

VIII. Servizos

- Cos datos do avance do IGE, o VEB do sector servizos medrou un 2,3% en 2023. Foi a segunda porcentaxe máis elevada despois da industria e superou en 5 décimas a variación do PIB total.
- A traxectoria do VEB nos servizos foi homoxénea ao longo de 2023. Logo dunha variación do 2,9% de xaneiro a marzo, nos restantes trimestres a taxa de variación roldou o 2%.
- O índice da cifra de negocios amosa, en termos nominais, un sensible incremento na hostalería e nas actividades profesionais, artísticas e técnicas.
- O sector de servizos en Galicia en 2023 segue creando emprego. A ocupación subiu un 2,2% e superou a barreira dos 800.000 traballadores.
- A metade dos contratos que se asinaron nos servizos en 2023 corresponden ao comercio, transporte e hostalería e, en particular, a esta última actividade na que se xeran un de cada catro novos contratos.
- A mediados de 2022 o IPC dos servizos crecía en termos interanuais un 4,7%. Este incremento mantívose, décima arriba ou abaixo, nas variacións mensuais de 2023.
- Galicia contaba con 41 centros comerciais que ocupaban un total de 11 millóns de metros cadrados. En 2023 inaugurouse un parque comercial e estanse construíndo, algúns xa moi próximos á súa apertura, varios novos centros.
- A principal noticia en 2023 en Galicia en relación coa actividade dos establecementos de base alimentaria foi o peche en xullo do Hipercor en Marineda City na Coruña.
- 2023 non foi un bo ano para o transporte intrarrexional de mercadorías en Galicia. O descenso foi do 6,7%. Os resultados do transporte cara a outras comunidades autónomas e ao estranxeiro foron máis positivos.
- O movemento de pasaxeiros nos tres aeroportos galegos en 2023 case alcanza os 6 millóns de persoas. Estamos cunha cifra récord lograda grazas aos notables incrementos rexistrados nos tráxicos dos tres aeroportos.
- Os resultados dos portos galegos de interese xeral non foron positivos en 2023. Apréciase un descenso no tráfico de mercadorías do 12% no total debido, sobre todo, á caída da actividade en Ferrol-San Cibrao e na Coruña.
- O aumento nos tipos de xuro das operacións das entidades de depósito operantes en Galicia fíxose notar máis nos créditos que nos depósitos, elevando a marxe de beneficio das entidades.
- O tamaño da rede de oficinas bancaria en Galicia mantívose aproximadamente estable por primeira vez en quince anos.

A actividade do sector servizos en 2023

O IGE cuantificaba o crecemento do VEB do conxunto do sector servizos da economía galega nun 2,3%, a segunda porcentaxe máis elevada tras a industria e 5 décimas máis alta que o crecemento do PIB total. Por tanto, a actividade terciaria en Galicia, aínda que se desacelerou sensiblemente con respecto aos dous exercicios anteriores, tivo unha evolución positiva debido, ante todo, á dinámica observada no comercio, transporte e hostalería que incrementou o seu VEB nun 4,3% e nas actividades artísticas, recreativas e outros servizos, cuxo crecemento foi do 4%. Iso contrarresta a caída no grupo de información e comunicacións que, cunha variación do -1%, é o único subsector (cadro 1) que presentou unha taxa negativa.

Cadro núm. 1
Evolución do VEB nas ramas do sector servizos
Taxas de variación interanuais (en %)

Ramas dos servizos	2021	2022	2023
Comercio, transporte e hostalería	17,0	17,3	4,3
Información e comunicacións	2,6	11,8	-1,0
Actividades financeiras e de seguros	1,5	-0,9	0,5
Actividades inmobiliarias	0,7	1,0	1,4
Actividades profesionais	10,2	3,0	2,3
Administración pública, sanidade e educación	3,2	0,3	0,7
Actividades artísticas, recreativas e outros servizos	7,5	-0,9	4,0
Servizos non de mercado	2,4	-0,3	0,5
Total servizos	7,4	6,3	2,3
PIBpm	7,6	4,1	1,8

Datos de 2021 provisionais e de 2022 e 2023 avance.

Fonte: IGE.

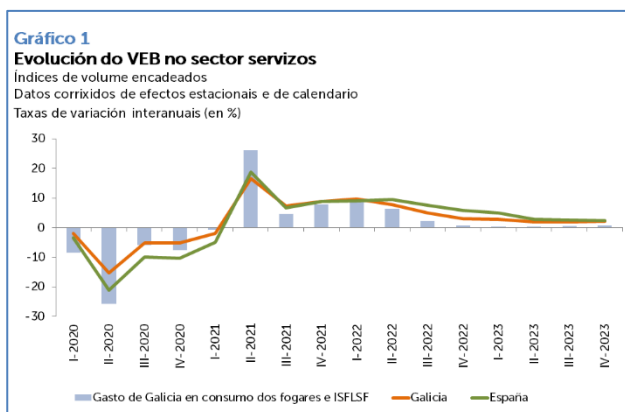
A evolución do VEB dos servizos en termos monetarios reflicte un crecemento do 8%, o que, comparado coas taxas que figuran no cadro 1, evidencia a importancia do comportamento dos prezos. O impacto da inflación está sendo cada vez máis forte. En canto aos subsectores que configuran esta actividade, cabe destacar o incremento dun 33,6% en termos monetarios do VEB das actividades financeiras e de seguros (en termos reais este VEB creceu só un 0,5%), o que evidentemente pon de manifesto o gran aumento dos seus prezos. En ningún sector a variación é de dous díxitos salvo neste, aínda que en case todos eles as diferenzas entre o valor real e o monetario

son moi significativas. A influencia dos prezos non parece ser moi alta, só no sector da información e a comunicación e na parte de servizos do grupo actividades inmobiliarias.

No cadro 1 figura a variación do VEB por sectores, pero o comportamento de cada unha das actividades incide en maior ou menor medida na economía de Galicia segundo sexa o seu peso na xeración de VEB. Sobre o valor absoluto do VEB, a última información publicada refírese a 2021 e en Galicia os catro sectores de maior dimensión segundo as contas económicas anuais do IGE son: o comercio e a reparación de vehículos (absorbía un 17,7% do total); as actividades inmobiliarias (16,2%); as actividades sanitarias e servizos sociais (10,5%), e a Administración pública e defensa (9,2%). O transporte e almacenamento, que se estudará polo miúdo máis adiante, absorbía o 6,1% do VEB, pero o valor da súa produción elevábase ao 11,5%.

O crecemento dun 2,3% do VEB nos servizos logrouse grazas á actividade realizada polos servizos que atenden o mercado. Pola contra, os denominados servizos de non mercado, esencialmente aqueles que realizan as diferentes Administracións Públicas, mantiveron o seu VEB en cifras moi similares ás de 2022. O seu incremento foi de tan só o 0,5%.

Con datos máis definitivos que os que figuraban nos *Informes* anteriores, aquí cabe indicar que logo do shock de 2020 coa irrupción da crise sanitaria, o comercio, transporte e hostalería perdían o 19,6% do seu VEB e as actividades artísticas, recreativas e outros servizos o 15,3%. Iso motivou un descenso do VEB dos servizos dun 6,9%. Porén, a saída desta nova e inesperada crise produciuse cunha extraordinaria rapidez, apoiada por unha demanda ansiosa de recuperar as pautas de consumo de 2019 e polo impulso que supuxo que tanto 2021 como 2022 fosen anos Xacobeos. Dese modo, o crecemento do VEB en 2021 xa foi nada menos que do 7,4%, o que permitiu que nun só ano se recuperasen os niveis de actividade de 2019. Esta cifra case se repite en 2022, período no que o incremento foi do 6,3%, cun gran dinamismo no comercio, transporte e hostalería (17,3%), e sendo tamén elevado o avance en información e comunicación (11,8%). Cos resultados de 2021 e 2022 era moi difícil que esta dinámica se prolongase a 2023. Así, no ano obxecto deste estudo prodúcese unha desaceleración na actividade, aínda que a taxa de variación segue sendo positiva debido, como xa se indicou, a unha maior xeración de VEB en todos os subsectores que configuran o terciario galego, salvo en información e comunicacións. Lembremos que, tras a forte subida de 2022, o sector mantivo en 2023 o seu VEB nuns valores moi parecidos aos daquel ano, posto que, como se sinalou, o seu descenso foi do 1%. Esta traxectoria suxire que os factores exógenos que afectaban a economía galega e que podían frear a actividade de servizos non profundaron máis do que fixeron en 2022. O elevado incremento nos prezos, os conflitos internacionais e as subidas nos tipos de xuro que se



intensificaron en 2022 non se agravaron en 2023, o que permitiu unha dinámica económica relativamente favorable.

En suma, a actividade terciaria en Galicia no últimos tres anos foi a máis alta da historia, recuperándose sobradamente tanto da crise iniciada en 2008 como da de 2020. O VEB en 2023 foi un 19,80% máis alto que o xerado en 2008 e un 8,74% maior que en 2019.

No gráfico 1 obsérvase que a traxectoria do VEB nos servizos foi bastante homoxénea ao longo de 2023, o que contrasta coa progresiva desaceleración de 2022. Mentres que, nese último ano, se pasou dun incremento do

9,8% no primeiro trimestre ao 3% no cuarto, en 2023, tras unha variación do 2,9% de xaneiro a marzo, nos restantes trimestres a taxa de variación roldou o 2%. Cómpre sinalar que nos meses de verán, coa intensificación do turismo, non se mellorou o crecemento observado na primavera e no outono. Esta estabilidade tamén se observa no sector servizos do conxunto de España, malia que cunhas taxas levemente máis elevadas.

A tendencia das últimas décadas cara a unha terciarización da economía cada vez maior proseguiu en 2023. Neste ano os servizos xeraban o 71,4% do VEB galego (70,9% en 2022). É a porcentaxe máis alta de toda a serie histórica. Lembremos que en 1995 o seu valor era do 61,9%, polo que se avanzou case 10 puntos á conta dos descensos nos outros tres grandes macrosectores. O peso do sector primario neste período reduciuse á metade, a construción baixou do 10% ao 6% e a industria manufacturera xunto á enerxética perdeu 2 puntos. Estamos, por tanto, nunha sociedade moi vencellada aos servizos, na que adquire moita importancia a demanda interna que é a que máis incide no seu desenvolvemento. Neste sentido, no gráfico 1 tamén se presenta, en columnas, a evolución do gasto en Galicia do consumo dos fogares e as ISFLSF. Apréciase un absoluto estancamento deste consumo ao longo de 2023, xa que as taxas de variación nos catro trimestres non superaron o 1%. Esta paralización na demanda, aínda que pode ser paliada pola prestación de servizos ás empresas ou ao sector público, incidiu negativamente na xeración de VEB en Galicia.

Xunto coa estimación do VEB que realiza o IGE, a evolución da actividade no sector servizos galegos tamén se pode avaliar a partir do índice da cifra de negocios que elabora o INE. Neste exclúense os servizos non destinados ao mercado e as actividades financeiras, ambos cunha significativa incidencia na economía galega. O índice elaborábase en termos nominais, polo que non se depuran as variacións provocadas polos prezos. Os resultados obtidos mostran, por encima dos outros, un notable incremento na hostalería e nas actividades profesionais, artísticas e técnicas. En ambas a taxa foi do 17,1%. Nas outras, a variación é relativamente baixa, o que recolle un estancamento na maioría delas. A única variación negativa obsérvase no transporte e almacenamento. En todo caso, se se comparan os datos do 2003 cos dos tres anos precedentes, apréciase que xa non existen eses grandes vaivéns e que a actividade se estabiliza na maioría dos sectores.

Cadro núm. 2

Ocupación no sector servizos. Galicia
Datos coa base poboacional de 2021

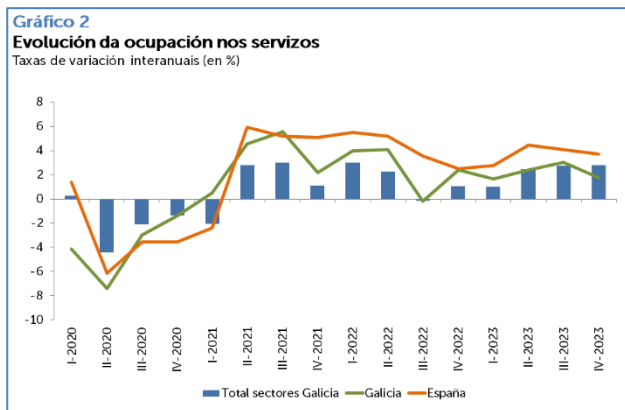
CNAE-2009	Sector	Ocupación (miles de persoas)			TVI (%)	
		2021	2022	2023	2022	2023
45-47	Comercio por xunto e polo miúdo; reparación de vehículos de motor e motocicletas	167,8	174,4	171,2	3,9	-1,8
49-53	Transporte e almacenamento	52,7	54,6	58,3	3,6	6,8
55-56	Hostalería	65,5	71,0	78,5	8,4	10,6
58-82	Actividades de información, financeiras, inmobiliarias e profesionais	156,8	165,3	164,5	5,4	-0,5
84	Administración pública e defensa; Seguridade Social obrigatoria	71,1	66,6	66,2	-6,3	-0,6
85	Educación	70,9	72,5	80,9	2,3	11,6
86-88	Actividades sanitarias e de servizos sociais	109,0	108,5	105,5	-0,5	-2,8
90-99	Resto de servizos	77,7	78,4	83,8	0,9	6,9
	Total	771,6	791,3	809,0	2,6	2,2

Fonte: EPA, IGE-INE.

Unha boa noticia que nos proporciona o sector de servizos en Galicia en 2023 é que segue creando emprego. Así, se nas cifras avanzadas polo IGE o VEB crecía, en termos reais, un 2,3%, a ocupación facíao nun 2,2%, polo que a porcentaxe de traballadores que en termos netos se incorporou ese ano ao sector coincide coa do VEB, o que indirectamente parece suxerir que non houbo melloras na produtividade. En 2023 superouse a barreira dos 800.000 ocupados, co que o emprego do sector servizos representaba o 71,7% do total; porcentaxe idéntica á de 2022, que evidencia a total terciarización dunha economía na que entendemos que outros sectores deberían ter maior protagonismo. Un sector industrial con maior entidade xeraría efectos multiplicadores nas restantes actividades económicas.

