entre Vigo y su entorno alcanzaba un 62,5%, superior al valor medio municipal (58%) y al resto de zonas analizadas (54% urbana y 59,4% rural).

0.6 – Valoración positiva de la red educativa existente.

Se ha producido un significativo incremento en el grado de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona semiurbana con la red educativa existente en el período de análisis. Entre 2003 y 2011 este incremento supera el 31,8%, pasando de un 59,5% de población satisfecha en 2003 a un 78% en 2011. Este dato puede considerarse similar al valor medio municipal (79%) pero es superior al registrado en la zona rural (72%) e inferior al de la zona urbana que presenta el mayor grado de satisfacción registrado en las tres zonas con un 82%.

AMENAZAS

A.1 – Baja tasa de denuncia de los delitos perpetrados en la zona semiurbana.

En la zona semiurbana apenas tres de cada diez víctimas de algún delito (29%) recurren a la justicia para denunciar los hechos sufridos. Este porcentaje es inferior al valor medio municipal (33%) y es el menor dato registrado en las tres zonas de estudio.

A.2 – Valoración negativa de la accesibilidad a una vivienda a un precio razonable en el municipio y de la calidad de la misma.

En la zona semiurbana se registra un descenso del 5,2% en este parámetro durante el periodo de estudio 2003-2011. En concreto, el nivel de satisfacción alcanzaba un 27,1% en 2003 frente al 25,7% registrado en 2011. Pese a que este valor es ligeramente superior a la media municipal (24,5%), una valoración negativa en este parámetro con niveles porcentuales tan bajos evidencia una clara amenaza en el avance de la sostenibilidad local.

Respecto a la calidad de la vivienda construida, tan sólo un 41% de los residentes de la zona semiurbana se muestran satisfechos en 2011, índice de satisfacción significativamente inferior al de la media municipal (56,3%) y muy por debajo de los datos obtenidos para las otras dos zonas (67% urbana y 61% rural).

A.3 – Valoración negativa de las oportunidades de encontrar trabajo.

Durante el período de estudio 2003-2011 se produce una tendencia claramente negativa respecto a la facilidad de encontrar un empleo. En 2011, apenas un 15% de los residentes de la zona semiurbana se mostraban satisfechos a este respecto, un 39,5% menos que el dato obtenido en 2003 (25,3%). Este porcentaje sitúa a la zona semiurbana como la del menor grado de satisfacción registrado, con casi 18 puntos porcentuales inferior al nivel de satisfacción de la zona urbana (32,9%), 4 puntos porcentuales por debajo del de la zona rural (19%) y, por tanto, inferior a la media municipal (24,6%)

A.4 – Valoración negativa de la calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo. En 2011, el 24% de la ciudadanía residente en la zona semiurbana se muestra satisfecha con la calidad y el nivel de retribución de los puestos de trabajo, porcentaje bajo en el avance de la sostenibilidad local. Este valor se mantiene, sin diferencias significativas, en las tres zonas.

A.5 – Valoración negativa de las ayudas que los gobiernos estatales y regionales prestan actualmente al municipio.

En 2011, tan sólo un 25% de los habitantes que habitan la zona semiurbana se mostraron satisfechos con las ayudas públicas que llegan al municipio desde las diferentes instituciones, tales como Diputación Provincial, Xunta de Galicia o Estado español. Este valor coincide con la media municipal, sin apreciarse diferencias significativas respecto a los datos obtenidos en las otras dos zonas de estudio.

A.6 – Valoración negativa de la calidad de la red de asistencia social y de la asistencia sanitaria y hospitalaria existente en el municipio.

Se registra un descenso significativo en el nivel de satisfacción de los residentes de la zona semiurbana con la calidad de la red de asistencia social y de la asistencia sanitaria y hospitalaria existente en el municipio durante el periodo de análisis 2003-2011. En concreto, el porcentaje de residentes satisfechos apenas superaba el 52% en 2011, un 25,4% inferior al dato registrado en 2003 (70%).

A.7 – Valoración negativa del sistema público de pensiones.

El sistema público de pensiones es uno de los parámetros analizados que muestra un mayor grado de insatisfacción ciudadana. En 2011, apenas un 25% de los residentes en la zona semiurbana se mostraba satisfecho a este respecto, lo que supone un valor bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad social y local. Este índice de satisfacción se sitúa por debajo del dato registrado en la zona urbana (28%) pero es ligeramente superior al dato obtenido en la rural (21%).

A.8 – Valoración negativa de las ayudas públicas destinadas a personas con discapacidad.

En 2011, el 69% de los residentes en la zona semiurbana consideraban insuficientes y/o ineficaces las ayudas públicas prestadas a las personas con discapacidad del municipio. Este es un porcentaje muy negativo desde el punto de vista de la sostenibilidad social aunque en línea con la media obtenida a nivel municipal (70%).

A.9 – La percepción de pobreza aumenta.

En general, un 91% de los residentes consideraba, en 2011, que la pobreza había aumentado significativamente en los últimos años en el municipio. Concretamente, este porcentaje entre los residentes de la zona semiurbana alcanzaba el 94%, 3 puntos porcentuales

superior al valor medio municipal y en línea con el dato registrado en la zona rural (95%). Del análisis completo, se destaca que es en estas dos zonas donde se percibe una mayor preocupación a este respecto, por encima de la urbana donde el porcentaje desciende hasta el 88%. Pese a esto, en todas ellas los datos obtenidos son bastante elevados y, por tanto, son una amenaza desde el punto de vista de la sostenibilidad económica y social del municipio de Vigo y de las distintas zonas, en particular.

A.10– Inestabilidad del mercado laboral.

Los residentes en la zona semiurbana son los que presentan una menor confianza respecto a las posibilidades de mantener su empleo actual. Apenas un 39% mostró cierta seguridad, dato relativamente inferior al obtenido en la zona rural (46%) y a gran distancia del registrado para la zona urbana (73%). Comparativamente, esta seguridad representa casi 20 puntos porcentuales menos que el valor medio municipal (58%).

A.12– Inestabilidad económica para hacer frente a ciertos gastos comunes o cotidianos: imprevistos de 500€, devoluciones de préstamos, pago de facturas, pago del alquiler y gastos relacionados con la compra de productos básicos.

Los datos derivados del análisis previo evidencian que la zona semiurbana es la que presenta una mayor dificultad económica para hacer frente a determinados pagos o gastos de carácter común. Concretamente, hasta un 72% de sus residentes no podrían hacer frente a un gasto imprevisto de 500€, valor muy por encima de la media del municipio (55%) y del resto de zonas analizadas (44% urbana y 53% rural). En esta línea se mantiene también la dificultad de pagar préstamos personales. La mitad de los residentes en esta zona dice tener problemas para hacer frente a estas devoluciones, un 44,5% superior al valor medio municipal (34,6%) y más que los porcentajes obtenidos en las otras dos zonas (25,5% urbana y 28,5% rural). Además, un 24,4% ha manifestado tener problemas para poder pagar sus facturas, 6 puntos porcentuales por encima del valor medio municipal (18%) y superior a los datos registrados en la zonas rural y urbana (14% en ambas).

Respecto al gasto alimenticio y compra de productos básicos, hasta una quinta parte de sus habitantes (20,4%) reconoce tener dificultades, porcentaje superior a la media municipal (14%) y muy por encima del dato de la zona urbana y rural (aproximadamente un 10% en ambos casos).

Por último, un 17% de los residentes en la zona semiurbana presenta dificultades para pagar el alquiler de su vivienda. Este dato coincide con el valor obtenido en la zona urbana (17%) y es ligeramente superior al valor medio municipal (16%). A este respecto, son los habitantes de la zona rural, con apenas un 12,5%, los que presentan una menor dificultad de pago.

A.13 – Valoración negativa de las ayudas públicas en materia de pobreza y exclusión social.

En 2011, tan sólo un 23% de los residentes de la zona semiurbana se mostraron satisfechos con las ayudas públicas existentes en materia de pobreza y exclusión social. Este porcentaje es bajo desde una perspectiva sostenible y comparativamente es inferior al registrado en la zona urbana (25%) y superior al de la rural (14%), aunque coincide con el valor medio municipal (23%).

A.14 – Valoración negativa de la normalización de la lengua gallega.

En 2011, la evaluación de la normalización del gallego manifiesta una satisfacción baja, inferior al 40%, porcentaje bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad.

6.4.2. DAFO: Movilidad Local

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Movilidad Local, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 21).

NOTA: no se incluye el estudio relacionado con el tema aparcamientos, por inexistencia de datos e informes.

6.4.2.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Incremento del empleo del transporte público en desplazamientos al trabajo.

Entre 2003 y 2009 se produce un incremento significativo en el uso del transporte público en los desplazamientos al trabajo en la zona semiurbana. En 2003, el 13% de los viajes al trabajo se realizaron utilizando este medio de transporte, porcentaje que se ha incrementado hasta el 29% en el año 2009.

F.2 – Descenso de la distancia media recorrida en viajes al centro de enseñanza.

En 2003 la distancia media por desplazamiento escolar ascendía a 8,7km frente a los 8,25km registrados en 2009. Estos datos reflejan un descenso del 5,5 % en el período de análisis.

F.3 – Disminución del tiempo medio requerido por desplazamiento al centro de enseñanza.

Se detecta un descenso del 18% en el tiempo medio necesario por viaje al centro de enseñanza desde la zona semiurbana, pasando de 27,2min en 2003 a 22,8min en 2009.

F.4. – Aumento del uso de medios no motorizados para desplazamientos al centro de enseñanza.

Se produce un incremento significativo en el empleo de medios de transporte no motorizados en desplazamientos escolares. En 2009, un 23% de los desplazamientos al centro de enseñanza desde la zona semiurbana se realizaron utilizando este tipo de medio, aproximadamente, un 96,2% más respecto al dato registrado en 2003 (12%). Esto se debe fundamentalmente a la reducción en las distancias medias existentes entre la vivienda y el centro de enseñanza y a un menor uso del transporte público en este tipo de desplazamientos.

F.5 – Aumento del empleo del transporte público para desplazamientos de ocio semanal. En 2009, un 20% de los desplazamientos de ocio semanal se realizaron en medios de transporte público, porcentaje que supone un incremento del 91% respecto al dato del año 2003 (10,5%).

F.6 – Aumento del empleo del transporte público para desplazamientos de ocio de fin de semana.

En el periodo de análisis 2003-2009 se produce un leve incremento, del 11,4%, en el empleo de medios de transporte públicos para desplazamientos de ocio de fin de semana, alcanzándose en 2009 un porcentaje de utilización del 15,6% frente al 14% registrado en el año 2003.

DEBILIDADES

D.1 – Descenso del número de viajes al centro de enseñanza.

El número de viajes en desplazamientos escolares disminuye un 21% en el periodo de análisis 2003-2009. Cuantitativamente hablando, en 2003 se registraron 2,3 viajes frente a los 1,8 del año 2009, debido a una mayor distancia entre el centro y el domicilio lo que supone un incremento en el uso del transporte privado.

D.2. – Aumento del empleo del transporte privado en desplazamientos escolares.

Se registra un ligero incremento en el empleo del vehículo privado para desplazamientos escolares desde la zona semiurbana. En 2003 este porcentaje de uso ascendía al 35%, incrementándose éste hasta el 37% en 2009, un 4,2% más.

D.3– Descenso del uso del transporte público para desplazamientos a los centros de enseñanza.

En el periodo de análisis 2003-2009 se produce un descenso significativo en el uso del transporte público para viajes al centro de enseñanza. En datos porcentuales, un 24,5% menos de los desplazamientos escolares se realizan utilizando este medio de transporte lo que supone que, en 2009, apenas cuatro de cada diez viajes al colegio (40,1%) se realizaran utilizando medios públicos frente al 53% registrado en el año 2003.

D.4 – Descenso del uso de medios de transporte públicos para desplazamientos a la compra diaria.

El empleo del transporte público para realizar la compra diaria disminuye en el periodo de análisis 2003-2009. En concreto, apenas un 5,1% de los desplazamientos a la compra diaria de la zona semiurbana se realizaron utilizando este medio de transporte en 2003, porcentaje que desciende significativamente en el año 2009 hasta el prácticamente despreciable 1,5%.

6.4.2.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

0.1 – Descenso en la distancia media requerida en desplazamientos laborales

En el periodo de análisis 2003-2009 se produce un descenso del 26% en el kilometraje necesario para desplazamientos al trabajo, pasando de casi 10km en 2003 a 7,4km en 2009.

0.2 – Disminución en el tiempo medio requerido para desplazamientos laborales.

Se registra un descenso del 10,7% en el tiempo medio requerido en desplazamientos al trabajo en el periodo de estudio 2003-2009. En efecto, el tiempo medio ascendía a los 21,4min en 2003 frente los 19,1min de 2009.

0.3 – Disminución del empleo del vehículo privado en desplazamientos al trabajo.

En el período 2003-2009 se produce un leve descenso del 3,4% en el uso del transporte privado para desplazamientos laborales. En 2003, el 59,4% de los viajes al trabajo desde la zona semiurbana se realizaron en vehículo privado frente al 57,4% registrado en el año 2009.

0.4 – Disminución en el tiempo medio requerido para desplazamientos a la compra diaria.

Se registra un leve descenso del 12,3% en el tiempo medio de viaje a la compra diaria en el periodo 2003-2009. En efecto, el tiempo medio requerido ascendía a casi 12min en 2003 frente a los 10,3min registrados en el año 2009.

0.5 – Aumento en el empleo de medios no motorizados para desplazamientos a la compra diaria.

Entre 2003 y 2009 se registra un incremento del 3,6% en el empleo de medios de transporte no motorizado para realizar la compra diaria, manteniéndose éstos como la primera opción de transporte en este tipo de desplazamientos. En 2009 el porcentaje ascendía al 77%, 2 puntos porcentuales por encima del valor registrado en 2003 (74%).

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

0.6 – Descenso del empleo del vehículo privado en desplazamientos de ocio semanal. Se detecta una disminución significativa del 33,1% en el uso medios de transporte privados para desplazamientos de ocio semanal. En 2009, el 22% de los desplazamientos de este tipo se realizaron en vehículo privado frente al 33% registrado en el año 2003.

0.7 – Incremento en el empleo de medios no motorizados en desplazamientos de ocio semanal.

Los desplazamientos a pie o en bicicleta para ocio semanal siguen siendo los medios más utilizados en la zona semiurbana para este tipo de movilidad, registrándose un leve incremento en el periodo 2003-2009 del 2,3%. Cuantitativamente, el 57% de los desplazamientos para ocio semanal en 2003 se realizaron utilizando medios no motorizados, porcentaje que se incrementaba hasta el 58% en 2009.

0.8 – Disminución de la distancia media requerida por viaje de ocio de fin de semana.

Entre 2003 y 2009 se registra un descenso significativo del 50,2% en el kilometraje medio para desplazamientos de ocio de fin de semana, pasando de 21km en 2003 a poco más de 10km en 2009.

0.9 – Descenso del tiempo medio requerido por viaje de ocio de fin de semana.

Se registra un leve descenso de apenas el 8% en el tiempo medio requerido por viaje de ocio de fin de semana en el período de análisis 2003-2009. Cuantitativamente, en 2003 el tiempo medio requerido era de 31min frente a los 28,5min registrados en 2009.

0.10 – Descenso del empleo de los medios de transporte privados en desplazamientos de ocio de fin de semana.

En 2009 el 65% de los desplazamientos de ocio de fin de semana en la zona semiurbana se realizaron utilizando medios de transporte privados, lo que representa un 3,6% menos que en 2003 (67%). Esto se debe fundamentalmente a un incremento en el uso del transporte público y de los medios de transporte no motorizados.

0.11 – Incremento de los medios de transporte no motorizados en desplazamientos de ocio de fin de semana.

En el periodo 2003-2009 aumenta levemente, un 5%, el uso de medios no motorizados en desplazamientos de ocio de fin de semana en la zona semiurbana. Expresado en cifras, el 18,5% de los viajes realizados en 2003 por este motivo fueron a pie o en bicicleta frente al 19,4% del año 2009.

AMENAZAS

A.1 – Disminución del número de viajes realizados para ir al trabajo.

Se produce un descenso significativo en el número de viajes realizados para ir al trabajo de un 43,7%, pasando de 3 viajes en 2003 a 1,7 en 2009. Se interpreta, por tanto, que el número de viajes se reduce porque el puesto de trabajo está más alejado del domicilio o por la actual situación de crisis económica.

A.2 – Disminución de los medios de transporte no motorizados en desplazamientos laborales.

En el periodo 2003-2009 se reduce significativamente, en un 52%, el uso de medios no motorizados en desplazamientos al trabajo desde la zona semiurbana. En 2003 el 28% de los viajes al puesto de trabajo se realizaron a pie o en bicicleta frente al 13% registrado en 2009.

A.3 – Disminución del número de viajes realizados para la compra diaria.

Se registra un descenso del 40,7% en el número de viajes para realizar la compra diaria en el periodo 2003-2009. Cuantitativamente, el número de viajes rondaba los 1,3 en 2009 frente a los 2,2 registrados en el año 2003. Esto puede deberse a dos motivos principales, por un lado, a la actual situación de crisis y, por otro, a una mayor distancia entre la vivienda y los establecimientos de venta.

A.4 – Aumento de la distancia media requerida por viaje a la compra diaria.

En el periodo 2003-2009 se produce un leve incremento del 35,7% en el kilometraje medio necesario para desplazamientos a la compra diaria. En 2009 se registraba un valor medio de 1,9km frente a los 1,4km del año 2003.

A.5 – Incremento del uso del vehículo privado para desplazamientos a la compra diaria.

En el periodo 2003 y 2009 se registra un leve incremento del 5,3% en el uso de medios de transporte privado para realizar la compra diaria. Cuantitativamente, en 2003 el 20,6% de los viajes a la compra se realizaban en vehículo privado, valor que se ha ido incrementando hasta el 21,7% en el año 2009.

A.6– Disminución del número de viajes de ocio semanal.

Se produce un descenso significativo del 39,4% en el número de viajes realizados para el ocio semanal en la zona semiurbana. En 2003, en el municipio se registraban 2,2 viajes, 0,9 viajes más que en 2009 (1,3).

A.7 – Incremento en la distancia media recorrida por viaje de ocio semanal.

Entre 2003 y 2009 tiene lugar un aumento del 26% en el kilometraje medio requerido para desplazamientos de ocio semanal, pasando de 2,9km en 2003 a 3,6km en 2009.

A.8 – Aumento del tiempo medio requerido por viaje de ocio semanal.

Se experimenta un incremento del 15,6% en el tiempo medio requerido por viaje de ocio semanal, pasando de los 17min en 2003 a casi 19,6min en el año 2009.

A.9 – Descenso del número de viajes de ocio de fin de semana.

Se detecta una caída del 19,3% en el número de viajes realizados en el municipio para ocio de fin de semana en el periodo 2003-2009. Cuantitativamente, en 2009 se registraron 1,7 viajes frente a los 2,1 del año 2003. Este incremento se debe, principalmente, al descenso registrado en la distancia media requerida.

6.4.3. DAFO: Accesibilidad a los servicios básicos locales

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Accesibilidad a los servicios locales básicos, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 22).

6.4.3.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Elevada tasa de accesibilidad media a los servicios locales básicos existentes en la zona semiurbana.

En 2009, el porcentaje de acceso de la zona semiurbana a los servicios locales básicos en su conjunto (instalaciones deportivas, centros cívico-sociales, centros sanitarios, centros de enseñanza, parques y espacios públicos, puntos de recogida de residuos, comercios de alimentación, entidades bancarias y paradas de transporte público) se situaba en el 63,1%, en línea con el valor medio municipal (63,2%). Esta tasa media supone un incremento del 3,6% respecto al dato registrado en 2003 (60,9%) y es superior a la tasa media de la zona rural (55,7%), pero algo inferior al valor obtenido en la zona urbana (65,2%).

F.2 – Elevada tasa de accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales.

La accesibilidad a lugares y servicios públicos existentes en el municipio ha experimentado, desde el punto de vista de los residentes de la zona semiurbana, una mejoría en los últimos años. Un 61% de sus habitantes considera que este aspecto ha mejorado considerablemente. Este dato está en línea con el valor medio municipal (61%) y por encima del dato registrado en la zona rural (52%), aunque es significativamente inferior a la tasa de accesibilidad de la zona urbana (71%). Además, se subraya también que una amplia mayoría coincide en atribuir estos avances logrados en materia de accesibilidad al consistorio municipal.

DEBILIDADES

D.1 – Baja accesibilidad a los espacios deportivos existentes en la zona semiurbana.

Durante el período de análisis 2003-2009 se detecta una clara tendencia negativa en la zona semiurbana respecto a la accesibilidad de la población a los espacios deportivos. Cuantitativamente, se detecta un descenso del 22,5%, pasando del 40% en el año 2003 al 31% en 2009. Este porcentaje es 5 puntos porcentuales inferior al valor medio municipal (36%) e inferior también al máximo valor registrado del 42% en la zona urbana, aunque se mantiene 7 puntos porcentuales por encima de la tasa de accesibilidad de la zona rural (24%).

D.2 – Baja tasa de accesibilidad media a los centros cívico-sociales.

Pese a que la tasa de accesibilidad a los centros cívico-sociales en 2009 (49%) es ligeramente superior al valor medio municipal obtenido en ese mismo año (45%), la tendencia en el período 2003-2009 es negativa. En efecto, entre estos años se registra un descenso del 11% en el porcentaje de población semiurbana con acceso a los centros cívico-sociales existentes a menos de 300 metros de su domicilio. Concretamente, el porcentaje registrado era de un 55% en 2003 reduciéndose hasta el 49% en 2009. Aunque es necesario destacar que esta zona es la que presenta la mayor tasa de accesibilidad, por encima de la zona urbana (44%) y rural (42%).

D.3 – Baja tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos.

Pese a registrarse un incremento significativo en el periodo de análisis 2003-2009 respecto a la accesibilidad a parques y espacios públicos existentes en la zona semiurbana, el valor final obtenido para este campo (57%) se mantiene por debajo del valor medio municipal (62%) y lejos del 69% registrado en la zona urbana pero superior al 45% de la zona rural.

D.4 – Baja tasa de accesibilidad a los puntos de recogida selectiva de residuos.

Durante el período de análisis 2003-2009 se detecta una tendencia negativa en este parámetro de estudio. En efecto, la tasa de accesibilidad de los residentes de la zona semiurbana a los puntos de recogida de residuos ha caído en estos años un 23,5%. Esto supone un descenso significativo respecto a los datos registrados en el año 2003 (85%). En 2009, la tasa final del 65% registrada es inferior al valor medio municipal (74%) y esta lejos del 84% de la zona urbana, aunque se mantiene en línea con el dato obtenido en la zona rural (63%).

D.5 – Disminución de la tasa de accesibilidad a las paradas de transporte público.

Pese a que la accesibilidad de la zona semiurbana a las paradas de transporte público se sitúa en valores elevados del 81%, la evolución en el período 2003-2009 muestra una clara

tendencia negativa. En 2003, casi un 90% de la población semiurbana tenía una parada de autobús a menos de 300 metros, 9 puntos porcentuales superior al último dato registrado. Este porcentaje es también menor que el valor medio municipal del 86% registrado en 2009 e inferior a la tasa que presenta el resto de zonas analizadas (90% urbana y 84% rural).

6.4.3.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

0.1 – Alta tasa de accesibilidad media a los servicios sanitarios existentes en la zona semiurbana.

Se observa una tendencia positiva en la accesibilidad de los residentes de la zona semiurbana a los servicios sanitarios existentes. Durante el período 2003-2009, el incremento del 20,5% registrado es significativo lo que supone pasar del 39% en 2003 al 47% en 2009. Este porcentaje sitúa a la zona semiurbana como aquella que presenta una mayor accesibilidad a este tipo de servicios. En efecto, comparativamente, es 3 puntos porcentuales superior al valor medio municipal y al dato registrado en la zona urbana (44% en ambos casos) y un 38% superior a la tasa de accesibilidad que presenta la zona rural (34%), la más baja de todas las analizadas.

0.2 – Alta tasa de accesibilidad media a centros de enseñanza en la zona semiurbana.

Se registra un incremento del 7,6% en la tasa de accesibilidad media de la población semiurbana a centros de enseñanza obligatoria en el período de análisis 2003-2009. Esta tendencia positiva se traduce, cuantitativamente, en la evolución de la tasa del 66% registrada en 2003 al 71% del año 2009. Este valor es superior a la media municipal (63%) y al del resto de zonas analizadas (60% urbana y 55% rural).

AMENAZAS

A.1 – Baja tasa de accesibilidad media a entidades bancarias.

Pese a que en 2009 se registra una tasa de accesibilidad relativamente alta (70%) a las entidades bancarias y cajas de ahorros en la zona semiurbana, ésta sufre un pequeño descenso en el periodo de estudio 2003-2009. Este porcentaje es, además, 6 puntos porcentuales inferior al valor municipal (76%) y lejos del valor más alto registrado que se corresponde con el de la zona urbana (86%), aunque es superior a la tasa registrada en la zona rural (55%).

A.2 – Baja tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación locales.

Aunque se registra una tendencia positiva en la tasa de accesibilidad de la población urbana a los comercios de alimentación locales ya que ésta apenas alcanzaba el 50%

en 2003 frente al 78% registrado en el año 2009, sigue manteniéndose por debajo del valor medio municipal (83%) y es significativamente inferior al dato del 90% registrado en la zona urbana, aunque es de destacar que esta tasa es superior al 68% detectada en la zona rural.

6.4.4. DAFO: Contaminación acústica

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Contaminación acústica, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 23).

NOTA: en esta zona no se ha podido evaluar los niveles sonoros nocturnos asociados a los establecimientos y locales de ocio y a la recogida de residuos por inexistencia de datos disponibles a este respecto.

6.4.4.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

No se detectan fortalezas en este ámbito de estudio.

DEBILIDADES

D.1 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 65dBA durante el periodo de día (Ld).

El 30% de la población residente en la zona semiurbana está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 65dBA durante las horas principales del día de 7 a 19horas.

D.2 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 65dBA durante el periodo de tarde (Le).

El 32% de la población residente en la zona semiurbana está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 65dBA entre las 19 y 23horas.

D.3 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 60dBA durante el periodo de noche (Ln).

El 31% de la población residente en la zona semiurbana está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 60dBA durante el período nocturno (23 a 7 horas).

D.4 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 65dBA por término medio diario (Lden).

El 37% de la población residente en la zona semiurbana está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 65dBA como término medio (día-tarde-noche).

6.4.4.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

No se detectan oportunidades en este ámbito de estudio.

AMENAZAS

No se detectan amenazas en este ámbito de estudio.

6.4.5. DAFO: Consumo y producción sostenible

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Consumo y producción sostenible, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 24).

NOTA: no se incluyen los resultados referidos a la gestión sostenible por no disponer, por un lado, de datos y, por otro, por no ser relevante su resultado por zonas.

6.4.5.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de energía: cierre de radiadores, carga completa de lavadora/lavavajillas, control de consumos y facturación energética y empleo de luces de bajo consumo.

En relación a la práctica relacionada con el cierre de radiadores en estancias donde su funcionamiento no es necesario, en la zona semiurbana se registra una tendencia positiva en el periodo de análisis. En el año 2012, el 89% de sus residentes manifestaba realizar esta práctica frente al escaso 49% registrado en 2007, lo cual supone un incremento del 82% en 5 años. Además, este valor es superior al valor medio municipal (80%) y superior, también, al de las otras dos zonas analizadas.

El funcionamiento de la lavadora y lavavajillas a plena carga en la zona semiurbana presenta un porcentaje del 66%. Aunque supone un dato relativamente alto, es el menor de todas las zonas analizadas (83% rural y 81% urbana) e inferior al valor medio municipal (85%). En cuanto al control de consumos y facturación energética, el 74% de los residentes de la zona semiurbana dijeron practicarlo en 2012, un 28% más que el porcentaje del año

2007 (58%) aunque ligeramente inferior al valor medio municipal (76%).

Respecto a la última práctica enunciada, el empleo de luces de bajo consumo, se registra un claro incremento en el periodo analizado pasando del 36% en 2007 al 72% en 2012, valor ligeramente superior a la media municipal (71%).

F.2 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de agua: ducharse en vez de bañarse, cerrar el grifo mientras se cepillan los dientes y control periódico del consumo.

En el periodo de estudio se detecta un incremento significativo en la práctica de ducharse en vez de bañarse de los residentes de la zona semiurbana. Cuantitativamente, en 2012 el 93% de la ciudadanía reconocía en 2012 que era más frecuente darse una ducha que un baño, lo que representa un 22,4% más que el dato registrado en 2007 (76%). Este porcentaje es ligeramente superior al valor medio municipal (92%) y al resto de zonas analizadas (91% urbana y rural).

Respecto al cierre del grifo del agua mientras se cepillan los dientes, un 87% de los residentes de la zona semiurbana manifestaron realizar esta práctica habitualmente en 2012 frente al 73% registrado en 2007. No obstante, es conveniente destacar que este porcentaje es ligeramente inferior al valor medio municipal (90%) y al resto de zonas analizadas (91% urbana y 89% rural).

