

VIII. Servizos

- Servizos, tras a construción, foi a actividade que mostrou un maior dinamismo en 2024. O seu VEB subiu un 3,3 % (dato provisional), 6 décimas con respecto ao ano anterior. Esta porcentaxe é 5 décimas máis elevada que a variación do PIB total.
- A evolución trimestral dos servizos en 2024 foi moi estable durante todo o ano. O crecemento nos tres primeiros trimestres foi sempre o mesmo, un 3,2 %, mentres que nos últimos tres meses houbo unha pequena aceleración alcanzando o VEB un 3,7 %.
- En 2024, todos os subsectores do terciario aumentaron a súa cifra de negocios. Destaca o crecemento de información e comunicacións e de actividades administrativas e servizos auxiliares, ambos cun 10,8 %.
- A noticia negativa nos servizos foi a caída na ocupación. Produciuse unha perda de 3.300 ocupados, o que supuxo un descenso do 0,4 %.
- A pesar da caída do emprego, o número de contratos rexistrados (568.354) mellorou nun 1,1 %. A distribución por sectores apenas cambiou: un de cada catro contratos corresponden a hostalería.
- En 2024 non se reduciu a tensión inflacionista nos servizos que se comezou a xerar no segundo trimestre de 2022.
- A reconfiguración que está a experimentar o comercio polo miúdo supuxo que ao inicio de 2024 houbera 1.904 locais menos que en 2023. Esa perda concentrábase nos locais que contaban con menos de 10 asalariados.
- Marineda City, localizado no polígono da Grela na Coruña, con 17 millóns, é o líder dos centros comerciais galegos en número de visitantes.
- Na distribución retalista de base alimentaria das grandes superficies comerciais destacou en 2024 o incremento na dimensión en Galicia de Mercadona e Lidl.
- O movemento de pasaxeiros nos aeroportos galegos foi dispar, xa que mentres no de Rosalía de Castro creceu un 2,9 %, as cifras de Alvedro e Peinador foron negativas.
- O tráfico portuario de mercadorías nos portos de interese foi similar ao de 2023, posto que a taxa de variación do seu volume quedou no 0,5 %. A dinámica dos diferentes portos foi moi distinta. Nos extremos, Ferrol-San Cibrao sufriu un descenso dun 21,1 %; e Marín-Pontevedra medrou un 23,9 % e Vigo un 17,7 %.
- Seis grupos bancarios concentran o 95,2 % das oficinas abertas en Galicia. Abanca e Caixa Rural Galega operan o 48,7 % do total de oficinas en 2024.
- En 2024, nun contexto de política monetaria menos restritiva, recuperouse a actividade de crédito, despois da contracción provocada pola brusca alza dos tipos de xuro en 2023.

A actividade do sector servizos en 2024

Dos catro macrosectores que configuran a economía galega, a actividade terciaria foi a que, tras a construción, mostrou un maior dinamismo en 2024. O seu VEB, en termos reais, medrou, con cifras do IGE provisionais, un 3,3 %; o que supón unha aceleración de 6 décimas con respecto ao ano anterior. Esta traxectoria positiva, 5 décimas máis elevada que a variación do PIB total, conseguiuase grazas a un incremento na actividade en todos os subsectores nos que se desagregan os servizos. No cadro 1 sobresaie o crecemento dun 8,4 % en información e comunicacións, subida que se logra tras a variación negativa de 2023. Por riba do aumento do conxunto do sector, un 3,3 %, sitúanse actividades tan relevantes na economía de Galicia como comercio, transporte e hostalería (3,6 %), ou Administración pública, sanidade e educación (3,6 %); sendo nestas ramas onde se concentra o emprego. En canto a esta última actividade, cómpre apuntar a evolución dos servizos que proporcionan as diversas

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

Ramas dos servizos	2022	2023	2024
Comercio, transporte e hostalería	12,4	5,2	3,6
Información e comunicacións	9,4	-0,9	8,4
Actividades financeiras e de seguros	0,9	-0,7	1,2
Actividades inmobiliarias	3,0	1,7	3,4
Actividades profesionais	7,0	3,1	2,8
Administración pública, sanidade e educación	-0,2	1,1	3,6
Actividades artísticas, recreativas e outros servizos	9,8	4,1	0,3
Servizos non de mercado	-1,1	0,7	3,5
Total servizos	5,9	2,7	3,3
PIBpm	4,5	2,2	2,8

Datos de 2022 provisionais e de 2023 e 2024 avance.
A data de publicación foi o 28 de febreiro de 2025.
Fonte: IGE.