No cadro 2 apréciase que dúas das actividades que configuran os servizos galegos mostraron unha forte repunta no emprego. Trátase de educación (11,6%) e de hostalería (10,6%), dous sectores moi dinámicos en 2023. A hostalería, tras a pandemia, atopouse cunha demanda en expansión axudada por un sector turístico en auge. A ocupación aumentou en 7.500 traballadores. Lembremos que se trata dun sector cunha das máis baixas ganancias media anual por traballador e cunha gran rotación laboral. Segundo a EPA, en España en 2023 tan só un terzo dos ocupados levaba máis de seis anos nunha mesma empresa. A unha rotación laboral intensa hai que engadir a gran mortalidade das empresas, cun período medio de vida moi baixo. Pola súa banda, a educación é o sector que en 2023 experimentou o maior incremento do emprego, ao redor de 8.400 traballadores. Foi coa hostalería o gran motor de 2023, malia que non se mellorou nas taxas de temporalidade. Os resultados confirman que a reforma laboral de 2022 non incidiu nesta actividade do mesmo xeito que noutros subsectores. Así, no trimestre de verán o seu emprego en Galicia foi de 75.700 persoas e no outono ascendeu ata os 85.800 ocupados. A maior parte deste emprego é feminino, xa que a porcentaxe de mulleres sobre homes rolda o 70%.

Tamén foi significativo o aumento do emprego no sector de transporte e almacenamento, nun ano en que se retardou a actividade, mentres que o comercio polo miúdo perdeu ocupados nun contexto dunha relativa melloría da súa cifra de negocios. Non obstante, a subida desta variable explícase máis pola inflación que pola propia actividade. A maior perda de emprego produciuse nas actividades sanitarias e servizos sociais (ao redor de 3.000 persoas), o que redunda moi negativamente nun dos piares da nosa economía de benestar. Non é unha boa noticia coñecer que tanto en 2022 como en 2023 diminuíu o número de ocupados sanitarios, circunstancia que prexudica a prestación dun dos servizos básicos para a poboación.



No gráfico 2 apréciase a evolución trimestral desde 2020 da ocupación no terciario galego. Esta evolución compárase coa seguida por este mesmo sector en España e no conxunto da economía galega. Aquí obsérvase que, no primeiro ano de crise sanitaria, as caídas da ocupación nos servizos galegos foron moito máis intensas que nos restantes sectores. Con todo, xa en 2021 e 2022, coa recuperación, a taxa de incremento do emprego neste sector superou amplamente a do total galego, a pesar de que non foi tan elevada como a española. A traxectoria en 2023 foi dunha moderada aceleración nos tres primeiros trimestres do ano, para desacelerarse de forma brusca no pasado outono (pasou de subir un 3,1% no verán ao 1,8% no último trimestre); período no que esta taxa se mantiña estable na ocupación total galega (2,7% e 2,8% respectivamente). No gráfico 2 tamén se percibe un maior dinamismo en canto á creación de emprego nos servizos en España que en Galicia.

Os contratos de traballo efectuados en 2023 proporcionan unha información adicional sobre a traxectoria do mercado de traballo. É obvio que coa reforma laboral cambiaron de maneira radical as estatísticas, xa que ao reducirse a temporalidade non se rexistran tantos contratos. En realidade, en 2023 predominaron dous tipos de contratos, os indefinidos e os eventuais por circunstancias da produción. En canto aos primeiros (pasouse de asinarse 31.381 en 2021 a 153.013 en 2022 para alcanzar os 156.930 en 2023), esta é a única modalidade que tivo unha variación positiva á conta dun descenso en todas os tipos de temporalidade. A eventual por circunstancias da produción caeu un 9,3%, pero, aínda así, asináronse 291.479 contratos. Desde a reforma, a contratación de fixos descontínuos pasou de ser unha figura marxinal a ter

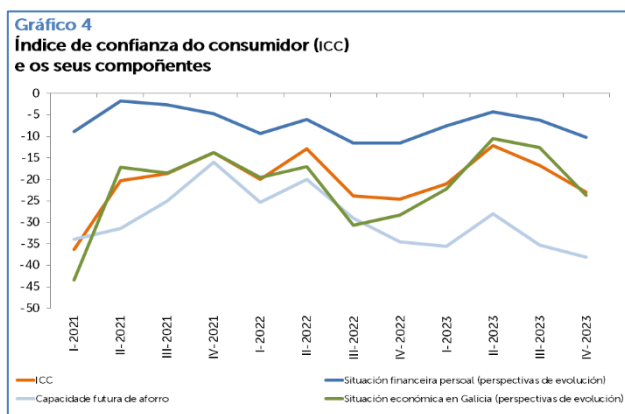
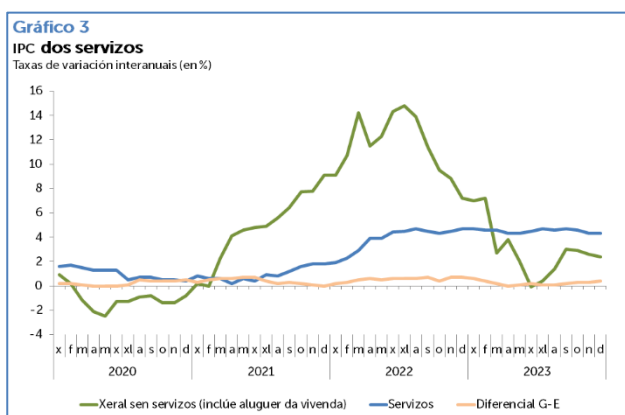
Os contratos de traballo efectuados en 2023 proporcionan unha información adicional sobre a traxectoria do mercado de traballo. É obvio que coa reforma laboral cambiaron de maneira radical as estatísticas, xa que ao reducirse a temporalidade non se rexistran tantos contratos. En realidade, en 2023 predominaron dous tipos de contratos, os indefinidos e os eventuais por circunstancias da produción. En canto aos primeiros (pasouse de asinarse 31.381 en 2021 a 153.013 en 2022 para alcanzar os 156.930 en 2023), esta é a única modalidade que tivo unha variación positiva á conta dun descenso en todas os tipos de temporalidade. A eventual por circunstancias da produción caeu un 9,3%, pero, aínda así, asináronse 291.479 contratos. Desde a reforma, a contratación de fixos descontínuos pasou de ser unha figura marxinal a ter

un peso significativo nos novos contratos indefinidos. Ata o de agora non se dispón de estatísticas moi precisas para avaliar este tipo de contratación.

A metade dos contratos que se asinaron nos servizos en 2023 corresponden ao comercio, transporte e hostalería e, en particular, a esta última actividade na que se xeran un de cada catro novos contratos. Tamén é significativo o número de contratos que se asina no grupo de actividades administrativas e servizos auxiliares. Por modalidades, é neste último sector, ademais das actividades profesionais, onde máis medrou a contratación indefinida; a cal, con respecto a 2022, creceu nun 4,6% en hostalería e tan só un 2,1% no comercio. Parece razoable que, tras o impulso inicial, unha vez promulgada a reforma laboral, xa non se empregue tanto. O maior uso da contratación indefinida freou o número de contratos iniciais eventuais por circunstancias da produción, pero aínda así seguen sendo moi habituais na hostalería, en transporte e en comercio. De feito, esta modalidade de contratación, na que se concentra a temporalidade, non descendeu do mesmo xeito que as outras e na maioría dos sectores produciuse un incremento con respecto a 2021. Duplicáronse estes contratos en información e comunicación, e aumentaron ao redor dun 40% en actividades artísticas, recreativas e de entretemento, e en educación.

Os prezos no sector de servizos

Tras a pandemia, as tensións inflacionistas foron un dos principais problemas aos que se enfrontaron as economías occidentais. Obviamente, Galicia non foi unha excepción e o gráfico 3 mostra como, se en 2021, no inicio da espectacular subida nos prezos, os servizos quedaron un tanto á marxe, xa que a orixe se debe a factores exógenos á economía galega que incidiron en maior grao nos outros sectores macroeconómicos; co paso do tempo a inflación xeral, excluído o sector servizos, foise moderando e estabilizouse no terciario. Así, mentres en decembro de 2021 a taxa xeral alcanzaba o 9,1%, en servizos era tan só do 1,8%. Un ano despois, a taxa xeral caída ao 7,2% e a dos servizos xa era do 4,7%, porcentaxes que se acadaron a mediados de 2022; e, décima arriba ou abaixo, este elevado incremento mantívose en todos os meses de 2023. A inflación nos servizos converteuse nun serio problema en canto mingua a competitividade e distorsiona o funcionamento da economía; o que contrasta coa moderación na taxa xeral sen servizos (en decembro foi do 2,4% e nalgún mes como o de xuño chegou a ser negativa).



Sinalouse xa que o crecemento continuado nos prezos non é unha singularidade da economía galega, pero si o é que os prezos no terciario estean a aumentar a taxas máis altas en Galicia que en España. O diferencial, que en decembro era de 4 décimas, ten como agravante o feito de que desde a repunta da inflación as taxas dos servizos en Galicia foron máis elevadas que as de España. En canto a rúbricas, é na hostalería onde se observa o maior incremento en 2023, un 6,6%, sete décimas máis que no conxunto de España; e tamén nos servizos para o fogar (un 5,5% fronte ao 2,9% de España). Pola contra, do conxunto dos servizos, a única actividade na que descendieron os prezos foi no transporte público, tanto urbano como interurbano.

Este comportamento dos prezos afecta o gasto dos consumidores, como se recolle no índice de confianza do consumidor elaborado polo IGE e que incide na demanda de servizos. No gráfico 4 apréciase a traxectoria trimestral que se seguiu nos últimos anos. Así, mentres nos dous primeiros trimestres de 2023 obsérvase unha mellora na confianza, esta tornouse pesimista na segunda metade do ano. Neste último período empeoran as perspectivas de evolución da situación

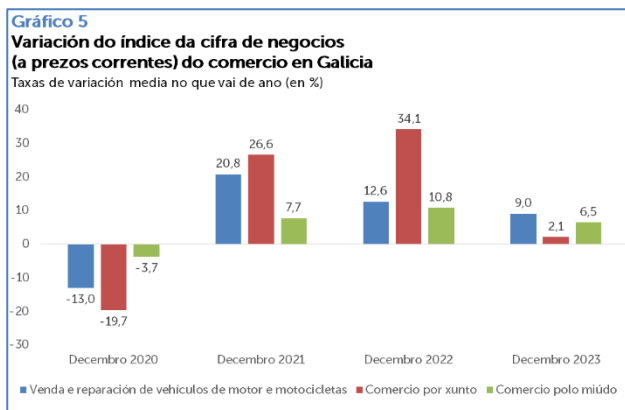
financeira persoal e da capacidade de aforro, cando tamén se volve máis negativa a evolución da economía galega no seu conxunto; malia que a confianza é superior á que se tiña no inicios da saída da crise sanitaria.

A distribución e o comercio

Tras a pandemia, a rama do sector servizos cun maior dinamismo en Galicia é a que agrupa comercio, transporte e hostalería. As estimacións de VEB que realiza o INE, nas que estes tres sectores se presentan dun modo agregado, reflicten un crecemento que rolda o 17% tanto en 2021 como en 2022; mentres que, en 2023, a pesar de observarse unha sensible desaceleración, este VEB aumentou nun 4,3%, porcentaxe sen dúbida positiva e que evidencia a vitalidade duns sectores fundamentais na estrutura económica galega. Cómpre lembrar que este conxunto de actividades foron as máis afectadas pola crise sanitaria e tras o esborralle de 2020, na que a perda de VEB roldou o 20%, experimentou unha sensible recuperación en 2021, mantida coa mesma intensidade en 2022. Nestes dous anos, axudado pola celebración do Xacobeo, reactivouse o turismo, co consiguiente beneficio para o negocio de hostalería, as actividades comerciais e tamén o transporte. Este último sector, ao que se lle dedica a epígrafe seguinte, beneficiouse da reapertura do comercio mundial, malia que os resultados alcanzados poderían ser mellores de non producirse un sensible incremento nos custos, en especial nos combustibles, e se non persistisen os problemas tradicionais que lastran a súa dinámica.

Unha vez superada a pandemia, o ano 2023 pode cualificarse como o da consolidación da traxectoria nestas ramas dos servizos a pesar dos nubiros (conflictos políticos e bélicos, prezos á alza, retardación do crecemento nas economías máis próximas), que afectan a todas as actividades da nosa economía. Con todo, o aumento do 4,3% no VEB non pode ocultar a evidencia dunha traxectoria máis favorable no comercio e a hostalería que no transporte. O VEB xerado polo conxunto destas tres ramas ten, no avance dos datos facilitado polo IGE, un valor (en euros constantes de 2015) de 14.494,9 millóns de euros (17.440,7 millóns en termos correntes); o máis elevado en toda a serie histórica e que supón un 19,7% máis do de 2008, ano de inicio da crise financeira, polo que os efectos negativos da mesma, xunto cos da pandemia, parecen totalmente superados.