Finalmente, el 65% la ciudadanía de esta zona reconocía realizar un control periódico de su consumo de agua en 2012. Este porcentaje supone un incremento significativo respecto al del año 2007, donde apenas un 46% reconocía dicho control. Sin embargo, se mantiene ligeramente inferior al valor medio municipal (69%) y a l resto de zonas analizadas (77% rural y 68% urbana).

F.3 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación a la generación de residuos: reutilización de bolsas de plástico y separación de residuos en origen.

En 2012, un 95% de los residentes en la zona semiurbana reconocía reutilizar las bolsas de plástico como bolsas de basura propias y un 83% separar los residuos generados en origen. Estos porcentajes suponen un incremento del 3,3% y del 66%, respectivamente, con respecto a los datos registrados en 2007. Este porcentaje coincide con el valor medio municipal obtenido en ambos casos y es similar al valor obtenido en el resto de zonas analizadas.

F.4 – Alto grado de concienciación de la ciudadanía residente en la zona semiurbana sobre la verdadera necesidad de los productos que adquiere.

En 2012, el 74% de los habitantes residentes en la zona semiurbana afirmaron ser conscientes de la verdadera necesidad de los productos adquiridos. Este porcentaje prácticamente no varía respecto al obtenido en el año 2007 (75%) y es ligeramente inferior al valor medio municipal (78%). En comparación con el resto de zonas, la

semiurbana es donde se registra el valor más bajo frente al 82% de la zona rural y el 79% de la urbana.

F.5 – Alta frecuencia de compra de productos de temporada.

En 2012, hasta un 69% de los residentes en la zona semiurbana reconocía comprar productos alimenticios de temporada, dato similar al registrado en 2007 (69%). Comparativamente, es ligeramente superior al valor medio municipal (67%) y se encuentra por encima del dato observado en la zona urbana (59%) pero es inferior al 79% registrado en la zona rural.

DEBILIDADES

D.1 –Bajo grado de concienciación de la ciudadanía urbana respecto a un uso responsable de los recursos.

En 2012, el 57% de la población residente en la zona semiurbana se mostró concienciada con el uso responsable de los recursos. Este valor supone un 6% más que el dato registrado en 2007, pero es el menor de las tres zonas analizadas (72% urbana y 64% rural) e inferior al valor medio municipal (66%).

D.2 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de energía: lavado de ropa en agua fría, consideración de la etiqueta ecológica en la compra de electrodomésticos, empleo de transporte público en desplazamientos laborales y compartir vehículo privado en desplazamientos al trabajo.

En la zona semiurbana, el 54% de sus residentes reconocía lavar la ropa con agua fría en 2012, lo cual supone un descenso significativo del 32% respecto al 79% registrado en 2007, porcentaje muy inferior al valor medio municipal (75%) y al del resto de zonas analizadas (86% rural y 70% urbana).

Respecto a la consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos, en 2012, apenas un 25% de la ciudadanía residente en la zona semiurbana mostró tener en consideración el etiquetado ecológico de los electrodomésticos adquiridos. Esto supone un descenso del 51% y un porcentaje muy inferior al valor medio municipal (44%).

El empleo del transporte público en desplazamientos laborales en la zona semiurbana crece significativamente en el periodo, pero se mantiene en niveles ligeramente inferiores al 60% que constituye el umbral de sostenibilidad. Cuantitativamente, el porcentaje de población que empleaba este medio de transporte para ir al trabajo en 2012 alcanzó un 56% frente al 29% del 2007, valor muy superior al de la media municipal (39%).

Finalmente, la frecuencia de actuación menos extendida en la zona semiurbana en relación al consumo de energía es la de compartir vehículo privado para ir al trabajo. En 2012 el porcentaje apenas superaba el 17% lo que suponía un leve incremento del 21% respecto a 2007 (14%), aunque manteniéndose en valores próximos al valor medio municipal (18%).

D.3 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de agua: no eliminar residuos tóxicos por los sumideros, regar las plantas en horas de sol bajas y realizar una revisión y mantenimiento periódico de la instalación.

En 2012, un 41% de los residentes en la zona semiurbana reconocía verter productos tóxicos por los sumideros de su vivienda, incrementándose su práctica significativamente respecto a 2007 (13%). Si bien, este porcentaje se encuentra por debajo del valor medio municipal (44%), es similar al de la zona urbana (42%) y significativamente inferior al dato registrado en la zona rural (55%).

La práctica de regar las plantas en horas bajas de sol sigue una tendencia negativa en el periodo de análisis 2007-2012. Cuantitativamente, en 2007 un 78% de los habitantes de esta zona manifestaban realizarla descendiendo hasta el 55% en 2012. Este porcentaje es inferior al valor medio municipal obtenido (65%).

Por último, la práctica de revisión y mantenimiento periódico de la instalación de agua muestra un incremento positivo en el periodo de estudio, ya que pasa del 23% en 2007 a un 30% en 2012, pero este porcentaje se sigue considerando bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad local. Comparativamente, se encuentra por debajo de la media municipal (38%) y es inferior al dato de la zona urbana (37%) y rural (51%).

D.4 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación a la generación de residuos: utilización de pilas recargables, uso del sistema de recogida selectiva para residuos voluminosos (punto limpio), impresión a doble cara, evitar la compra de aerosoles y de productos que funcionen con pilas, entrega de aceites a empresas especializadas y compra de productos poco embalados.

Apenas un 51% de la ciudadanía residente en la zona semiurbana reconocía utilizar pilas recargables en 2012, valor bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad pese a presentar un incremento notable respecto al valor medido en 2007(34%) y ser ligeramente superior al valor medio municipal (49%).

Se detecta un descenso significativo en el empleo del sistema de recogida selectiva de residuos voluminosos durante el periodo analizado. Concretamente, la frecuencia de actuación alcanzaba el 44% en 2012 frente al 75% de año 2007. Además, el porcentaje es inferior al valor medio municipal (47%) y al resto de zonas analizadas (51% rural y 46% urbana).

Respecto a la impresión a doble cara, también se registra un descenso significativo entre 2007 y 2012. El porcentaje de frecuencia de actuación de esta conducta responsable descendía hasta el 50% en 2012, 12 puntos porcentuales menos que en 2007 (63%) pero más que el valor medio municipal (54%).

Sólo un 27% y un 19% de los residentes en la zona semiurbana manifestaban, en 2012, evitar la compra de productos que funcionen a pilas y la compra de aerosoles, respectivamente. Estos datos son bajos desde el punto de vista de la sostenibilidad, aunque es conveniente señalar que la primera conducta refleja una tendencia positiva en el periodo (23%) mientras que la segunda, por el contrario, muestra una tendencia negativa (29,6%).

Se registra una tendencia positiva respecto a la entrega de aceites domésticos usados a empresas especializadas en residuos durante el periodo 2007-2012. Concretamente, el porcentaje final ascendía hasta el 34% en 2012 frente al poco significativo 3% registrado en 2007. Sin embargo, se subraya que, pese a este incremento tan importante, el valor final obtenido todavía se considera bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad local. Finalmente, el análisis refleja que la tendencia de comprar productos poco embalados crece en el periodo pero todavía se mantiene en valores bajos para la sostenibilidad local. En 2012, en la zona semiurbana se alcanzaba un valor del 17%, un 21% más que en 2007 (14%) y ligeramente superior al valor medio municipal (15%).

D.5 – Baja frecuencia de actuaciones en relación al consumo responsable: utilización de productos reciclados, consumo de productos con etiquetado ecológico, compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos, atención a la simbología química de los productos de limpieza en el proceso de compra y compra de productos con certificado de comercio justo.

En 2012, apenas un 24% de los residentes en la zona semiurbana reconocía utilizar productos reciclados, pese a incrementarse significativamente el dato respecto a 2007 (13%). Este valor es 5 puntos porcentuales inferior al valor medio municipal (29%) e inferior al resto de zonas analizadas (32% rural y 30% urbana).

Se registra una tendencia positiva respecto al consumo de productos con etiquetado ecológico en el periodo de análisis 2007-2012. Cuantitativamente, el 25% de los residentes en la zona semiurbana consumían productos de este tipo en 2012, un 180% superior al dato del año 2007 (9%). Comparativamente, este porcentaje obtenido es similar al valor medio municipal y al valor establecido para la zona urbana (24%, ambas) aunque ligeramente inferior al registrado en la zona rural (27%).

En 2012, el 22% de los residentes en la zona semiurbana realizaron frecuentemente la compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos. El dato es un 38% superior al registrado en 2007 (16%) y superior al valor medio municipal (19%). Comparativamente con el resto de zonas, es superior al 16% registrado en la zona urbana y al 21% de la zona rural.

Se registra una tendencia claramente negativa en la atención a la simbología tóxica de los productos de limpieza para su adquisición. El porcentaje era de apenas un 19% en 2012, lo cual supone un descenso del 57% respecto al 44% registrado en 2007. Este valor está en línea con el dato medio municipal (19%), ligeramente superior al 17% registrado en la zona rural pero inferior al 22% de la zona urbana.

Por último, pese a registrarse un aumento de 6 puntos porcentuales en la compra de productos certificados con la marca de comercio justo, el porcentaje de personas residentes en la zona semiurbana que reconocieron esta práctica apenas alcanzaba un 12%. Este porcentaje es similar al valor medio municipal y al dato registrado en la zona rural (12%) aunque ligeramente inferior al 14% de la zona urbana.

6.4.5.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

No se detectan oportunidades en este ámbito de estudio.

AMENAZAS

No se detectan amenazas en este ámbito de estudio.

6.5. Zona Rural.

En los siguientes apartados se presenta el diagnóstico de sostenibilidad de la zona rural estructurado por ámbitos temáticos de estudio. Para cada uno de ellos, se realiza un análisis DAFO tomando como punto de partida referencial los criterios recogidos en las tablas resumen que pueden verse en los anexos 25-29 y que han sido debidamente definidos y cuantificados para tal efecto.

6.5.1. DAFO: Calidad de Vida

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Calidad de Vida, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 25).

6.5.1.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Valoración altamente positiva de la zona rural con la calidad de vida de Vigo, en relación a vivir y trabajar en la ciudad.

El nivel de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona rural con la calidad de vida del municipio sigue una tendencia positiva en el período de análisis 2003-2011, aunque menos acusada que la evolución registrada en la zona urbana y semiurbana. En 2011, este porcentaje de satisfacción alcanzaba un 85,7% lo cual supone un incremento de aproximadamente el 2,4% en 8 años. Comparativamente, con un 83,7% de índice de satisfacción, la zona rural era la que presentaba el mayor valor porcentual de las tres zonas de estudio en 2003, casi 6 puntos por encima de la media municipal registrada en aquel año. Sin embargo, los datos obtenidos en 2011, aunque muestran un porcentaje de satisfacción elevado para esta zona, indican un cambio de tendencia ya que ésta pasa de la primera posición en 2003 a la última en 2011, por debajo del índice de satisfacción registrado en la urbana (el más alto) y semiurbana.

F.2 – Valoración altamente positiva de la seguridad existente en el municipio.

Aproximadamente 9 de cada diez residentes en la zona rural se muestran satisfechos con la seguridad existente en el municipio (92%) y el 97% lo está respecto a la seguridad existente en la zona en la que viven.

Estos datos muestran una clara fortaleza pese a que son inferiores a los valores medios municipales registrados en ambos parámetros, del 95,6% y 98,5%, respectivamente. La tendencia analizada muestra un incremento significativo en el parámetro seguridad en el municipio. En 2003, apenas un 57% de los residentes de la zona rural se mostraban satisfechos con la seguridad existente en la ciudad de Vigo, un 62,2% inferior al dato del año 2011. Sin embargo, pese a registrarse un incremento tan significativo, la zona rural evoluciona peor que las demás zonas en este parámetro ya que, en 2003, ésta ocupaba el primer puesto en cuanto a satisfacción con la seguridad en el municipio, pasando a situarse en último lugar en 2011, por detrás de las zonas urbana y semiurbana.

Respecto a la seguridad en la zona de residencia, la tendencia registrada apenas supone un incremento del 1,25% en el grado de satisfacción entre 2011 y 2003. En 2011, la zona rural presentaba un valor de satisfacción del 96%, muy por encima del dato registrado en las otras dos zonas analizadas, pasando a un 97,2% en 2003. Este incremento tan poco significativo coloca a la zona rural en 2003 en la última posición en el ranking de satisfacción, invirtiéndose la tendencia registrada en 2011, año en el cual esta zona ocupaba el primer puesto.

F.3 – Valoración positiva de la calidad del espacio construido

El nivel de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona rural con la calidad del espacio construido se situaba en casi un 74% en 2011, un 72,4% superior al dato registrado en 2003 (42,8%) y al valor medio municipal (71,2%). En 2003, la zona rural ocupaba el primer puesto en el ranking de satisfacción con la calidad del espacio construido, muy por encima del valor registrado por aquel entonces para la zona urbana (30,7%) y semiurbana (25%), pasando a ocupar el segundo lugar en 2011, por detrás de la zona urbana (76%).

F.4 – Valoración positiva de las instalaciones culturales existentes y de la oferta de ocio del municipio.

En la zona rural se produce un incremento significativo de la satisfacción de sus residentes respecto a las instalaciones culturales y a la oferta de ocio existente en el municipio durante el periodo de análisis 2003-2011. Cuantitativamente, un 56% de los residentes de esta zona se mostraban satisfechos a este respecto en 2011, porcentaje que supone un incremento del 13,4% respecto al dato obtenido en 2003 (49,4%). Este valor sitúa a la zona rural en segundo lugar del ranking de satisfacción con las instalaciones culturales y con la oferta de ocio del municipio y sigue la línea del valor medio municipal (56%).

F.5 – Valoración positiva de los servicios de hostelería y restauración y equipamiento deportivo.

En la zona rural, en 2011, se registra un grado de satisfacción elevado en relación al sector HORECA existente en el municipio (81%), porcentaje elevado pese a ser inferior al valor medio municipal (86,8%). En relación al equipamiento deportivo, el grado de satisfacción registrado en esta zona es el mayor de todas las analizadas y, por tanto, superior a la media municipal (66%). En 2011 este porcentaje se situaba por encima del 75% de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona rural.

F.6 – Valoración positiva de la integración del municipio en las nuevas tecnologías.

En 2011, un 74% de los residentes en la zona rural se mostraban satisfechos con la integración de Vigo en las nuevas tecnologías. Este valor es ligeramente superior al valor medio municipal (72%) y el mayor de las zonas analizadas. Respecto a la accesibilidad a internet, un 66% manifiesta sentirse satisfecho en el ámbito privado, en línea con la media municipal (66%), y un 51,7% lo está en el ámbito público, valor en consonancia con la media municipal (49,6%) y que no presenta discrepancias significativas con respecto a los valores obtenidos en el análisis del resto de zonas (48% urbana y 49% semiurbana).

F.7 – Valoración positiva de la limpieza de la ciudad.

En el período de análisis 2003-2011 se registra una tendencia positiva en el grado de satisfacción de los residentes de la zona rural con la limpieza de la ciudad. En efecto, un 72% de sus residentes manifestaba sentirse satisfecho en 2011, porcentaje que supone un incremento significativo del 32,6% respecto al dato del 2003 (52,7%). Este porcentaje no presenta diferencias significativas con la zona semiurbana y es 3 puntos porcentuales superior a la media municipal (69%).

F.8 – Valoración positiva de la integración de los extranjeros en el municipio.

En 2011, el grado de satisfacción de los residentes de la zona rural con la integración de los extranjeros en el municipio alcanzaba un 66%, en línea con el dato registrado en la zona semiurbana (66,7%) y superior a la media municipal (62%).

F.9 – Valoración positiva de la ciudad para desarrollar tejido empresarial.

Es la zona rural, el índice de satisfacción respecto a la capacidad de la ciudad para desarrollar tejido empresarial alcanzaba un 75% en 2011, por encima del valor medio municipal (69%) y 9 puntos porcentuales superior al dato registrado en la zona urbana (66%). No obstante, este porcentaje es ligeramente inferior al dato obtenido en la zona semiurbana (78%).

F.10 – Valoración positiva de la capacidad de atracción turística de la ciudad.

En 2011, el 85% de los residentes de la zona rural se mostraron satisfechos con

la capacidad y la calidad de atracción turística de la ciudad. Este dato es 2 puntos porcentuales superior al valor medio municipal y al valor registrado en las otras dos zonas analizadas (83%).

F.11 – Valoración positiva de la red pública de transporte urbano.

En el período de análisis 2003-2011 se registra un incremento significativo del nivel de satisfacción de los residentes de la zona rural con el transporte público de la ciudad. Cuantitativamente, el índice de satisfacción era del 42% en 2003, el valor más bajo registrado por aquel entonces y un 46% inferior al dato obtenido en el año 2011 (78%). Este porcentaje es 8 puntos porcentuales superior al valor medio municipal (70%) y al valor de las otras dos zonas analizadas (69% rural y 68% semiurbana).

F.12 – Valoración positiva de la participación de la ciudadanía en las políticas locales.

En el período de estudio 2003-2011 se produce un incremento significativo en el nivel de satisfacción de la ciudadanía respecto al grado de participación en las políticas locales. En la zona rural, un 38,5% de sus residentes se mostraban satisfechos en 2003 subiendo hasta un 54% en 2011 con un incremento del 39,7% en 8 años. Este porcentaje es superior al valor medio municipal que alcanza el 48% y al dato registrado en la zona urbana (50%) y semiurbana (44%).

DEBILIDADES

D.1 – Menor sensación de seguridad en el municipio.

La sensación de seguridad en la zona rural presenta un grado de satisfacción significativamente inferior al registrado en las otras dos zonas. En concreto, un 71% de los residentes de esta zona manifestaron sentirse muy o bastante seguros en el municipio de Vigo en 2013. Sin embargo, este porcentaje es 9 puntos porcentuales inferior a la media municipal, 14 puntos inferior al dato registrado en la zona semiurbana y 26 puntos inferior al grado de satisfacción de la urbana.

D.2 – Valoración negativa de los servicios de bienestar y asistencia social.

En el año 2011, apenas la mitad de los residentes de la zona rural se mostraban satisfechos con los servicios de bienestar y asistencia social responsabilidad del gobierno municipal. Este dato está en línea con la media municipal y es, sin diferencias significativas apreciables, similar al grado de satisfacción registrado en el resto de zonas analizadas.

D.3 – Valoración negativa de la oferta cultural existente en el municipio.

En la zona rural, el porcentaje de habitantes satisfechos con la oferta cultural existente en el municipio se situaba en valores relativamente bajos. En 2011, apenas un 55% se mostraba satisfecho a este respecto, un 14,7% inferior a la media municipal (64%) y en

línea con el valor de la zona semiurbana (54,5%), pero 12,4 puntos porcentuales inferior al dato registrado para la zona urbana (67,4%).

D.4 – Valoración negativa de la contaminación acústica y atmosférica y de un mal uso de los recursos del municipio.

Se detecta un bajo grado de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona rural con la contaminación acústica y atmosférica de la ciudad. En concreto, tan sólo el 17% de los residentes pertenecientes al ámbito rural se mostraban satisfechos en 2011 con el nivel acústico existente en el municipio, el valor más bajo registrado en las tres zonas de estudios (24% urbana y 31% semiurbana) y 8 puntos porcentuales por debajo de la media municipal (25%).

Respecto a la contaminación atmosférica, en la zona rural se alcanza un nivel de satisfacción en 2011 que en porcentaje supone un 24%; valor que sitúa a esta zona en último lugar, 17 puntos porcentuales inferior al valor más alto registrado en el estudio, correspondiente a la zona urbana (41%), y significativamente inferior a la media municipal (35%).

Por último, el índice de satisfacción de esta zona con el uso responsable de los recursos apenas alcanzaba un 38% en 2011, nivel más alto que el registrado en la zona semiurbana (31%) pero inferior a la urbana (41%) y 2 puntos porcentuales superior a la media municipal (36%).

D.5 – Bajo nivel de integración de la población discapacitada en el municipio.

En 2011, hasta un 64% de la ciudadanía residente en la zona rural percibía un bajo grado de integración social de este tipo de personas en el municipio, en línea con la media municipal (65%). Este índice de insatisfacción es 3 puntos porcentuales inferior al valor obtenido en la zona urbana (67%) pero se mantiene por encima del dato registrado para la semiurbana (62%). Reafirmando esta percepción, un 78% reconocía que aún existen grandes prejuicios sobre este colectivo, siendo este el nivel de insatisfacción el más alto registrado en las tres zonas de estudio (61% urbana y 74% semiurbana) y superior al valor medio municipal (71%).

D.6 – Valoración negativa del tráfico existente en la ciudad.

Pese a registrarse un incremento significativo del 65,7% en el nivel de satisfacción de los residentes de la zona rural con el tráfico existente en la ciudad en el período de análisis 2003-2011, apenas se alcanza un 29% como índice final de satisfacción. Este dato es ligeramente inferior al valor medio municipal (30%) y, comparativamente con el resto de zonas analizadas, es superior al dato registrado en la zona urbana (12%), pero 26 puntos porcentuales por debajo del valor máximo detectado en la semiurbana (55%).

D.7 – Valoración negativa de la atención recibida por las administraciones dependientes del gobierno municipal.

Tan sólo un 37% de los residentes en la zona rural manifestaron, en 2011, sentirse satisfechos con la atención recibida por parte de los servicios administrativos municipales. Este dato es el más bajo obtenido de las tres zonas de estudio (41% urbana y 44% semiurbana) y 4 puntos porcentuales inferior al valor medio municipal (41%).

6.5.1.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

0.1 – Valoración positiva de la calidad de la vivienda construida.

El 61% de los residentes de la zona rural se manifestaron satisfechos con la calidad de la vivienda en 2011, valor superior a la media municipal que se estima ligeramente superior al 56%. Este porcentaje es significativamente superior al dato registrado en la zona semiurbana (41%) pero 6 puntos porcentuales inferior al dato obtenido en la zona urbana (67%).

0.2 - Conocimiento y valoración positiva de la Ley de dependencia.

En 2011, el 79% de los residentes de la zona rural se mostraron conocedores de la actual Ley de dependencia existente en el estado español, 9 puntos porcentuales por encima de la media municipal (70%), y un 65% de ellos declaraba una apreciación positiva sobre la misma, porcentaje superior al valor medio municipal (62%).

0.3– Estabilidad económica para hacer frente a ciertos gastos comunes o cotidianos: imprevistos de 500€, devoluciones de préstamos, pago de facturas, pago del alquiler y gastos relacionados con la compra de productos básicos.

En 2011, en la zona rural mostraba un relativo bajo grado de dificultad para hacer frente a ciertos gastos o pagos de carácter común o cotidiano. Concretamente, un 53% de los residentes de la zona rural manifestaron presentar dificultades para hacer frente a un pago de 500€, porcentaje inferior al dato registrado en la zona semiurbana (72%) y menor, también, que el valor medio municipal (55%), aunque este porcentaje suponía 9 puntos porcentuales más que el grado de dificultad registrado en la zona urbana (44%). Respecto a los préstamos personales, un 28,5% de los habitantes de esta zona manifestaron presentar problemas para hacerles frente, 6 puntos porcentuales por debajo del valor medio municipal (34,6%). Por zonas, este porcentaje es ligeramente superior al registrado en la zona urbana (25,5%), pero un 43% inferior al obtenido en la zona semiurbana (50%).

El pago del alquiler requiere comparativamente en esta zona un menor esfuerzo. Solo un 12,4 % de la ciudadanía de esta zona manifiesta tener dificultades para hacer frente a este pago, casi 5 puntos porcentuales por debajo del dato registrado en las otras dos zonas (17%, ambas) y un 22,5% menos que el valor medio municipal (16%).

Respecto al pago de facturas, apenas un 14% de los habitantes de la zona rural reconocieron presentar dificultades, un 22,2% menos que el valor medio municipal (18%). Comparativamente con el resto de zonas, este valor se mantiene en línea con el dato registrado en la zona urbana (14%) y es poco más de 10 puntos porcentuales inferior al obtenido en la semiurbana (24,4%).

Por último, tan sólo el 10% de los habitantes de esta zona manifestaron tener dificultades para sufragar gastos alimenticios y otros bienes de consumo básico, dato similar al que presenta la zona urbana (10%). Este porcentaje es 4 puntos porcentuales menos que el dato medio municipal (14%) e inferior también al dato más alto registrado de las tres zonas de estudio, un 20,4% en la semiurbana.

0.4 – Buen posicionamiento del puerto de Vigo.

El mayor incremento del nivel de satisfacción con el puerto de la ciudad durante el período de análisis 2003-2011 se registra en la zona rural. En efecto, en estos 8 años, se detecta un aumento del 66,6% en el grado de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona rural, pasando del valor más bajo registrado en 2003 (51%) a más del 85% en 2011. Este índice es, por tanto, superior al del resto de zonas analizadas (76% urbana y 78% semiurbana) y en torno a 7 puntos porcentuales superior al valor medio municipal (78%).

0.5 – Buena calidad del comercio existente.

En 2011, el 85% de los residentes de la zona rural se mostraron satisfechos con la calidad del comercio existente, ligeramente por debajo del valor medio municipal (86%). Comparativamente con el resto de zonas analizadas, la zona rural ocupa una posición intermedia manteniendo su índice de satisfacción por encima de la zona semiurbana (80%) pero inferior al dato registrado en la zona urbana (90%).

0.6 – Valoración positiva de la red de transporte público existente entre Vigo y su entorno.

El porcentaje de residentes de la zona rural satisfechos con la red de transporte público existente entre Vigo y su entorno alcanzaba un 59,4% en 2011, valor superior a la media municipal (58%) y al dato registrado en la zona urbana (54%), pero inferior al valor máximo obtenido en la zona semiurbana (62,5%).

AMENAZAS

A.1 – Baja tasa de denuncia de los delitos perpetrados en la zona rural.

En esta zona, apenas un 34% de las víctimas de algún delito recurren a la justicia para denunciar los hechos sufridos. El porcentaje es superior a la tasa media de denuncia municipal (33%) e inferior al valor registrado en la zona urbana (37%) pero 4 puntos porcentuales más que el dato de la zona semiurbana (29%).

A.2 – Valoración negativa de la accesibilidad a una vivienda a un precio razonable en el municipio.

En este parámetro se constata una marcada tendencia negativa, superior a la registrada para las demás zonas analizadas, durante el período de estudio 2003-2011. En efecto, la zona rural era la que mayor grado de satisfacción registraba respecto a la facilidad de acceder a una vivienda a un precio razonable en 2003 (42%), dato superior a la media municipal (29,8%) y al de las otras dos zonas (28,6% urbana y 27,1% semiurbana). Sin embargo, este nivel sufre una caída del 70,1% en 2011 situándose ligeramente por debajo del 13%. Este descenso tan significativo sitúa a la zona rural en última posición, muy por detrás de los niveles registrados en las otras dos zonas y es casi la mitad del valor medio municipal (24,5%).

A.3 – Valoración negativa de las oportunidades de encontrar trabajo.

En 2011, apenas un 19% de los residentes de la zona rural se mostraron satisfechos con la facilidad de encontrar trabajo en el municipio. Este valor representa el mayor descenso registrado en el parámetro durante el periodo de estudio. Entre 2003 y 2011 el índice de satisfacción baja en esta zona un 48,4%, pasando de casi un 37% en 2003 (valor máximo registrado hasta el momento) a un 19% en 2011.

A.4 – Valoración negativa de la calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo.

En 2011, el 24% de la ciudadanía residente en la zona rural se muestra satisfecha con la calidad y el nivel de retribución de los puestos de trabajo, porcentaje bajo en el avance de la sostenibilidad local. Este valor se mantiene, sin diferencias significativas, en las tres zonas.

A.5 – Valoración negativa de las ayudas que los gobiernos estatales y regionales prestan actualmente al municipio.

Tan sólo un 25% de los residentes que habitaban la zona rural en 2011 se mostraron satisfechos con las ayudas públicas que llegan al municipio desde las diferentes instituciones, tales como Diputación Provincial, Xunta de Galicia o Estado español. Este valor coincide con la media municipal, sin apreciarse diferencias significativas respecto a los datos obtenidos en las otras dos zonas de estudio.

A.6 – Valoración negativa de la calidad de la red de asistencia social y de la asistencia sanitaria y hospitalaria existente en el municipio.

Se registra un descenso significativo en el nivel de satisfacción de los residentes de la zona rural con la calidad de la red de asistencia social y de la asistencia sanitaria y hospitalaria existente en el municipio en el periodo de análisis 2003-2011. En concreto, el porcentaje de residentes satisfechos apenas superaba el 52% en 2011, un 25,4% inferior al dato registrado en 2003 (70%).

A.7 – Valoración negativa del sistema público de pensiones.

El sistema público de pensiones es uno de los parámetros analizados que muestra un mayor grado de insatisfacción ciudadana. En 2011, apenas un 21% de los residentes en la zona rural se mostraba satisfecho a este respecto; valor bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad social y local e inferior al de las otras dos zonas analizadas (28% urbana y 25% semiurbana).