Administracións públicas en Galicia e que non son de mercado. O incremento do 3,5 % no seu VEB reflicte o impulso positivo que se proporcionou desde as diversas Administracións públicas ao terciario galego, o que contrasta coa atonía que se viña observando desde a pandemia. Respecto á evolución das diferentes ramas dos servizos, a cifra máis negativa foi a estabilización en 2024 das actividades artísticas, recreativas e outros servizos. A súa subida de tan só un 0,3 % suxire que se consolidaron os elevados crecementos observados nos dous anos anteriores.

Dos resultados sectoriais do PIB galego en 2024 cómpre sinalar que, conforme transcorre esta década, se foi intensificando a terciarización da economía de Galicia. Así, á conta do sector primario e da construción, non da industria, o VEB terciario pasou de representar o 63,1 % do PIB galego en 2019 ao 65,5 % en 2024. Esta mellora de 2,4 puntos en cinco anos debeuse á perda dun punto tanto no peso relativo do sector primario como da construción e, ademais, reduciuse o peso dos impostos netos sobre produtos. Se en lugar do PIB a comparación se fai co VEB, apréciase que, mentres en 2019, de cada 100 euros do VEB total xerado en Galicia, 69,6 euros se obtiñan na actividade terciaria; en 2024 xa son 2 euros máis, 71,6 euros, o que supón un incremento dun 2,9 %. Estes datos evidencian a grande importancia en Galicia da actividade que se analiza neste capítulo; importancia cuantitativa semellante ou mesmo menor que a das economías do noso contorno. De feito, segundo a *Contabilidade Regional de España*, elaborada polo INE, en 2023 o peso do VEB dos servizos sobre o PIB en España era do 68,7 %, estimándose para Galicia o 62,6 %. O peso relativo sobre o VEB total en España subiría ao 75,2 %, cando en Galicia quedaría no 68,6 %. Estas estimacións determinan unhas porcentaxes en Galicia uns puntos por baixo dos mesmos resultados que facilita o IGE.

A traxectoria de crecemento seguida polo VEB tras a pandemia nas diversas actividades dos servizos non afectou significativamente a composición do sector en Galicia. Dos sete grupos que figuran no cadro 1, nos que tanto o IGE como o INE adoitan desagregar a actividade terciaria na presentación desta información por sectores, obsérvase que comercio, transporte e hostalería absorbía e absorbe case un terzo do VEB total; e as ramas de Administración pública, sanidade e educación, unha cuarta parte. De feito, entre as dúas xeraban en 2019 o 58,5 % do VEB terciario total e en 2024 o 58,3%. A pesar de que esta porcentaxe apenas variou, o certo é que o peso relativo de comercio, transporte e hostalería subiu en 1,4 puntos debido, como se aprecia no cadro 1, a unha dinámica moi expansiva. De comercio e transporte realizarase unha análise máis pormenorizada nas páxinas seguintes deste mesmo capítulo.

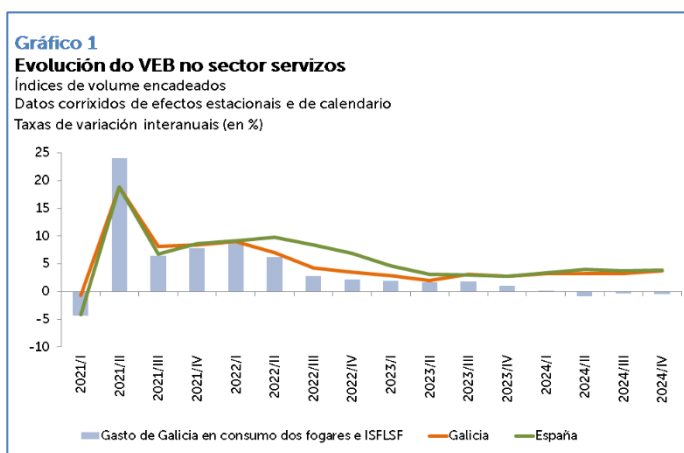
En canto á hostalería, os seus resultados están moi vinculados á traxectoria do turismo, que se estuda en detalle noutro capítulo deste traballo. O *Anuario de la Hostelería de España, 2024* ofrécenos unha completa información sobre a traxectoria deste sector en 2023 e tamén presenta un avance dos datos de 2024. Neste anuario, ademais, recóllese información desagregada por comunidades autónomas. No referente a Galicia, a hostalería (na que o 87 % da actividade a realiza a restauración e o 13 % corresponde aos aloxamentos) en 2022 conseguiu os resultados que xa se alcanzaban en 2019. A produción en 2023, 6.703 millóns de euros, supón unha subida en termos monetarios dun 27,4 %, o que marca unha recuperación total tras a crise sanitaria. Con esta actividade, que tan só representaba o 4,3 % do total español, xerábanse en Galicia 3.869 millóns de euros de VEB, un crecemento dun 5,6 % con respecto a 2022. Unha cuestión de interese é a evolución do gasto medio anual por persoa en comidas e bebidas, que en Galicia tiña en 2023 o valor de 1.160 euros (1.165 euros en España) cun incremento dun 17,7 % en relación ao ano anterior, nun contexto dunha elevada alza nos prezos. En canto a 2024, durante os nove primeiros meses apreciouse un aumento na cifra de negocios da hostalería en Galicia dun 3,8 % (moi lonxe do 8,1 % de España), cunha subida dos prezos do 3,9 % en restauración e do 9,5 % nos aloxamentos. Desde o sector opínase que se está logrando un crecemento máis estable tras os vaivéns dos anos pasados. O forte incremento dos prezos restou rendibilidade a moitos negocios hostaleiros a causa dunha demanda nacional que parece tocar teito.