A pesar de que no momento de redactar este informe non podemos aínda coñecer o valor estimado que alcanzou o VEB exclusivamente na rama de comercio en 2023, si se dispón dun indicador que permite saber a traxectoria da cifra de negocios en Galicia. Trátase do índice da cifra de negocios, coeficiente elaborado polo INE e publicado de forma desagregada polo IGE. Os resultados recóllense no gráfico 5 e mostran, desde 2020 a 2023, a variación media no que vai de ano no mes de decembro. Diferéncianse tres ramas: venda de vehículos de motor e motocicletas, comercio por xunto e comercio polo miúdo. Nos tres segmentos, e con datos provisionais, as taxas de variación foron positivas e relativamente elevadas, en especial na venda e reparación de vehículos; o que se confirma co incremento das matriculacións (que se comentarán en detalle máis adiante), o bo momento do mercado de vehículos usados e, tamén, pola subida de prezos. A facturación do comercio polo miúdo, no que se vai centrar esta epígrafe, medrou un 6,5%, o que suxire que persiste, a pesar da desaceleración, a súa dinámica positiva. Tamén cabe apuntar o aumento na facturación dun 2,1% do comercio por xunto, actividade que experimentou unha estabilización na súa actividade (se se elimina a variación na facturación debida ás alzas nos prezos) tras o crecemento dun 34,1% en 2022. Aínda que esta análise se centra no comercio polo miúdo, non hai que



esquecer o peso que ten na economía de Galicia o comercio polo xunto. Coa información do último ano sobre o que o IGE elabora as contas económicas de Galicia, 2021, esta actividade xera o 48% do VEB total destas tres actividades, representando o comercio polo miúdo o 41,1% e a venda e reparación de vehículos o restante 10,9%. Se nos referimos ao volume de facturación, o peso deste sector elévase ao 54,5%. Estes datos confirman a indubidable importancia dunha actividade que está a afrontar un proceso de transformación fronte ás novas dinámicas que se abren no comercio mundial. A necesidade de dixitalización é hoxe en día algo ineludible na

Cadro núm. 3
Ocupados nas actividades comerciais en Galicia (miles de persoas)
 Datos coa base poboacional de 2021

	2020	2021	2022	2023	TVI (%)	
					2022/2021	2023/2022
A Coruña	64,5	69,4	72,1	71,8	3,9	-0,4
Lugo	20,6	19,1	17,9	20,3	-6,3	13,4
Ourense	16,4	16,8	19,8	17,6	17,9	-11,1
Pontevedra	60,0	62,6	64,5	61,5	3,0	-4,7
Galicia	161,5	167,8	174,4	171,2	3,9	-1,8

Fonte: EPA-INE-IGE.

resultados do mercado de traballo neste sector non foron positivos. Segundo a EPA, a ocupación descendeu nun 1,8%, o que significa 3.200 empregos menos. Dese modo, a dinámica seguida tras a pandemia supuxo que en 2022 no sector houbera 12.900 ocupados máis que en 2020, ano en que grazas á incidencia dos ERTE por forza maior tan só perdera 8.900 empregos a pesar da paralización nas súas tres ramas. Esta tendencia truncouse en 2023. Os resultados deixan 171.200 traballadores e segue sendo, con diferenza, a actividade que máis traballo absorbe en Galicia, moi lonxe de calquera outra. Só se lle aproximan, con 164.500 traballadores, as actividades de información, financeiras, inmobiliarias e profesionais. A industria manufacturera galega contaba en 2023 con 13.420 ocupados menos.

No cadro 3 preséntanse os datos do mercado de traballo por provincias. Obsérvanse resultados dispares, sobresaíndo Lugo pola súa gran volatilidade e por manter unha traxectoria diferente á das restantes provincias galegas. Así, mentres as outras tres provincias aumentan o emprego nos anos precedentes a 2023 e a súa ocupación cae nese exercicio, especialmente en Ourense, en Lugo sucedeu o contrario. En canto a Ourense, apréciase un brusco descenso en 2023 explicable pola traxectoria deste sector na capital (que absorbe boa parte da actividade comercial e de transporte da provincia) e nos seus municipios limítrofes. Na Coruña, o descenso foi moi leve, polo que practicamente se mantivo o nivel de ocupación de 2022; mentres na provincia de Pontevedra a caída foi máis brusca. Esta situación contrasta co crecemento no VEB e a facturación en Galicia. Isto suxire que se agudiza a reconfiguración destas actividades; no referente ao comercio polo miúdo é cada vez menos relevante o comercio tradicional, para consolidarse a distribución noutros formatos que minguan a demanda de traballo existente. Máis adiante incidirase nesta cuestión.

Xunto coas estimacións de ocupación que se realizan coa EPA, para esta análise tamén se dispón doutras dúas fontes alternativas para completar os datos anteriores. Referímonos ás afiliacións dos traballadores á Seguridade Social e ao índice de persoal ocupado. Como ocorría en 2022, e así se indicaba no *Informe* precedente, os resultados destas fontes estatísticas son dispares. Se a EPA cifraba unha caída na ocupación nun -1,4%, as afiliacións á Seguridade Social en Galicia, considerando os tres subsectores, aumentou un 0,3%; porcentaxe que practicamente deixa as afiliacións nos mesmos valores que en 2022, debido a que o incremento dun 0,3% nos afiliados ao réxime xeral é contrarrestado por unha nova caída nos autónomos, un 2,9%, descenso máis intenso que nos anos anteriores. Parece evidente que no sector cada vez hai máis traballadores por conta allea e menos por conta propia e iso é reflexo dos cambios na estrutura de distribución co desenvolvemento dos novos formatos. Cómpre subliñar que o emprego por conta allea neste sector está a manter nos últimos anos unha traxectoria expansiva, de xeito que en 2023 con respecto a 2019 dáse a curiosa circunstancia de que a subida no número de traballadores no réxime xeral (3.869) case é a mesma que o descenso no réxime de autónomos (3.909). Nesta fonte os datos na Coruña, Lugo e Pontevedra son moi similares. En todas elas repunta levemente a afiliación dos traballadores por conta allea e descenden en taxas similares (entre o 2,5 e o 3%) os autónomos. A única excepción é Ourense, onde esta caída é do 3,7%.

Nos tres sectores que compoñen os servizos comerciais a distribución do emprego é moi desigual e non é proporcional á xeración de VEB, o que evidencia as diferentes produtividades. A distribución dos traballadores nestes tres segmentos mantívose moi estable nos últimos anos. O comercio polo miúdo conta en 2023 co 60,2% dos asalariados e co 61,9% dos autónomos; por un 28,6% e un 24,4% no comercio polo xunto, e un 11,7% e un 13,7% na venda e reparación de vehículos de motor. Estas porcentaxes son practicamente idénticas ás de 2022 e mostran o peso relativo no emprego destes tres sectores. A traxectoria en canto á evolución da afiliación foi moi similar e en todos eles, ao non superar a taxa de variación o 0,5%, os valores absolutos son moi parecidos aos de 2022. O incremento levemente superior aos outros dous sectores produciuse no comercio polo xunto. Esta simetría non se observa nas variacións por réximes, xa que a perda de autónomos é máis intensa no comercio polo miúdo, malia que os cambios nas afiliacións ao réxime xeral son similares ás do comercio polo xunto.

conexión con provedores e clientes, ao que na actualidade se suma a capacidade de uso da intelixencia artificial con solucións que axilizan a loxística, resolven problemas de inventario e reducen as ineficiencias.

A pesar do incremento na cifra de negocios e tamén do VEB (lembramos que o conxunto de comercio, transporte e hostalería subiu un 4,3% fronte ao 2,3% observado no sector de servizos e ao 1,8% do PIB galego), os

Cadro núm. 4

Contratos de traballo rexistrados nas actividades comerciais en Galicia

	2021	2022	2023	TVI (%) 2022/2021	TVI (%) 2023/2022
Indefinido ordinario e fomento do emprego	5.640	23.654	24.140	319,4	2,1
De obra ou servizo	19.316	2.517	0	-87,0	-100,0
Eventual por circunstancias da produción	66.419	50.443	44.180	-24,1	-12,4
Interinidade	11.689	12.973	11.836	11,0	-8,8
En prácticas	628	455	389	-27,5	-14,5
Para a formación	253	327	405	29,2	23,9
Outros	879	774	684	-11,9	-11,6
Total de contratos iniciais	104.824	91.143	81.634	-13,1	-10,4
Conversiones a indefinidos	8.000	12.291	4.120	53,6	-66,5
Total de contratos rexistrados	112.824	103.434	85.754	-8,3	-17,1

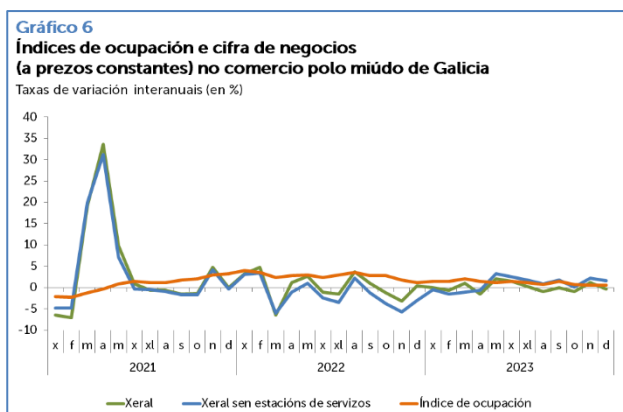
Fonte: IGE.

Pola súa banda, o índice de persoal ocupado elaborado polo INE e publicado polo IGE aproxímase máis aos resultados da Seguridade Social que aos da EPA. Neste caso a información é meramente indicativa, xa que, debido ao tamaño da mostra galega, os datos do comercio polo xunto e os da venda e reparación de automóviles non son significativos a nivel estatístico. Segundo este índice, a ocupación aumentou nun 1% en 2023 debido a unha traxectoria diferente na venda e reparación de automóviles, cunha caída dun 2,7% fronte á subida dun 1,9% no comercio polo xunto e un 1,2% no comercio polo miúdo. En todo caso, a tendencia é a mesma que a reflectida coas afiliacións á Seguridade Social. O emprego mantívose relativamente estable cun mellor comportamento do comercio polo xunto.

Para completar a análise sobre a evolución do mercado de traballo nas actividades comerciais galegas, no cadro 4 preséntase a contía de contratos de traballos rexistrados entre 2021 e 2023 nas súas diferentes modalidades. O efecto da reforma laboral de 2022 na contratación indefinida e temporal impide avaliar plenamente esta traxectoria. O certo é que a contratación indefinida medrou un 2,1%, mentres volveron descender de maneira sensible os contratos temporais. Estas cifras dan paso ás disquisicións sobre se o groso dos 24.140 contratos indefinidos o son para a prestación de servizos fixos descontínuos nun sector no que a estacionalidade é moi relevante, sexa a contratación a tempo completo, parcial ou en determinados meses do ano. O certo é que os contratos eventuais por circunstancias da produción caeron un 12,4% e as interinidades un 8,8%. A nota positiva, en todo caso, é que tras a reforma de 2022 se rexistraron un 319,4% de contratos indefinidos máis e este tipo de contratación superou en 2023 os resultados de 2022.

Se nos centramos exclusivamente no comercio polo miúdo, dispoñemos dos índices de ocupación e cifra de negocios específicos para esta actividade que elabora o INE e que o IGE publica con máis detalle. No gráfico 6 descríbese a evolución da cifra de negocios a prezos constantes (distinguindo entre o índice xeral con ou sen estacións de servizos) e da ocupación. Obsérvase que tras os vaivéns xerados tras a saída da pandemia, a evolución en 2023 destes tres índices, mes a mes, foi bastante estable. As taxas de variación do índice xeral da cifra de negocios oscilaron entre o -1,6% no mes de febreiro e o 1,4% de xuño.

En canto aos resultados anuais, os valores do índice coinciden co xa comentado. A prezos constantes, a cifra de negocios apenas variou un 0,1% con respecto á de 2022, mentres que excluindo as estacións de servizo o crecemento foi do 0,9%. Se se diferencia o sector de alimentación do resto apréciase que, nun contexto inflacionista, a alimentación incrementou a cifra de negocios un 0,6% en termos reais fronte a un 3,2% do resto de especialidades.



Esta estabilización na actividade, con variacións próximas a cero na facturación e cun emprego similar ao de 2022, non debe ocultar os problemas que se están xerando nun sector cuxa estrutura cambiou profundamente nos últimos anos. O cadro 5 é moi ilustrativo. Recolle a evolución dos locais activos en 2022 e 2023 (en verdade en 2021 e 2022, xa que os datos están referenciados ao 1 de xaneiro). En tan só un ano pecharon, en termos netos, 1.904 locais e en case todos

traballaban menos de 10 asalariados. Unha caída dun 7,3% pon de manifesto unha crise, xa que de seguir este ritmo moitas cidades, pobos e vilas galegos perderán a súa tradicional fisionomía. Un recente Informe da Federación Galega de Empresas Inmobiliarias poñía como exemplo a cidade de Ourense, na que un 38% dos locais comerciais están baleiros; situación que se concentra no casco antigo, nas galerías comerciais e nos barrios periféricos. Tamén argumentaban que a pesar desta situación que se estende a toda Galicia, os prezos dos alugueiros non se axustan á situación real do mercado.

No cadro 5 obsérvase que en todas as especialidades descende o número de locais e en ningunha a taxa de variación é menor, en valor absoluto, ao 5%. Son particularmente significativas as caídas nos postos de venda en mercados e na venda especializada de equipos para as tecnoloxías da información e as comunicacións.

Cadro núm. 5

Número de locais activos dedicados á actividade do comercio polo miúdo (excepto vehículos de motor e motocicletas) localizados en Galicia

	2022				2023				TVI (%) 2022-2023
	Con menos de 10 asalariados	Entre 10 e 99 asalariados	Máis de 99 asalariados	Total	Con menos de 10 asalariados	Entre 10 e 99 asalariados	Máis de 99 asalariados	Total	
En establecementos non especializados	1.793	29	6	1.828	1.668	28	6	1.702	-6,9
De produtos alimenticios, bebidas e tabaco en establecementos especializados	4.840	51	2	4.893	4.506	49	1	4.556	-6,9
Para a automoción en establecementos especializados	414	43	1	458	384	44	1	429	-6,3
De equipos para as tecnoloxías da información e as comunicacións en establecementos especializados	537	20	1	558	482	18	1	501	-10,2
Doutros artigos de uso doméstico en establecementos especializados	4.479	41	2	4.522	4.126	37	2	4.165	-7,9
De artigos culturais e recreativos en establecementos especializados	1.595	14	0	1.609	1.493	15	0	1.508	-6,3
Doutros artigos en establecementos especializados	8.863	89	6	8.958	8.307	90	9	8.406	-6,2
En postos de venda e en mercados	2.520	4	0	2.524	2.212	4	0	2.216	-12,2
Non realizado nin en establecementos, nin en postos de venda nin en mercados	650	12	2	664	612	13	2	627	-5,6
Total	25.691	303	20	26.014	23.790	298	22	24.110	-7,3

Fonte: Directorio Central de Empresas. INE.

Un dos cambios máis relevantes na distribución polo miúdo nas últimas décadas foi a irrupción dos centros comerciais. Este formato, xunto coa expansión da venda en liña, supuxo unha forte competencia para o comercio tradicional. A finais do século pasado e ao principio do actual a creación de centros comerciais tivo un forte impulso. Segundo o balance do sector en 2023 de Asociación Española de Centros e Parque Comerciais, o récord en España alcanzouse en 2003 coa apertura de 34 centros. Tras o *boom* deses anos e coa oferta bastante cuberta xa na década anterior produciuse unha sensible desaceleración. Coa chegada da pandemia sufriuse o consecuente parón no consumo. A recuperación foi rápida e xa 2023 marcou un récord de vendas en España. Desde esta asociación indican que hai marxe de crecemento, aínda que non ao ritmo doutras décadas. De feito, están en proxecto a construción de 42 novas instalacións (34 parques comerciais; dous centros comerciais moi grandes, un grande, dous medianos e tres pequenos) entre 2024 e 2026. Estes proxectos concéntranse en zonas moi concretas de España nas que a demanda é elevada.