A.8 – Valoración negativa de las ayudas públicas destinadas a personas con discapacidad. En 2011, el 75% de los residentes en la zona rural consideraban insuficientes y/o ineficaces las ayudas públicas prestadas a las personas con discapacidad del municipio. Este es el mayor porcentaje de insatisfacción registrado en las zonas analizadas y es significativo porque esta zona presenta la mayor proporción de personas discapacitadas del municipio, un 11%. Este es un dato muy negativo desde el punto de vista de la sostenibilidad social y se encuentra 5 puntos porcentuales por encima de la media obtenida a nivel municipal (70%).

A.9 – Alta proporción de personas que presentan dificultades para llegar con recursos a fin de mes.

Del análisis realizado en 2011, la zona rural es la que registraba el menor índice de satisfacción ciudadana respecto a la facilidad de sus residentes para llegar con recursos a fin de mes. En esta zona tan sólo el 47% de sus habitantes manifestaron facilidad para llegar a fin de mes, 6 puntos porcentuales inferior a la media municipal (53%) y muy por debajo de los datos registrados en el resto de zonas analizadas (53% urbana y 60% semiurbana).

A.10 – La percepción de pobreza aumenta.

En la zona rural, un 95% de los habitantes se mostraban preocupados, en 2011, por el aumento de la pobreza en el mundo en los últimos años. Porcentaje que coincide con la zona semiurbana, en la cual se alcanzaba el 94%, y que supera en 4 puntos porcentuales al valor medio municipal. Ambas zonas presentaron unos niveles superiores a la zona urbana, en la cual el porcentaje descendió ligeramente hasta el 88%. Pese a esto, en todas ellas los valores se mantienen significativamente elevados y, por tanto, constituyen una seria amenaza para la sostenibilidad.

Si centramos el análisis en el término municipal y en la zona de residencia, en particular, esta percepción desciende significativamente, pero sigue manteniéndose en valores elevados. En la zona rural, un 74% de los residentes creía que la pobreza en el municipio y en su barrio de residencia había aumentando notablemente en los últimos años, porcentaje que sigue la línea del valor obtenido en la zona semiurbana (75%), es 14 puntos porcentuales superior al dato de la zona urbana (60%) y, por tanto, superior al valor medio municipal (69%).

Todos los datos presentados anteriormente suponen un peligro y una grave amenaza para la sostenibilidad económica y social de Vigo y de las distintas zonas, en particular.

A.11– Inestabilidad del mercado laboral.

En la zona rural, apenas un 46% de sus habitantes se mostraban seguros y confiados en mantener su empleo en 2011. Este valor es significativamente inferior al dato registrado para la zona urbana (73%) pero superior al de la zona semiurbana, en la cual menos del 40% de sus residentes manifestaba sentir cierta estabilidad laboral. Comparativamente con la media municipal, esta inestabilidad se traduce en casi 12 puntos porcentuales por debajo de este valor medio (58%).

A.12 – Valoración negativa de las ayudas públicas en materia de pobreza y exclusión social.

En 2011, en la zona rural se registra el valor más bajo en cuanto a la satisfacción ciudadana con las ayudas públicas existentes en materia de pobreza y exclusión social. Por tanto, con un 14%, este porcentaje es inferior al valor medio municipal (23%) y muy inferior al dato registrado en el resto de zonas analizadas, urbana (25%), semiurbana (23%).

A.13 – Valoración relativamente baja de la red educativa existente.

Aunque se ha producido un significativo incremento en el grado de satisfacción de la ciudadanía residente en la zona rural con la red educativa existente en el período de análisis, éste ha sido el aumento más bajo de las distintas zonas analizadas. Entre 2003 y 2011 este incremento fue del 20,6%, pasando de un 60% de población rural satisfecha en 2003 a un 72% en 2011. Este dato, aunque puede considerarse alto desde el punto de vista de la sostenibilidad, comparativamente con el resto de zonas nos sugiere cierta precaución ya que se encuentra 7 puntos porcentuales por debajo de la media municipal (79%) y lejos de los datos obtenidos en el resto de zonas analizadas (82% urbana y 78% semiurbana).

A.14 – Valoración negativa de la normalización de la lengua gallega.

En 2011, la evaluación de la normalización del gallego manifiesta una satisfacción inferior al 40%, porcentaje bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad.

6.5.2. DAFO: Movilidad Local

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Movilidad Local, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 26).

6.5.2.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1. – Descenso del empleo del transporte privado en desplazamientos escolares.
Se registra un descenso en el empleo del vehículo privado para desplazamientos escolares desde la zona rural. En 2003 este porcentaje de uso ascendía al 20%, reduciéndose hasta el 3,5% en 2009, un 82,5% menor.

F.2– Aumento del uso del transporte público para desplazamientos a los centros de enseñanza.

En el periodo de análisis 2003-2009 se produce un aumento significativo en el uso del transporte público para viajes al centro de enseñanza. En concreto, el 97% de los desplazamientos escolares se realizaron utilizando medios públicos en 2009 frente al 55% registrado en el año 2003, lo que significa que, en términos porcentuales, ha aumentado un 75,5% el número de desplazamientos escolares que utilizan el transporte público.

F.3 – Aumento del empleo del transporte público para desplazamientos de ocio semanal.
En 2009, un 19% de los desplazamientos de ocio semanal se realizaron en medios de transporte públicos, porcentaje que supone un incremento del 83,8% respecto al dato del año 2003 (10,5%).

F.4 – Aumento del empleo del transporte público para desplazamientos de ocio de fin de semana.

En el periodo de análisis 2003-2009 se produce un incremento significativo del 134% en el empleo de medios de transporte público para desplazamientos de ocio de fin de semana, alcanzándose en 2009 un porcentaje de utilización del 22% frente al 9% registrado en el año 2003.

DEBILIDADES

D.1 – Descenso del empleo del transporte público en desplazamientos al trabajo.
Entre 2003 y 2009 se produce un descenso significativo en el uso del transporte público en los desplazamientos al trabajo en la zona rural. En 2003, el 19% de los viajes al trabajo se realizaron utilizando este medio de transporte, porcentaje que ha disminuido hasta el 13,5% en el año 2009.

D.2 –Descenso del número de viajes al centro de enseñanza.
El número de viajes en desplazamientos escolares disminuye un 60% en el periodo de

análisis 2003-2009. Cuantitativamente hablando, en 2003 se registraron 3,7 viajes frente a los 1,5 del año 2009, debido a un incremento en la distancia media entre el centro y la vivienda.

D.3 – Incremento de la distancia media recorrida en viajes al centro de enseñanza. En 2003 la distancia media por desplazamiento escolar ascendía a 6,4km frente a los 11,7km registrados en 2009. Estos datos reflejan un incremento del 82 % en el período de análisis.

D.4 – Aumento del tiempo medio requerido por desplazamiento al centro de enseñanza. Se detecta un incremento del 29,1% en el tiempo medio necesario por viaje al centro de enseñanza, pasando de 22min en 2003 a 28min en 2009.

D.5. – Descenso del uso de medios no motorizados para desplazamientos al centro de enseñanza.

Se produce un descenso significativo en el empleo de medios de transporte no motorizados en los desplazamientos escolares. En 2009 no se registraron desplazamientos al centro de enseñanza desde en la zona rural utilizando este medio frente al 25% registrado en 2003. Esto se debe fundamentalmente al gran incremento que se ha producido en el empleo de los medios de transporte públicos.

D.6 – Descenso del uso de medios de transporte públicos para desplazamientos a la compra diaria.

El empleo del transporte público para realizar la compra diaria disminuye en el periodo de análisis 2003-2009. En efecto, ya en 2003 apenas un 12,4% de los desplazamientos a la compra diaria de la zona rural se realizaron utilizando este medio de transporte, porcentaje que desciende significativamente en el año 2009 hasta el 5,3%, lo que prácticamente puede considerarse como un uso anecdótico de este medio de transporte para este tipo de actividad.

6.5.2.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

O.1 –Descenso en la distancia media requerida en desplazamientos laborales

En el periodo de análisis 2003-2009 se produce un descenso del 11,5% en el kilometraje necesario para desplazamientos al trabajo, pasando de 10,4km en 2003 a 9,2km en 2009.

O.2 – Disminución del empleo del vehículo privado en desplazamientos al trabajo.

En el período 2003-2009 se produce un leve descenso, del 4,7%, en el uso del transporte privado para desplazamientos laborales. En 2003, el 77% de los viajes al trabajo desde la zona rural se realizaron en vehículo privado frente al 74% registrado en el año 2009.

0.3 – Aumento de los medios de transporte no motorizados en desplazamientos laborales.

En el periodo 2003-2009 se incrementa en un 225% el uso de medios no motorizados en desplazamientos al trabajo desde la zona rural. En el año 2003 tan sólo un 4% de los viajes al puesto de trabajo se realizaron a pie o en bicicleta frente al 13% registrado en 2009.

0.4 – Descenso de la distancia media requerida por viaje a la compra diaria.

En el periodo 2003-2009 se produce un descenso significativo del 52,4% en el kilometraje medio necesario para desplazamientos a la compra diaria. En 2009 se registraba un valor medio de 2km frente a los 4,2km del año 2003.

0.5 – Disminución en el tiempo medio requerido para desplazamientos a la compra diaria.

Se registra un descenso del 49,8% en el tiempo medio de viaje a la compra diaria en el periodo 2003-2009. Cuantitativamente, en 2003 el tiempo medio requerido ascendía a 22min frente los 11min registrados en el año 2009.

0.6 – Descenso del uso del vehículo privado para desplazamientos a la compra diaria.

En el periodo 2003-2009 se registra una caída del 55% en el uso de medios de transporte privado para realizar la compra diaria. Cuantitativamente, el 37% de los viajes a la compra se realizaban en vehículo privado en 2003, valor que se ha ido reduciendo hasta el 17% en el año 2009.

0.7 – Aumento del empleo de medios no motorizados para desplazamientos a la compra diaria.

Entre 2003 y 2009 se registra un incremento del 54,5% en el empleo de medios de transporte no motorizado para realizar la compra diaria, manteniéndose éstos como la primera opción de transporte en este tipo de desplazamientos. En 2009 el porcentaje ascendió al 78%, 38 puntos porcentuales por encima del valor registrado en 2003 (50,5%).

0.8 – Descenso de la distancia media recorrida por viaje de ocio semanal.

Entre 2003 y 2009 se produce un leve descenso del 2,6% en el kilometraje medio requerido para desplazamientos de ocio semanal, pasando de 4,3km en 2003 a 4,2km en 2009.

0.9 – Descenso del tiempo medio requerido por viaje de ocio semanal.

Se produce un descenso significativo del 29,7% en el tiempo medio requerido por viaje de ocio semanal, pasando de los 20min en 2003 a 14min en el año 2009.

0.10 – Descenso del empleo del vehículo privado en desplazamientos de ocio semanal.

Se detecta una disminución significativa del 18% en el uso de medios de transporte privados para desplazamientos de ocio semanal. En 2009, el 35,5% de los desplazamientos de este tipo se realizaron en vehículo privado frente al 43% del año 2003.

0.11 – Aumento del número de viajes de ocio de fin de semana.

Se produce un incremento del 59,6% en el número de viajes realizados en esta zona para ocio de fin de semana en el periodo 2003-2009. Cuantitativamente, en 2009 se registraron 2,7 viajes frente a los 1,7 del año 2003. Este incremento se debe, principalmente, al descenso registrado en la distancia media requerida para este tipo de desplazamientos.

0.12 – Disminución de la distancia media requerida por viaje de ocio de fin de semana.

Entre 2003 y 2009 se registra un descenso significativo del 18% en el kilometraje medio para desplazamientos de ocio de fin de semana, pasando de 13,5km en 2003 a poco más de 11km en 2009.

0.13 – Descenso del tiempo medio requerido por viaje de ocio de fin de semana.

Se registra un leve descenso de apenas un 4% en el tiempo medio requerido por viaje de ocio de fin de semana en el período de análisis 2003-2009. Cuantitativamente, en 2003 el tiempo medio requerido era de 29min frente a los 27,8min registrados en 2009.

0.14 – Descenso del empleo de los medios de transporte privados en desplazamientos de ocio de fin de semana.

En 2009, el 66% de los desplazamientos de ocio de fin de semana en la zona rural se realizaron utilizando medios de transporte privados, lo que representa un 3,6% menos que en 2003 (75,6%). Esto se debe fundamentalmente a un incremento en el uso del transporte público y de medios de transporte no motorizados.

AMENAZAS

A.1 – Disminución del número de viajes realizados para ir al trabajo.

Se produce un descenso significativo en el número de viajes realizados para ir al trabajo de un 60,5%, pasando de 3,9 viajes en 2003 a 1,6 en 2009.

A.2 – Incremento en el tiempo medio requerido para desplazamientos laborales.

Se registra un aumento del 12,1% en el tiempo medio requerido para desplazamientos al trabajo en el periodo de estudio 2003-2009. En efecto, el tiempo medio requerido ascendía a los 21min en 2003 frente los 23min de 2009.

A.3 – Disminución del número de viajes realizados para la compra diaria.

Se registra un descenso del 48,8% en el número de viajes para realizar la compra diaria en el periodo 2003-2009. Cuantitativamente, en 2009 el número de viajes rondaba los 1,5 frente a los casi 3 viajes registrados en el año 2003.

A.4 – Disminución del número de viajes de ocio semanal.

Se produce un descenso significativo del 34% en el número de viajes realizados para el ocio semanal en la zona rural. En 2003, en el municipio se registraban 2,5 viajes, 0,9 viajes más que en 2009 (1,6).

A.5 – Descenso del empleo de medios no motorizados en desplazamientos de ocio semanal.

Los desplazamientos a pie o en bicicleta para ocio semanal siguen siendo los medios más utilizados en la zona rural para este tipo de desplazamientos, aunque se registra un leve descenso en el periodo 2003-2009 del 2,2%. Cuantitativamente, el 46% de los desplazamientos para ocio semanal se realizaron utilizando medios no motorizados en 2003, porcentaje que apenas se reducía 1 punto porcentual en 2009 (45%).

A.6 – Descenso de los medios de transporte no motorizados en desplazamientos de ocio de fin de semana.

En el periodo 2003-2009 disminuye un 22% el uso de medios no motorizados en desplazamientos de ocio de fin de semana en la zona rural. Cuantitativamente, el 15% de los viajes realizados por este motivo fueron a pie o en bicicleta en 2003 frente al 19,4% registrado en 2009.

6.5.3. DAFO: Accesibilidad a los servicios básicos locales

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Accesibilidad a los servicios básicos locales en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 27).

6.5.3.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

No se detectan fortalezas.

DEBILIDADES

D.1 – Baja tasa de accesibilidad media a servicios básicos locales existentes en la zona rural.

En 2009, la accesibilidad media de la zona rural a los servicios básicos locales en su conjunto: instalaciones deportivas, centros cívico-sociales, centros sanitarios, centros de enseñanza, parques y espacios públicos, puntos de recogida de residuos, comercios de alimentación, entidades bancarias y paradas de transporte público, se sitúa en el 55,7%, porcentaje superior al dato registrado en 2003 (52,2%), pero inferior al valor medio del municipio (63,2%).

D.2 – Baja accesibilidad a los espacios deportivos existentes en la zona rural.

Durante el período de análisis 2003-2009 se detecta una clara tendencia negativa en la zona rural respecto a la accesibilidad de la población a los espacios deportivos. Cuantitativamente, se produce un descenso del 11% pasando del 27% en el año 2003 al 24% en 2009. Este porcentaje es 12 puntos porcentuales inferior al valor medio municipal (36%) e inferior al resto de zonas analizadas (42% en la zona urbana y 31% en la semiurbana).

D.3 – Baja tasa de accesibilidad media a los centros cívico-sociales.

Pese a que la tasa de accesibilidad a los centros cívico-sociales en 2009 (42%) es ligeramente superior al dato del año 2003 (33%), mostrándose así una tendencia positiva en el periodo, el valor es ligeramente inferior al dato medio municipal (45%) y se encuentra por debajo de los obtenidos en el resto de zonas analizadas (44% urbana y 49% semiurbana).

D.4 – Baja tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos.

Se registra una tendencia negativa en la evolución de la accesibilidad a estos espacios públicos en la zona rural durante el periodo de análisis 2003-2009. Concretamente, esta tasa era del 74% en 2003 reduciéndose hasta el 45% en 2009, porcentaje que se corresponde con la menor tasa registrada de todas las zonas analizadas (69% urbana y 57% semiurbana) e inferior al valor medio municipal (62%).

D.5 – Baja tasa de accesibilidad a los puntos de recogida selectiva de residuos.

También en este caso la tendencia en el periodo es negativa, pasando de una tasa de accesibilidad del 67% en 2003 al 63% en 2009. Comparativamente con el resto de zonas, este valor es notablemente inferior al dato registrado en las demás (84% urbana y 65% semiurbana) e inferior al valor medio municipal (74%).

D.6 – Disminución de la tasa de accesibilidad a las paradas de transporte público.

El análisis refleja una tendencia negativa en la accesibilidad de los residentes de la zona rural a las paradas de transporte público. Cuantitativamente, entre 2003-2009 se produce un descenso del 11,6%, pasando de una tasa del 95% en 2003 a un 84% en 2009. Este porcentaje es ligeramente inferior al valor medio municipal (86%) y al dato registrado en la zona urbana (90%), aunque superior a la tasa de accesibilidad de la zona semiurbana (81%).

D.7 – Baja tasa de accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales.

Tan sólo un 55% de los residentes de la zona rural consideran que la accesibilidad a lugares y servicios públicos existentes en el municipio ha experimentado una mejoría en los últimos años. Este valor está por debajo de la opinión mostrada por los habitantes de las demás zonas de estudio (71% urbana y 61% semiurbana) y es también inferior al valor medio municipal (61%). No obstante, se destaca que los residentes de esta zona son los que más piensan que la mejoría conseguida en materia de accesibilidad de personas discapacitadas a los servicios públicos se debe a las actuaciones llevadas a cabo por el propio consistorio municipal. En la zona rural, un 11% de su población presenta algún tipo de discapacidad igual o superior al 33%, lo que representa el porcentaje más elevado de todas las zonas analizadas.

6.5.3.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

No se detectan oportunidades.

AMENAZAS

A.1 – Baja tasa de accesibilidad media a los servicios sanitarios existentes en la zona rural. Pese a registrarse una leve mejoría en la accesibilidad a los servicios sanitarios existentes en la zona rural, la tasa favorable apenas ascendía al 34% en 2009, un punto porcentual superior al dato registrado en 2003 (31%). Este porcentaje es el valor más bajo obtenido en las tres zonas analizadas (44% urbana y 47% semiurbana) y es inferior, además, al valor medio municipal (44%).

A.2 – Baja tasa de accesibilidad media a los centros de enseñanza obligatoria.

A pesar de que se registra una cierta mejoría en la accesibilidad media de la población rural a los centros de enseñanza obligatoria en el período de análisis ya que, en 2003, la tasa de este tipo de servicios se situaba en el 51% frente al 55% registrado en 2009, este dato final todavía se encuentra por debajo de la media municipal (63%) y es muy inferior al dato registrado en la zona urbana (60%) y semiurbana (71%).

A.3 – Baja tasa de accesibilidad media a entidades bancarias.

El análisis muestra una tendencia negativa en la accesibilidad de la zona rural a las entidades bancarias y cajas de ahorros. En 2003 esta tasa se situaba en el 62%, un 12,7% superior a la del año 2009 (55%). Este último porcentaje es además el más bajo registrado en las tres zonas analizadas (86% urbana y 70% semiurbana) e inferior al valor medio municipal (76%).

A.4 – Baja tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación locales.

Pese a incrementarse significativamente la tasa de accesibilidad a los comercios de alimentación locales en la zona rural, pasando del 59% en el año 2003 al 68% del 2009, ésta se sitúa por debajo del valor medio municipal (83%) y es inferior al dato obtenido en el resto de zonas analizadas (90% urbana y 78% semiurbana).

6.5.4. DAFO: Contaminación acústica

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Contaminación acústica en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 28).

NOTA: no se incluyen resultados relativos a la contaminación acústica nocturna asociada a los locales de ocio y recogida de residuos por no disponer de estudios al respecto en esta zona.

6.5.4.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

No se detectan fortalezas.

DEBILIDADES

D.1 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 55dBA durante el periodo de día (Ld).

El 33% de la población residente en la zona rural está sometida a niveles acústicos contaminantes y superiores a 55dBA durante las horas principales del día de 7 a 19horas.

D.2 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 55dBA durante el periodo de tarde (Le).

El 38% de la población residente en la zona rural está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 55dBA entre las 19 y 23 horas.

D.3 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 55dBA durante el periodo de noche (Ln).

El 26% de la población residente en la zona rural está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 55dBA durante el período nocturno (23 a 7 horas).

D.4 – Elevado porcentaje de población expuesta a valores superiores a 55dBA por término medio diario (Lden).

El 44% de la población residente en la zona rural está sometida a niveles acústicos contaminantes superiores a 65dBA como término medio (día-tarde-noche).

6.5.4.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

No se detectan oportunidades en este ámbito de estudio.

AMENAZAS

No se detectan amenazas en este ámbito de estudio.

6.5.5. DAFO: Consumo y producción sostenible

A continuación se presenta el análisis interno y externo resultado de un estudio pormenorizado del ámbito Consumo y producción sostenible, en función de los resultados obtenidos en base a los criterios establecidos (Véase Anexo 29).

NOTA: no se incluyen los resultados referidos a la gestión sostenible por no tener, por un lado, datos y, por otro, por no ser relevante su resultado por zonas.

6.5.5.1. ANÁLISIS INTERNO

FORTALEZAS

F.1 – Alto grado de concienciación de la ciudadanía rural respecto a un uso responsable de los recursos.

En 2012, el 64% de la ciudadanía residente en la zona rural se mostraban concienciados sobre el uso responsable de los recursos. Este valor supone un incremento del 100% respecto al dato registrado en 2007 y se encuentra en línea con el valor medio del municipio (64%). Comparativamente con el resto de zonas, el valor obtenido en la rural es 7 puntos porcentuales superior al dato de la zona semiurbana (57%), pero 8 puntos por debajo del valor de la urbana (72%).

F.2 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de energía: cierre de radiadores, carga completa de lavadora/lavavajillas, control de consumos y facturación energética, empleo de luces de bajo consumo y lavar la ropa con agua fría.

Se registra una tendencia positiva en el periodo de análisis 2007-2012 en la zona rural respecto al cierre de radiadores en dependencias que no los necesitan. Concretamente, un 73% de la población residente en la zona rural reconocía realizar este tipo de práctica en 2012, lo que representa un 24% más que el dato del año 2007 (59%). No obstante, es necesario mencionar que este porcentaje es inferior a la media municipal registrada (80%) y al dato máximo obtenido por zonas que corresponde a la semiurbana (89%).

La puesta en funcionamiento del lavavajillas y lavadora a plena carga es una práctica habitual entre el 83% de los residentes de la zona rural. Este porcentaje es un 10% superior al registrado en 2007 (76%). De igual modo, conviene recalcar que este dato del 83% es inferior al valor medio municipal que se sitúa en un 85%.

En relación al control de consumo y facturación energética, la tendencia en el periodo de análisis es claramente positiva, pasando del 56% en 2007 al 63% en 2012, un 12,5% más, aunque el dato es inferior al valor medio municipal (76%).

Entre los residentes de la zona rural, el empleo de luces de bajo consumo presenta también un incremento significativo durante el periodo. En 2007 apenas un 51% de los hogares de esta zona tenían instaladas estas luces frente al 60% del año 2012. Sin embargo, el dato se mantiene en niveles inferiores al valor medio municipal (71%).

Para finalizar, el lavado de ropa con agua fría es una práctica habitual en el 86% de los hogares de la zona y su práctica supone un incremento del 19% respecto al dato del año 2007 (72%). Este porcentaje es ligeramente inferior al valor medio municipal que se sitúa en un 75%.

F.3 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de agua: ducharse en vez de bañarse, cerrar el grifo mientras se cepillan los dientes, control periódico del consumo y regar las plantas en horas bajas de sol.

En el periodo de estudio se detecta un incremento significativo en la práctica de ducharse en vez de bañarse entre los residentes de la zona rural. Cuantitativamente, el 91% de sus habitantes reconocía que es más frecuente darse una ducha en lugar de un baño en 2012, un 23% más que el dato registrado en 2007 (74%). Este porcentaje coincide con el valor de la zona urbana (91%) y es ligeramente inferior al valor medio municipal (92%) y al dato registrado en la semiurbana (93%).

Respecto al cierre del grifo del agua mientras se cepillan los dientes, un 89% de los residentes de la zona manifestaron en 2012 realizar esta práctica habitualmente frente al 69% registrado en 2007. Es conveniente destacar que este porcentaje es similar al dato registrado en la zona semiurbana (87%), pero ligeramente inferior al valor medio municipal (90%) y al obtenido en la zona urbana (91%).

Además, en 2012, el 77% de los residentes en la zona rural reconocían realizar un control periódico de su consumo de agua. Este porcentaje supone un incremento significativo respecto al del año 2007 donde apenas un 39% reconocía dicho control. Comparativamente con el resto de zonas analizadas, la rural es, a este respecto, la zona con el mayor porcentaje registrado (65% semiurbana y 68% urbana) y superior al valor medio municipal (69%).

Para finalizar, el regar las plantas en horas bajas de sol es una practica habitual entre el 62% de los habitantes de la zona rural. No obstante, es necesario destacar que el parámetro mencionado presenta un descenso significativo en el periodo de análisis ya que, en 2007, este porcentaje ascendía al 78%.

F.4 – Alta frecuencia de actuaciones responsables en relación a la generación de residuos: reutilización de bolsas de plástico y separación de residuos en origen.

En 2012, un 96% de los residentes en la zona rural reconocía reutilizar las bolsas de plástico como bolsas de basura propias y un 76% aseguraba separar los residuos generados en origen. Estos porcentajes suponen un incremento del 12,3% y del 22,6%, respectivamente, a los datos registrados en 2007. Estos porcentajes son similares al valor medio municipal obtenido en ambos casos y, también, próximos a los datos del resto de zonas analizadas.

F.5 – Alto grado de concienciación de la ciudadanía residente en la zona rural sobre la verdadera necesidad de los productos que adquiere.

En 2012, el 82% de los habitantes residentes en la zona rural declaraban ser conscientes de la verdadera necesidad de los productos adquiridos. Este porcentaje supone un incremento del 24% respecto al dato obtenido en el año 2007 (75%). Comparativamente, es superior al valor medio municipal (78%) y al del resto de zonas analizadas (79% urbana y 74% semiurbana).

F.6 – Alta frecuencia de compra de productos de temporada.

El análisis pone de manifiesto una tendencia positiva en el periodo 2007-2012 en relación a la compra de productos alimenticios de temporada. En datos porcentuales, el 79% de los residentes de la zona rural reconocían su compra, un 18% superior al dato registrado en 2007 (67%). Comparativamente, es superior al valor medio municipal (67%) y se encuentra por encima de las otras dos zonas analizadas (69% semiurbana y 59% urbana).

DEBILIDADES

D.1 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de energía: consideración de la etiqueta ecológica en la compra de electrodomésticos, empleo de transporte público en desplazamientos laborales y compartir vehículo privado en desplazamientos al trabajo.

En 2012, el 52% de la ciudadanía residente en la zona rural mostró tener en consideración el etiquetado ecológico de los electrodomésticos que adquiere. Esto supone un descenso en el periodo del 19%. Sin embargo, pese a la caída, conviene recalcar que este porcentaje es superior al valor medio municipal (44%).

Se produce un incremento en el uso del transporte público en desplazamientos al trabajo del 44%, pasando de un 25% en 2007 al 36% en 2012. Este último porcentaje es levemente inferior al valor medio municipal en 13 puntos porcentuales (39%).

Finalmente, la frecuencia de actuación menos extendida en la zona rural en relación al consumo de energía es la de compartir vehículo privado para ir al trabajo. En 2012, el porcentaje alcanzaba el 22%, valor bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad pese a representar un incremento del 10% respecto a 2007 (20%) y ser ligeramente superior al valor medio municipal (18%).

D.2 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación al consumo de agua: no eliminar residuos tóxicos por los sumideros y realizar una revisión y mantenimiento periódico de la instalación.

En 2012, el 51% de los residentes en la zona rural reconocía verter productos tóxicos por los sumideros de su vivienda, incrementándose su práctica significativamente respecto a 2007 (16%). Además, este porcentaje se encuentra 11 puntos porcentuales por encima por encima del valor medio municipal (44%) y es superior al obtenido en el resto de zonas analizadas (urbana 42% y semiurbana 41%).

Finalmente, la práctica de revisión y mantenimiento periódico de la instalación de agua experimenta un incremento notable, pasando del 31% en 2007 a un 51% en 2012, aunque todavía se encuentra en un valor bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad local. Comparativamente, es superior al valor medio municipal (38%) y al dato obtenido en el resto de zonas analizadas (37% urbana y 30% semiurbana).