Pola súa banda, a rama que inclúe os servizos non de mercado, e na que se engloban a Administración pública, a sanidade e a educación, perdeu peso relativo debido, como se aprecia no cadro 1, a unha estabilización no seu VEB nos primeiros anos desta década e só repuntou en 2024.

O terceiro grupo cunha maior xeración de PIB nos servizos son as actividades inmobiliarias. Aínda que o seu peso relativo en 2024 (15,6 %) era inferior ao de 2019 (16,2 %), os datos dispoñibles confirman unha progresiva recuperación, acorde coa evolución que está a seguir a construción. Así, segundo a Federación Galega de Empresas Inmobiliarias (Fegein), 2024 finalizou con 23.295 transaccións, superando as 19.329 rexistradas en 2023 e as 21.527 de 2022. A facturación en Galicia foi a maior desde a burbulla inmobiliaria e as Contas económicas trimestrais do IGE estiman un VEB, a prezos correntes, de 8.356,6 millóns de euros.

As outras catro ramas xeran xuntas menos do 10 % do VEB terciario galego. En todas, o seu peso relativo en 2024 é inferior ao de 2019. Só se observa unha excepción: o grupo das actividades financeiras e de seguros parece recuperarse plenamente das crises bancarias deste século e tamén da caída na actividade que supuxo a reorganización da súa implantación no territorio galego. O seu peso relativo no VEB neste período medrou 2 puntos (pasou do 5,1 % ao 7,1 %). Con todo, as taxas de variación que figuran no cadro 1 non mostran un grande incremento do VEB nos últimos tres anos.

Fronte á traxectoria anual do sector de servizos en Galicia analizada ata o de agora, no gráfico 1 preséntase a súa evolución trimestral desde 2021 e compárase coa que seguiu o sector en España. Nese contexto apréciase que o gasto en Galicia en consumo dos fogares e as ISFLSF que fora moi



volátil en 2021 e 2022, case se estabilizou en 2024 con taxas de variación lixeiramente negativas desde o segundo trimestre. Este sensible freo na demanda dos fogares galegos incidiu de maneira negativa na actividade dos servizos.

En canto á evolución trimestral dos servizos en Galicia en 2024, no gráfico 1 percíbese unha dinámica positiva e moi estable durante todo o ano. O crecemento nos tres primeiros trimestres foi sempre o mesmo, un 3,2 %; mentres que nos últimos tres meses do ano se produciu unha

pequena aceleración ao subir o VEB un 3,7 %. Esta evolución é relativamente similar á seguida por este sector no conxunto de España, aínda que neste caso as taxas de crecemento en todos os trimestres foron algo máis elevadas.

Outro indicador que permite apreciar o comportamento dos subsectores dos servizos é o índice de cifras de negocios elaborado polo INE. Trátase dunha publicación de carácter mensual na que non se estudan nin as actividades financeiras e de seguros nin as operacións das Administracións públicas e, ademais, por problemas de fiabilidade da mostra, para Galicia tampouco se facilita a información das actividades inmobiliarias. Se se toma como variable de referencia no mes de decembro o valor medio no que vai de ano, os resultados presentan unha gran coincidencia coas estimacións de VEB. Posto que a cifra de negocios se estuda en termos monetarios, o seu comportamento está influído polas variacións dos prezos. Considerando este feito, no cadro 1 obsérvase que todos os sectores aumentaron a súa cifra de negocios. Destaca o incremento de información e comunicacións e de actividades administrativas e servizos auxiliares cun 10,8 %. A menor subida foi a do comercio, cun 2,2 %, seguida pola hostalería e as actividades profesionais científicas e técnicas, cun 3,5 %. É salientable, pola súa recuperación, a variación nos transportes dun 7,7 %; actividade que fora a única cuxa facturación caera en 2023. A tendencia que marcan estes resultados é relativamente similar á que nese mesmo ano se seguiu en España.