Galicia na actualidade conta con 41 centros comerciais que ocupan un total de 11 millóns de m² (o 5,7% da superficie bruta alugable española), incluíndo tanto o espazo dedicado á venda retalista como ao lecer. Aínda que o estancamento da poboación, a retardación da demanda debido á elevada inflación e a evolución das rendas motiva que se estean repensando novos investimentos, en 2023 inaugurouse un parque comercial e se están construíndo, algúns xa moi próximos á súa apertura, varios centros.

A novidade en 2023 foi a apertura no mes de maio do parque comercial da Revolta en Carballo. Agárase que sexa un centro de referencia para a comarca de Bergantiños e a Costa da Morte. Combina a

oferta retalista (quinze tendas), cun Mercadona e grandes espazos para lecer; ocupa unha superficie de 28.000 m², e proporciona emprego directo a máis de 200 persoas.

De entre os proxectos que serán unha realidade nos próximos anos destaca a adaptación do centro Dolce Vita (pechado en 2014), no polígono da Grela da Coruña, a un novo formato. Deste proxecto promovido polo fondo Pelayo Capital cunha superficie de 60.000 m² espérase que empregue 1.300 traballadores e sobre el déronse amplas referencias nos *Informes* precedentes. Tamén nos estudos anteriores comentábanse os avatares na posta en marcha do Way Ourense por parte do grupo Kronos en San Cibrao das Viñas. Dispoñería de 18.000 m² e xeraría ao redor dos 250 empregos directos. Con todo, as últimas noticias sinalan que se abandona esta proposta e xa se abriron negociacións para transferir os terreos (antes ocupados por Muebles Calvo) á sociedade compostelá Finsa.

Para finais de 2025 prevese abrir en Vilanova de Arousa un parque comercial de 20.000 m² promovido pola sociedade Vilanova Shopping Center, S.L., creada por tres empresarios murcianos. Doutra banda, OMO Retail inicia as obras dun parque comercial en Sanxenxo, no polígono de Nantes. Dispón dunha superficie edificable de 4.700 m² nunha parcela de 11.700 m².

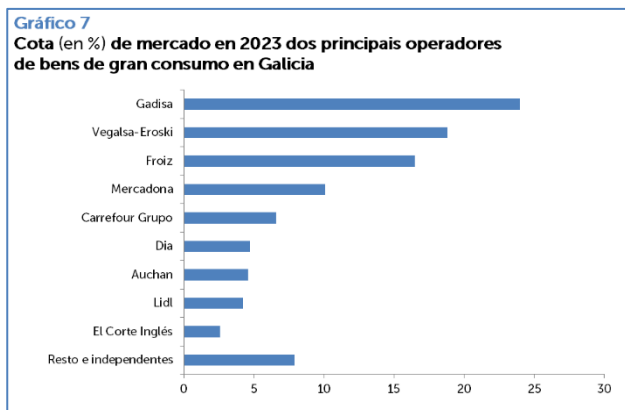
Cómpre indicar tamén que, tras 21 anos de trámites, en 2023 xa contou con todas as autorizacións a realización da segunda fase do parque comercial situado no Polígono do Vao, situado en Campañó, Pontevedra. As instalacións realízanse en 36.000 m². Na nave maior está prevista a instalación de cinco empresas (Vegalsa-Eroski, Decathlon, JYSK, Kiwoto e Leroy Merlin). Nunha nave máis pequena instálase exclusivamente Norauto. Prevese a creación de máis de 100 postos de transporte.

Ao fío do anterior é cada vez máis frecuente que os polígonos industriais ou parques empresariais galegos teñan unha importante dotación de comercio retalista. Son moitos os exemplos que se poden citar. Así, o Polígono Costa Vella en Santiago inclúe un parque comercial e de lecer con moitos emblemas dedicados á distribución polo miúdo de base alimentaria e á distribución comercial en xeral. En 2023 inauguráronse novas instalacións, como a tenda de mobiliario e decoración da multinacional danesa JYSK. Gadis tamén anuncia a apertura dun supermercado. Ademais, ese polígono converteuse nun centro de atraccións cunha ampla oferta de lecer.

Finalmente, en canto aos centros comerciais existentes en Galicia hai que subliñar que Odeón, de Narón, o máis importante de Ferrolterra, volve estar en venda. Desde a súa creación en 2002 xa tivo catro propietarios e o último, Patron Capital e Eurofund que o adquiriu en 2015, pretende vendelo. É posible que sexa adquirido por un grupo de capital mexicano. Na actualidade conta con 65 locais comerciais, dos cales sete están pechados. É tamén un importante centro de lecer.

No comercio retalista ten un peso moi alto a distribución comercial de base alimentaria. Anteriormente observamos como o índice da cifra de negocios na alimentación, na parte do comercio polo miúdo, medrou en 2023 un 12,9% en prezos correntes e un 0,6% en prezos constantes, porcentaxes que dan unha idea da elevada inflación. A traxectoria cambiou con respecto a 2022, cando en prezos constantes contabilizouse unha caída do 6,8%. Esta recuperación da facturación non debe ocultar a redución no consumo doméstico en alimentos debido a unha menor variación das rendas dispoñibles familiares que os prezos. O panel de consumo alimentario que cada mes elabora o Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación facilita información por comunidades autónomas sobre o consumo de todo tipo de alimentos. Desafortunadamente, no momento de redactar este estudo os datos sobre 2023 aínda non están completos, xa que non se publicaron os de decembro, mes moi importante pola campaña de Nadal. En todo caso, os de novembro reiteran o que ocorreu noutros meses. Así, con respecto a 2022, mentres o valor do consumido en Galicia aumentou (pasa de 361,8 millóns de euros a 369,3 millóns), o seu volume, medido en quilos ou litros, descendeu (de 122,4 toneladas pasa a 115,9 toneladas). Tras a pandemia e coa evolución dos prezos os consumidores foron, para frear un gasto cada vez máis elevado, cambiando os seus hábitos de compra. Estendeuse o consumo de marcas brancas e de ofertas, buscando o produto máis barato e renunciando á calidade.

A principal noticia en 2023 en Galicia en relación coa actividade dos establecementos de base alimentaria foi o peche o 31 de xullo do Hipercor do centro comercial Marineda City na Coruña tras doce anos desde a súa apertura. O peche do *outlet* e do hipermercado afectou a máis de 200 traballadores que foron recolocados nos outros establecementos que esta sociedade ten na provincia da Coruña. Merlin Properties foi a sociedade que lle adquiriu ao Corte Inglés estes locais, polo que xa conta co 100% de Marineda City. Tras esta marcha recentemente acábese de presentar o proxecto de reacondicionamento dos sitios que ocupaba El Corte Inglés, ademais do seu aparcamento. Entre outras cousas contará cunha gran praza pública para realizar calquera tipo de evento.



Xunto á actividade de Mercadona, cabe sinalar a traxectoria de Aldi con tres novas aperturas na provincia de Pontevedra.

A pesar destes movementos que levan a Mercadona á cuarta posición da clasificación galega, as tres marcas de capital galego, Gadisa, Vegalsa-Eroski (*joint venture* entre a galega Vegonsa e a vasca Eroski) e Froiz, seguen liderando en 2023 dun modo estable este segmento da distribución comercial en Galicia. Gadisa, líder nas provincias da Coruña, Lugo e Ourense, e terceira na de Pontevedra, non mostrou grandes novidades en canto aos seus movementos de aperturas, ampliacións ou peches en 2023. Vegalsa-Eroski conseguiu recortar a distancia en canto á superficie utilizable con respecto a Gadisa grazas, ademais da apertura de franquías, aos traslados a instalacións de maior tamaño e a unha nova apertura realizada na área metropolitana da Coruña. Pola súa banda, Froiz, moi presente na provincia de Pontevedra, creceu levemente grazas á evolución das súas tendas propias que contrarrestaron a menor superficie dispoñible das súas tendas asociadas.

Na clasificación galega, o maior incremento en 2023 en canto á superficie produciuse en Alcampo debido ao impacto que tivo en Galicia a operación realizada con Dia para a adquisición en 2022 de 22 supermercados, dos cales 22 se localizaban a Galicia. Estes cambiaron a súa insignia de Dia pola de Alcampo. Iso permitiulle a Alcampo superar en superficie comercial en Galicia non só a El Corte Inglés, que perdeu dimensión tras o peche en Marinada City, senón tamén a Lidl, que no ano 2023 se mantivo estable. Doutra banda, a venda de 22 supermercados permitiu a Carrefour adiantar a Dia en Galicia.

Dos restantes sectores de distribución retalista tamén posúe un peso significativo o téxtil e confección. Á marxe da evolución das vendas das grandes multinacionais con presenza en Galicia, a Asociación Nacional de Moda Retail (Acotex) presenta, mes a mes, a traxectoria que segue o sector en España e o previsible é que as súas liñas xerais non se separen demasiado do acontecido en Galicia. Segundo está asociación, as vendas en 2023 medraron un 2,8% con respecto a 2022. Este aumento, menor ao esperado, logrouse noutro ano complicado para o sector. A dinámica ao longo de 2023 foi de máis a menos. En xaneiro alcanzouse un incremento nas vendas dun 9,9% grazas ao bo resultado da campaña de rebaixas nun contexto externo con moitas incertezas. Nos tres meses seguintes o crecemento moderouse, pero a actividade mantivo unha demanda positiva, xa que as variacións nas vendas oscilaron entre o 4% e o 6%. En maio, estas caeron ata un 5,7%, sendo o primeiro mes con cifras negativas desde agosto de 2021; estas achacáronse ao empeoramento da meteoroloxía. A actividade recupérase no verán, pero volve baixar no outono. En outubro prodúcese unha redución do 3,7% debido, por unha banda, a un clima máis propio da primavera que non incita á adquisición de pezas da nova tempada; e, por outra, a que a renda dispoñible dos consumidores é cada vez menor. Finalmente, os meses de novembro e decembro foron bastante planos; suxírense que os clientes esperan grandes descontos e coa subida nos custos redúcese a marxe empresarial. En novembro, tras o Black Friday agardábanse uns resultados positivos en Nadal, pero finalmente o dato só foi un 0,9% superior ao de 2022. En resumo, en media, en 2023 non se alcanzaron os resultados previstos a principios de ano, malia que o volume de vendas, en termos monetarios, subiu un 2,8%. Peor se presenta o ano 2024, xa que as cifras do primeiro trimestre ofrecen unha estabilización das vendas en xaneiro e febreiro, mentres en marzo rexístrouse un descenso do -7,9%. Parte desta porcentaxe tan negativa explícase polo efecto Semana Santa, período en que se desvíaa o consumo de téxtil cara a outros tipos de consumo.

Se en 2022 abrían en Galicia tres novos hipermercados, en 2023 pérdese un, polo que se pasa de 44 a 43, dos cales 21 teñen un tamaño inferior aos 5.000 m². Ao non producirse aperturas de hipermercados en 2023, a oferta en Galicia reestrutúrase grazas á dinámica observada na creación de supermercados de máis de 1.000 m². Na traxectoria deste segmento destaca a actividade de Mercadona, que abriu dous centros (Vigo e Lalín) e realizou tres traslados, un deles o supermercado do centro comercial da Revolta en Carballo xa citado. Esta sociedade consolida o seu peso en Galicia e todo apunta a que nos próximos anos haberá máis movementos.

Cadro núm. 6

Volume de negocio en España da canle electrónica nas 20 ramas de actividade máis importantes (só dentro de España)

En euros

	xan.-set. 2021	xan.-set. 2022	xan.-set. 2023	xan.-set. 2023 (%)	TVI (%) xan.-set. 2023/ xan.-set. 2022
Administración pública, impostos e Seg. Social	1.243.480.983	1.487.368.135	1.619.029.979	8,6	8,9
Carburantes para automoción	393.628.580	1.234.238.296	1.536.723.288	8,2	24,5
Axencias de viaxes e operadores turísticos	558.367.318	1.226.198.261	1.359.642.320	7,2	10,9
Hipermercados, supermercados e tendas de alimentación	1.094.595.410	1.158.577.427	1.240.683.784	6,6	7,1
Espectáculos artísticos, deportivos e recreativos	442.063.265	938.280.637	1.228.426.085	6,5	30,9
Outros	204.844.496	505.894.893	929.489.775	5,0	83,7
Transporte aéreo	398.525.897	770.212.374	920.977.185	4,9	19,6
Electrodomésticos, imaxe e son	753.458.245	824.412.886	814.426.260	4,3	-1,2
Educación	580.695.894	659.577.767	751.016.933	4,0	13,9
Transporte terrestre de viaxeiros	434.055.005	736.286.258	740.854.799	3,9	0,6
Hoteis e aloxamentos similares	261.758.048	389.521.591	535.781.481	2,9	37,5
Xogos de azar e apostas	533.999.551	619.588.736	503.637.347	2,7	-18,7
Publicidade	321.492.223	360.432.617	447.976.694	2,4	24,3
Enxería eléctrica, gas, vapor e aire acondicionado	329.300.558	381.635.833	421.780.404	2,2	10,5
Pezas de vestir	429.087.193	403.529.041	407.638.624	2,2	1,0
Grandes almacéns	276.979.187	369.326.810	405.272.935	2,2	9,7
Intermediación financeira	236.863.095	242.842.400	363.912.818	1,9	49,9
Seguros e plans de pensións	363.493.478	513.044.327	353.951.458	1,9	-31,0
Equipos de telecomunicacións e recargas telefónicas	227.227.596	286.874.744	348.661.828	1,9	21,5
Xoguetes e artigos de deporte	348.711.171	286.813.939	295.447.012	1,6	3,0
Resto	3.532.812.576	3.516.578.902	3.534.740.462	18,8	0,5
Total	12.965.439.769	16.911.235.873	18.760.071.468	100,0	10,9

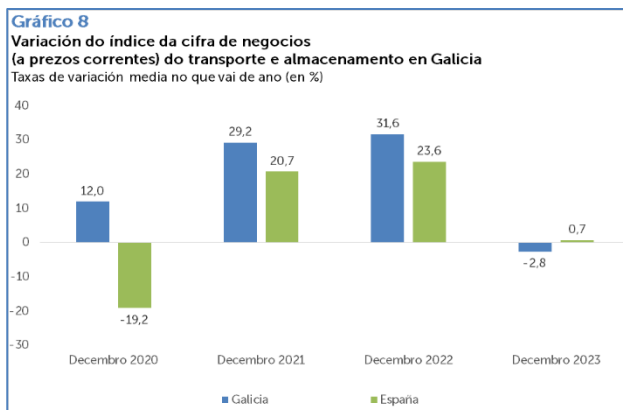
Fonte: CNMC.