D.3 – Baja frecuencia de actuaciones responsables en relación a la generación de residuos: utilización de pilas recargables, uso del sistema de recogida selectiva para residuos voluminosos (punto limpio), impresión a doble cara, evitar la compra de aerosoles y de productos que funcionan con pilas, entrega de aceites a empresas especializadas y compra de productos poco embalados.

Se detecta una tendencia negativa en el período respecto al uso de pilas recargables en el medio rural. En 2012, tan sólo un 34% de sus residentes manifestaba su uso, valor inferior al del año 2007 (42%). Comparativamente, es el valor más bajo del de todas las zonas analizadas (50% urbana y 51% semiurbana) y del valor registrado como media municipal (49%).

Como en el resto de zonas analizadas, también aquí se detecta un descenso significativo en el empleo del sistema de recogida selectiva de residuos voluminosos en el periodo analizado. Concretamente, la frecuencia de esta actuación alcanzaba el 51% en 2012 frente al 75% del año 2007. No obstante, el porcentaje obtenido es superior al valor medio municipal (47%) y al del resto de zonas (44% semiurbana y 46% urbana).

De las tres zonas analizadas, la rural es la que presenta el mayor descenso respecto a la impresión a doble cara. Entre 2007 y 2012, se registró un descenso de 22 puntos porcentuales, pasando de un 62% en 2007 a un 40% en 2012. El dato es, por tanto, inferior al valor medio municipal (54%) y al del resto de zonas analizadas (50% semiurbana y 49% urbana).

Tan sólo un 26% y un 17% de los residentes en la zona rural manifestaban, en 2012, evitar la compra de productos que funcionen a pilas y la compra de aerosoles, respectivamente. Estos datos representan un descenso del 16% en la primera conducta y del 60% en la segunda, respecto a los datos registrados para ambas en 2007 y son, por tanto, inferiores a los valores medio municipales (29% y 20%, respectivamente).

Se registra una tendencia positiva respecto a la entrega de aceites domésticos usados a empresas especializadas en residuos durante el periodo 2007-2012. Concretamente, el porcentaje final ascendía hasta el 34% en 2012, un 17,5% superior al valor registrado en 2007. Sin embargo, se subraya que, pese a este incremento tan significativo, el valor final obtenido todavía se considera bajo desde el punto de vista de la sostenibilidad local. Por último, la tendencia a comprar productos poco embalados decrece ligeramente en el periodo. En 2012, el porcentaje apenas ascendía al 13%, un 28% menos que en 2007 (18%) y ligeramente inferior al valor medio municipal (15%).

D.4 – Baja frecuencia de actuaciones en relación al consumo responsable: utilización de productos reciclados, consumo de productos con etiquetado ecológico, compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos, atención a la simbología química de los productos de limpieza en el proceso de compra y compra de productos con certificado de comercio justo.

En 2012, apenas un 32% de los residentes en la zona rural reconocía utilizar productos reciclados, aunque esto supone un incremento del 39% respecto al dato del año 2007

(23%). Comparativamente, el dato es superior al valor medio municipal (29%) y al resto de zonas analizadas (24% semiurbana y 30% urbana).

Se registra una tendencia positiva respecto al consumo de productos con etiquetado ecológico en el periodo de análisis 2007-2012. Cuantitativamente, el 27% de los residentes en la zona rural consumían productos de este tipo en 2012, un 35% superior al dato del año 2007 (20%). Comparativamente, el dato es superior al valor medio municipal (24%) y al del resto de zonas analizadas (24% urbana y 25% semiurbana).

En 2012, el 21% de los residentes en la zona rural realizaron frecuentemente la compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos. El dato es un 75% superior al registrado en 2007 (12%) y al valor medio municipal (19%). Comparativamente con el resto de zonas, es superior al 16% registrado en la urbana y en línea con el 22% de la semiurbana. Se registra una tendencia claramente negativa en la atención a la simbología tóxica de los productos de limpieza para su adquisición. En 2012, este porcentaje era de apenas un 17% lo cual supone un descenso del 71% respecto al 59% registrado en 2007. Este valor es ligeramente inferior al valor medio municipal (19%) y al del resto de zonas (19% semiurbana y 22% urbana).

Por último, se produce un descenso del 25% en la población rural que compra productos certificados con la marca de comercio justo, ya que en 2012 el porcentaje final obtenido era del 12% frente al 16% registrado en 2007. Este dato está en línea con el valor medio municipal y con el registrado en la zona semiurbana (12% para ambas) pero es ligeramente inferior al obtenido en la zona urbana (14%).

6.5.5.2. ANÁLISIS EXTERNO

OPORTUNIDADES

No se detectan oportunidades en este ámbito de estudio.

AMENAZAS

No se detectan amenazas en este ámbito de estudio.

07

CONCLUSIONES

Tras analizar pormenorizadamente los principales ámbitos de la sostenibilidad local, se pueden identificar claramente los puntos de mejora e impulsar, de esta manera, el avance del municipio de Vigo hacia su consecución.

A continuación se detallan los ítems más representativos que suponen una *advertencia* (debilidad o amenaza), de tal forma que la administración local, conocedora de estos aspectos que representan una limitación, pueda desarrollar e impulsar planes de acción que consigan, paulatinamente, superarlos y mejorarlos. Igualmente, también se muestran aquellos aspectos que representan una *potencialidad* (fortaleza u oportunidad) y que identifican los aspectos más prometedores en los que el municipio de Vigo está más avanzado desde una óptica sostenible.

Las matrices DAFO resumen (ver anexos 30-35) identifican:

- *Fortalezas (F)* y *Debilidades (D)* encontradas en el municipio y sobre las cuales la autoridad local tiene capacidad de incidencia directa.
- *Oportunidades (O)* y *Amenazas (A)*, aspectos de carácter externo que es necesario identificar y tener en consideración, aunque la administración local no tenga una incidencia directa sobre ellos.

Para un mejor seguimiento de los ámbitos temáticos analizados en este estudio (calidad de vida, movilidad local, accesibilidad a los servicios básicos locales, cambio climático, contaminación acústica y consumo y producción sostenible), estos se han dividido en dos grandes grupos:

- 1) parámetros con valoración coincidente tanto en el municipio de Vigo en su conjunto como por zonas
- 2) parámetros específicos obtenidos para cada una de las zonas (urbana, semiurbana y rural).

PARÁMETROS CON VALORACIÓN COINCIDENTE TANTO EN EL MUNICIPIO DE VIGO EN SU CONJUNTO COMO POR ZONAS²⁵

1. CALIDAD DE VIDA (ver matriz DAFO resumen en Anexo 30)

POTENCIALIDADES

Oportunidades

- Conocimiento y valoración de la Ley de Dependencia
- Puerto de la ciudad
- Calidad del comercio existente

Fortalezas

- Calidad de Vida en relación a vivir y trabajar en Vigo.
- Seguridad ciudadana en el municipio
- Seguridad ciudadana en la zona de residencia
- Calidad del espacio construido
- Servicios de hostelería y restauración
- Equipamiento deportivo
- Integración de las nuevas tecnologías de la información y de las comunicaciones
- Accesibilidad a Internet en el ámbito público
- Limpieza de la ciudad
- Capacidad de atracción turística de la ciudad
- Servicio de transporte público urbano

ADVERTENCIAS

Amenazas

- Denuncia de delitos perpetrados en el municipio
- Accesibilidad a una vivienda a un precio razonable
- Oportunidades laborales y de la calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo

²⁵ El criterio utilizado para enmarcar un parámetro como una potencialidad (oportunidad o fortaleza) o una advertencia (amenaza o debilidad) está determinado por la existencia de índices de satisfacción superiores o inferiores al 50%, respectivamente.

- Ayudas públicas que otras administraciones prestan al municipio
- Sistema público de pensiones
- Ayudas públicas destinadas a las personas con discapacidad
- Pobreza
- Políticas y medidas en materia de pobreza y exclusión social
- Normalización de la lengua gallega

Debilidades

- Servicios de bienestar y asistencia social
- Contaminación acústica
- Contaminación atmosférica
- Uso no eficiente de los recursos del municipio
- Integración de las personas con discapacidad en el municipio
- Atención recibida por los servicios administrativos municipales

2. MOVILIDAD LOCAL (ver matriz DAFO resumen en Anexo 31)

POTENCIALIDADES

Oportunidades

- Disminución del tiempo medio por desplazamiento a la compra diaria
- Descenso del uso del transporte privado en desplazamiento de ocio semanal
- Descenso del uso del transporte privado para el ocio de fin de semana
- Disminución de la distancia media por desplazamiento al de ocio de fin de semana

Fortalezas

- Aumento del uso del transporte público para el ocio de fin de semana

ADVERTENCIAS

Amenazas

- Descenso del número de viajes al trabajo
- Descenso del número de viajes a la compra diaria
- Descenso del número de viajes de ocio semanal.

Debilidades

- Descenso del número de viajes al colegio

3. ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS BÁSICOS LOCALES²⁶ (ver matriz DAFO resumen en Anexo 32)

POTENCIALIDADES

Oportunidades

- Accesibilidad a entidades bancarias²⁷
- Accesibilidad a comercios de alimentación

Fortalezas

- Accesibilidad a los puntos de recogida selectiva de residuos
- Accesibilidad a las paradas de transporte urbano
- Accesibilidad de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales

ADVERTENCIAS

Amenazas

- Accesibilidad a los servicios sanitarios
- Accesibilidad a los centros de enseñanza²⁸

Debilidades

- Accesibilidad media a los servicios básicos locales²⁹
- Accesibilidad a las instalaciones deportivas
- Accesibilidad a los centros cívico-sociales
- Accesibilidad a los parques y espacios públicos³⁰

26) Salvo indicación específica, el criterio general utilizado para enmarcar un parámetro como una potencialidad (oportunidad o fortaleza) o una advertencia (amenaza o debilidad) está determinado por la existencia de tasas de accesibilidad media superiores o inferiores al 50%, respectivamente.

27) Valoración del período analizado (2003-09), aunque en la actualidad esta tasa de accesibilidad se ha visto reducida a consecuencia de la reestructuración sufrida por el sistema bancario.

28) Se considera una debilidad pues no supera una accesibilidad del 60%, marcado como objetivo óptimo de sostenibilidad.

29) Se considera una debilidad, pues la tasa de accesibilidad media del municipio no supera el 70%, marcado como objetivo óptimo de sostenibilidad y ha experimentado una evolución global negativa en el período evaluado.

30) Se considera una debilidad pues no supera una accesibilidad del 70%, marcado como objetivo óptimo de sostenibilidad.

4. CAMBIO CLIMÁTICO (ver matriz DAFO resumen en Anexo 33)

POTENCIALIDADES

Oportunidades

- No se detectaron

Fortalezas

- Baja tasa de emisión por habitante global en el municipio
- Descenso de emisiones de CO₂ asociadas al consumo eléctrico del municipio
- Descenso de emisiones de CO₂ asociadas al consumo eléctrico en el sector doméstico
- Descenso de emisiones de CO₂ asociadas al consumo eléctrico del alumbrado público

ADVERTENCIAS

Amenazas

- No se detectaron

Debilidades

- Aumento del consumo eléctrico global en el municipio
- Aumento del consumo eléctrico en el sector privado/doméstico
- Aumento del consumo eléctrico del alumbrado público
- Incremento del uso del vehículo privado y de sus emisiones asociadas
- Incremento de la generación de residuos y de sus emisiones asociadas.

5. CONTAMINACIÓN ACÚSTICA (ver matriz DAFO resumen en el Anexo 34)

POTENCIALIDADES

Oportunidades

- No se detectaron.

Fortalezas

- No se detectaron.

ADVERTENCIAS

Amenazas

- No se detectaron

Debilidades

- Incremento de la población expuesta a más de 65dBA por término medio diario, durante la franja de 7 a 19h (día) y entre las 19 a 23 h (tarde), asociado principalmente al tráfico rodado.
- Incremento de la población expuesta a más de 60dBA durante la franja de 23 a 7h (noche), asociado principalmente al tráfico rodado.
- Alto nivel acústico existente en determinadas zonas del municipio debido a la apertura de locales de ocio nocturno.

- Niveles acústicos superiores a 30dBA en la mayoría de las viviendas analizadas por apertura de locales de ocio nocturno.
- Nivel acústico elevado (>65dBA) debido a la recogida de residuos.

6. CONSUMO Y PRODUCCIÓN SOSTENIBLE (ver matriz DAFO resumen en Anexo 35)

POTENCIALIDADES

Oportunidades

- No se detectaron.

Fortalezas

- Las prácticas más extendidas en el consumo de energía son: cierre de radiadores de estancias que no se utilizan, control y evaluación de la facturación energética, empleo de luces de bajo consumo, empleo de agua fría para lavar la ropa,
- Las prácticas más extendidas en el consumo de agua son: ducharse en vez de darse un baño, cerrar el grifo mientras se lavan los dientes, control periódico del consumo de agua,
- Las prácticas más extendidas en la generación de residuos son: reutilizar las bolsas de plástico, separar los residuos en origen
- Las prácticas más extendidas en el consumo responsable son: grado de concienciación ciudadana sobre la verdadera necesidad de los productos que compra.

ADVERTENCIAS

Amenazas

- No se detectaron

Debilidades

- Las prácticas menos extendidas en el consumo de energía son: consideración de la etiqueta ecológica en la compra de electrodomésticos, uso del transporte público en desplazamientos diarios y compartir el vehículo privado en desplazamientos laborales
- Las prácticas menos extendidas en el consumo de agua son: evitar eliminar residuos por el sumidero y la revisión y mantenimiento periódico de la instalación de agua.
- Las prácticas menos extendidas en la generación de residuos son: empleo de pilas recargables, uso del punto limpio, impresión a doble cara, evitar la compra de productos que funcionen a pilas, entrega de aceites domésticos a empresas especializadas, evitar la compra de aerosoles y la compra de productos poco embalados.
- Las prácticas menos extendidas en el consumo responsable son: utilización de productos reciclados, consumo de productos ecológicos, compra de productos agrícolas y ganaderos ecológicos, prestar atención a la simbología de los productos de limpieza y la compra de productos de comercio justo.

PARÁMETROS ESPECÍFICOS OBTENIDOS PARA CADA UNA DE LAS ZONAS

1. CALIDAD DE VIDA (ver matriz DAFO resumen en Anexo 30)

URBANA	SEMIURBANA	RURAL
POTENCIALIDADES		
OPORTUNIDADES		
Calidad de la vivienda construida Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria Confianza en mantener el empleo Facilidad para hacer frente a préstamos personales Facilidad para hacer frente a un gasto imprevisto de 500 € Facilidad para hacer frente al pago de facturas Facilidad para acceder a alimentos y productos de primera necesidad Red educativa existente	Facilidad para llegar con recursos a fin de mes Transporte público entre Vigo y su entorno Red educativa existente	Calidad de la vivienda construida Facilidad para hacer frente a préstamos personales Facilidad para hacer frente a un gasto imprevisto de 500 € Facilidad para hacer frente al pago de facturas Facilidad para hacer frente al pago del alquiler Facilidad para acceder a alimentos y productos de primera necesidad Transporte público entre Vigo y su entorno
FORTALEZAS		
Sensación de seguridad ciudadana Instalaciones culturales y oferta de ocio Oferta cultural Accesibilidad a Internet en el ámbito privado Participación ciudadana	Sensación de seguridad ciudadana Integración de la población inmigrante Vigo como ciudad para crear y desarrollar tejido empresarial El tráfico en la ciudad	Instalaciones culturales y oferta de ocio Accesibilidad a Internet en el ámbito privado Integración de la población inmigrante Vigo como ciudad para crear y desarrollar tejido empresarial Participación ciudadana

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

ADVERTENCIAS		
AMENAZAS		
<p>Dificultad para llegar con recursos a fin de mes</p> <p>Dificultad para el pago del alquiler</p> <p>Red de transporte público entre Vigo y su entorno</p>	<p>Calidad de la vivienda construida</p> <p>Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria</p> <p>Bajo poder adquisitivo de la ciudadanía: dificultad para hacer frente a los préstamos, a imprevistos de 500€, pago de facturas y compra de productos de primera necesidad</p> <p>Red de transporte público entre Vigo y su entorno</p>	<p>Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria</p> <p>Dificultad para llegar con dinero a fin de mes</p> <p>Inestabilidad laboral</p> <p>Red educativa existente</p>
DEBILIDADES		
<p>Integración de la población inmigrante</p> <p>Posición del municipio de Vigo como ciudad para desenvolver y crear empresas</p> <p>Trafico de la ciudad</p>	<p>Instalaciones culturales y oferta de ocio</p> <p>Equipamiento cultural</p> <p>Accesibilidad a Internet en el ámbito privado</p> <p>Participación ciudadana</p>	<p>Menor sensación de seguridad que en el resto de zonas (aunque se mantiene en niveles elevados)</p> <p>Oferta cultural existente</p> <p>Tráfico de la ciudad</p>

2. MOVILIDAD LOCAL (ver matriz DAFO resumen en Anexo 31)

URBANA	SEMIURBANA	RURAL
POTENCIALIDADES		
OPORTUNIDADES		
<p>Disminución del tiempo medio por desplazamiento de ocio semanal</p> <p>Aumento del número de viajes de ocio de fin de semana</p>	<p>Disminución de la distancia media por desplazamiento al trabajo</p> <p>Disminución del tiempo medio por desplazamiento al trabajo</p> <p>Descenso del uso del transporte privado al trabajo</p> <p>Aumento del uso del transporte no motorizado a la compra diaria</p> <p>Aumento del uso del transporte no motorizado para el ocio semanal</p> <p>Disminución del tiempo medio por desplazamiento de ocio de fin de semana</p> <p>Aumento del uso del transporte no motorizado para ocio de fin de semana</p>	<p>Disminución de la distancia media por desplazamiento al trabajo</p> <p>Descenso del uso del transporte privado al trabajo</p> <p>Aumento del uso del transporte no motorizado al trabajo</p> <p>Disminución de la distancia media por desplazamiento a la compra diaria</p> <p>Descenso del uso del transporte privado a la compra diaria</p> <p>Aumento del uso de transporte no motorizado para la compra diaria</p> <p>Disminución de la distancia media por desplazamiento de ocio semanal</p> <p>Disminución del tiempo medio por desplazamiento de ocio semanal</p> <p>Aumento del número de viajes de ocio de fin de semana</p> <p>Disminución del tiempo medio por desplazamiento de ocio de fin de semana</p>
FORTALEZAS		
<p>Aumento del uso del transporte público al colegio</p> <p>Aumento del uso del transporte público a la compra diaria</p> <p>Aumento del uso del transporte público de ocio semanal</p>	<p>Aumento del uso del transporte público al trabajo</p> <p>Disminución de la distancia media por desplazamiento al colegio</p> <p>Disminución del tiempo medio por desplazamiento al colegio</p> <p>Aumento del uso de transporte no motorizado al colegio</p>	<p>Descenso del uso del transporte privado al colegio</p> <p>Aumento del uso del transporte público al colegio</p> <p>Aumento del uso del transporte público de ocio semanal</p>

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

ADVERTENCIAS		
AMENAZAS		
<p>Incremento de la distancia media por desplazamientos al trabajo</p> <p>Incremento del tiempo medio en desplazamientos al trabajo</p> <p>Aumento del uso del vehículo privado en desplazamientos al trabajo</p> <p>Descenso del uso de medios no motorizados en desplazamientos al trabajo</p> <p>Incremento de la distancia media por desplazamiento a la compra diaria</p> <p>Aumento del uso del vehículo privado en desplazamientos a la compra diaria</p> <p>Descenso del uso de medios no motorizados en desplazamientos a la compra diaria</p> <p>Incremento de la distancia media por desplazamiento de ocio semanal</p> <p>Descenso del uso de medios no motorizados en desplazamientos de ocio semanal</p> <p>Incremento del tiempo medio por desplazamiento de ocio de fin de semana</p> <p>Descenso del uso de medios no motorizados en desplazamientos de ocio de fin de semana</p>	<p>Descenso del uso de medios no motorizados en desplazamientos al trabajo</p> <p>Incremento de la distancia media por desplazamiento a la compra diaria</p> <p>Aumento del uso del vehículo privado en desplazamientos a la compra diaria</p> <p>Incremento de la distancia media por desplazamiento de ocio semanal</p> <p>Incremento del tiempo medio en desplazamientos de ocio semanal</p> <p>Descenso del número de viajes de ocio de fin de semana</p>	<p>Incremento del tiempo medio en desplazamientos al trabajo</p> <p>Descenso del uso de medios no motorizados en desplazamientos de ocio semanal</p> <p>Descenso del uso de medios no motorizados en desplazamientos de ocio de fin de semana</p>
DEBILIDADES		
<p>Incremento de la distancia media por desplazamiento al colegio</p> <p>Incremento del tiempo medio en desplazamientos al colegio</p> <p>Aumento del uso del vehículo privado en desplazamientos al colegio</p> <p>Descenso del uso de medios no motorizados en desplazamientos al colegio</p>	<p>Aumento del uso del vehículo privado en desplazamientos al colegio</p> <p>Descenso del uso del transporte público en desplazamientos al colegio</p> <p>Descenso del uso del transporte público en desplazamientos a la compra diaria</p> <p>Descenso del uso del transporte público en desplazamientos de ocio semanal</p>	<p>Descenso del uso del transporte público en desplazamientos al trabajo</p> <p>Incremento de la distancia media por desplazamiento al colegio</p> <p>Incremento del tiempo medio en desplazamientos al colegio</p> <p>Descenso del uso de medios no motorizados en desplazamientos al colegio</p> <p>Descenso del uso del transporte público en desplazamientos a la compra diaria</p>

3. ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS BÁSICOS LOCALES (ver matriz DAFO resumen en Anexo 32)

URBANA	SEMIURBANA	RURAL
POTENCIALIDADES		
OPORTUNIDADES		
Alta accesibilidad a servicios sanitarios Alta accesibilidad a comercios de alimentación	Alta accesibilidad a servicios sanitarios Alta accesibilidad a centros de enseñanza	No se detectaron
FORTALEZAS		
Alta tasa de accesibilidad media a servicios básicos locales Incremento de la accesibilidad a espacios deportivos ³¹ Alta accesibilidad a centros cívico-sociales Alta accesibilidad a parques y espacios públicos Alta accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales	Alta accesibilidad media a los servicios básicos locales Alta accesibilidad de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales	No se detectaron
ADVERTENCIAS		
AMENAZAS		
Baja accesibilidad a los centros de enseñanza Baja accesibilidad a las entidades bancarias	Baja accesibilidad a las entidades bancarias Baja accesibilidad a los comercios de alimentación	Baja accesibilidad a los servicios sanitarios Baja accesibilidad a los centros de enseñanza Baja accesibilidad a las entidades bancarias Baja accesibilidad a los comercios de alimentación

31) A pesar de presentar una tasa de accesibilidad media del 42%, a efectos de análisis, se considera una fortaleza el hecho de que experimentase un incremento en el período analizado y, asimismo, que esta zona presente una tasa superior a la media municipal (36%) y al resto de zonas.

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

DEBILIDADES		
<p>Disminución de la accesibilidad a los puntos de recogida selectiva de residuos³²</p> <p>Disminución de la accesibilidad a las paradas de autobús urbano³³</p>	<p>Baja accesibilidad a las instalaciones deportivas</p> <p>Baja accesibilidad a los centros cívico-sociales</p> <p>Baja accesibilidad a los parques y espacios públicos</p> <p>Baja accesibilidad a los puntos de recogida selectiva de residuos³⁴</p> <p>Disminución de la accesibilidad a las paradas de autobús urbano³⁵</p>	<p>Baja accesibilidad media a los servicios básicos locales</p> <p>Baja accesibilidad a las instalaciones deportivas</p> <p>Baja accesibilidad a los centros cívico-sociales</p> <p>Baja accesibilidad a los parques y espacios públicos</p> <p>Baja accesibilidad a los puntos de recogida selectiva de residuos</p> <p>Disminución de la accesibilidad a las paradas de autobús urbano³⁶</p> <p>Baja accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales</p>

32) Este aspecto es considerado como debilidad, pues, aún presentando una alta tasa de accesibilidad media (84%), se ha detectado un descenso significativo de 12 puntos en el período analizado.

33) Este aspecto es considerado como debilidad, pues, aún presentando una alta tasa de accesibilidad media (90%), se ha detectado un descenso significativo de 7 puntos en el período analizado.

34) Este aspecto es considerado como debilidad, pues, aún presentando una alta tasa de accesibilidad media (65%), ésta ha descendido 20 puntos en el período analizado.

35) Este aspecto es considerado como debilidad, pues, aún presentando una alta tasa de accesibilidad media (81%), ésta ha descendido 9 puntos en el período analizado.

36) Este aspecto es considerado como debilidad, pues, aún presentando una alta tasa de accesibilidad media (84%), ésta ha descendido 11 puntos en el período analizado.

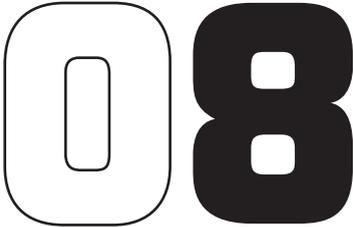
4. CONSUMO Y PRODUCCIÓN SOSTENIBLE (ver matriz DAFO resumen en Anexo 35)

URBANA	SEMIURBANA	RURAL
POTENCIALIDADES		
OPORTUNIDADES		
No se detectaron	No se detectaron	No se detectaron
FORTALEZAS		
<p>Alto grado de concienciación global de la ciudadanía del uso responsable de los recursos.</p> <p>Las prácticas más extendidas en el consumo de energía son: uso de lavadora o lavavajillas a plena carga.</p> <p>Las prácticas más extendidas en la generación de residuos son: reutilizar las bolsas de plástico, separar los residuos en origen</p>	<p>Las prácticas más extendidas en el consumo de energía son: uso de lavadora o lavavajillas a plena carga,</p> <p>Las prácticas más extendidas en el consumo responsable son: comprar productos de temporada.</p>	<p>Alto grado de concienciación global de la ciudadanía del uso responsable de los recursos.</p> <p>Las prácticas más extendidas en el consumo responsable son: comprar productos de temporada.</p>
ADVERTENCIAS		
AMENAZAS		
No se detectaron	No se detectaron	No se detectaron
DEBILIDADES		
<p>La práctica menos extendida en el consumo de agua, además de las enumeradas en el conjunto del municipio, es regar las plantas en horas de sol bajas.</p> <p>La práctica menos extendida en el consumo responsable es la compra de productos de temporada.</p>	<p>Bajo grado de concienciación de la ciudadanía respecto al uso responsable de los recursos.</p> <p>La práctica menos extendida en el consumo de agua, además de las enumeradas en el conjunto del municipio, es regar las plantas en horas de sol bajas.</p>	<p>La práctica menos extendida en el consumo de energía, además de las enumeradas en el conjunto del municipio, es el uso de la lavadora o del lavavajillas a plena carga.</p>

Finalmente, por su interés cualitativo de cara a definir las actuaciones de mejora en el marco de una estrategia de sostenibilidad para el municipio de Vigo, el Anexo 36 muestra, para cada ámbito temático abarcado en este estudio, las advertencias detectadas tanto a nivel global como por zonas. En este sentido, el desafío consistirá en, una vez identificadas estas amenazas y debilidades, asumirlas como una oportunidad de mejora de cara alcanzar un Vigo sostenible.



DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE



BIBLIOGRAFÍA

- [1] **Rogersen R.**: “Cities for a small planet”. Edit: Westview Pr, (1998).
- [2] **Espada L, De La Fuente J, Rodríguez F.J.**, 2010: “Agenda 21 Local: Proceso metodológico de implantación, peculiaridades diferenciadoras introducidas y variables gestionadas por indicadores de seguimiento en los municipios españoles”.
- [3] **Espada, L.**: “Percepción cidadá sobre a calidade de vida. Aplicación ao municipio de Vigo e comparativa con outras cidades europeas”. Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2011).
- [4] **Espada, L.**: “Niveis de satisfacción dos cidadáns de Vigo coa súa comunidade local”. Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2003).
- [5] **Espada, L.**: “Seguridad ciudadana. Aplicación al municipio de Vigo y perspectiva comparada”. Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2013).
- [6] **Espada, L.**: “Pobreza y exclusión social. Perpectiva comparada y estudio específico del municipio de Vigo”. Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2011).
- [7] **Federación española de municipios y provincias (FEMP)**: “Implantación de los planes de movilidad urbana sostenible”. Edit: FEMP, (2012).
- [8] **Espada, L.**: “Indicadores comunes europeos de sostenibilidad A-3 y B-6. La Movilidad Local: aplicación al municipio de Vigo y comparación con otras ciudades europeas”. Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2009).
- [9] **Martín P, Ruiz A y Sánchez J.I.**, 2012: “El sistema de transporte público en España: Una perspectiva interregional”. Cuad. Econ. vol.31 nº: 58.

- [10] **González, M:** "Ideas y buenas prácticas para la movilidad sostenible". Madrid: Ecologistas en acción, (2007). Disponible en: http://www.ecologistasenaccion.org/IMG/pdf_Cuaderno_3_Buenas_Practicas.pdf
- [11] **Espada, L:** "Estacionamiento urbano en espazos libres. Aplicación ao municipio de Vigo e comparativa con outras cidades". Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2013).
- [12] **Espada, L:** "SMART CITY, implantación de un sistema inteligente de aparcamiento en espacio libres en la ciudad de Vigo". Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2014).
- [13] **Espada, L:** "La accesibilidad a los servicios básicos. Aplicación al municipio de Vigo y comparación con otras ciudades europeas". Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2010).
- [14] **Espada, L:** "Análise da contribución do municipio de Vigo ó cambio climático". Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2007).
- [15] **Espada, L:** "Medidas de actuacións municipais para a redución das emisións dos gases de efecto invernadoiro en Vigo". Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2008).
- [16] **Espada, L y Rodríguez F.J:** "El ruido de tráfico rodado en la ciudad de Vigo. Niveles sonoros ambientales". Edit: Consorcio de la Zona Franca de Vigo, (2004).
- [17] **Espada, L:** "A contaminación acústica nocturna na cidade de Vigo". Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2006).
- [18] **Comisión Europea, 2010:** "Más inteligente y más limpio. Consumo y producción sostenibles". Luxemburgo: Oficina de publicaciones de la Unión Europea.
- [19] **Espada, L:** "Hábitos de consumo. Perspectiva comparada e estudio específico no municipio de Vigo". Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2013).
- [20] **Espada, L:** "Hábitos de consumo sobre enerxía, auga, xeración de residuos e productos que fomentan a sustentabilidade da cidadanía viguesa". Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2007).
- [21] **Espada, L:** "Xestións sustentábel da autoridade local e das empresas locais. Aplicación ao municipio de Vigo". Edit: Oficina do Valedor do Cidadán, (2012).

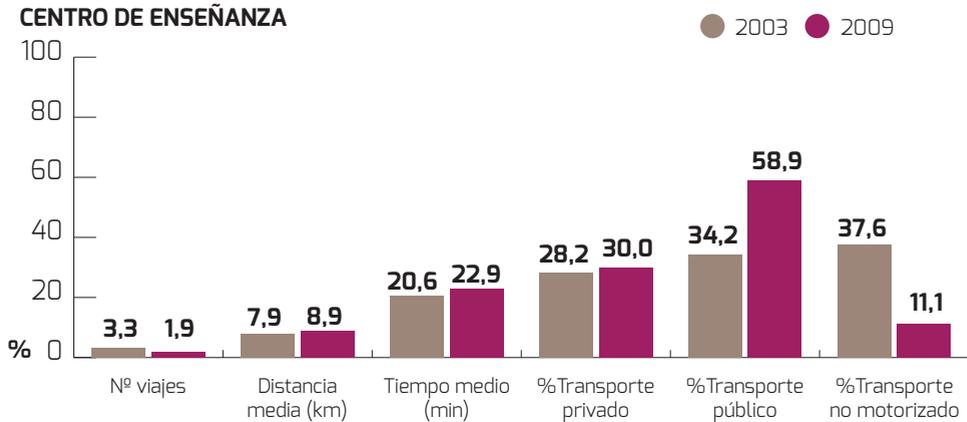
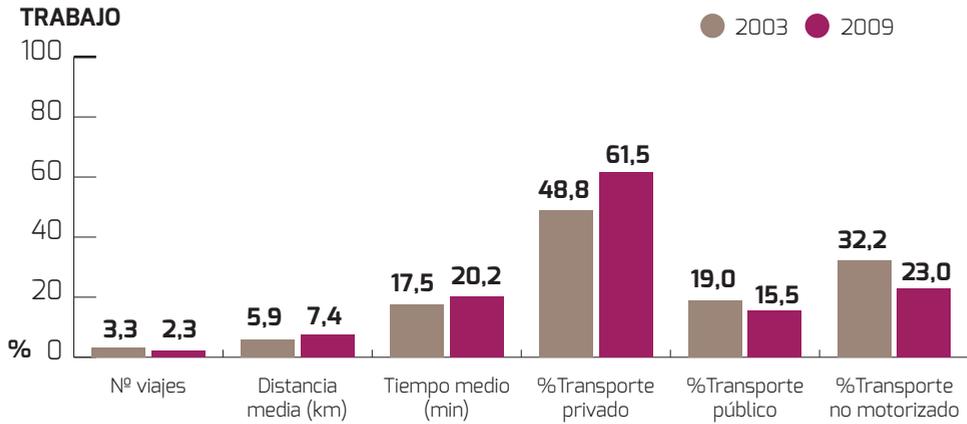
A

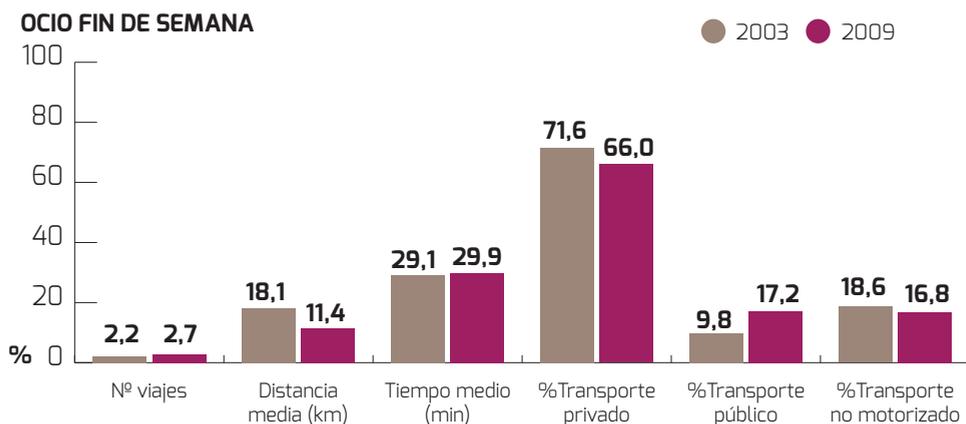
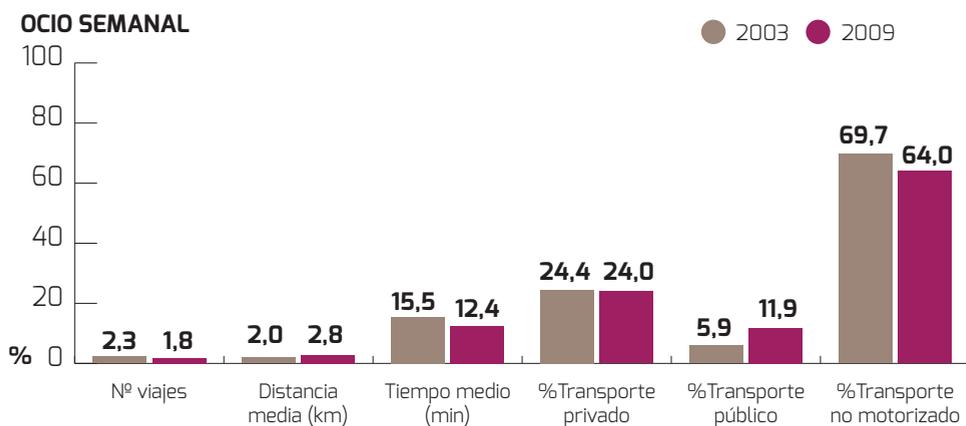
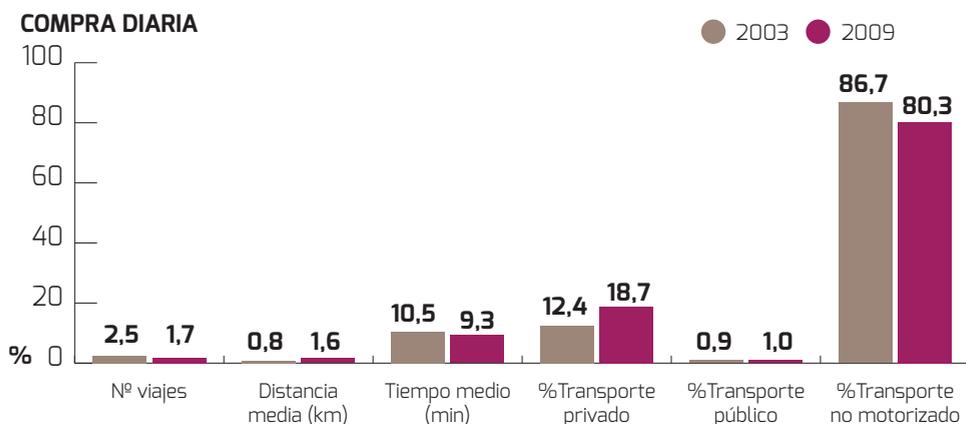
ANEXOS

| ANEXO 1 | CUADRO RESUMEN MOVILIDAD URBANA

Las siguientes gráficas muestran los resultados obtenidos en función del tipo de desplazamiento (al trabajo, centro de enseñanza, compra diaria, ocio semanal y ocio de fin de semana) para cada una de las zonas en que se ha dividido el municipio.

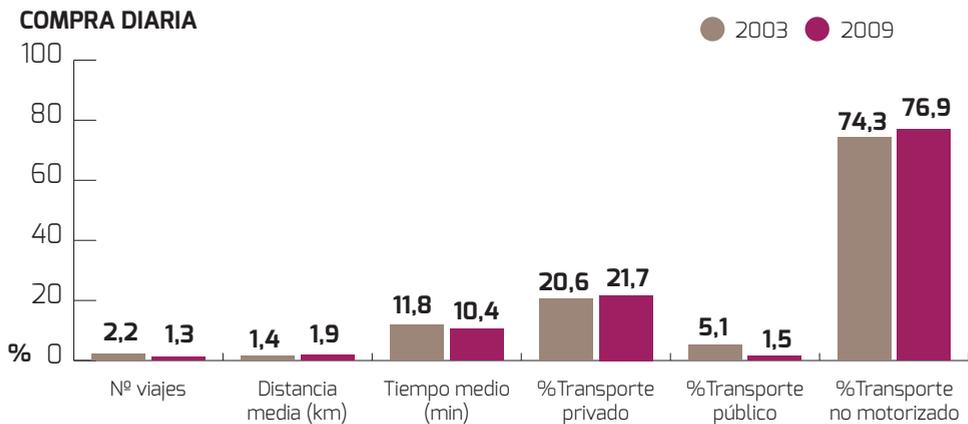
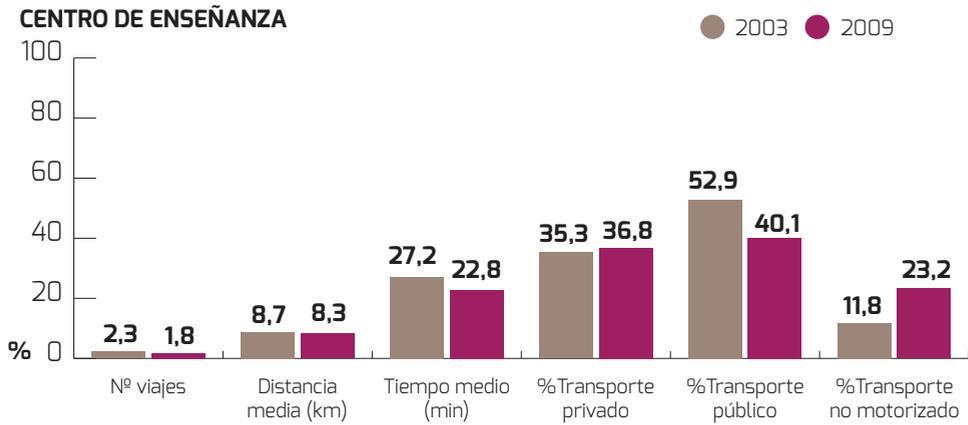
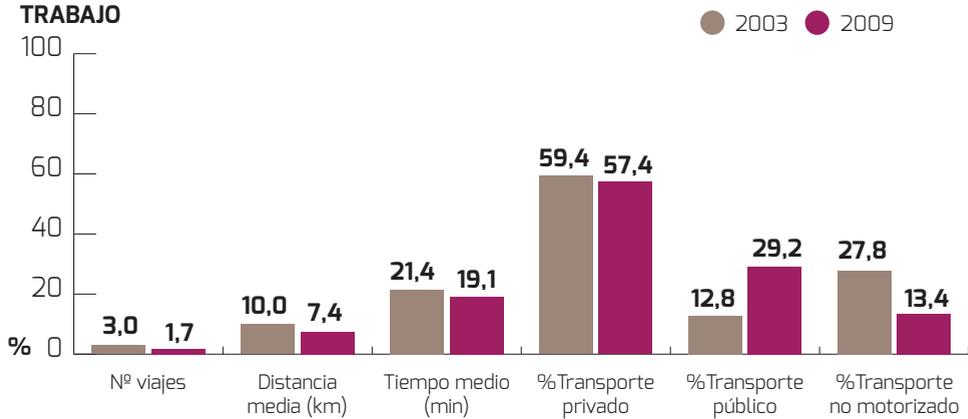
Zona Urbana

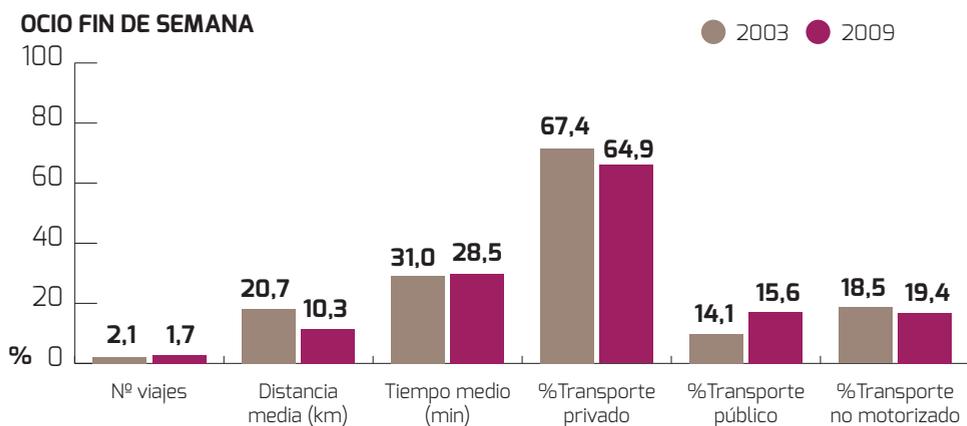
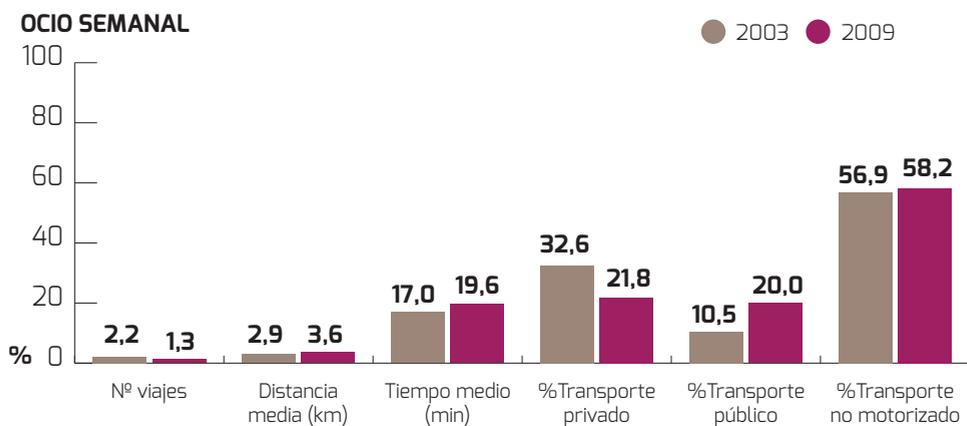




DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

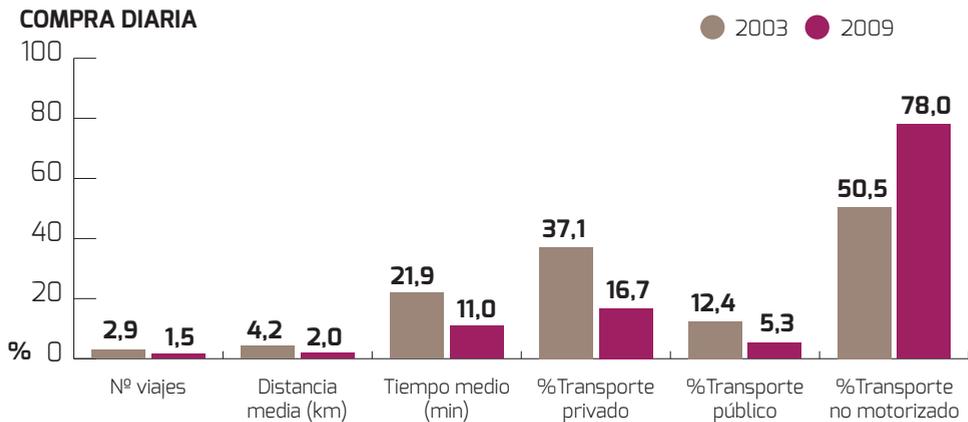
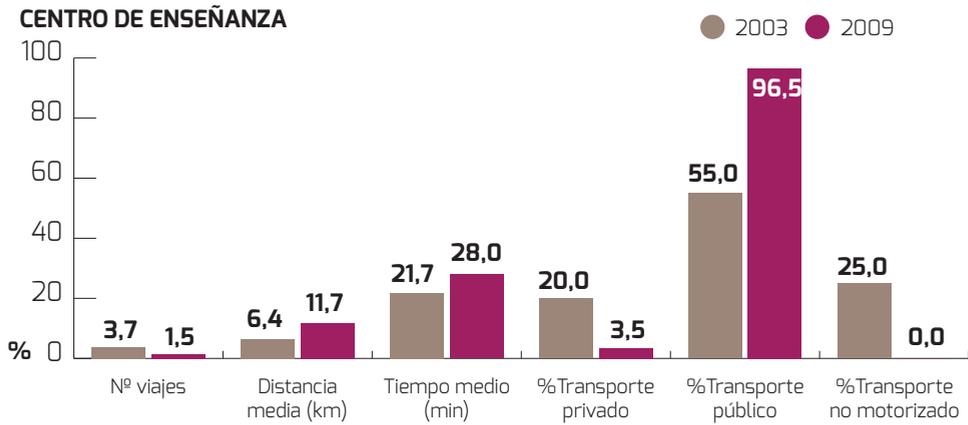
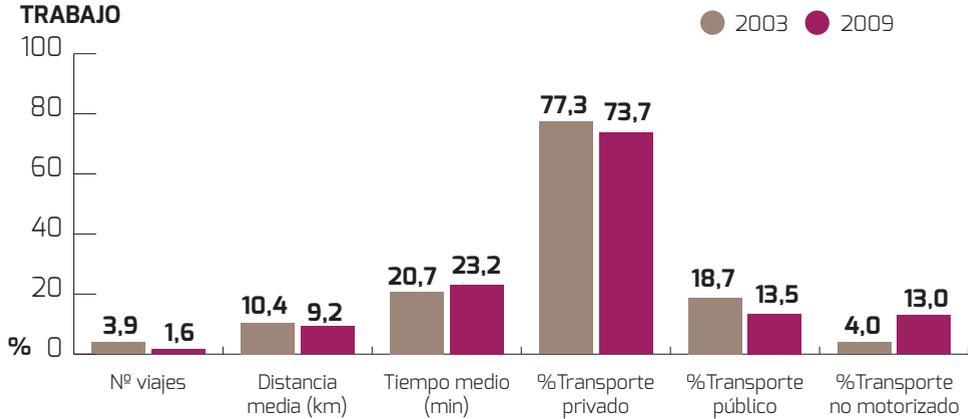
Zona Semiurbana

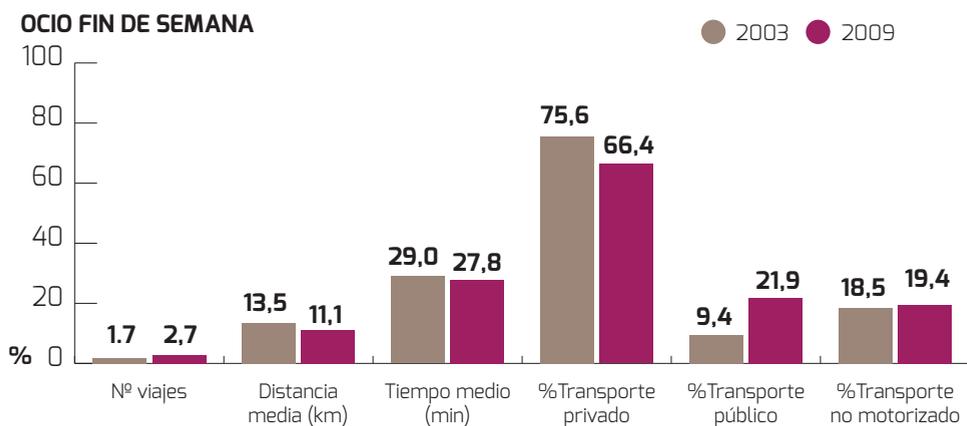
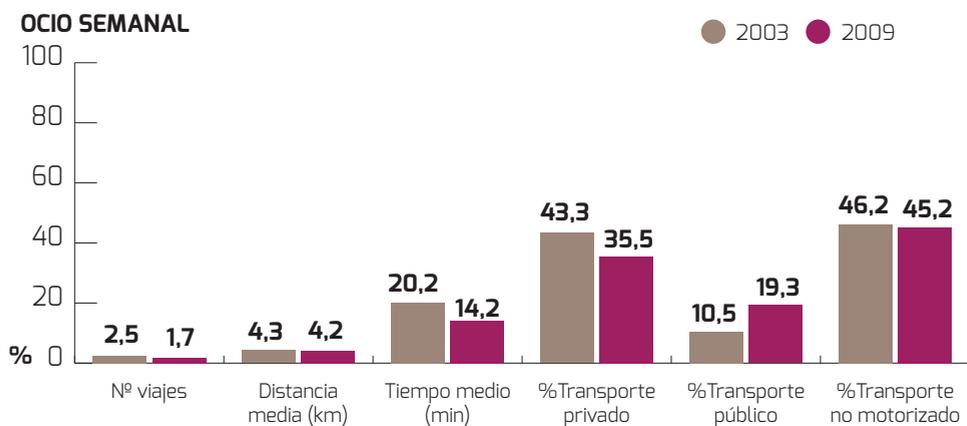




DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Zona Rural





| ANEXO 2 |



Zona de Torrecedeira

Zona Centro



Zona de Casablanca



Zona de Fátima



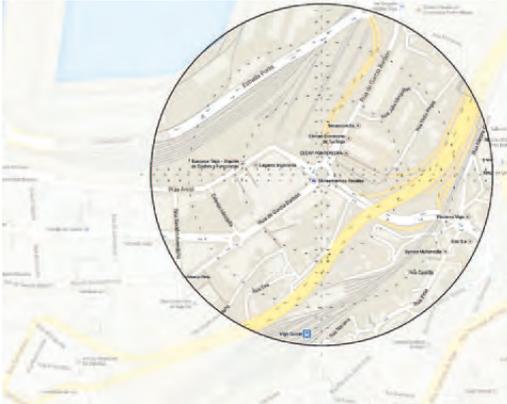
Zona de Florida



Zona de Povisa



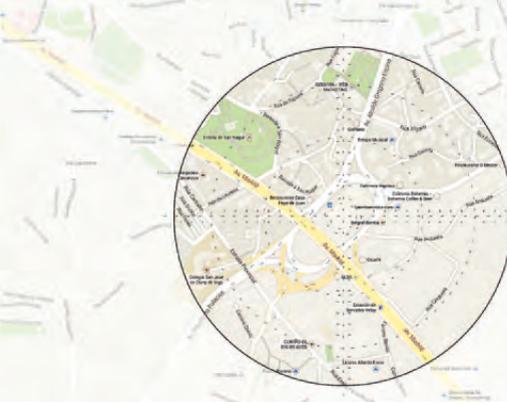
Zona de Isaac Peral



Zona de Martínez Garrido (Calvario)



Zona de Estación de Autobuses



Zona de Teis



Zona de Balaídos



Zona de Pza. de la Industria



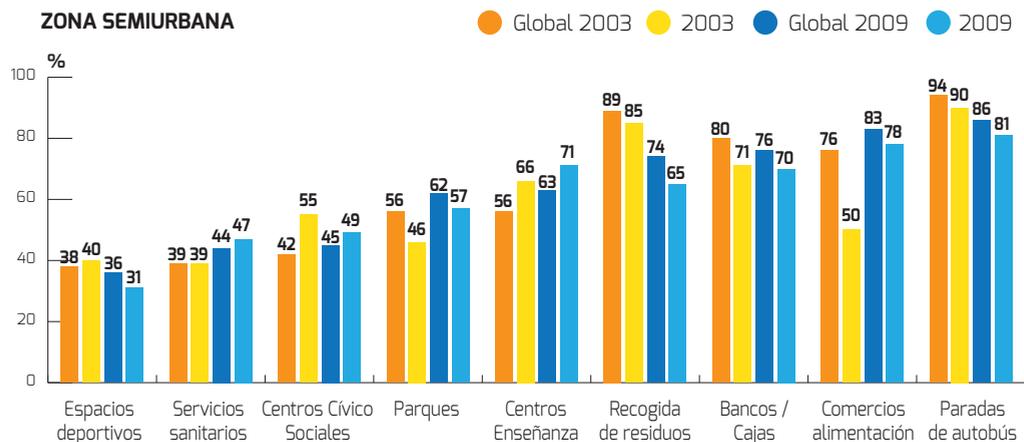
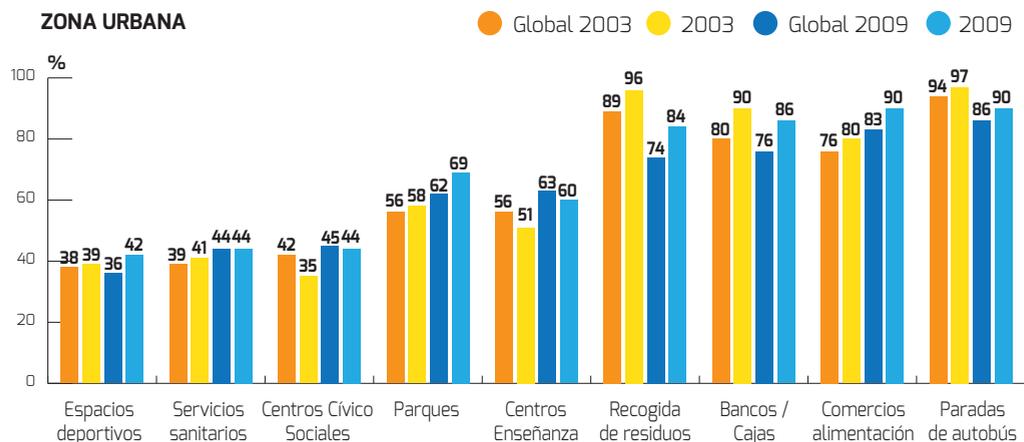
Zona PAU de Navia