En canto ao segmento dos bens duradeiros, a Asociación Española de Produtores de Electrodomésticos (APPLIA) indica que en España a venda de produtos de liña branca, en 2023, descendeu un 7,47% e a facturación un 4,96%. Persiste a caída no consumo neste segmento.

No mundo da distribución, en especial tras a pandemia, están a desenvolverse vertixinosamente as plataformas dixitais, sendo cada vez máis o número de establecementos conscientes da importancia da dixitalización. No cadro 6 preséntanse para 20 sectores os resultados do volume de negocio que moven dentro de España as canles electrónicas e que elabora a CNMC (a Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia). Exclúese deste cadro 6 as compras e vendas que se realizan co estranxeiro. Nos nove primeiros meses de 2023 (últimos resultados dispoñibles) movéronse 18.760 millóns de euros cun incremento, con respecto a 2022, en todos os sectores salvo nos xogos de azar, os seguros e plans de pensións e electrodomésticos, imaxes e son. En varias actividades como o sector téxtil, o de xoguetes ou o transporte terrestre de viaxeiros, o volume de transaccións foi moi similar ao de 2022. Tras as xestións coas diferentes Administracións Públicas que ocupan o primeiro lugar nesta clasificación de vendas, adquiriu grande importancia a compra de combustibles de automoción, cun valor das transaccións que multiplican por catro as efectuadas en 2021, e volven cobrar relevancia as actividades relacionadas directa ou indirectamente co turismo (axencias de viaxes e operadores, transporte e hostalería). Tamén manteñen unha traxectoria crecente as compras de alimentación en hipermercados e supermercados.

Os transportes en Galicia

Unha das actividades económicas máis relevante nos servizos en Galicia é o transporte e o almacenamento. Segundo o IGE, este sector en 2021 (último ano con datos dispoñibles) ocupaba o segundo lugar en canto á facturación na clasificación galega dos servizos, sendo tan só superado pola actividade de comercio e reparación de vehículos, xa tratada. Nese ano os transportes absorbían o 11,5% da facturación de servizos. Con todo, o seu peso relativo diminuíu ao 6,1% se se atende á xeración de VEB, a cal se concentra no transporte terrestre e no almacenamento.



Pola dimensión desta actividade, a súa traxectoria condiciona os resultados que alcanza o sector de servizos no seu conxunto. No gráfico 8 apréciase que tras os espectaculares resultados alcanzados en 2021 e 2022, anos de superación da crise sanitaria, a información dispoñible de 2023 mostra unha sensible desaceleración, que o índice da cifra de negocios cuantificaba nun descenso do 2,8% en termos monetarios; cifra que sería máis elevada eliminando a variación nos prezos. Ademais, neste cadro tamén se observa que a desaceleración é máis profunda que a percibida no conxunto da economía española, evolución contraria á seguida nos tres anos precedentes.

Pola diversidade das actividades que configuran este sector, e do mesmo xeito que se fixo no *Informe* anterior, a continuación comentaranse os resultados alcanzados polos subsectores máis relevantes. A análise comezará co estudo do sector de transporte por estrada, prestando atención a dous aspectos; por unha banda, á evolución do transporte de mercadorías, e, por outra, á traxectoria na matriculación de vehículos, tanto de turismos como de furgonetas. Seguidamente abordaranse os resultados en 2023 do transporte de viaxeiros por vías marítima e aérea.

Matriculacións

Tras a sensible caída en 2022 na matriculación de vehículos en todos os segmentos, pero en particular en camións e furgonetas (cadro 7), en 2023, segundo a Dirección Xeral de Tráfico, obsérvase unha recuperación en todas as especialidades, sendo precisamente moi significativo o incremento dun 27,3% na matriculación de camións e furgonetas, o que permite a este segmento dedicado ao transporte de mercadorías recuperar un dinamismo que parecía perderse desde 2018. Así, malia que o número de matriculacións realizadas en 2023, 5.597, supera con folgora as de 4.396 camións e furgonetas contabilizadas en 2022, esta cifra aínda está lonxe da lograda en 2018, un total de 6.702. O fluxo de capital que require a renovación e, seguramente, a ampliación do parque móbil galego suxire que as expectativas sobre a traxectoria do transporte son máis optimistas que as mantidas nos últimos anos. Pola súa banda, a matriculación de turismos segue lastrada polos cambios tecnolóxicos que se agardan na fabricación, o que some na incerteza uns consumidores que retardan a súa demanda á espera de que se clarifique a complexa situación actual. Tampouco a conxuntura económica e a evolución dos prezos incita a unha reactivación

da demanda. Así, e como se pode observar no cadro 7, as matriculacións de turismos medraron en Galicia un 3,8% en 2023 tras catro anos consecutivos de elevados descensos. Con todo, o número de matriculacións dese ano, 31.258, é a segunda máis baixa (a primeira é a de 2022) desde 2015; e supón tan só o 38,7% das 82.707 matriculacións realizadas en 2007, ano anterior á irrupción dunha crise financeira que afectou fortemente a economía galega.

Cadro núm. 7
Matriculación de vehículos en Galicia

	Turismos		Camións e furgonetas		Outros*	
	Núm.	TVI (%)	Núm.	TVI (%)	Núm.	TVI (%)
2018	52.359	6,7	6.702	18,2	8.607	8,3
2019	47.514	-9,3	5.801	-13,4	9.164	6,5
2020	38.064	-19,9	5.042	-13,1	8.614	-6,0
2021	34.047	-10,6	5.607	11,2	9.423	9,4
2022	30.106	-11,6	4.396	-21,6	9.037	-4,1
2023	31.258	3,8	5.597	27,3	9.897	9,5

(*) Entre outros: autobuses, motocicletas e ciclomotores, tractores e remolques.

Fonte: IGE-Dirección Xeral de Tráfico.

Pola súa banda, a Administración Tributaria indica que en Galicia se matricularon en 2023 un total de 33.145 turismos e todoterreos. Con gasolina como combustible matricularonse 20.600 vehículos, de diésel 9.531, mentres que só 3.014 utilizaron outros combustibles. Está última cifra significa o 9% da total, porcentaxe que no conxunto de España é máis baixa ao alcanzar o 8,5%. A porcentaxe do 9% é case 4 puntos máis alta da alcanzada hai un ano.

A incerteza existente polo tipo de vehículo que predominará nas próximas décadas, a evolución dos prezos e a retardación da actividade económica está a frear a demanda no sector, situación que non parece que afecte de maneira significativa a produción galega de automóbiles; actividade xa analizada no capítulo dedicado ao sector industrial. Lembremos que as normas da Unión Europea aínda manteñen o ano 2035 como data límite para a comercialización dos vehículos automóbiles de combustión e que en 2050 prohibirán a súa circulación. Nestes últimos meses foi cobrando forza a percepción de que neste contexto é moi difícil que se poidan alcanzar con normalidade eses prazos, considerando a escasa venda de coches electrificados e híbridos, que en España representan en torno ao 12%. Doutra banda, recentemente confirmouse o atraso, ata 2027 para os fabricantes de turismos e furgonetas e ata 2029 para os camións e vehículos pesados, da entrada en vigor da nova directiva Euro7 sobre a regulación dos límites aceptables para a emisión de gases dos motores de combustión que, no momento da redacción deste estudo, aínda non fora publicada. Esta norma é menos severa que a proposta inicial da Comisión Europea. Ademais, e en canto ás restricións á circulación de determinados vehículos debido ao seu nivel de contaminación, apréciase un cumprimento desigual en Galicia das zonas de baixas emisións (ZBE) nas sete

principais cidades galegas, xa que esta identificación afecta os municipios españois de máis de 50.000 habitantes, e que, en principio, deberían implantarse en 2023. A finais dese ano só cumprían en Galicia co esixido pola Lei de Cambio Climático e Transición Enerxética de 2021 dous municipios: A Coruña (son ZBE a Mariña e a Cidade Vella) e Pontevedra (a ZBE rexe en todo o centro urbano pero o seu acceso non está rexido polo distintivo ambiental e a circulación é gratuita). As restantes cidades levaban un considerable atraso nesta implantación. Vigo, Santiago de Compostela, Ourense e Lugo estaban aínda tramitando o Plan, mentres que Ferrol non o comezara, polo que o Defensor do Pobo abriu unha investigación ante o incumprimento desta norma.

Cos resultados de matriculacións en 2023, as previsións para España nos vindeiros anos, tanto desde o lado dos fabricantes de automóviles, manifestadas a través de ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles e Camións) como desde os vendedores e reparadores, a través de GANVAM (Asociación Nacional de Vendedores e Reparadores), non son moi optimistas debido, entre outros, a factores exógenos como a prolongación da guerra de Ucraína ou o xurdimento de novos conflitos bélicos. Estas asociacións estiman que España está aínda moi lonxe do seu nivel natural de matriculacións, que sería o que lle correspondería pola poboación existente, a renda e o parque móbil actual. Manteñen a previsión de que antes de 2029 non se logrará ese obxectivo. A actual incerteza disparou o mercado de segunda man. En 2023 calcúlase que por cada vehículo novo vendéronse dous de segunda man. Volven destacar a venda de coches de menos de cinco anos pola recuperación do stock tras a crise dos microchips. Un dos principais clientes destes vehículos son as empresas de *renting* e de *rent a car* que renovan a súa frota con vehículos usados.

GANVAM entende que a desaceleración da economía que se agarda para 2024 motiva que, logo da taxa de variación positiva en 2023 das matriculacións de turismos por parte das economías domésticas, tanto en Galicia (cadro 7) como no resto de España, o crecemento será menor en 2024. O incremento de 2023 debeuse, sobre todo, á demanda xerada polo stock de vehículos existente. En canto aos vehículos de empresas, segmento no que a taxa de variación de España e Galicia superou o 10%, tamén se agarda un descenso, e a previsión é que a súa taxa de variación non superará o 4% dadas as menores previsións de crecemento da actividade empresarial. Por último, o segmento do mercado de coches de alugueiro experimentou en España unha espectacular repunta en 2023, pero iso non se perpetuará no tempo a pesar do bo comportamento do sector turístico.

A necesidade de renovar un parque móbil galego moi envellecido levou a Xunta de Galicia a aprobar a finais de 2003 unha actuación denominada "Plan Renova o teu vehículo" que se xestiona a través do Instituto Enerxético de Galicia (INEGA). Galicia dispón dun dos parques de automóviles máis envellecido de España (cunha antigüidade media de 15,4 anos). O Plan conta como entidade colaboradora a Faconauto. Poderanse adquirir vehículos de calquera tecnoloxía coa condición de que as emisións non excedan 125 gramos de CO₂. A subvención oscila entre 3.000 e 4.600 euros e espérase que deixen de circular ao redor de 1.200 vehículos de máis de 10 anos de antigüidade. Desde a Xunta anúnciase que están a ser bos os resultados deste programa en 2024.

Polo que respecta ás liñas de axudas e subvencións, e conforme xa se explicaba no *Informe* de 2022, en 2023 segue vixente en España o programa da Administración central denominado Plan Mobes III, que comezou a funcionar en 2021, e que, de non haber outra prórroga prolongarase ata o 31 de xullo de 2024. Esta iniciativa, que afecta obviamente a Galicia, apoia a adquisición de coches eléctricos e híbridos enchufables. A axuda máxima á compra dun coche é de 7.000 euros e o seu prezo non poderá exceder dos 45.000 euros antes de IVE.

Finalmente, en canto á circulación dos vehículos polas estradas galegas en 2023, dispónse do uso da AP-9, a vía que recolle o tránsito que se fai pola fachada atlántica galega. Os rexistros da intensidade media diaria (IMD) facilitados pola concesionaria Audasa indican un IMD de 25.458 vehículos; a cifra máis alta dos últimos cinco anos e un 3,6% máis que en 2022, pero lonxe do récord de 27.029 vehículos de 2007. Os ingresos por peaxe, incluídos bonificacións e peaxes en sombra, ascenderon a 192,6 millóns de euros, un 12% máis que en 2022.

O transporte de mercancías por estrada. A loxística

No cadro 8 obsérvase que 2023 non foi un bo ano no transporte de mercadorías en Galicia. Certamente, desde a pandemia o sector mostrou unha gran volatilidade e con resultados moi desiguais en canto aos destinos dos produtos. O transporte intrarrexional galego mostraba en 2022, segundo a Enquisa Permanente de Transporte de Mercadoría por Estrada, uns valores moi similares a 2021, ano de recuperación na actividade tras o sensible parón de 2020 debido á crise sanitaria. Pola contra, en 2023 apréciase unha

Cadro núm. 8

Transporte de mercancías por estrada en 2023

	Número (millóns)				Taxas de variación interanual			
	Operacións		Toneladas		Operacións		Toneladas	
	Galicia	España	Galicia	España	Galicia	España	Galicia	España
Transporte intrarrexional								
Intramunicipal	2,7	44,0	14,6	261,2	-9,3	0,9	-7,6	2,9
Intermunicipal	8,6	131,7	56,2	870,7	-6,9	1,2	-6,5	2,2
Total	11,3	175,7	70,9	1131,9	-7,5	1,2	-6,7	2,4
Transporte interrexional								
Recibido doutras CC. AA.	1,2	35,9	12,3	379,7	0,7	-2,0	-6,3	-1,9
Expedido a outras CC. AA.	1,2	35,9	17,1	379,7	2,4	-2,0	11,3	-1,9
Transporte internacional								
Recibido	0,3	2,8	2,8	34,9	5,5	-5,9	24,3	-4,8
Expedido	0,3	3,2	3,4	43,4	3,9	-4,4	12,9	-7,9

Fonte: Enquisa Permanente de Transporte de Mercancías por Estrada. 2022 e 2023.