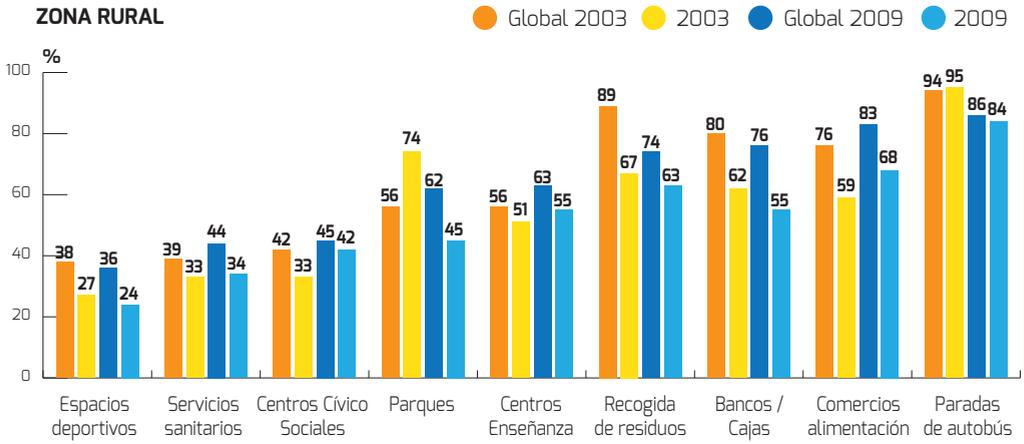
Zona de Bouzas



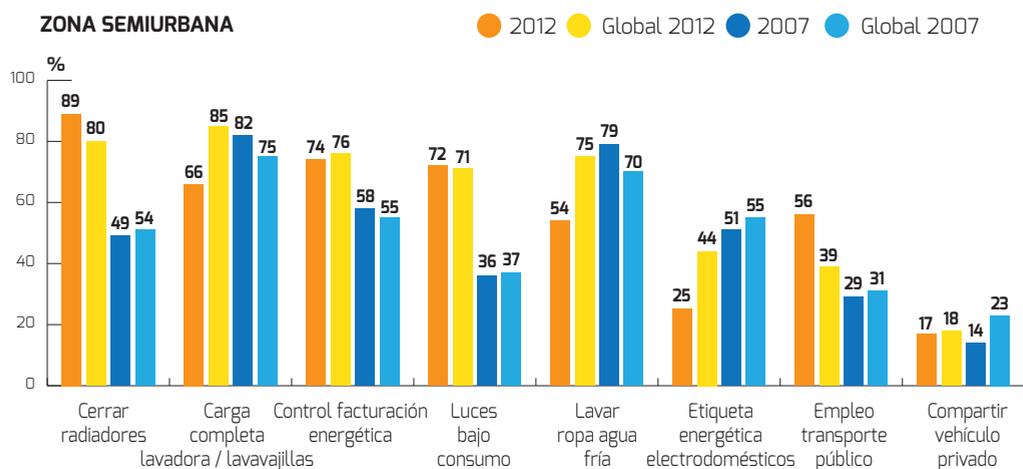
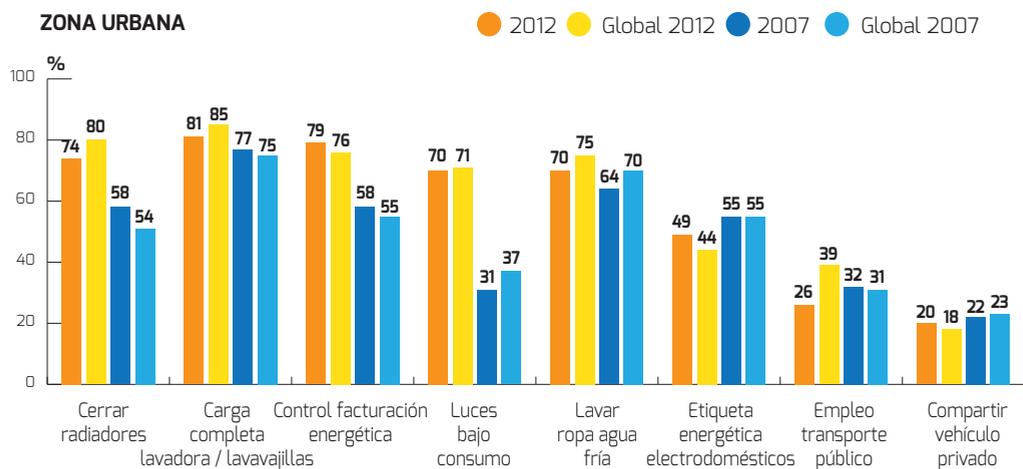
| ANEXO 3 | TASAS DE ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS BÁSICOS POR ZONAS



DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE



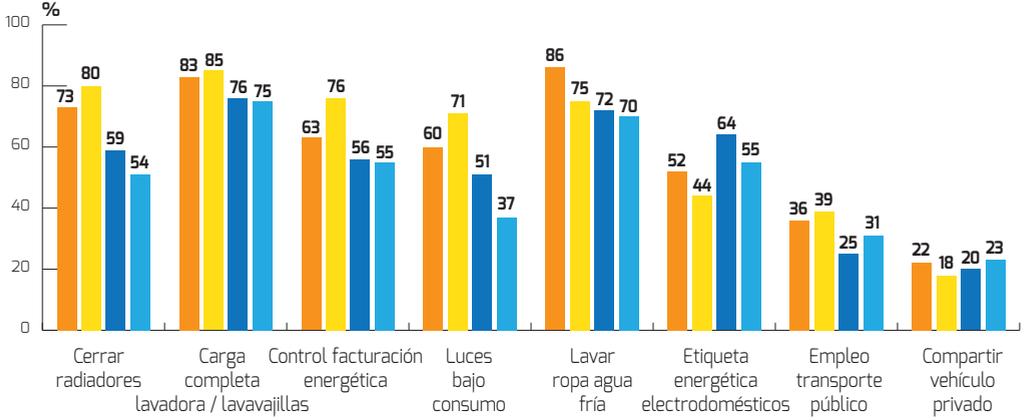
| ANEXO 4 | HÁBITOS DE CONSUMO DE ENERGÍA POR ZONAS



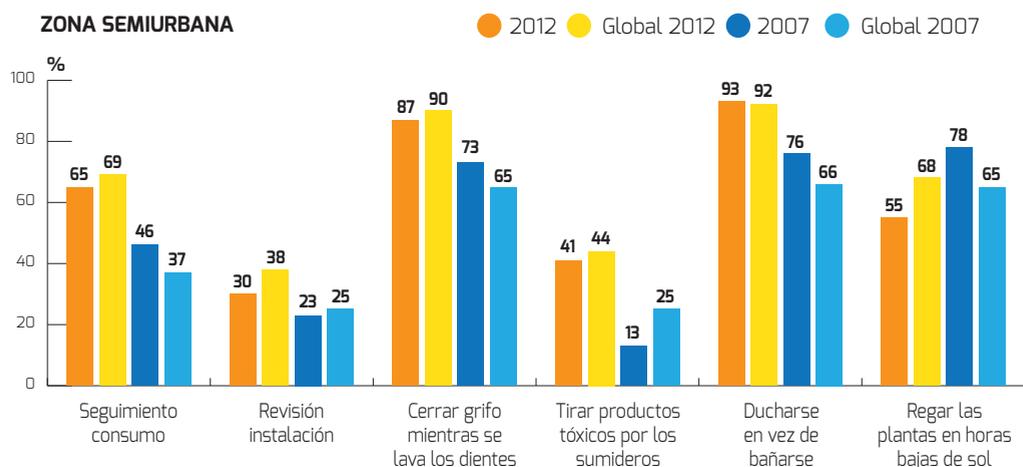
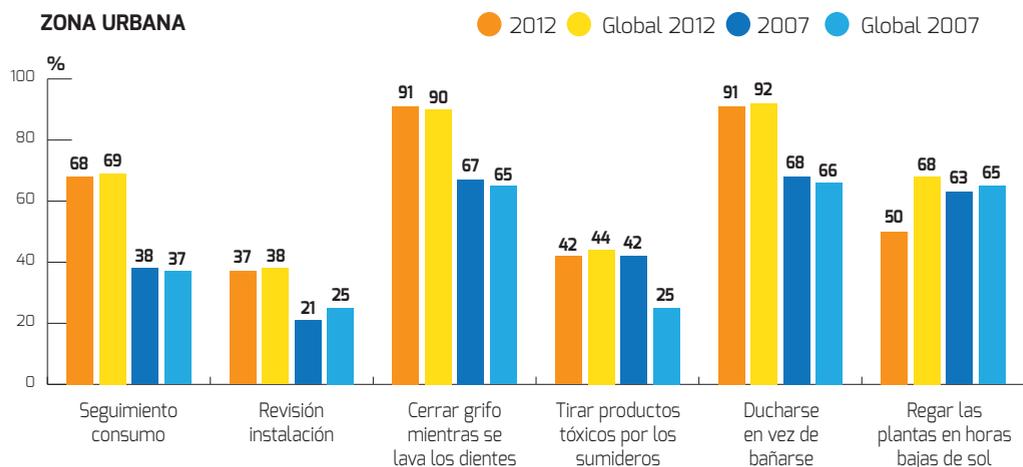
DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

ZONA RURAL

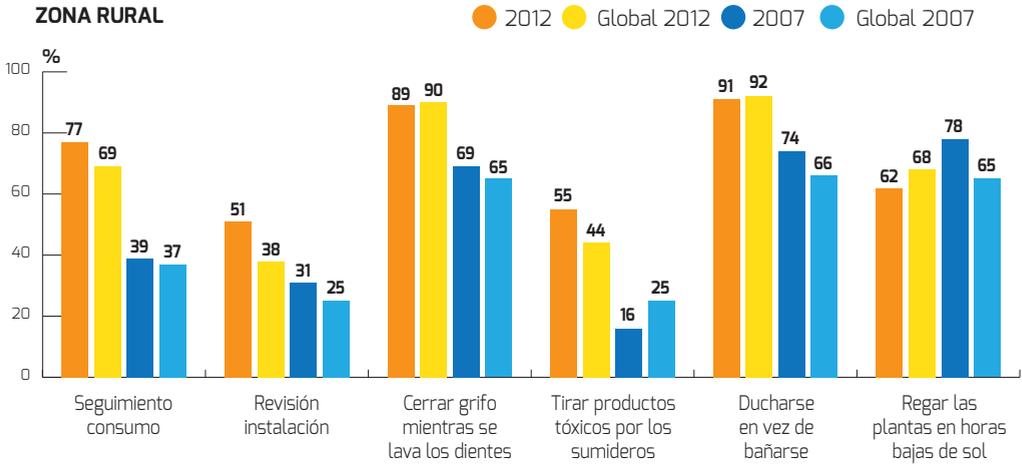
● 2012 ● Global 2012 ● 2007 ● Global 2007



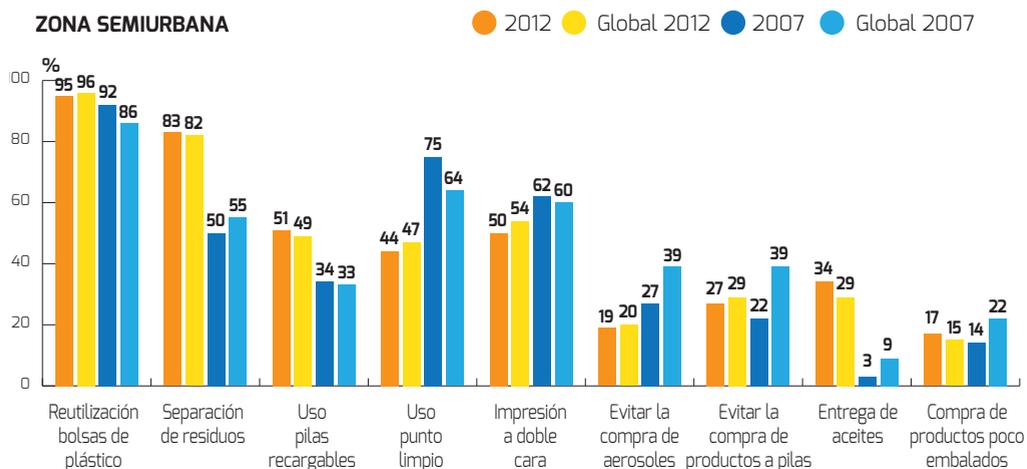
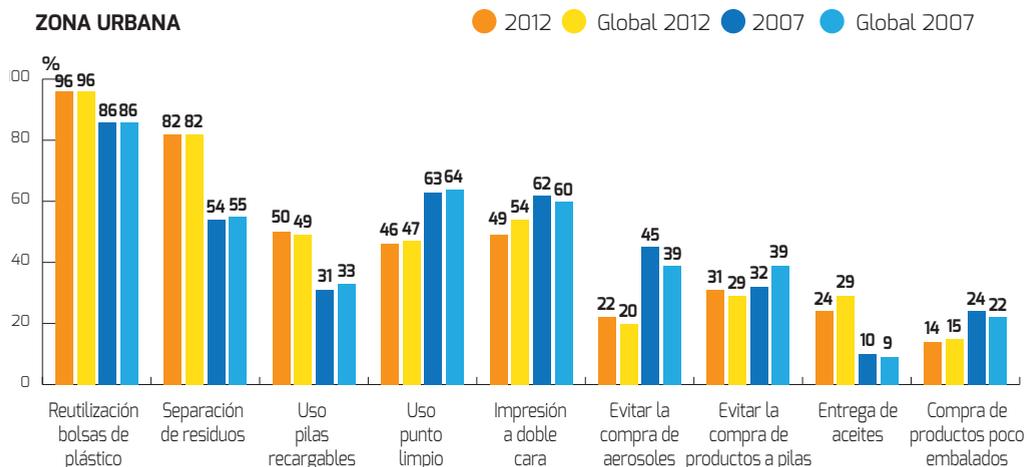
| ANEXO 5 | HÁBITOS DE CONSUMO DE AGUA POR ZONAS



DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE



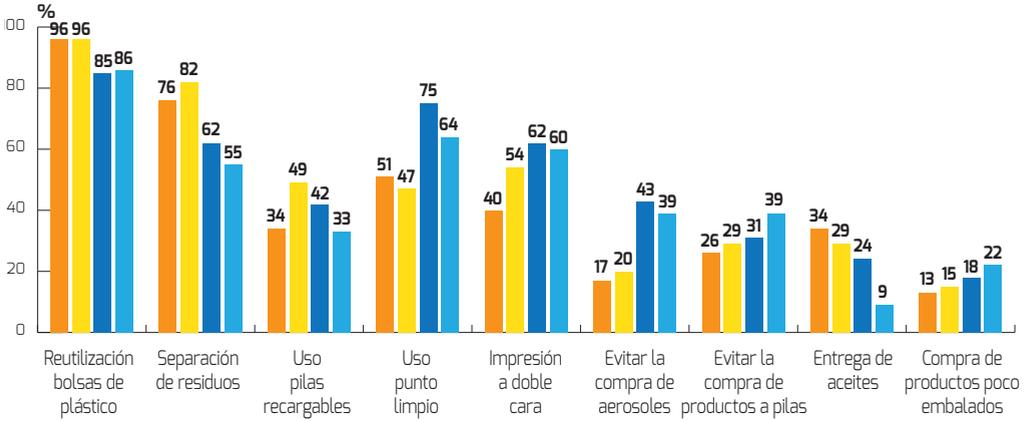
| ANEXO 6 | HÁBITOS DE GENERACIÓN DE RESIDUOS POR ZONAS



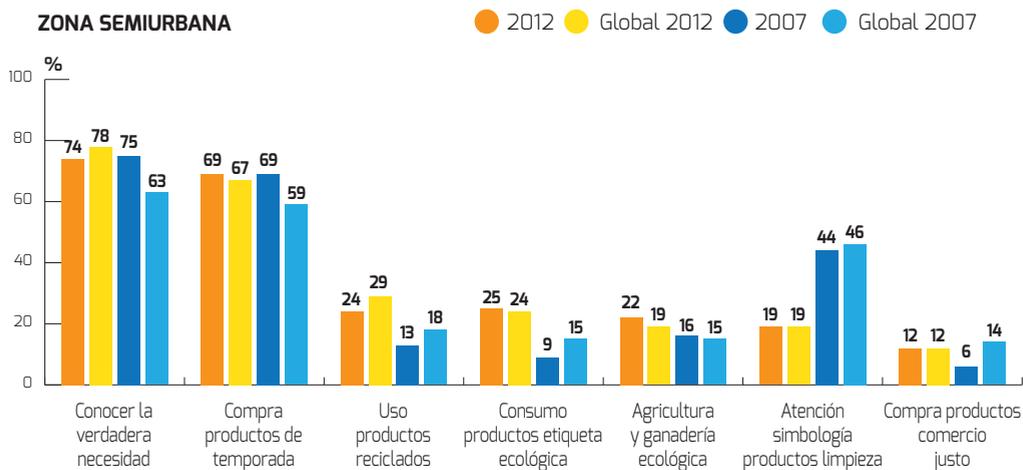
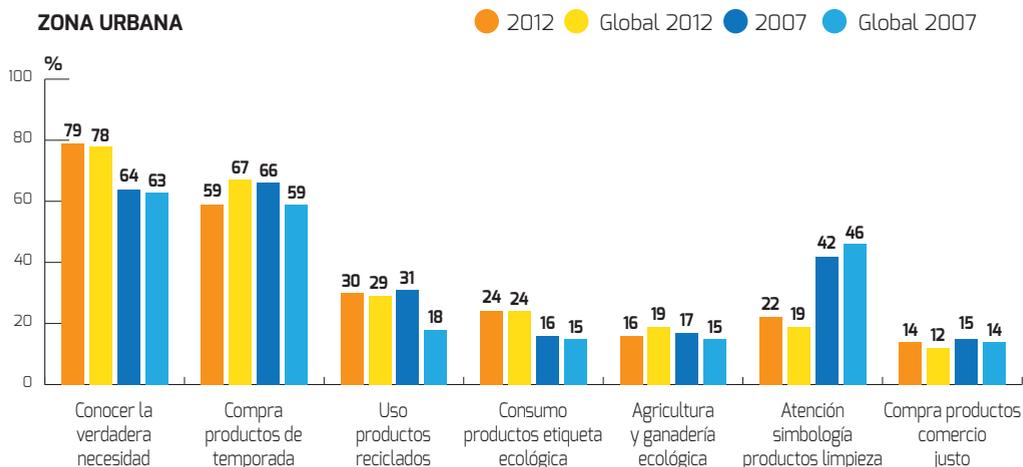
DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

ZONA RURAL

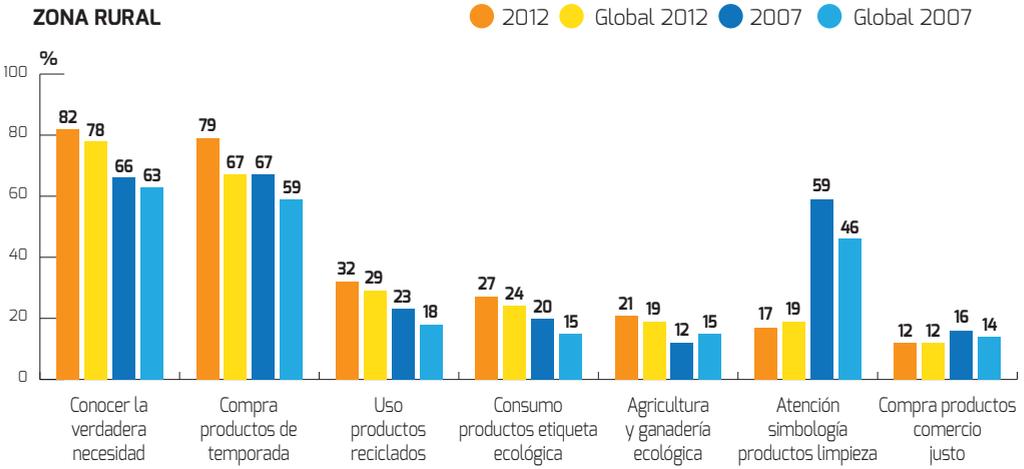
● 2012 ● Global 2012 ● 2007 ● Global 2007



| ANEXO 7 | HÁBITOS DE CONSUMO RESPONSABLE POR ZONAS



DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE



| ANEXO 8 | Competencias de la administración local.

Ley 27/2013, racionalización y sostenibilidad de la Administración Local

“El municipio ejercerá en todo caso como competencias propias, las siguientes materias:

- *Urbanismo: Planeamiento, gestión, ejecución y disciplina urbanística. Protección y gestión del patrimonio histórico. Promoción y gestión de la vivienda de protección pública con criterios de sostenibilidad financiera. Conservación y rehabilitación de la edificación.*
- *Medio ambiente urbano: Parques y jardines públicos, gestión de RSU y protección contra la contaminación acústica, lumínica y atmosférica en las zonas urbanas.*
- *Abastecimiento de agua potable a domicilio y evacuación y tratamiento de aguas residuales.*
- *Infraestructura viaria y otros equipamientos de su titularidad.*
- *Evaluación e información de situaciones de necesidad social y la atención inmediata a personas en situación o riesgo de exclusión social.*
- *Policía local, protección civil, prevención y extinción de incendios.*
- *Tráfico, estacionamiento de vehículos y movilidad. Transporte colectivo urbano.*
- *Información y promoción de la actividad turística de interés y ámbito local.*
- *Ferias, abastos, mercados, lonjas y comercio ambulante.*
- *Protección de la salubridad pública*
- *Cementerios y actividades funerarias.*
- *Promoción del deporte e instalaciones deportivas y de ocupación del tiempo libre.*
- *Promoción de la cultura y equipamientos culturales.*
- *Participar en la vigilancia del cumplimiento de la escolaridad obligatoria y cooperar con las administraciones educativas correspondientes en la obtención de los solares necesarios para la construcción de nuevos centros docentes.*

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

- *La conservación, mantenimiento y vigilancia de los edificios de titularidad local destinados a centros públicos de educación infantil, de educación primaria o de educación especial.*
- *Promoción en su término municipal de la participación de los residentes en el uso eficiente y sostenible de las TIC (tecnologías de la información y las comunicaciones).*

Servicios a prestar, en todo caso, por los municipios:

- *Alumbrado público*
- *Cementerio*
- *Recogida de residuos*
- *Limpieza viaria*
- *Abastecimiento domiciliario de agua potable*
- *Alcantarillado*
- *Acceso a los núcleos de población*
- *Pavimentación de vías públicas*

➤ *Municipios de más de 5.000 habitantes:*

- *Parque público*
- *Biblioteca pública*
- *Mercado*
- *Tratamiento de residuos*

➤ *Municipios de más de 20.000 habitantes:*

- *Protección Civil*
- *Evaluación e información de situaciones de necesidad social*
- *Atención inmediata a personas en situación o riesgo de exclusión social*
- *Prevención y extinción de incendios*
- *Instalaciones deportivas de uso público*

➤ *d) Municipios de más de 50.000 habitantes:*

- *Transporte colectivo urbano de viajeros*
- *Medio ambiente urbano"*

| ANEXO 9 | Criterios establecidos para el análisis DAFO del municipio de Vigo según ámbito de estudio.

CALIDAD DE VIDA

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Satisfacción con la Calidad de Vida, en relación a vivir y trabajar en Vigo	2003-2011	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%*	FORTALEZA DEBILIDAD
Seguridad Ciudadana			
Seguridad en el municipio	2003-2013	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Seguridad en la zona de residencia	2011-2013	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Sensación de seguridad	2013	Superior al 70% Inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de denuncia	2013	Superior al 50% Inferior al 50%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Accesibilidad y calidad de la vivienda			
Accesibilidad a una vivienda a un precio razonable	2003-2011	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad de la vivienda construida	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Oportunidades laborales y empleo			
Facilidad para encontrar trabajo en el municipio	2003-2011	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Ayudas institucionales prestadas al municipio			
Satisfacción global	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad del espacio construido			
Satisfacción global	2003-2011	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Calidad de los servicios sociales y de salud			
Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria	2003-2011	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Sistema público de pensiones	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Servicios de bienestar y asistencia social	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Conocimiento y valoración positiva de la Ley de dependencia	2012	Superior al 60% Inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Grado de asistencia a personas con discapacidad	2012	Superior al 60% Inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Ayudas económicas a personas con discapacidad	2012	Superior al 60% Inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Valoración positiva de las ayudas prestadas por instituciones a personas con discapacidad	2012	Superior al 60% Inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad de los servicios culturales, recreativos y de ocio			
Instalaciones culturales y oferta de ocio	2003-2011	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Hostelería y restauración	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Equipamiento deportivo	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Oferta cultural	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Nuevas tecnologías de la comunicación y de la información			
Integración de las nuevas tecnologías	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Accesibilidad a internet en el ámbito privado	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Accesibilidad a internet en el ámbito público	2011	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Sostenibilidad ambiental			
Limpieza de la ciudad	2003-2011	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Nivel de satisfacción: contaminación acústica	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Nivel de satisfacción: contaminación atmosférica	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso razonable de los recursos del municipio	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Sostenibilidad social			
Integración de los extranjeros	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Integración de las personas con discapacidad	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Facilidad de llegar a fin de mes	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Percepción del aumento de la pobreza	2011	Inferior al 20% Superior al 20%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Confianza en mantener el empleo	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad de hacer frente a préstamos personales	2011	Inferior al 10% Superior al 10%	OPORTUNIDAD AMENAZA

Dificultades para hacer frente a un gasto imprevisto de 500€	2011	Inferior al 10% Superior al 10%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad de hacer frente al pago de las facturas	2011	Inferior al 10% Superior al 10%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad para hacer frente al pago del alquiler	2011	Inferior al 10% Superior al 10%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad para acceder a alimentos y productos de primera necesidad	2011	Inferior al 10% Superior al 10%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Satisfacción con las políticas y medidas en materia de pobreza y exclusión social	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de riesgo de pobreza del municipio de Vigo	2012	Inferior al 20% Superior al 20%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Sostenibilidad económica			
Vigo como ciudad para crear y desarrollar tejido empresarial	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Puerto de la ciudad	2003-2011	Aumenta y superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Capacidad de atracción turística de la ciudad	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Calidad del comercio existente	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Movilidad y tráfico			
El tráfico en la ciudad	2003-2011	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Transporte público entre Vigo y su entorno	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Transporte público urbano	2003-2011	Superior al 70% Inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Enseñanza y cultura			
Red educativa existente	2003-2011	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Normalización de la lengua gallega	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Participación ciudadana y gestión municipal			
Participación ciudadana	2003-2011	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Atención ciudadana de los servicios administrativos del Concello	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD

* En este período el ítem pudo haber aumentado o disminuido, pero es inferior al óptimo de sostenibilidad establecido (70% en este caso).

| ANEXO 10 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la movilidad local

MOVILIDAD LOCAL

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Hábitos de movilidad			
Nº de viajes al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Distancia media por desplazamiento a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Tiempo medio por desplazamiento a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Medio de transporte privado a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Medio de transporte público a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado ala escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Nº de viajes a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado ala compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA

Distancia media por desplazamiento de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Transporte público			
Índice de motorización	2008-2014	Disminuye Aumenta	OPORTUNIDAD AMENAZA
Cobertura del sistema a menos de 300 metros	2014	Superior 80% Inferior 80%	FORTALEZA DEBILIDAD
Incremento en la flota de vehículos y nuevas líneas de servicio	2008-2014	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Renovación Flota	-	<5 años >5años	FORTALEZA DEBILIDAD
Frecuencia media de parada	2008	Inferior 15 min Superior 15 min	FORTALEZA DEBILIDAD
Ampliación de km de carril bus	2008-2014	Si No	FORTALEZA DEBILIDAD
Nº de horas de servicio	2008	≥18 horas <18 horas	FORTALEZA DEBILIDAD
Km línea/millón de habitantes	2008	>2000 <2000	FORTALEZA DEBILIDAD
Paradas/millón de habitantes	2008	>4000 <4000	FORTALEZA DEBILIDAD
% Flota de emisiones reducidas	2008-2009	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Rentabilidad del servicio	2009	Alta Baja	FORTALEZA DEBILIDAD

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Empleo de TICs		Alto Bajo	FORTALEZA DEBILIDAD
Accesibilidad a personas con discapacidad	2014	Superior 70% Inferior 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Aparcamientos			
Facilidad para encontrar aparcamiento en la ciudad	2007-2011	Mejora Empeora	FORTALEZA DEBILIDAD
Facilidad para estacionar en los aparcamientos de la ciudad	2007-2011	Mejora Empeora	FORTALEZA DEBILIDAD
Tiempo medio de estacionamiento en el municipio (global)	2014	Inferior a 5 min Superior a 5 min	FORTALEZA DEBILIDAD
Tiempo medio de estacionamiento en día laborable	2014	Inferior a 5 min Superior a 5 min	FORTALEZA DEBILIDAD
Tiempo medio de estacionamiento en sábado	2014	Inferior a 5 min Superior a 5 min	FORTALEZA DEBILIDAD
Tiempo medio de estacionamiento en domingo	2014	Inferior a 5 min Superior a 5 min	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa media de ocupación de las zonas de carga y descarga	2014	Inferior al 60% Superior a 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa media de ocupación de las zonas reservadas para personas con discapacidad (global)	2014	Inferior al 60% Superior a 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa media de ocupación de las zonas reservadas para personas con discapacidad día laboral	2014	Inferior al 60% Superior a 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa media de ocupación de las zonas reservadas para personas con discapacidad en sábado	2014	Inferior al 60% Superior a 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa media de ocupación de las zonas reservadas para personas con discapacidad domingo	2014	Inferior al 60% Superior a 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Nº de horas azules	2008	Superior a 50 h Inferior a 50 h	FORTALEZA DEBILIDAD
Tarifa mínima/Tiempo mínimo	2008	Alta/Bajo Baja/Alto	FORTALEZA DEBILIDAD
Tarifa máxima/Tiempo máximo	2008	Alta/Bajo Baja/Alto	FORTALEZA DEBILIDAD
Sanción por retirada de vehículo con grúa	2008	Alta (>125€) Baja (≤125€)	FORTALEZA DEBILIDAD
Sanción por estacionar en zonas de carga y descarga	2008	Alta (>100€) Baja (≤100€)	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 11 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS LOCALES

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Tasa de accesibilidad media del municipio	2003-2009	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a espacios deportivos	2003-2009	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a servicios sanitarios	2003-2009	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a centros cívico-sociales	2003-2009	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos	2003-2009	Aumenta y superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a centros de enseñanza	2003-2009	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a puntos de recogida de residuos	2003-2009	Aumenta y superior al 80% Disminuye o aumenta pero inferior al 80%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a entidades bancarias	2003-2009	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación	2003-2009	Aumenta y/o superior al 70% Disminuye o aumenta pero inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a paradas de autobús urbano	2003-2009	Aumenta y superior al 80% Disminuye o aumenta pero inferior al 80%	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales	2003-2009	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 12 | Criterios establecidos para el análisis DAFO del CAMBIO CLIMÁTICO