D. X. de Programación Económica e Orzamentos. Ministerio de Transportes e Mobilidade Sostible.

intensa desaceleración tanto no número de operacións realizadas como no peso das mercadorías transportadas. Este descenso obsérvase tanto no transporte intramunicipal como no intermunicipal. Os resultados contrastan cos alcanzados no conxunto de España que, nos dous apartados, presentan taxas de variación positivas.

No cadro 8 tamén se aprecia que fronte á desaceleración no transporte de mercadorías con orixe e destino a propia comunidade autónoma, o transporte recibido ou realizado cara ao estranxeiro experimentou un sensible crecemento tanto no número de operacións como en toneladas, pero en especial nestas últimas. Esta traxectoria contrasta coa información que proporciona Aduanas de exportacións e importacións de mercadorías ao estranxeiro, cuxas variacións non foron tan positivas. En canto aos transportes de Galicia cara ao resto de España, en 2023 obsérvase que, mentres se incrementou sensiblemente a contía das mercadorías expedidas, caeu o volume dos bens recibidos, non así o de operacións.

Os resultados galegos son mellores que os do conxunto de España no tráfico co estranxeiro e cara a outras comunidades autónomas e, con todo, os datos intrarrexionais galegos son peores que os do conxunto do Estado.

O Observatorio de Custos de Transportes de Mercadorías por Estrada de Galicia (OTRAME), organismo dependente da Consellería de Vivenda e Planificación de Infraestruturas, publicou unha análise sobre os factores que incidiron de forma negativa no sector galego do transporte por mercadorías nos primeiros meses de 2023. O financiamento, o custo das peaxes e a disolución de urea (utilizada para reducir as emisións de gases nocivos) experimentaron unha notable subida nos prezos que prexudicou a actividade. Os maiores custos restan competitividade, ao que se ten que unir unha demanda de servizos relativamente débil.

O sector, demasiado minifundista xa que a maior parte das empresas conta cun ou ao sumo dous vehículos de transporte, enfróntase a múltiples desafíos, dos que cabe destacar unha competencia na Unión Europea cada vez maior; un rival como é o ferrocarril que de maneira progresiva vai gañado presenza debido ás melloras nas infraestruturas e ás vantaxes que presenta na preservación do medio ambiente, e un transportista que debe mellorar os seus servizos ampliándoos á loxística.

Neste contexto, desde a Xunta de Galicia indícase que o número de empresas de transporte público de mercadorías por estrada de Galicia descendeu de forma notable en 2023. As compañías pasaron de 7.130 a 6.624 (4.583 de transporte pesado e 2.041 lixeiro), o que supón unha perda de 506 sociedades. Tamén caeu o número de vehículos; de 26.825 no mes de xaneiro a 25.554 a finais de ano. Estas cifras mostran as dificultades polas que atravesou en 2023 un dos sectores claves na economía de Galicia.

Sobre a loxística, xa indicabamos no *Informe* anterior que en 2019 se creou a Agrupación industrial da Función Loxística de Galicia, que na actualidade conta con 54 grupos empresariais. Esta actividade está a enfrontarse a cambios substanciais nos últimos anos, froito das accións conducentes cara a un mercado máis sostible, o que se denomina loxística verde; aos novos modos de facilitar o seguimento dos produtos desde a súa orixe ao destino final, e á adaptación ás necesidades dos clientes.

Aeroportos

O movemento de pasaxeiros nos tres aeroportos galegos en 2023 case alcanza os seis millóns de persoas. Estamos cunha cifra récord lograda grazas aos notables incrementos rexistrados nos tráxicos dos

tres aeroportos. Tanto a terminal da Coruña como a de Vigo superaron a cifra do millón de pasaxeiros, mentres Santiago pasou dos tres millóns e medio (a pesar de celebrarse o Xacobeo nos dous anos anteriores), o que supuxo un incremento dun 9,2%; logo dun ano 2022 no que o número de pasaxeiros duplicou os transportados en 2021. Así, mentres o aeroporto Rosalía de Castro mantén a súa primacía en Galicia, xa que a súa cifra de pasaxeiros multiplicou por tres a dos outros dous aeroportos, o maior crecemento de Alvedro e Peinador (cadro 9) permitiu recortar o peso relativo de Santiago, que en 2022 era do 62,8% e en 2023 foi do 59,7%. Estes resultados confirman que os aeroportos galegos non están a perder protagonismo no transporte de persoas a pesar do progresivo pulo dos modos de transporte alternativos para viaxar a lugares relativamente próximos. En todo caso, os datos sempre están moi condicionados pola oferta de voos existentes e, por tanto, polas estratexias das compañías que operan nas terminais galegas. Na de Santiago de Compostela, por exemplo, co obxectivo posto nos catro millóns de pasaxeiros, a situación parece máis difícil tras o recorte nos voos que se produciu nos últimos meses de 2023 pensando na tempada de inverno. Neste período perdéronse máis da metade das rutas internacionais existentes no verán. Agardemos que, en 2024, con trece destinos europeos conectados con voos directos desde este aeroporto, dous menos que no verán de 2023, se poida alcanzar esta cifra. En todo caso, parece claro que a aposta da terminal compostelá é o sector turístico fronte ás viaxes de negocios. De feito, a dependencia con Barajas foi só un 15,5% do total dos pasaxeiros transportados en 2023. Para as viaxes a Madrid, na actualidade un claro competidor é o ferrocarril e aínda o será máis cando funcione a pleno rendemento a alta velocidade. Renfe anunciou que en 2023 houbo máis de 7.300 circulacións de trens, sendo os meses de setembro e outubro os de maior incremento nos usuarios con respecto a 2022, un 9,2% e un 17,4% respectivamente. Unha vez que en 2024 se poñan en servizo os novos trens reduciranse os tempos de viaxe e haberá máis frecuencias, o cal afectará o tránsito aeroportuario.

Cadro núm.9

Evolución do movemento de pasaxeiros, das operacións realizadas e das mercadorías movidas nos aeroportos galegos

Movemento de pasaxeiros	2021		2022		2023*	
	Pasaxeiros	TVI (%)	Pasaxeiros	TVI (%)	Pasaxeiros	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	594.584	36,1	963.952	62,1	1.252.022	29,9
Rosalía de Castro (Santiago)	1.653.663	76,8	3.238.531	95,8	3.537.445	9,2
Peinador (Vigo)	549.094	80,9	953.170	73,6	1.136.157	19,2
Total	2.797.341	66,9	5.153.837	84,2	5.925.624	15,0
Total nacional	119.952.578	57,7	243.693.689	103,2	283.195.399	16,2

Operacións	2021		2022		2023*	
	Número	TVI (%)	Número	TVI (%)	Número	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	12.084	8,0	14.364	18,9	15.405	7,2
Rosalía de Castro (Santiago)	15.376	40,4	25.459	65,6	25.903	1,7
Peinador (Vigo)	9.191	64,2	13.760	49,7	14.866	8,0
Total	36.651	32,1	53.582	46,2	56.174	4,8
Total nacional	1.518.847	37,9	2.216.474	45,9	2.403.918	8,5

Movemento de mercadorías	2021		2022		2023*	
	Quilogramos	TVI (%)	Quilogramos	TVI (%)	Quilogramos	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	85.451	1,3	91.130	6,6	76.963	-15,5
Rosalía de Castro (Santiago)	4.938.251	65,6	4.853.317	-1,7	4.818.283	-0,7
Peinador (Vigo)	806.312	191,5	689.694	-14,5	807.235	17,0
Total	5.830.014	74,4	5.634.141	-3,4	5.702.481	1,2
Total nacional	998.699.589	26,5	1.000.485.327	0,2	1.079.676.272	7,9

*Datos provisionais.

Fonte: Dirección de Operacións e Sistemas de Rede, AENA.

Pola súa banda, os aeroportos de Vigo e A Coruña, cun crecemento de Alvedro que lle permite seguir superando o número de pasaxeiros transportados desde Peinador, manteñen unha elevada dependencia con Barajas, xa que, en 2023, este aeroporto foi orixe e destino do 63,5% dos pasaxeiros de Vigo e do 60% da Coruña. As rutas de ambas as terminais son relativamente escasas. A pesar diso, as cifras de Vigo son as cuartas mellores da súa historia tras as alcanzadas no período 2006-2008. Pola súa banda, Alvedro aposta por incrementar os destinos internacionais co obxectivo a medio prazo de acadar os dous millóns de pasaxeiros. No cadro 9 obsérvase que, en canto ao número de operacións, en 2023, medraron de maneira significativa as que realizaron na Coruña e Vigo, mentres apenas variaron, con respecto a 2022, as de Santiago.

Sobre o movemento de mercadorías, o volume das transportadas no Rosalía de Castro é moito maior que o das outras dúas terminais. O peso relativo das mercadorías en Santiago supón o 84,5% do total. O descenso experimentado en 2023 (pola terminal de carga pasaron 4.818 toneladas) foi de tan só o -0,7%, polo que a cifra foi moi similar á de 2022, sendo esta moito máis elevada que nos anos anteriores á

pandemia. En 2019 transportábanse 3.201 toneladas, un 51,5% menos. Xa se indicaba no *Informe* de 2022 que o tránsito aéreo de mercadorías en Galicia se explica, sobre todo, por ser unha das bases loxísticas de Inditex; iso si a unha gran distancia dos resultados doutras bases como a do aeroporto de Zaragoza, que con case 130.000 toneladas ocupa o terceiro lugar en España tras Barcelona e Madrid e, antes da pandemia, superaba as cargas de Barcelona. Ademais da operativa de Inditex, no aeroporto de Santiago localízase o Centro de Tratamento Automatizado (CTA) de Correos, no que se atende o servizo de correspondencia de todo o noroeste español.

Portos

Indicábase no *Informe* de 2022 que conforme transcorría o tempo tras a superación da crise sanitaria, as actividades económicas ían aos poucos recuperando a normalidade e con iso o seu transporte, polo que, tras a brusca freada de 2020, xa en 2021 e 2022 se notaba unha recuperación; e así, de manterse unha traxectoria económica similar á dos últimos anos da década anterior, o máis probable sería que o tráfico de mercadorías por vía marítima tivese unha traxectoria ascendente superando os resultados de 2019.

Pois ben, as expectativas que manifestabamos hai un ano non se cumpriron posto que os resultados provisionais dispoñibles sobre o transporte portuario no conxunto dos portos españois de interese xeral do Estado das 28 Autoridades Portuarias reflectiron en 2023 unha caída dun 3,3% no volume do tráfico portuario total, sendo negativas as taxas de variación en case todas as presentacións. Deste xeito, fronte aos 564,5 millóns de toneladas transportadas en 2019, pasouse a 543,3 en 2023.

Este sensible freo é un indicador non só da desaceleración da economía española senón tamén dos países cos que mantén relacións comerciais. Neste descenso sobresaen os movementos dos graneis

Cadro núm. 10

Evolución do tráfico portuario (en toneladas)

	A Coruña		Ferrol-San Cibrao		Marín-Pontevedra		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	2022	TVI (%)	2022	TVI (%)	2022	TVI (%)	2022	TVI (%)	2022	TVI (%)	2022	TVI (%)
Graneis líquidos	8.528.278	6,6	3.961.856	24,9	2		31.975	-38,4	299.569	9,5	12.821.680	11,5
Graneis sólidos	5.392.363	83,8	6.856.470	14,4	1.039.593	8,6	304.134	-9,8	401.186	-5,8	13.993.746	31,4
Total graneis	13.920.641	27,4	10.818.326	18,0	1.039.595	8,6	336.109	-13,7	700.755	0,2	26.815.426	21,1
Contedores	113	289,7	411.630	155,2	542.555	2,6	2.658.409	-11,0	286.846	-2,5	3.899.553	-1,8
Convencional	896.620	5,2	566.259	-8,0	495.113	-24,9	1.557.794	22,9	502.531	-1,5	4.018.317	2,9
Total mercadoría xeral	896.733	5,2	977.889	25,9	1.037.668	-12,7	4.216.203	-0,9	789.377	-1,8	7.917.870	0,5
Avituallamento	73.749	12,3	14.161	-4,8	37.514	27,2	128.913	-0,6	7.774	-0,1	262.111	5,9
Pesca fresca	28.131	-0,7	207	-9,4	3.118	14,2	34.009	-7,0	0		65.465	-3,5
Tráfico interior	0		29		0		0		0		29	
Total outro tráfico	101.880	7,7	14.397	-28,3	40.632	26,1	162.922	-2,0	7.774	-0,1	327.605	2,1
Total tráfico portuario	14.919.254	25,6	11.810.612	18,5	2.117.895	-2,8	4.715.234	-2,0	1.497.906	-0,9	35.060.901	15,6
Contedores (TEUS)	10	233,3	37.101	120,3	45.988	11,9	226.121	-5,5	33.135	-2,4	342.355	3,4
Buques (número)	1.094	16,6	1.079	5,7	426	-6,0	1.599	1,2	397	-2,5	4.595	4,5

	A Coruña		Ferrol-San Cibrao		Marín-Pontevedra		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	2023*	TVI (%)	2023*	TVI (%)	2023*	TVI (%)	2023*	TVI (%)	2023*	TVI (%)	2023*	TVI (%)
Graneis líquidos	8.078.306	-5,3	3.641.605	-8,1	0		36.033	12,7	298.418	-0,4	12.054.362	-6,0
Graneis sólidos	5.183.353	-3,9	3.800.846	-44,6	1.029.914	-0,9	316.724	4,1	571.650	42,5	10.902.487	-22,1
Total graneis	13.261.659	-4,7	7.442.451	-31,2	1.029.914	-0,9	352.757	5,0	870.068	24,2	22.956.849	-14,4
Contedores	174	54,0	304.973	-25,9	498.154	-8,2	2.613.146	-1,7	245.157	-14,5	3.661.604	-6,1
Convencional	621.993	-30,6	689.493	21,8	562.750	13,7	1.688.817	8,4	429.550	-14,5	3.992.603	-0,6
Total mercadoría xeral	622.167	-30,6	994.466	1,7	1.060.904	2,2	4.301.963	2,0	674.707	-14,5	7.654.207	0,5
Avituallamento	75.447	2,3	13.359	-5,7	26.808	-28,5	60.293	-53,2	7.409	-4,7	183.316	-30,1
Pesca fresca	27.230	-3,2	160	-23,0	2.608	-16,4	32.102	-5,6	0		62.099	-5,1
Tráfico interior	0		872	2.906,9	0		0		0		872	####
Total outro tráfico	102.677	0,8	14.391	0,0	29.416	-27,6	92.395	-43,3	7.409	-4,7	246.287	-24,8
Total tráfico portuario	13.986.503	-6,3	8.451.308	-28,4	2.120.234	0,1	4.747.115	0,7	1.552.184	3,6	30.857.343	-12,0
Contedores (TEUS)	14	40,0	25.395	-31,6	44.733	-2,7	226.486	0,2	29.094	-12,2	325.722	-4,9
Buques (número)	1.093	-0,1	956	-11,4	462	8,5	1.908	19,3	380	-4,3	4.799	4,4

* Datos provisionais.

Fonte: Portos do Estado, Ministerio de Transporte e Mobilidade Sostible e elaboración propia.

líquidos e sólidos, o tráfico de contedores, pero, sobre todo, o tráfico de pesca, cuxa caída foi dun 11,5%, sendo os portos de Vigo e Coruña os que moven o maior número de toneladas ao ano, en concreto o 45,5% do total español. As caídas de Vigo (-5,6%) e da Coruña (-3,2%) distan, con todo, moito das observadas en Avilés (-46,9%), a Baía de Cádiz (-9,3%) ou Xixón (-11%), por citar os portos máis importantes nesta especialidade. Estes datos débennos facer reflexionar sobre a traxectoria e o futuro dun sector vital na economía galega.

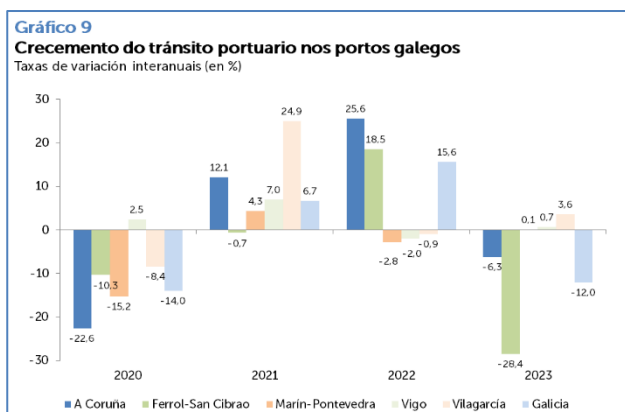
Fronte ao comportamento antes comentado do conxunto das cinco Autoridades Portuarias dos Portos do Estado de interese xeral, no cadro 10 preséntanse os resultados, en volume, alcanzados en 2022 e 2023 polos portos galegos. Considerando o conxunto deles, os datos non só non son positivos, senón que son peores aos observados no conxunto de España. Apréciase un descenso dun 12% no total debido, sobre todo, á redución da actividade en Ferrol-San Cibrao e na Coruña. Pasouse de transportar 35,1 millóns de toneladas en 2022 a 30,9 millóns en 2023; cifra afastada da obtida en 2019 e moi similar á de 2021 (30,3 millóns). No cadro 10 obsérvase como na práctica totalidade de especialidades as taxas de variación son negativas e cabe destacar o notable descenso de graneis sólidos, explicable, sobre todo, pola traxectoria seguida por Alcoa.

A Coruña e Ferrol-San Cibrao acaparan os tráxicos de graneis sólidos e de líquidos e en ambos a súa caída foi elevada fronte a 2022, en particular nos graneis sólidos. Ademais, a estas especialidades cómpre engadir a importante redución no tráfico de mercadoría convencional na Coruña e de contedores en Ferrol-San Cibrao. Por todo iso, os resultados dos portos do norte de Galicia son realmente os determinantes das taxas negativas que se aprecian na agregación da actividade portuaria en Galicia, posto que os tres portos do sur mantiveron unha actividade moi similar á de 2022. De feito, en todos eles a taxa de variación do tráfico portuario foi positiva.

En canto a unha análise máis pormenorizada dos portos xestionados polas cinco Autoridades Portuarias, no referente ao porto da Coruña observouse en 2023 unha caída no seu tráfico dun 6,3% debido a unha menor carga e descarga en case todas as especialidades relevantes. Descendeu en volume o tráfico de graneis líquidos e sólidos, o de mercadoría transportada de modo convencional e a pesca en fresco. Cabe lembrar que estes decrecementos ocorren tras o espectacular incremento dun 25,6% (o maior no conxunto dos portos de España) no tráfico total en 2022. En 2023, só medrou o tráfico de avituallamento e de contedores, actividade que apenas ten relevancia neste porto. Con todo, a pesar destes datos, a Autoridade Portuaria foi moi optimista en canto ao presente e futuro das terminais portuarias coruñesas. A redución nos graneis sólidos achácano, sobre todo, aos menores movementos de carbón con destino ao norte de Europa. Destacan a consolidación na importación de cereais e os novos tráxicos en fertilizantes.

En canto á actividade do porto exterior en Punta Langosteira, destacan que o seu tráfico mellorou en 1,8 millóns de toneladas con respecto a 2022 grazas á dinámica dos novos operadores que realizaron investimentos por uns 300 millóns de euros. O máis salientable en 2023 foi a posta en marcha da terminal petroleira e o avance nas obras do ferrocarril que, cando finalicen, ampliarán de maneira significativa a súa área de influencia. Doutra banda, acábbase de anunciar que en breve comezará a tramitación dun parque eólico experimental cun financiamento europeo de 20 millóns de euros. Este proxecto está liderado pola Xunta de Galicia en colaboración coa Autoridade Portuaria e Redeia.

Unha cuestión de grande interese para o desenvolvemento urbanístico da cidade da Coruña é a súa maior apertura ao mar aproveitando os terreos portuarios que se conservarían de titularidade pública. Esta operación, sobre a que se manteñen conversacións co Concello da Coruña e a Xunta de Galicia, permitiría minorar a débeda que tivo que asumir a Autoridade Portuaria para a construción do porto exterior.



A Autoridade Portuaria de Ferrol-San Cibrao subliña a caída que experimentou o tráfico de mercadorías en 2023, aínda que indica que foi a segundo mellor anualidade no últimos cinco anos despois de 2022; exercicio no que o tráfico de mercadorías aumentouse, nos portos de Ferrol e San Cibrao, un 18,5%. O descenso na actividade nos dous portos ferroláns, moi inferior ao -28,4% alcanzado no conxunto desta Autoridade Portuaria, achácano á retardación que está a

experimentar o comercio a nivel mundial. Destácase como aspecto moi positivo que grazas ao tráfico de mercadoría en contedores está a superarse a elevada dependencia que tradicionalmente se tiña do carbón. Os malos resultados débense, sobre todo, ao tráfico do porto de San Cibrao.

Como sucedía co Porto da Coruña, as obras do viaduto ferroviario entre o porto exterior en Caneliñas e o interior (Curuxeiras) avanza sen incidencias. Agárdase, unha vez finalizado o viaduto na enseada da Malata, que os trens poidan circular en 2025. Con iso tardáronse oito anos na construción desta infraestrutura cun custo de 98 millóns de euros. Unha vez entre en funcionamento haberá de superarse o colo de botella que supón a actual vía férrea entre Ferrol e A Coruña. Neste contexto, a mala noticia de finais de 2023 foi a inicial exclusión de Ferrol da rede básica ferroviaria do corredor atlántico de mercadorías co horizonte de 2030. De non lograr esa inclusión habería que agardar ata 2050, o que suporía unha significativa perda de competitividade. Esperemos que no próximo *Informe* poidamos ter mellores noticias sobre esta transcendente cuestión.

Doutra banda, en canto á aposta do tráfico de contedores, ademais da actividade da sociedade turca Yilport que estreou unha nova liña para o traslado de mercadorías a Oslo, cabe apuntar o recente acordo de intencións asinado coa corporación chinesa Arcfox, no ámbito dos coches eléctricos, para que o porto exterior conte cun centro loxístico desta compañía.

En realidade, a principal explicación dos resultados negativos de 2023 hai que buscala no porto de San Cibrao ante a paralización de Alcoa. A caída nos volumes do tráfico foi dun 53,34%, debido a un movemento de graneis sólidos e tamén líquidos, moi inferior ao de 2022.

Os mellores datos en 2023 do tráfico de mercadorías nos portos galegos de interese do Estado son os de Vilagarcía. É meritorio un crecemento do 3,6% nun contexto de caída xeneralizada da actividade nos portos españois. A cifra transportada en 2023, 1,55 millóns de toneladas, supón un récord para esta infraestrutura. Este logro débese á traxectoria do transporte dos graneis sólidos, que cun incremento dun 42,5% eclipsou os resultados negativos das restantes especialidades (cadro 10). Así, nos graneis sólidos medrou, sobre todo, o tráfico de cereais (89%) e a epígrafe que recolle varios produtos baixo a denominación outros graneis. Neste porto o tráfico de cemento e de pedra mantívose estable. En canto á mercadoría en xeral, o tráfico experimentou unha caída dun 14,5%, pero a pesar diso o aluminio e os tableiros de madeira mantivéronse en cifras similares ás de 2022.

A contía do tráfico portuario en 2023 alcanzado polo porto que corresponde á Autoridade Portuaria Marín-Pontevedra é practicamente a mesma que a de 2022, 2,12 millóns de toneladas. Aínda que o valor total é practicamente o mesmo, a traxectoria das diversas especialidades foi moi distinta. Esta cifra logrouse grazas á estabilización do transporte da mercadoría máis importante, os graneis sólidos, e ao incremento dun 13,7% do tráfico de mercadorías xerais realizado dun modo convencional. Iso contrarresta as variacións negativas dos outros grupos (cadro 10).

O ben determinante nas mercadorías xerais non en contedor é a pasta de papel xerada por Ence. Obsérvase un incremento sensible no volume desta mercadoría, xunto con produtos siderúrxicos e materiais para a construción. Tamén no cadro 10 apréciase que o porto de Marín é o segundo de Galicia en canto ao tráfico de contedores (sobre todo, pezas de automoción, aceites, conservas de peixe, madeira, cortiza e minerais). Este tráfico empeorou con respecto ao de 2022. Como indicamos, as mercadorías cun maior volume transportadas desde ese porto son os graneis sólidos e en canto a resultados positivos cabe destacar as subidas do tráfico de cereais, fariñas e sal común.

En canto a infraestruturas cómpre sinalar que o porto de Marín é o que máis mobiliza mercadorías que se transportan por tren, o que lle permite ocupar a primeira posición en Galicia en intermodalidade.

Do mesmo xeito que a traxectoria seguida polo Porto de Marín, o tráfico no de Vigo mantívose en 2023 relativamente estable con respecto a 2022. A súa variación foi tan só do 0,7%. Este leve crecemento permitiulle obter o mellor resultado dos últimos quince anos. Transportáronse 4,75 millóns de toneladas. Obviamente o grosu de mercadorías que se comercializaron desde e cara a Vigo fano en contedores ou dun modo convencional. En canto ao tráfico de contedores, China segue sendo o principal socio comercial do Porto de Vigo e a ese país expórtanse e impórtanse todo tipo de mercadorías, en especial, alimentos, maquinaria e pesca conxelada. A continuación, nesta clasificación figuran Brasil (froita, madeira e metais), Marrocos (pedra natural e madeiras) e Estados Unidos (pedra natural e materiais de construción).

En 2023 mentres aumentaba sensiblemente, un 8,4%, o volume das mercadorías do tráfico convencional, descendía levemente o transporte por contedor, un 1,7%. En todo caso, desde a Autoridade Portuaria indícase que o número de vehículos transportados, 653.699, supoñen un incremento do 42% con

respecto a 2022 e outras mercadorías como a froita ou a maquinaria experimentaron unha subida considerable. O crecemento no número de vehículos reflíctese na evolución do tráfico Ro-Ro, que medrou un 31,7%, pasando de 985.039 a 1.297.440 toneladas. Estes datos parecen indicar que aos poucos se van solucionando os problemas de transporte dos vehículos que se sinalaban no *Informe* de 2022 e que freaban a actividade. Iso débíase á crise loxística que sufrían os portos europeos e á falta de busques para o transporte, ao que había que engadir os problemas do transporte terrestre pola carencia de condutores.

Xa se comentaba ao comezo deste apartado que Vigo era o principal porto de descarga de pesca fresca de España. Os resultados de 2023 non son positivos xa que indican unha caída dun 5,6% en canto ao volume de pesca descargada. Con todo, maior foi o descenso no tráfico de pesca conxelada, un 9,2%. Esta situación preocupou a Autoridade Portuaria dada a tradicional dimensión que esta especialidade ten no Porto de Vigo. Por iso, pensouse deseñar un plan de acción acordado co sector para que o porto do Berbés siga sendo líder en España. Este Plan presentado en 2024 está acordado co sector e desenvolve doce iniciativas. O seu obxectivo é incrementar o valor engadido da pesca fresca a través da innovación e a transformación dixital. Ademais deste Plan, a Autoridade Portuaria tamén reclama ás diferentes Administracións o apoio para que o Porto de Vigo conte cunha oficina da Organización das Nacións Unidas para a Alimentación e a Agricultura (FAO) para o desenvolvemento da Iniciativa de Portos Azuis. Afortunadamente, os resultados dos primeiros meses de 2024 sobre a descarga de pesca superan os de 2023.

En canto ás infraestruturas do Porto de Vigo, no *Informe* de 2022 sinalábase a insistencia da Autoridade Portuaria da necesidade de conectar a vía férrea coa terminal de Bouzas; obra rexeitada desde o concello de Vigo e na que se alega que Stellantis non ten un especial interese e, sobre todo, se precisa do maior espazo posible para a exportación dos automóviles que fabrica.

Finalmente, nas dúas últimas filas do cadro 10 recóllense o número de buques e de contedores (con TEU como a unidade de medida). No conxunto dos portos de interese do Estado en Galicia, a cifra de contedores caeu un 4,9% debido, en particular, ao tráfico, xa comentado, de Ferrol-San Cibrao. Pola contra, o dato de buques aumentou un 4,4% grazas á puxanza do Porto de Vigo e, en menor medida, do de Marín, que contrarrestaron os malos resultados de Ferrol-San Cibrao e Vilagarcía.