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Tasa de emisión por habitante global en el municipio	2007	Inferior media española Superior media española	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo eléctrico en el municipio	2004-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Emisiones de CO ₂ asociadas al consumo eléctrico del municipio	2004-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo eléctrico en el sector doméstico	2004-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Emisiones de CO ₂ asociadas al consumo eléctrico en el sector doméstico	2004-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo eléctrico asociado al alumbrado público	2004-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Emisiones de CO ₂ asociadas al alumbrado público	2004-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso del vehículo privado en el municipio	2004-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Emisiones de CO ₂ asociadas al uso del vehículo privado	2004-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Producción de residuos	2004-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Emisiones de CO ₂ asociadas a la producción de residuos	2004-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 13 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la contaminación acústica

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Ruido asociado al tráfico rodado, ferrocarril e industria			
Suelo expuesto a > 65dBA (periodo día, Ld)	2007-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Suelo expuesto a > 65dBA (periodo tarde, Le)	2007-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Suelo expuesto a > 60dBA (periodo noche Ln)	2007-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Suelo expuesto a > 65dBA (media Lden)	2007-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a > 65dBA (periodo día, Ld)	2007-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a > 65dBA (periodo tarde, Le)	2007-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a > 60dBA (periodo noche, Ln)	2007-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a > 65dBA (media, Lden)	2007-2012	Disminuye Aumenta	FORTALEZA DEBILIDAD
Contaminación acústica nocturna			
Nivel medio equivalente del municipio asociado a la apertura de locales de ocio nocturno (Leq)	2006	Inferior a 60dBA Superior a 60dBA	FORTALEZA DEBILIDAD
% de viviendas con niveles acústicos inferiores a 30dBA en el interior de viviendas debido a la apertura de locales de ocio nocturno	2006	≥80%	FORTALEZA
		<80%	DEBILIDAD
Nivel acústico medio municipal asociado a la recogida nocturna de residuos	2006	Inferior a 60dBA Superior a 60dBA	FORTALEZA DEBILIDAD

ANEXO 14 | Criterios establecidos para el análisis DAFO del CONSUMO, PRODUCCIÓN Y GESTIÓN SOSTENIBLE

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Grado de concienciación global de la ciudadanía del uso responsable de los recursos	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo de energía. Frecuencia de actuaciones responsables			
Cierre de radiadores	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso de la lavadora o lavavajillas a plena carga	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Control y evaluación de la facturación energética	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de luces de bajo consumo	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de agua fría para lavar la ropa	2007-2012	Aumenta y/o superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso del transporte público en desplazamientos diarios	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Compartir vehículo privado en desplazamientos laborales	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo de agua. Frecuencia de actuaciones responsables			
Ducharse en vez de darse un baño	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Cerrar el grifo mientras se lavan los dientes	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Control periódico del consumo de agua	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Evitar eliminar residuos por el sumidero	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD

Regar las plantas en horas de sol bajas	2007-2012	Aumenta y/o superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Revisión y mantenimiento periódico de la instalación	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Residuos. Frecuencia de actuaciones responsables			
Reutilizar las bolsas de plástico	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Separar los residuos en origen	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de pilas recargables	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Recurrir al punto limpio	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Imprimir por las dos caras del papel	2007-2012	Aumenta y/o superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Evitar la compra de productos que requieren pilas	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Entregar los aceites de consumo a empresas especializadas	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Evitar la compra de aerosoles	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Comprar productos con poco embalaje	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo responsable. Frecuencia de actuaciones responsables			
Grado de concienciación de la ciudadanía sobre la verdadera necesidad de los productos que compra	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Comprar productos de temporada	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Utilizar productos reciclados	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumir productos con etiquetado ecológico	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Comprar productos agrícolas y ganaderos ecológicos	2007-2012	Aumenta y/o superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Prestar atención a la simbología de los productos de limpieza	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Comprar productos de comercio justo	2007-2012	Aumenta y superior al 60% Disminuye o aumenta pero inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Productos que fomentan la sostenibilidad			
Grado de conocimiento del envase ecológico	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Grado de conocimiento de la etiqueta ecológica europea	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Grado de conocimiento del comercio justo	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Grado de conocimiento de la agricultura ecológica	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Grado de conocimiento del etiquetado de eficiencia energética	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Grado de conocimiento de las certificaciones madereras	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Grado de presencia de papel reciclado	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Grado de presencia de lámparas de bajo consumo	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Grado de presencia de cisterna de doble descarga	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Grado de presencia de bombillas y electrodomésticos de bajo consumo	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Grado de presencia de paneles solares	2007	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Gestión sostenible			
Tasa de empresas con algún certificado de gestión sostenible	2012	Superior al 0,5% Inferior al 0,5%	OPORTUNIDAD AMENAZA

| ANEXO 15 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Calidad de Vida en la Zona Urbana.

CALIDAD DE VIDA

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Satisfacción con la Calidad de Vida, en relación a vivir y trabajar en Vigo	2003-2011	Aumenta y/o superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Seguridad Ciudadana			
Seguridad en el municipio	2003-2013	Aumenta y/o superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Seguridad en la zona de residencia	2011-2013	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Sensación de seguridad	2013	Superior media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de denuncia	2013	Superior al 50% Inferior al 50%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Accesibilidad y calidad de la vivienda			
Accesibilidad a una vivienda a un precio razonable	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye y superior o inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad de la vivienda construida	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Oportunidades laborales y empleo			
Facilidad para encontrar trabajo en el municipio	2003-2011	Aumenta y superior media municipal y >60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Ayudas institucionales prestadas al municipio			
Satisfacción global	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad del espacio construido			
Satisfacción global	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Calidad de los servicios sociales y de salud			
Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Sistema público de pensiones	2011	Superior 70% Inferior 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Servicios de bienestar y asistencia social	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Conocimiento y valoración positiva de la Ley de dependencia	2012	Superior o igual media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Valoración negativa de las ayudas prestadas por las instituciones a personas con discapacidad	2012	Inferior media municipal Superior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad de los servicios culturales, recreativos y de ocio			
Instalaciones culturales y oferta de ocio	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Hostelería y restauración	2011	Superior al 60% y/o superior media municipal Inferior al 60% y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Equipamiento deportivo	2011	Superior al 60% y/o superior media municipal Inferior al 60% y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Oferta cultural	2011	Superior al 60% y/o superior media municipal Inferior al 60% y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Nuevas tecnologías de la comunicación y de la información			
Integración de las nuevas tecnologías	2011	Superior o igual media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Accesibilidad a internet en el ámbito privado	2011	Superior o igual media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Accesibilidad a internet en el ámbito público	2011	Superior o igual media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Sostenibilidad ambiental			
Limpieza de la ciudad	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Nivel de contaminación acústica	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD

Nivel de contaminación atmosférica	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso razonable de los recursos del municipio	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Sostenibilidad social			
Integración de los extranjeros	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Integración de las personas con discapacidad	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Facilidad de llegar a fin de mes	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Percepción del aumento de la pobreza	2011	Inferior al 50% Superior al 50%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Confianza en mantener el empleo	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad de hacer frente a préstamos personales	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultades para hacer frente a un gasto imprevisto de 500€	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad de hacer frente al pago de las facturas	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad para hacer frente al pago del alquiler	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad para acceder a alimentos y productos de primera necesidad	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Satisfacción con las políticas y medidas en materia de pobreza y exclusión social	2011	Superior 70% Inferior 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Sostenibilidad económica			
Vigo como ciudad para crear y desarrollar tejido empresarial	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Puerto de la ciudad	2003-2011	Aumenta Disminuye e inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Capacidad de atracción turística de la ciudad	2011	Aumenta e igual o superior media municipal Disminuye y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Calidad del comercio existente	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Movilidad y tráfico			
El tráfico en la ciudad	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Transporte público entre Vigo y su entorno	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Transporte público urbano	2003-2011	Aumenta y en línea o superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Enseñanza y cultura			
Red educativa existente	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Normalización de la lengua gallega	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Participación ciudadana y gestión municipal			
Participación ciudadana	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Atención ciudadana de los servicios administrativos del Concello	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 16 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Movilidad Local en la Zona Urbana.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Hábitos de movilidad			
Nº de viajes al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Distancia media por desplazamiento a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Tiempo medio por desplazamiento a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Medio de transporte privado a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Medio de transporte público a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Nº de viajes a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Tiempo medio por desplazamiento de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA

| ANEXO 17 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Accesibilidad a los servicios básicos locales en la Zona Urbana.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Tasa de accesibilidad media	2003-2009	Aumenta y/o superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a espacios deportivos	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a servicios sanitarios	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a centros cívico-sociales	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a centros de enseñanza	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a puntos de recogida de residuos	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a entidades bancarias	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a paradas de autobús urbano	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales	2003-2009	Superior o igual media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 18 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Contaminación acústica en la Zona Urbana.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Ruido asociado al tráfico rodado, ferrocarril e industria			
Población expuesta a >65dBA (periodo día, Ld)	2012	Inferior 25% Superior 25%	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a >65dBA (periodo tarde, Le)	2012	Inferior 25% Superior 25%	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a >60dBA (periodo noche, Ln)	2012	Inferior 20% Superior 20%	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a >65dBA (media, Lden)	2012	Inferior 25% Superior 25%	FORTALEZA DEBILIDAD
Contaminación acústica nocturna			
Nivel medio equivalente del municipio asociado a la apertura de locales de ocio nocturno (Leq)	2006	Inferior a 60dBA Superior a 60dBA	FORTALEZA DEBILIDAD
% de viviendas con niveles acústicos inferiores a 30dBA en el interior de viviendas debido a la apertura de locales de ocio nocturno	2006	≥80%	FORTALEZA
		<80%	DEBILIDAD
Nivel acústico medio municipal asociado a la recogida nocturna de residuos	2006	Inferior a 60dBA Superior a 60dBA	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 19 | Criterios establecidos para el análisis DAFO del Consumo y producción sostenible en la Zona Urbana.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Grado de concienciación global de la ciudadanía del uso responsable de los recursos	2007-2012	Aumenta y superior o en línea con la media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo de energía. Frecuencia de actuaciones responsables			
Cierre de radiadores	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso de la lavadora o lavavajillas a plena carga	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Control y evaluación de la facturación energética	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de luces de bajo consumo	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de agua fría para lavar la ropa	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso del transporte público en desplazamientos diarios	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Compartir vehículo privado en desplazamientos laborales	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo de agua. Frecuencia de actuaciones responsables			

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Ducharse en vez de darse un baño	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Cerrar el grifo mientras se lavan los dientes	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Control periódico del consumo de agua	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Evitar eliminar residuos por el sumidero	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Regar las plantas en horas de sol bajas	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Revisión y mantenimiento periódico de la instalación	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Residuos. Frecuencia de actuaciones responsables			
Reutilizar las bolsas de plástico	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Separar los residuos en origen	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de pilas recargables	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Recurrir al punto limpio	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD

Imprimir por las dos caras del papel	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Evitar la compra de productos que requieren pilas	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Entregar los aceites de consumo a empresas especializadas	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Evitar la compra de aerosoles	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Comprar productos con poco embalaje	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD

Consumo responsable. Frecuencia de actuaciones responsables

Grado de concienciación de la ciudadanía sobre la verdadera necesidad de los productos que compra	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Comprar productos de temporada	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Utilizar productos reciclados	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumir productos con etiquetado ecológico	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Comprar productos agrícolas y ganaderos ecológicos	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Prestar atención a la simbología de los productos de limpieza	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Comprar productos de comercio justo	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 20 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Calidad de vida en la Zona Semiurbana.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Satisfacción con la Calidad de Vida, en relación a vivir y trabajar en Vigo	2003-2011	Aumenta y/o superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Seguridad Ciudadana			
Seguridad en el municipio	2003-2013	Aumenta y/o superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Seguridad en la zona de residencia	2011-2013	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Sensación de seguridad	2013	Superior media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de denuncia	2013	Superior al 50% Inferior al 50%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Accesibilidad y calidad de la vivienda			
Accesibilidad a una vivienda a un precio razonable	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye y superior o inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad de la vivienda construida	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Oportunidades laborales y empleo			
Facilidad para encontrar trabajo en el municipio	2003-2011	Aumenta y superior media municipal y >60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Ayudas institucionales prestadas al municipio			
Satisfacción global	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad del espacio construido			
Satisfacción global	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Calidad de los servicios sociales y de salud			
Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Sistema público de pensiones	2011	Superior 70% Inferior 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Servicios de bienestar y asistencia social	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Conocimiento y valoración positiva de la Ley de dependencia	2012	Superior o igual media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Valoración negativa de las ayudas prestadas por las instituciones a personas con discapacidad	2012	Inferior media municipal Superior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad de los servicios culturales, recreativos y de ocio			
Instalaciones culturales y oferta de ocio	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Hostelería y restauración	2011	Superior al 60% y/o superior media municipal Inferior al 60% y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Equipamiento deportivo	2011	Superior al 60% y/o superior media municipal Inferior al 60% y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Oferta cultural	2011	Superior al 60% y/o superior media municipal Inferior al 60% y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Nuevas tecnologías de la comunicación y de la información			
Integración de las nuevas tecnologías	2011	Superior o igual media municipal Inferior con la media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Accesibilidad a internet en el ámbito privado	2011	Superior o igual media municipal Inferior con la media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Accesibilidad a internet en el ámbito público	2011	Superior o igual media municipal Inferior con la media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Sostenibilidad ambiental			

Limpieza de la ciudad	2003-2011	Aumenta y superior media municipal	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	DEBILIDAD
Nivel de contaminación acústica	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Nivel de contaminación atmosférica	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso razonable de los recursos del municipio	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Sostenibilidad social			
Integración de los extranjeros	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Integración de las personas con discapacidad	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Facilidad de llegar a fin de mes	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Percepción del aumento de la pobreza	2011	Inferior al 50% Superior al 50%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Confianza en mantener el empleo	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad de hacer frente a préstamos personales	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultades para hacer frente a un gasto imprevisto de 500€	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad de hacer frente al pago de las facturas	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad para hacer frente al pago del alquiler	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad para acceder a alimentos y productos de primera necesidad	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Satisfacción con las políticas y medidas en materia de pobreza y exclusión social	2011	Superior 70% Inferior 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Sostenibilidad económica			
Vigo como ciudad para crear y desarrollar tejido empresarial	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Puerto de la ciudad	2003-2011	Aumenta Disminuye e inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Capacidad de atracción turística de la ciudad	2011	Aumenta e igual o superior media municipal	FORTALEZA
		Disminuye y/o inferior media municipal	DEBILIDAD
Calidad del comercio existente	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Movilidad y tráfico			

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

El tráfico en la ciudad	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Transporte público entre Vigo y su entorno	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Transporte público urbano	2003-2011	Aumenta y en línea o superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Enseñanza y cultura			
Red educativa existente	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Normalización de la lengua gallega	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Participación ciudadana y gestión municipal			
Participación ciudadana	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Atención ciudadana de los servicios administrativos del Concello	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 21 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Movilidad local en la Zona Semiurbana.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Hábitos de movilidad			
Nº de viajes al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Distancia media por desplazamiento a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Tiempo medio por desplazamiento a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Medio de transporte privado a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Medio de transporte público a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Nº de viajes a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Distancia media por desplazamiento de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA

| ANEXO 22 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Accesibilidad a los servicios básicos locales en la Zona Semiurbana.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Tasa de accesibilidad media	2003-2009	Aumenta y/o superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a espacios deportivos	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a servicios sanitarios	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a centros cívico-sociales	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a centros de enseñanza	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a puntos de recogida de residuos	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a entidades bancarias	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a paradas de autobús urbano	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales	2003-2009	Superior o igual media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 23 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Contaminación acústica en la Zona Semiurbana.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Ruido asociado al tráfico rodado, ferrocarril e industria			
Población expuesta a >65dBA (periodo día, Ld)	2012	Inferior 25% Superior 25%	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a >65dBA (periodo tarde, Le)	2012	Inferior 25% Superior 25%	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a >60dBA (periodo noche, Ln)	2012	Inferior 20% Superior 20%	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a >65dBA (media, Lden)	2012	Inferior 25% Superior 25%	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 24 | Criterios establecidos para el análisis DAFO del Consumo y producción sostenible en la Zona Semiurbana.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Grado de concienciación global de la ciudadanía del uso responsable de los recursos	2007-2012	Aumenta y superior o en línea con la media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo de energía. Frecuencia de actuaciones responsables			
Cierre de radiadores	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso de la lavadora o lavavajillas a plena carga	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Control y evaluación de la facturación energética	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de luces de bajo consumo	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de agua fría para lavar la ropa	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso del transporte público en desplazamientos diarios	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Compartir vehículo privado en desplazamientos laborales	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo de agua. Frecuencia de actuaciones responsables			
Ducharse en vez de darse un baño	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Cerrar el grifo mientras se lavan los dientes	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Control periódico del consumo de agua	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Evitar eliminar residuos por el sumidero	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Regar las plantas en horas de sol bajas	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Revisión y mantenimiento periódico de la instalación	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Residuos. Frecuencia de actuaciones responsables			
Reutilizar las bolsas de plástico	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Separar los residuos en origen	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de pilas recargables	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Recurrir al punto limpio	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Imprimir por las dos caras del papel	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD

Evitar la compra de productos que requieren pilas	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Entregar los aceites de consumo a empresas especializadas	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Evitar la compra de aerosoles	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Comprar productos con poco embalaje	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo responsable. Frecuencia de actuaciones responsables			
Grado de concienciación de la ciudadanía sobre la verdadera necesidad de los productos que compra	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Comprar productos de temporada	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Utilizar productos reciclados	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumir productos con etiquetado ecológico	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Comprar productos agrícolas y ganaderos ecológicos	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Prestar atención a la simbología de los productos de limpieza	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Comprar productos de comercio justo	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
-------------------------------------	-----------	--	------------------------

| ANEXO 25 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Calidad de vida en la Zona Rural.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Satisfacción con la Calidad de Vida, en relación a vivir y trabajar en Vigo	2003-2011	Aumenta y/o superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Seguridad Ciudadana			
Seguridad en el municipio	2003-2013	Aumenta y/o superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Seguridad en la zona de residencia	2011-2013	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Sensación de seguridad	2013	Superior media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de denuncia	2013	Superior al 50% Inferior al 50%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Accesibilidad y calidad de la vivienda			
Accesibilidad a una vivienda a un precio razonable	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye y superior o inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad de la vivienda construida	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Oportunidades laborales y empleo			
Facilidad para encontrar trabajo en el municipio	2003-2011	Aumenta y superior media municipal y >60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Ayudas institucionales prestadas al municipio			
Satisfacción global	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad del espacio construido			
Satisfacción global	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Calidad de los servicios sociales y de salud			

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Sistema público de pensiones	2011	Superior 70% Inferior 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Servicios de bienestar y asistencia social	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Conocimiento y valoración positiva de la Ley de dependencia	2012	Superior o igual media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Valoración negativa de las ayudas prestadas por las instituciones a personas con discapacidad	2012	Inferior media municipal Superior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Calidad de los servicios culturales, recreativos y de ocio			
Instalaciones culturales y oferta de ocio	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Hostelería y restauración	2011	Superior al 60% y/o superior media municipal Inferior al 60% y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Equipamiento deportivo	2011	Superior al 60% y/o superior media municipal Inferior al 60% y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Oferta cultural	2011	Superior al 60% y/o superior media municipal Inferior al 60% y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Nuevas tecnologías de la comunicación y de la información			
Integración de las nuevas tecnologías	2011	Superior y/o en línea con la media municipal Inferior con la media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Accesibilidad a internet en el ámbito privado	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Accesibilidad a internet en el ámbito público	2011	Superior al 50% Inferior al 50%	FORTALEZA DEBILIDAD
Sostenibilidad ambiental			
Limpieza de la ciudad	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Nivel de contaminación acústica	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD

Nivel de contaminación atmosférica	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso razonable de los recursos del municipio	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Sostenibilidad social			
Integración de los extranjeros	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Integración de las personas con discapacidad	2011	Superior al 60% Inferior al 60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Facilidad de llegar a fin de mes	2011	Superior media municipal Inferior o igual media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Percepción del aumento de la pobreza	2011	Inferior al 50% Superior al 50%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Confianza en mantener el empleo	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad de hacer frente a préstamos personales	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultades para hacer frente a un gasto imprevisto de 500€	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad de hacer frente al pago de las facturas	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad para hacer frente al pago del alquiler	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Dificultad para acceder a alimentos y productos de primera necesidad	2011	Inferior media municipal Superior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Satisfacción con las políticas y medidas en materia de pobreza y exclusión social	2011	Superior 70% Inferior 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Sostenibilidad económica			
Vigo como ciudad para crear y desarrollar tejido empresarial	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Puerto de la ciudad	2003-2011	Aumenta Disminuye e inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Capacidad de atracción turística de la ciudad	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD
Calidad del comercio existente	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Movilidad y tráfico			
El tráfico en la ciudad	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Transporte público entre Vigo y su entorno	2011	Superior media municipal Inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Transporte público urbano	2003-2011	Aumenta y en línea o superior media municipal Disminuye e inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Enseñanza y cultura			
Red educativa existente	2003-2011	Aumenta y en línea o superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Normalización de la lengua gallega	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	OPORTUNIDAD AMENAZA
Participación ciudadana y gestión municipal			
Participación ciudadana	2003-2011	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Atención ciudadana de los servicios administrativos del Concello	2011	Superior al 70% Inferior al 70%	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 26 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Movilidad local en la Zona Rural.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Hábitos de movilidad			
Nº de viajes al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado al trabajo	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Distancia media por desplazamiento a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Tiempo medio por desplazamiento a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Medio de transporte privado a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	DEBILIDAD FORTALEZA
Medio de transporte público a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado a la escuela	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Nº de viajes a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado a la compra diaria	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Distancia media por desplazamiento de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado de ocio (semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Nº de viajes de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Distancia media por desplazamiento de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Tiempo medio por desplazamiento de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte privado de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	AMENAZA OPORTUNIDAD
Medio de transporte público de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Medio de transporte no motorizado de ocio (fin de semana)	2003-2009	Aumenta Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA

| ANEXO 27 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Accesibilidad a los servicios básicos locales en la Zona Rural.

ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS BÁSICOS LOCALES

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Tasa de accesibilidad media	2003-2009	Aumenta y/o superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a espacios deportivos	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye y/o inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a servicios sanitarios	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a centros cívico-sociales	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a centros de enseñanza	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a puntos de recogida de residuos	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media a entidades bancarias	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	OPORTUNIDAD AMENAZA
Tasa de accesibilidad media a paradas de autobús urbano	2003-2009	Aumenta y superior media municipal Disminuye	FORTALEZA DEBILIDAD
Tasa de accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales	2003-2009	Superior o igual media municipal Inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 28 | Criterios establecidos para el análisis DAFO de la Contaminación acústica en la Zona Rural.

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Ruido asociado al tráfico rodado, ferrocarril e industria			
Población expuesta a >55dBA (periodo día, Ld)	2012	Inferior 25% Superior 25%	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a >55dBA (periodo tarde, Le)	2012	Inferior 25% Superior 25%	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a >55dBA (periodo noche, Ln)	2012	Inferior 20% Superior 20%	FORTALEZA DEBILIDAD
Población expuesta a >55dBA (media, Lden)	2012	Inferior 25% Superior 25%	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 29 | Criterios establecidos para el análisis DAFO del Consumo y producción sostenible en la Zona Rural.

CONSUMO Y PRODUCCIÓN SOSTENIBLE

Ítem analizado	Período análisis	Evolución	Diagnóstico
Grado de concienciación global de la ciudadanía del uso responsable de los recursos	2007-2012	Aumenta y superior o en línea con la media municipal Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo de energía. Frecuencia de actuaciones responsables			
Cierre de radiadores	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso de la lavadora o lavavajillas a plena carga	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Control y evaluación de la facturación energética	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de luces de bajo consumo	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de agua fría para lavar la ropa	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal	FORTALEZA DEBILIDAD
Consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Uso del transporte público en desplazamientos diarios	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Compartir vehículo privado en desplazamientos laborales	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Consumo responsable. Frecuencia de actuaciones responsables			

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Ducharse en vez de darse un baño	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Cerrar el grifo mientras se lavan los dientes	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Control periódico del consumo de agua	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Evitar eliminar residuos por el sumidero	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Regar las plantas en horas de sol bajas	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Revisión y mantenimiento periódico de la instalación	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Residuos. Frecuencia de actuaciones responsables			
Reutilizar las bolsas de plástico	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Separar los residuos en origen	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Empleo de pilas recargables	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Recurrir al punto limpio	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD

Imprimir por las dos caras del papel	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60%	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	DEBILIDAD
Evitar la compra de productos que requieren pilas	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60%	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	DEBILIDAD
Entregar los aceites de consumo a empresas especializadas	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60%	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	DEBILIDAD
Evitar la compra de aerosoles	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60%	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	DEBILIDAD
Comprar productos con poco embalaje	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60%	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	DEBILIDAD
Consumo responsable. Frecuencia de actuaciones responsables			
Grado de concienciación de la ciudadanía sobre la verdadera necesidad de los productos que compra	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60%	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	DEBILIDAD
Comprar productos de temporada	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60%	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	DEBILIDAD
Utilizar productos reciclados	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60%	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	DEBILIDAD
Consumir productos con etiquetado ecológico	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60%	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	DEBILIDAD
Comprar productos agrícolas y ganaderos ecológicos	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60%	FORTALEZA
		Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	DEBILIDAD

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Prestar atención a la simbología de los productos de limpieza	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD
Comprar productos de comercio justo	2007-2012	Aumenta y superior media municipal o > 60% Disminuye o aumenta pero inferior media municipal o <60%	FORTALEZA DEBILIDAD

| ANEXO 30 | Matriz DAFO resumen sobre Calidad de Vida

DAFO: CALIDAD DE VIDA					
ITEM	PERIODO ANALISIS	DIAGNOSTICO			
		GLOBAL	URBANA	SEMIURB.	RURAL
Satisfacción con la Calidad de Vida, en relación a vivir y trabajar en Vigo	2003-2011	F	F	F	F
Seguridad en el municipio	2003-2013	F	F	F	F
Seguridad en la zona de residencia	2011-2013	F	F	F	F
Sensación de seguridad	2013	F	F	F	D
Tasa de denuncia	2013	A	A	A	A
Accesibilidad a una vivienda a un precio razonable	2003-2011	A	A	A	A
Calidad de la vivienda construida	2011	A	O	A	O
Facilidad para encontrar trabajo en el municipio	2003-2011	A	A	A	A
Calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo	2011	A	A	A	A
Ayudas institucionales prestadas al municipio	2011	A	A	A	A
Calidad del espacio construido	2003-2011	F	F	F	F
Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria	2003-2011	A	O	A	A
Sistema público de pensiones	2011	A	A	A	A
Servicios de bienestar y asistencia social	2011	D	D	D	D
Conocimiento y valoración positiva de la Ley de dependencia	2012	O	O	O	O
Valoración positiva de las ayudas prestadas por instituciones a personas con discapacidad	2012	A	A	A	A
Instalaciones culturales y oferta de ocio	2003-2011	D	F	D	F
Hostelería y restauración	2011	F	F	F	F
Equipamiento deportivo	2011	F	F	F	F
Oferta cultural	2011	F	F	D	D
Integración de las nuevas tecnologías	2011	F	F	F	F
Accesibilidad a internet en el ámbito privado	2011	F	F	D	F
Accesibilidad a internet en el ámbito público	2011	F	F	F	F
Limpieza de la ciudad	2003-2011	F	F	F	F
Nivel de satisfacción: contaminación acústica	2011	D	D	D	D