O transporte de pasaxeiros por vía marítima en Galicia concrétese, case exclusivamente, nas persoas que realizan un cruceiro e desembarcan nalgún porto galego. Os datos desde 2019 a 2023 recóllense no cadro 11. Esta interesante actividade concéntrase nos portos da Coruña e Vigo, liderando esta clasificación o Porto da Coruña, coa peculiaridade de que, aínda que nesta dársena en 2023 atracaron menos cruceiros que en 2022, o número de pasaxeiros medrou nun 45,5% debido ao maior tamaño dos barcos. Tras a pandemia, a evolución é crecente e, seguramente, os resultados serán cada vez mellores ante o potencial turístico galego e os esforzos para fomentar este tipo de visitas.

Cadro núm. 11
Tráfico de cruceiros (número)

	2019	2020	2021	2022	2023*
Pasaxeiros					
A Coruña	160.256	6.586	30.177	222.723	323.991
Ferrol-San Cibrao	14.928	3.040	3.096	13.244	6.571
Marín- Ría de Pontevedra	0	0	0	0	0
Vigo	141.704	9.425	34.656	173.220	219.298
Vilagarcía	890	0	1.166	2.076	1.375
Total portos galegos	317.778	19.051	69.095	411.263	551.235
Total portos do Estado	10.664.581	1.369.361	2.219.083	8.184.159	12.012.706
Cruceiros					
A Coruña	108	5	31	137	131
Ferrol-San Cibrao	14	2	5	15	14
Marín- Ría de Pontevedra	0	0	0	1	0
Vigo	71	7	28	91	99
Vilagarcía	3	0	4	5	6
Total portos galegos	196	14	68	249	250
Total portos do Estado	4.236	744	2.104	4.528	4.501

*Os datos do ano 2023 son provisionais.

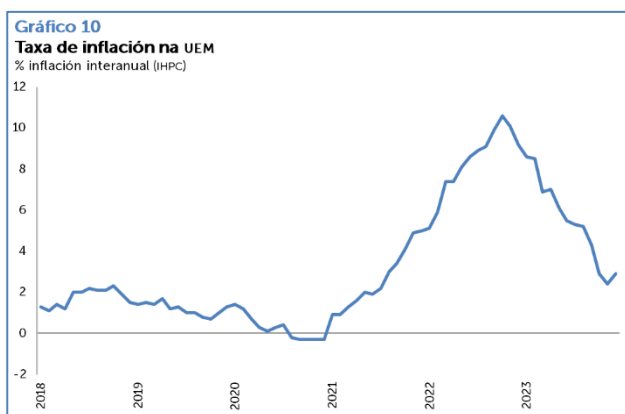
Fonte: Portos do Estado, Ministerio de Transporte e Mobilidade Sostible e elaboración propia.

O sector bancario

O contexto exterior do sector bancario galego

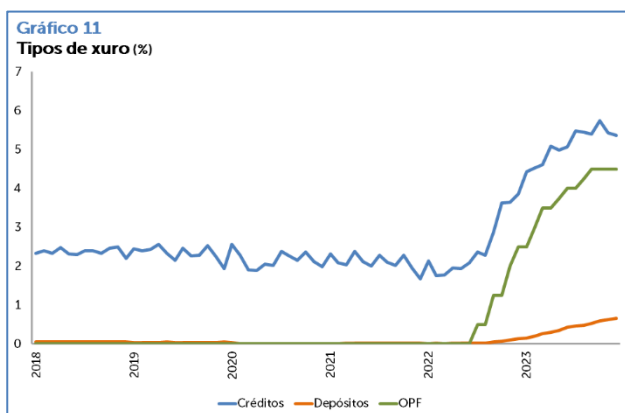
O sector bancario constitúe a parte central do sistema financeiro. No caso do sector bancario galego, o seu contexto exterior en 2023 veu marcado pola rápida redución da taxa de inflación na Unión Económica e Monetaria (UEM), medida pola taxa de variación interanual do índice harmonizado de prezos de consumo (IHPC). Unha parte desta redución pode atribuírse ao esgotamento gradual dos *shocks* inflacionistas experimentados nos dous anos anteriores, en especial á redución nos prezos da enerxía, como resultado do descenso na demanda da mesma; pero outra parte importante foi o resultado do carácter restritivo da política monetaria do Banco Central Europeo (BCE).

O BCE continuou en 2023 tomando medidas para elevar os tipos de xuro ata acumular no mes de agosto un aumento do 2% desde principios de ano. A resposta favorable da taxa de inflación permitiu estabilizar o tipo de xuro das operacións principais de financiamento (OPF) do BCE no 4,5% durante os catro últimos meses do ano. Porén, o crecemento dos prezos continuaba a final de ano por enriba do valor obxectivo de medio prazo do BCE, fixado nun 2%, facendo improbable que o banco central poida revertir o signo das súas medidas de política monetaria nun futuro próximo.



Ademais de subir o tipo de xuro, BCE continuou co proceso de reversión das medidas extraordinarias de política monetaria adoptadas na década anterior para paliar os efectos da crise financeira global, realizando liquidacións anticipadas das súas operacións de refinanciamento de longo prazo ata conseguir reducir nun trillón de euros o tamaño do seu balance. Pese á debilidade do crecemento económico na UEM durante 2023, a resiliencia amosada polo mercado de traballo permitiu ao BCE persistir no carácter restritivo da súa política monetaria, contribuíndo a tensar as posicións de liquidez nos mercados financeiros.

Esta política monetaria transmitiuse ao resto da economía a través da canle do crédito bancario, pois os bancos endureceron de maneira significativa os seus criterios para a concesión de créditos. Por outra banda, os custos de financiamento dos bancos elevaronse substancialmente durante este ano a medida que a competencia polos depósitos dos clientes foi subindo os seus tipos de xuro. O alto nivel de concentración do sector bancario español e a súa relativamente reducida necesidade de captar fondos a través de depósitos para ofrecer crédito permitiu ás entidades de depósito operantes en España trasladar en



menor medida os aumentos nos tipos de xuro á remuneración dos seus depósitos e, en correspondencia, ao custo dos seus préstamos, en comparación coas entidades do resto da UEM. De feito, as entidades bancarias españolas elevaron de forma notable a súa marxe de xuro nos trece meses de subida continuada dos tipos oficiais. En conxunto, o endurecemento dos criterios de concesión de crédito e o seu custo incrementado levaron a unha contracción no volume de crédito concedido en 2023 respecto do concedido no ano anterior, mentres que a calidade do mesmo rexistrou unha deterioración moi limitada.

Gráfico 12
Distribución das oficinas de entidades de depósito
Galicia. 2021

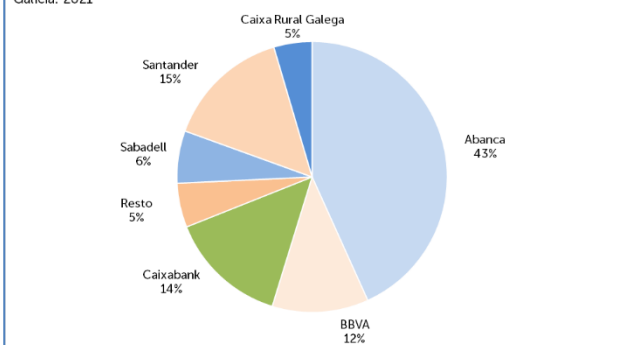


Gráfico 13
Crecemento dos depósitos, créditos e oficinas das entidades de depósito en Galicia.
TVI (en %)

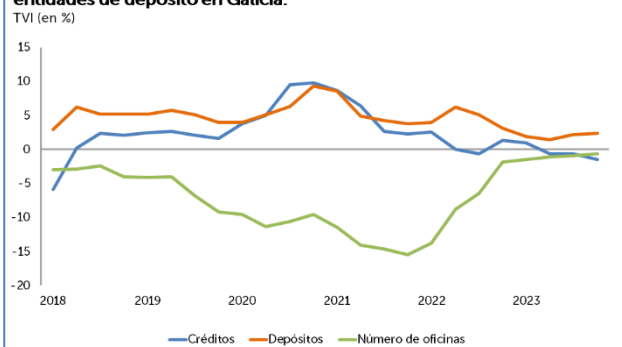


Gráfico 14
Número de afiliados á Seguridade Social en alta laboral no sector bancario en Galicia

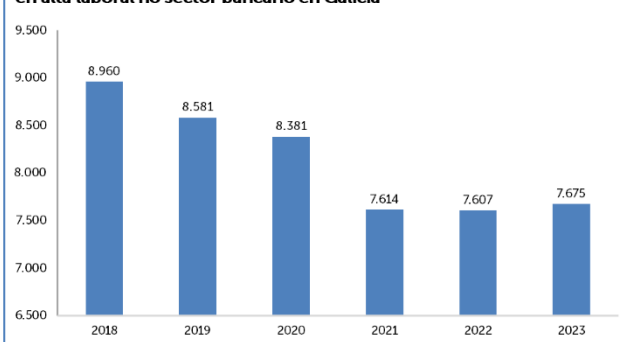
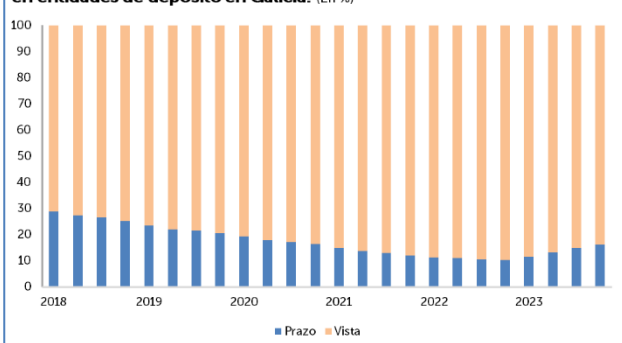


Gráfico 15
Tipos de depósitos do sector privado en entidades de depósito en Galicia. (En %)

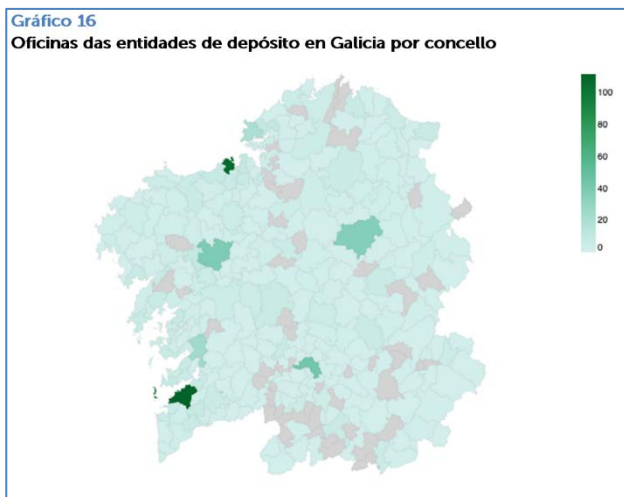


A evolución das entidades bancarias en Galicia

O sector de entidades de depósito presenta un elevado grao de concentración en España, e o sector en Galicia ten un nivel de concentración por enriba da media nacional, segundo o único indicador dispoñible para medir a cota de mercado no mercado galego, que é o número de oficinas abertas no territorio. Tan só seis entidades posúen o 94,7% da rede de oficinas. Case a metade da rede está operada por entidades que manteñen o seu centro de decisión en Galicia, en concreto Abanca, que cun 43,2% da rede conserva unha posición claramente dominante, e Caixa Rural Galega, que ocupa o subsector de cooperativas de crédito na comunidade autónoma (as outras cinco entidades cunha cota significativa son bancos) e dá conta do 4,6% da rede. Das entidades con centro de decisión fóra da comunidade autónoma destacan os tres grandes grupos bancarios españois: Santander, Caixabank e BBVA, con cotas do 14,9%, 14,2% e 11,5% respectivamente, e o Banco de Sabadell, que opera o 6,3% das oficinas. Polo tanto, o grao de penetración dos grupos bancarios doutros países da UEM, moi limitado no conxunto de España, é inexistente en Galicia. Todas estas entidades traballan cun modelo de negocio de financiamento polo miúdo, cunha ampla carteira de crédito financiada, sobre todo, a través dos depósitos dos seus clientes e cunha actividade relativamente limitada no mercado interbancario, aínda que substancialmente máis importante no caso dos tres grandes grupos bancarios nacionais.

Este elevado grao de concentración facilita que as entidades de depósito operantes en Galicia amplíen a súa marxe de xuro en situacións onde os tipos non son estables, pero ten tamén consecuencias favorables para a estabilidade do sistema na continxencia de potenciais crises financeiras futuras.

A distribución da rede de oficinas en Galicia mantívose máis ou menos estable no ano 2023, xa que a redución no número de oficinas abertas na comunidade autónoma foi moito menor que nos anos anteriores, pero mantendo a tendencia ininterrompida ao peche de oficinas iniciada no primeiro trimestre de 2009. De feito, o número de traballadores afiliados á Seguridade Social en situación de alta laboral no sector bancario en Galicia incrementouse de maneira perceptible por primeira vez en 15 anos. O ritmo de captación de depósitos por parte das entidades desacelerouse respecto dos anos inmediatamente



Galicia é o aumento das dificultades da poboación non urbana para acceder aos servizos bancarios. A finais de 2023, 54 dos 313 concellos galegos, cunha poboación de aproximadamente 67.000 persoas, non teñen ningunha oficina bancaria no seu territorio. Esta situación resulta especialmente preocupante dada a dispersión da poboación nestes pequenos núcleos rurais, que supón unha distancia media significativa á oficina bancaria máis próxima, co conseguinte risco de exclusión dos servizos financeiros proporcionados polas entidades de depósito.

anteriores, pero mantívose relativamente estable, en torno a un 2%, en termos interanuais; mentres que o forte crecemento da actividade de crédito xerado pola pandemia se detivo no segundo trimestre, derivando nunha leve contracción do crédito na segunda metade do ano.

Como resultado da leve subida nos tipos de xuro dos depósitos bancarios, en 2023 produciuse un cambio de tendencia na distribución dos tipos de depósito que o sector privado mantén nas entidades de depósito en Galicia, de xeito que por primeira vez na última década diminuíu a proporción de depósitos á vista en favor dos depósitos a prazo.

Unha implicación importante da redución no tamaño da rede de oficinas bancarias en