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Nivel de satisfacción: contaminación atmosférica	2011	D	D	D	D
Uso razonable de los recursos del municipio	2011	D	D	D	D
Integración de los extranjeros	2011	F	D	F	F
Integración de las personas con discapacidad	2011	D	D	D	D
Facilidad de llegar a fin de mes	2011	A	A	O	A
Percepción del aumento de la pobreza	2011	A	A	A	A
Confianza en mantener el empleo	2011	A	O	A	A
Dificultad de hacer frente a préstamos personales	2011	A	O	A	O
Dificultades para hacer frente a un gasto imprevisto de 500€	2011	A	O	A	O
Dificultad de hacer frente al pago de las facturas	2011	A	O	A	O
Dificultad para hacer frente al pago del alquiler	2011	A	A	A	O
Dificultad para acceder a alimentos y productos de primera necesidad	2011	A	O	A	O
Satisfacción con las políticas y medidas en materia de pobreza y exclusión social	2011	A	A	A	A
Vigo como ciudad para crear y desarrollar tejido empresarial	2011	F	D	F	F
Puerto de la ciudad	2003-2011	O	O	O	O
Capacidad de atracción turística de la ciudad	2011	F	F	F	F
Calidad del comercio existente	2011	O	O	O	O
El tráfico en la ciudad	2003-2011	D	D	F	D
Transporte público entre Vigo y su entorno	2011	A	A	O	O
Transporte público urbano	2003-2011	F	F	F	F
Red educativa existente	2003-2011	O	O	O	A
Normalización de la lengua gallega	2011	A	A	A	A
Participación ciudadana	2003-2011	D	F	D	F
Atención ciudadana de los servicios administrativos del Concello	2011	D	D	D	D

| ANEXO 31 | Matriz DAFO resumen sobre Movilidad Local

DAFO: MOVILIDAD LOCAL					
ÍTEM	PERIODO ANALISIS	DIAGNÓSTICO			
		GLOBAL	URBANA	SEMIURB.	RURAL
Nº de viajes al trabajo	2003-2009	A	A	A	A
Distancia media por desplazamiento al trabajo	2003-2009	O	A	O	O
Tiempo medio por desplazamiento al trabajo	2003-2009	A	A	O	A
Medio de transporte privado al trabajo	2003-2009	A	A	O	O
Medio de transporte público al trabajo	2003-2009	F	D	F	D
Medio de transporte no motorizado al trabajo	2003-2009	A	A	A	O
Nº de viajes a la escuela	2003-2009	D	D	D	D
Distancia media por desplazamiento a la escuela	2003-2009	D	D	F	D
Tiempo medio por desplazamiento a la escuela	2003-2009	D	D	F	D
Medio de transporte privado a la escuela	2003-2009	F	D	D	F
Medio de transporte público a la escuela	2003-2009	F	F	D	F
Medio de transporte no motorizado ala escuela	2003-2009	D	D	F	D
Nº de viajes a la compra diaria	2003-2009	A	A	A	A
Distancia media por desplazamiento a la compra diaria	2003-2009	A	A	A	O
Tiempo medio por desplazamiento a la compra diaria	2003-2009	O	O	O	O
Medio de transporte privado a la compra diaria	2003-2009	A	A	A	O
Medio de transporte público a la compra diaria	2003-2009	D	F	D	D
Medio de transporte no motorizado a la compra diaria	2003-2009	O	A	O	O
Nº de viajes de ocio (semana)	2003-2009	A	A	A	A
Distancia media por desplazamiento de ocio (semana)	2003-2009	A	A	A	O

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Tiempo medio por desplazamiento de ocio (semana)	2003-2009	O	O	A	O
Medio de transporte privado de ocio (semana)	2003-2009	O	O	O	O
Medio de transporte público de ocio (semana)	2003-2009	F	F	D	F
Medio de transporte no motorizado de ocio (semana)	2003-2009	A	A	O	A
Nº de viajes de ocio (fin de semana)	2003-2009	O	O	A	O
Distancia media por desplazamiento de ocio (fin de semana)	2003-2009	O	O	O	O
Tiempo medio por desplazamiento de ocio (fin de semana)	2003-2009	O	A	O	O
Medio de transporte privado de ocio (fin de semana)	2003-2009	O	O	O	O
Medio de transporte público de ocio (fin de semana)	2003-2009	F	F	F	F
Medio de transporte no motorizado de ocio (fin de semana)	2003-2009	A	A	O	A
Índice de motorización	2008-2014	A	-	-	-
Frecuencia media de parada	2008	D	-	-	-
Ampliación de km de carril bus	2008-2014	D	-	-	-
% Flota de emisiones reducidas	2008-2009	D	-	-	-
Rentabilidad del servicio	2009	D	-	-	-
Facilidad para encontrar aparcamiento en la ciudad	2007-2011	D	-	-	-
Facilidad para estacionar en los aparcamientos de la ciudad	2007-2011	D	-	-	-
Tasa media de ocupación de las zonas de carga y descarga	2014	D	-	-	-
Nº de horas azules	2008	D	-	-	-
Tarifa mínima/Tiempo mínimo	2008	D	-	-	-
Tarifa máxima/Tiempo máximo	2008	D	-	-	-

| ANEXO 32 | Matriz DAFO resumen sobre Accesibilidad a los servicios básicos locales

ÍTEM	PERIODO ANALISIS	DIAGNÓSTICO			
		GLOBAL	URBANA	SEMIURB.	RURAL
Tasa de accesibilidad media	2003-2009	D	F	F	D
Tasa de accesibilidad media a espacios deportivos	2003-2009	D	F	D	D
Tasa de accesibilidad media a servicios sanitarios	2003-2009	A	O	O	A
Tasa de accesibilidad media a centros cívico-sociales	2003-2009	D	F	D	D
Tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos	2003-2009	D	F	D	D
Tasa de accesibilidad media a centros de enseñanza	2003-2009	A	A	O	A
Tasa de accesibilidad media a puntos de recogida de residuos	2003-2009	F	D	D	D
Tasa de accesibilidad media a entidades bancarias	2003-2009	O	A	A	A
Tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación	2003-2009	O	O	A	A
Tasa de accesibilidad media a paradas de autobús urbano	2003-2009	F	D	D	D
Tasa de accesibilidad media de las personas con discapacidad a los servicios básicos locales	2003-2009	F	F	F	D

| ANEXO 33 | Matriz DAFO resumen sobre Cambio climático

ÍTEM	PERIODO ANALISIS	DIAGNÓSTICO			
		GLOBAL	URBANA	SEMIURB.	RURAL
Tasa de emisión por habitante global en el municipio	2007	F	-	-	-
Consumo eléctrico en el municipio	2004-2012	D	-	-	-
Emisiones de CO ₂ asociadas al consumo eléctrico del municipio	2004-2012	F	-	-	-
Consumo eléctrico en el sector doméstico	2004-2012	D	-	-	-
Emisiones de CO ₂ asociadas al consumo eléctrico en el sector doméstico	2004-2012	F	-	-	-
Consumo eléctrico asociado al alumbrado público	2004-2012	D	-	-	-
Emisiones de CO ₂ asociadas al alumbrado público	2004-2012	F	-	-	-
Uso del vehículo privado en el municipio	2004-2012	D	-	-	-
Emisiones de CO ₂ asociadas al uso del vehículo privado	2004-2012	D	-	-	-
Producción de residuos	2004-2012	D	-	-	-
Emisiones de CO ₂ asociadas a la producción de residuos	2004-2012	D	-	-	-

| ANEXO 34 | Matriz DAFO resumen sobre Contaminación Acústica

ÍTEM	PERIODO ANALISIS	DIAGNÓSTICO			
		GLOBAL	URBANA	SEMIURB.	RURAL
Suelo expuesto a > 65dBA (periodo día, Ld)	2007-2012	F	-	-	-
Suelo expuesto a > 65dBA (periodo tarde, Le)	2007-2012	F	-	-	-
Suelo expuesto a > 60dBA (periodo noche Ln)	2007-2012	F	-	-	-
Suelo expuesto a > 65dBA (media Lden)	2007-2012	F	-	-	-
Población expuesta a > 65dBA (periodo día, Ld)	2007-2012	D	D	D	D
Población expuesta a > 65dBA (periodo tarde, Le)	2007-2012	D	D	D	D
Población expuesta a > 60dBA (periodo noche, Ln)	2007-2012	D	D	D	D
Población expuesta a > 65dBA (media, Lden)	2007-2012	D	D	D	D
Nivel medio equivalente del municipio asociado a la apertura de locales de ocio nocturno (Leq)	2006	D	D	-	-
% de viviendas con niveles acústicos inferiores a 30dBA en el interior de viviendas debido a la apertura de locales de ocio nocturno	2006	D	D	-	-
Nivel acústico medio municipal asociado a la recogida nocturna de residuos	2006	D	D	-	-

| ANEXO 35 | Matriz DAFO resumen sobre Consumo y producción sostenible

ÍTEM	PERIODO ANALISIS	DIAGNÓSTICO			
		GLOBAL	URBANA	SEMIURB.	RURAL
Grado de concienciación global de la ciudadanía del uso responsable de los recursos	2007-2012	F	F	D	F
Cierre de radiadores	2007-2012	F	F	F	F
Uso de la lavadora o lavavajillas a plena carga	2007-2012	F	F	F	D
Control y evaluación de la facturación energética	2007-2012	F	F	F	F
Empleo de luces de bajo consumo	2007-2012	F	F	F	F
Empleo de agua fría para lavar la ropa	2007-2012	F	F	F	F
Consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos	2007-2012	D	D	D	D
Uso del transporte público en desplazamientos diarios	2007-2012	D	D	D	D
Compartir vehículo privado en desplazamientos laborales	2007-2012	D	D	D	D
Ducharse en vez de darse un baño	2007-2012	F	F	F	F
Cerrar el grifo mientras se lavan los dientes	2007-2012	F	F	F	F
Control periódico del consumo de agua	2007-2012	F	F	F	F
Evitar eliminar residuos por el sumidero	2007-2012	D	D	D	D
Regar las plantas en horas de sol bajas	2007-2012	D	D	D	F
Revisión y mantenimiento periódico de la instalación	2007-2012	D	D	D	D
Reutilizar las bolsas de plástico	2007-2012	F	F	F	F
Separar los residuos en origen	2007-2012	F	F	F	F
Empleo de pilas recargables	2007-2012	D	D	D	D
Recurrir al punto limpio	2007-2012	D	D	D	D
Imprimir por las dos caras del papel	2007-2012	D	D	D	D

Evitar la compra de productos que requieren pilas	2007-2012	D	D	D	D
Entregar los aceites de consumo a empresas especializadas	2007-2012	D	D	D	D
Evitar la compra de aerosoles	2007-2012	D	D	D	D
Comprar productos con poco embalaje	2007-2012	D	D	D	D
Grado de concienciación de la ciudadanía sobre la verdadera necesidad de los productos que compra	2007-2012	F	F	F	F
Comprar productos de temporada	2007-2012	F	D	F	F
Utilizar productos reciclados	2007-2012	D	D	D	D
Consumir productos con etiquetado ecológico	2007-2012	D	D	D	D
Comprar productos agrícolas y ganaderos ecológicos	2007-2012	D	D	D	D
Prestar atención a la simbología de los productos de limpieza	2007-2012	D	D	D	D
Comprar productos de comercio justo	2007-2012	D	D	D	D
Grado de conocimiento del envase ecológico	2007	F	-	-	-
Grado de conocimiento de la etiqueta ecológica europea	2007	D	-	-	-
Grado de conocimiento del comercio justo	2007	D	-	-	-
Grado de conocimiento de la agricultura ecológica	2007	D	-	-	-
Grado de conocimiento del etiquetado de eficiencia energética	2007	F	-	-	-
Grado de conocimiento de las certificaciones madereras	2007	D	-	-	-
Grado de presencia de papel reciclado	2007	D	-	-	-
Grado de presencia de lámparas de bajo consumo	2007	F	-	-	-
Grado de presencia de cisterna de doble descarga	2007	D	-	-	-
Grado de presencia de bombillas y electrodomésticos de bajo consumo	2007	F	-	-	-
Grado de presencia de paneles solares	2007	D	-	-	-

| ANEXO 36 |

A continuación se muestran las advertencias (amenazas y debilidades) obtenidas a partir del análisis DAFO de sostenibilidad del municipio de Vigo que servirán para definir los planes estratégicos de mejora.

A) GLOBAL (MUNICIPIO)

CALIDAD DE VIDA	
ÍTEM	DIAGNOSTICO
Tasa de denuncia	A
Accesibilidad a una vivienda a un precio razonable	A
Calidad de la vivienda construída	A
Facilidad para encontrar trabajo en el municipio	A
Calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo	A
Ayudas institucionales prestadas al municipio	A
Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria	A
Sistema público de pensiones	A
Valoración positiva de las ayudas prestadas por instituciones a personas con discapacidad	A
Facilidad de llegar a fin de mes	A
Percepción del aumento de la pobreza	A
Confianza en mantener el empleo	A
Dificultad de hacer frente a préstamos personales	A
Dificultades para hacer frente a un gasto imprevisto de 500€	A
Dificultad de hacer frente al pago de las facturas	A
Dificultad para hacer frente al pago del alquiler	A
Dificultad para acceder a alimentos y productos de primera necesidad	A
Satisfacción con las políticas y medidas en materia de pobreza y exclusión social	A
Transporte público entre Vigo y su entorno	A
Normalización de la lengua gallega	A
Servicios de bienestar y asistencia social	D
Instalaciones culturales y oferta de ocio	D
Nivel de satisfacción: contaminación acústica	D
Nivel de satisfacción: contaminación atmosférica	D
Uso razonable de los recursos del municipio	D
Integración de las personas con discapacidad	D
El tráfico en la ciudad	D
Participación ciudadana	D
Atención ciudadana de los servicios administrativos del Concello	D

MOVILIDAD LOCAL		
ÍTEM		DIAGNOSTICO
HABITOS DE MOVILIDAD	Nº de viajes al trabajo	A
	Tiempo medio por desplazamiento al trabajo	A
	Medio de transporte privado al trabajo	A
	Medio de transporte no motorizado al trabajo	A
	Nº de viajes a la escuela	D
	Distancia media por desplazamiento a la escuela	D
	Tiempo medio por desplazamiento a la escuela	D
	Medio de transporte no motorizado a la escuela	D
	Nº de viajes a la compra diaria	A
	Distancia media por desplazamiento a la compra diaria	A
	Medio de transporte privado a la compra diaria	A
	Medio de transporte público a la compra diaria	D
	Nº de viajes de ocio (semana)	A
	Distancia media por desplazamiento de ocio (semana)	A
	Medio de transporte no motorizado de ocio (semana)	A
	Medio de transporte no motorizado de ocio (fin de semana)	A
TRANSPORTE PÚBLICO	Índice de motorización	A
	Frecuencia media de parada	D
	Ampliación de km de carril bus	D
	% Flota de emisiones reducidas	D
	Rentabilidad del servicio	D
APARCAMIENTOS	Facilidad para encontrar aparcamiento en la ciudad	D
	Facilidad para estacionar en los aparcamientos de la ciudad	D
	Tasa media de ocupación de las zonas de carga y descarga	D
	Nº de horas azules	D
	Tarifa mínima/Tiempo mínimo	D
	Tarifa máxima/Tiempo máximo	D

ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS BÁSICOS LOCALES		
ÍTEM		DIAGNOSTICO
Tasa de accesibilidad media del municipio		D
Tasa de accesibilidad media a espacios deportivos		D
Tasa de accesibilidad media a servicios sanitarios		A
Tasa de accesibilidad media a centros cívico-sociales		D
Tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos		D
Tasa de accesibilidad media a centros de enseñanza		A

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

CAMBIO CLIMÁTICO	
ÍTEM	DIAGNÓSTICO
Consumo eléctrico en el municipio	D
Consumo eléctrico en el sector doméstico	D
Consumo eléctrico asociado al alumbrado público	D
Uso del vehículo privado en el municipio	D
Emisiones de CO ₂ asociadas al uso del vehículo privado	D
Producción de residuos	D
Emisiones de CO ₂ asociadas a la producción de residuos	D

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	
ÍTEM	DIAGNÓSTICO
Población expuesta a > 65dBA (periodo día, Ld)	D
Población expuesta a > 65dBA (periodo tarde, Le)	D
Población expuesta a > 60dBA (periodo noche, Ln)	D
Población expuesta a > 65dBA (media, Lden)	D
Nivel medio equivalente del municipio asociado a la apertura de locales de ocio nocturno (Leq)	D
% de viviendas con niveles acústicos inferiores a 30dBA en el interior de viviendas debido a la apertura de locales de ocio nocturno	D
Nivel acústico medio municipal asociado a la recogida nocturna de residuos	D

CONSUMO, PRODUCCIÓN Y GESTIÓN SOSTENIBLE	
ÍTEM	DIAGNÓSTICO
Consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos	D
Uso del transporte público en desplazamientos diarios	D
Compartir vehículo privado en desplazamientos laborales	D
Evitar eliminar residuos por el sumidero	D
Regar las plantas en horas de sol bajas	D
Revisión y mantenimiento periódico de la instalación	D
Empleo de pilas recargables	D
Recurrir al punto limpio	D
Imprimir por las dos caras del papel	D
Evitar la compra de productos que requieren pilas	D
Entregar los aceites de consumo a empresas especializadas	D
Evitar la compra de aerosois	D
Comprar productos con poco embalaje	D
Utilizar productos reciclados	D
Consumir productos con etiquetado ecológico	D

Comprar productos agrícolas y ganaderos ecológicos	D
Prestar atención a la simbología de los productos de limpieza	D
Comprar productos de comercio justo	D
Grado de conocimiento de la etiqueta ecológica europea	D
Grado de conocimiento del comercio justo	D
Grado de conocimiento de la agricultura ecológica	D
Grado de conocimiento de las certificaciones madereras	D
Grado de presencia de papel reciclado	D
Grado de presencia de la cisterna de doble descarga	D
Grado de presencia de paneles solares	D

B) ZONA URBANA

CALIDAD DE VIDA	
ÍTEM	DIAGNOSTICO
Tasa de denuncia	A
Accesibilidad a una vivienda a un precio razonable	A
Facilidad para encontrar trabajo en el municipio	A
Calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo	A
Ayudas institucionales prestadas al municipio	A
Sistema público de pensiones	A
Servicios de bienestar y asistencia social	D
Valoración de las ayudas prestadas por instituciones a personas con discapacidad	A
Nivel de satisfacción: contaminación acústica	D
Nivel de satisfacción: contaminación atmosférica	D
Uso razonable de los recursos del municipio	D
Integración de los extranjeros	D
Integración de las personas con discapacidad	D
Facilidad de llegar a fin de mes	A
Percepción del aumento de la pobreza	A
Dificultad para hacer frente al pago del alquiler	A
Satisfacción con las políticas y medidas en materia de pobreza y exclusión social	A
Vigo como ciudad para crear y desarrollar tejido empresarial	D
El tráfico en la ciudad	D
Transporte público entre Vigo y su entorno	A
Normalización de la lengua gallega	A
Atención ciudadana de los servicios administrativos del Concello	D

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

MOVILIDAD LOCAL		
ÍTEM		DIAGNÓSTICO
HABITOS DE MOVILIDAD	Nº de viajes al trabajo	A
	Distancia media por desplazamiento al trabajo	A
	Tiempo medio por desplazamiento al trabajo	A
	Medio de transporte privado al trabajo	A
	Medio de transporte público al trabajo	D
	Medio de transporte no motorizado al trabajo	A
	Nº de viajes a la escuela	D
	Distancia media por desplazamiento a la escuela	D
	Tiempo medio por desplazamiento a la escuela	D
	Medio de transporte privado a la escuela	D
	Medio de transporte no motorizado a la escuela	D
	Nº de viajes a la compra diaria	A
	Distancia media por desplazamiento a la compra diaria	A
	Medio de transporte privado a la compra diaria	A
	Medio de transporte no motorizado a la compra diaria	A
	Nº de viajes de ocio (semana)	A
	Distancia media por desplazamiento de ocio (semana)	A
	Medio de transporte no motorizado de ocio (semana)	A
Tiempo medio por desplazamiento de ocio (fin de semana)	A	
Medio de transporte no motorizado de ocio (fin de semana)	A	

ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS BÁSICOS LOCALES		
ÍTEM		DIAGNÓSTICO
Tasa de accesibilidad media a centros de enseñanza		A
Tasa de accesibilidad media a puntos de recogida de residuos		D
Tasa de accesibilidad media a entidades bancarias		A
Tasa de accesibilidad media a paradas de autobús urbano		D

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA		
ÍTEM		DIAGNÓSTICO
Población expuesta a > 65dBA (periodo día, Ld)		D
Población expuesta a > 65dBA (periodo tarde, Le)		D
Población expuesta a > 60dBA (periodo noche, Ln)		D
Población expuesta a > 65dBA (media, Lden)		D
Nivel medio equivalente del municipio asociado a la apertura de locales de ocio nocturno (Leq)		D

% de viviendas con niveles acústicos inferiores a 30dBA en el interior de viviendas debido a la apertura de locales de ocio nocturno	D
Nivel acústico medio municipal asociado a la recogida nocturna de residuos	D

CONSUMO Y PRODUCCIÓN SOSTENIBLE	
ÍTEM	DIAGNÓSTICO
Consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos	D
Uso del transporte público en desplazamientos diarios	D
Compartir vehículo privado en desplazamientos laborales	D
Evitar eliminar residuos por el sumidero	D
Regar las plantas en horas de sol bajas	D
Revisión y mantenimiento periódico de la instalación	D
Empleo de pilas recargables	D
Recurrir al punto limpio	D
Imprimir por las dos caras del papel	D
Evitar la compra de productos que requieren pilas	D
Entregar los aceites de consumo a empresas especializadas	D
Evitar la compra de aerosoles	D
Comprar productos con poco embalaje	D
Comprar productos de temporada	D
Utilizar productos reciclados	D
Consumir productos con etiquetado ecológico	D
Comprar productos agrícolas y ganaderos ecológicos	D
Prestar atención a la simbología de los productos de limpieza	D
Comprar productos de comercio justo	D

C) ZONA SEMIURBANA

CALIDAD DE VIDA	
ITEM	DIAGNOSTICO
Tasa de denuncia	A
Accesibilidad a una vivienda a un precio razonable	A
Calidad de la vivienda construida	A
Facilidad para encontrar trabajo en el municipio	A
Calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo	A
Ayudas institucionales prestadas al municipio	A
Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria	A
Sistema público de pensiones	A
Servicios de bienestar y asistencia social	D

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Valoración positiva de las ayudas prestadas por instituciones a personas con discapacidad	A
Instalaciones culturales y oferta de ocio	D
Oferta cultural	D
Accesibilidad a internet en el ámbito privado	D
Nivel de satisfacción: contaminación acústica	D
Nivel de satisfacción: contaminación atmosférica	D
Uso razonable de los recursos del municipio	D
Integración de las personas con discapacidad	D
Percepción del aumento de la pobreza	A
Confianza en mantener el empleo	A
Dificultad de hacer frente a préstamos personales	A
Dificultades para hacer frente a un gasto imprevisto de 500€	A
Dificultad de hacer frente al pago de las facturas	A
Dificultad para hacer frente al pago del alquiler	A
Dificultad para acceder a alimentos y productos de primera necesidad	A
Satisfacción con las políticas y medidas en materia de pobreza y exclusión social	A
Normalización de la lengua gallega	A
Participación ciudadana	D
Atención ciudadana de los servicios administrativos del Concello	D

MOVILIDAD LOCAL		
ÍTEM		DIAGNÓSTICO
HABITOS DE MOVILIDAD	Nº de viajes al trabajo	A
	Medio de transporte no motorizado al trabajo	A
	Nº de viajes a la escuela	D
	Medio de transporte privado a la escuela	D
	Medio de transporte público a la escuela	D
	Nº de viajes a la compra diaria	A
	Distancia media por desplazamiento a la compra diaria	A
	Medio de transporte privado a la compra diaria	A
	Medio de transporte público a la compra diaria	D
	Nº de viajes de ocio (semana)	A
	Distancia media por desplazamiento de ocio (semana)	A
	Tiempo medio por desplazamiento de ocio (semana)	A
	Medio de transporte público de ocio (semana)	D
	Nº de viajes de ocio (fin de semana)	A

ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS BÁSICOS LOCALES	
ÍTEM	DIAGNÓSTICO
Tasa de accesibilidad media a espacios deportivos	D
Tasa de accesibilidad media a centros cívico-sociales	D
Tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos	D
Tasa de accesibilidad media a puntos de recogida de residuos	D
Tasa de accesibilidad media a entidades bancarias	A
Tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación	A
Tasa de accesibilidad media a paradas de autobús urbano	D

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA	
ÍTEM	DIAGNÓSTICO
Población expuesta a > 65dBA (periodo día, Ld)	D
Población expuesta a > 65dBA (periodo tarde, Le)	D
Población expuesta a > 60dBA (periodo noche, Ln)	D
Población expuesta a > 65dBA (media, Lden)	D

CONSUMO Y PRODUCCIÓN SOSTENIBLE	
ÍTEM	DIAGNÓSTICO
Grado de concienciación global de la ciudadanía del uso responsable de los recursos	D
Consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos	D
Uso del transporte público en desplazamientos diarios	D
Compartir vehículo privado en desplazamientos laborales	D
Evitar eliminar residuos por el sumidero	D
Regar las plantas en horas de sol bajas	D
Revisión y mantenimiento periódico de la instalación	D
Empleo de pilas recargables	D
Recurrir al punto limpio	D
Imprimir por las dos caras del papel	D
Evitar la compra de productos que requieren pilas	D
Entregar los aceites de consumo a empresas especializadas	D
Evitar la compra de aerosoles	D
Comprar productos con poco embalaje	D
Utilizar productos reciclados	D
Consumir productos con etiquetado ecológico	D
Comprar productos agrícolas y ganaderos ecológicos	D
Prestar atención a la simbología de los productos de limpieza	D
Comprar productos de comercio justo	D

D) ZONA RURAL

CALIDAD DE VIDA	
ITEM	DIAGNOSTICO
Tasa de denuncia	A
Accesibilidad a una vivienda a un precio razonable	A
Calidad de la vivienda construida	A
Facilidad para encontrar trabajo en el municipio	A
Calidad y nivel de retribución de los puestos de trabajo	A
Ayudas institucionales prestadas al municipio	A
Red de asistencia social y asistencia sanitaria y hospitalaria	A
Sistema público de pensiones	A
Servicios de bienestar y asistencia social	D
Valoración positiva de las ayudas prestadas por instituciones a personas con discapacidad	A
Instalaciones culturales y oferta de ocio	D
Oferta cultural	D
Accesibilidad a internet en el ámbito privado	D
Nivel de satisfacción: contaminación acústica	D
Nivel de satisfacción: contaminación atmosférica	D
Uso razonable de los recursos del municipio	D
Integración de las personas con discapacidad	D
Percepción del aumento de la pobreza	A
Confianza en mantener el empleo	A
Dificultad de hacer frente a préstamos personales	A
Dificultades para hacer frente a un gasto imprevisto de 500€	A
Dificultad de hacer frente al pago de las facturas	A
Dificultad para hacer frente al pago del alquiler	A
Dificultad para acceder a alimentos y productos de primera necesidad	A
Satisfacción con las políticas y medidas en materia de pobreza y exclusión social	A
Normalización de la lengua gallega	A
Participación ciudadana	D
Atención ciudadana de los servicios administrativos del Concello	D

MOVILIDAD LOCAL		
ÍTEM		DIAGNÓSTICO
HABITOS DE MOVILIDAD	Nº de viajes al trabajo	A
	Medio de transporte no motorizado al trabajo	A
	Nº de viajes a la escuela	D
	Medio de transporte privado a la escuela	D
	Medio de transporte público a la escuela	D
	Nº de viajes a la compra diaria	A
	Distancia media por desplazamiento a la compra diaria	A
	Medio de transporte privado a la compra diaria	A
	Medio de transporte público a la compra diaria	D
	Nº de viajes de ocio (semana)	A
	Distancia media por desplazamiento de ocio (semana)	A
	Tiempo medio por desplazamiento de ocio (semana)	A
	Medio de transporte público de ocio (semana)	D
	Nº de viajes de ocio (fin de semana)	A

ACCESIBILIDAD A LOS SERVICIOS BÁSICOS LOCALES		
ÍTEM		DIAGNÓSTICO
	Tasa de accesibilidad media a espacios deportivos	D
	Tasa de accesibilidad media a centros cívico-sociales	D
	Tasa de accesibilidad media a parques y espacios públicos	D
	Tasa de accesibilidad media a puntos de recogida de residuos	D
	Tasa de accesibilidad media a entidades bancarias	A
	Tasa de accesibilidad media a comercios de alimentación	A
	Tasa de accesibilidad media a paradas de autobús urbano	D

CONTAMINACIÓN ACÚSTICA		
ÍTEM		DIAGNÓSTICO
	Población expuesta a > 65dBA (periodo día, Ld)	D
	Población expuesta a > 65dBA (periodo tarde, Le)	D
	Población expuesta a > 60dBA (periodo noche, Ln)	D
	Población expuesta a > 65dBA (media, Lden)	D

CONSUMO Y PRODUCCIÓN SOSTENIBLE		
ÍTEM		DIAGNÓSTICO
	Grado de concienciación global de la ciudadanía del uso responsable de los recursos	D
	Consideración de la etiqueta energética en la compra de electrodomésticos	D
	Uso del transporte público en desplazamientos diarios	D

DIAGNÓSTICO ESTRATÉGICO PARA UN VIGO SOSTENIBLE

Compartir vehículo privado en desplazamientos laborales	D
Evitar eliminar residuos por el sumidero	D
Regar las plantas en horas de sol bajas	D
Revisión y mantenimiento periódico de la instalación	D
Empleo de pilas recargables	D
Recurrir al punto limpio	D
Imprimir por las dos caras del papel	D
Evitar la compra de productos que requieren pilas	D
Entregar los aceites de consumo a empresas especializadas	D
Evitar la compra de aerosoles	D
Comprar productos con poco embalaje	D
Utilizar productos reciclados	D
Consumir productos con etiquetado ecológico	D
Comprar productos agrícolas y ganaderos ecológicos	D
Prestar atención a la simbología de los productos de limpieza	D
Comprar productos de comercio justo	D