A pesar do crecemento estimado do VEB dun 3,3 % e do 3,4 % no índice da cifra de negocios, unha noticia negativa deste sector en 2024 foi a caída na ocupación. Tras unha subida do emprego dun 2,6 % en 2022, en 2023 superouse a cifra simbólica de 800.000 empregados malia a lixeira desaceleración na taxa de variación (2,2 %). Pois ben, os resultados de 2024 reflicten unha perda de 3.300 ocupados, o que supuxo un descenso do 0,4 %. Este dato evidencia unha estabilización dun emprego que non mellorou a pesar do sensible aumento do VEB.

O emprego nos servizos é o principal determinante da ocupación existente na economía galega. En 2024 representaba o 70,4 % do total (lembremos que o peso no VEB era o 65,5 %). Por tanto, estas cifras suxiren que a produtividade unitaria no terciario é máis baixa que noutros sectores. A práctica estabilidade na súa ocupación xustifica que esta variable tan só medrase un 1,4 % no conxunto da economía galega. Así, as caídas do 0,4 % dos servizos xunto co descenso dun 1,9 % no sector primario contrarrestaron os elevados incrementos na ocupación de industria (9 %) e construción (6,5 %). Esta evolución significa unha diminución de 1,3 puntos no peso relativo do sector de servizos con respecto á ocupación total.

No cadro 2 apréciase que a perda de ocupación débese a unha redución no emprego en cinco das oito ramas nas que se desagregan os servizos. Estes descensos non se produciron nos tres subsectores con maior ocupación, o que motivou que coa súa evolución contrarrestasen as sensibles caídas en transporte e almacenamento; na hostalería; e nun sector que baixo a epígrafe resto de servizos recolle, entre outras, as actividades artísticas, a reparación de computadores, efectos persoais e artigos de uso domésticos e as actividades dos fogares como empregadores de persoal. No resto

Cadro núm. 2
Ocupación no sector servizos. Galicia
Datos coa base poboacional de 2021

CNAE-2009	Sector	Ocupación (miles de persoas)			TVI (%)	
		2022	2023	2024	2023	2024
45-47	Comercio por xunto e polo miúdo; reparación de vehículos de motor e motocicletas	174,4	171,2	171,5	-1,8	0,2
49-53	Transporte e almacenamento	54,6	58,3	56,3	6,8	-3,4
55-56	Hostalería	71,0	78,5	76,1	10,6	-3,1
58-82	Actividades de información, financeiras, inmobiliarias e profesionais	165,3	164,5	168,5	-0,5	2,4
84	Administración pública e defensa; Seguridade Social obrigatoria	66,6	66,2	64,5	-0,6	-2,6
85	Educación	72,5	80,9	80,2	11,6	-0,9
86-88	Actividades sanitarias e de servizos sociais	108,5	105,5	111,1	-2,8	5,3
90-99	Resto de servizos	78,4	83,8	77,4	6,9	-7,6
Total		791,3	809,0	805,7	2,2	-0,4

Fonte: EPA, IGE-INE.

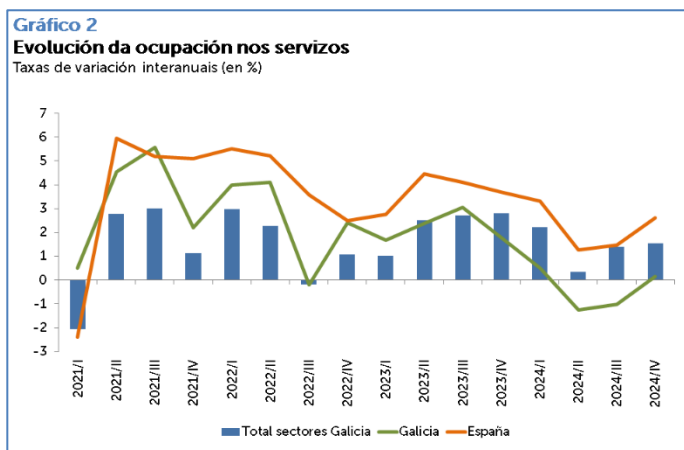
de servizos a taxa de variación foi do -7,6 %, explicable, sobre todo, pola caída na epígrafe das actividades dos fogares como empregadores; o que suxire que as novas normativas laborais que inciden neste segmento están, polo menos a curto prazo, afectando de maneira negativa a ocupación. En canto aos restantes descenso, tamén cómpre subliñar o menor peso do emprego no sector público debido a unha baixada do 2,6 %, que se debe agregar aos resultados tamén negativos de 2023. Curiosamente, a pesar do incremento en facturación que se mostraba con anterioridade no sector da hostalería, esta actividade contou con 2.400 traballadores menos, seguramente debido ás dificultades para contratar persoal na tempada de verán. Este problema suscitou intensos debates sobre a súa orixe e as estratexias máis razoables para solucionalo. Trátase dun sector que concentra unha boa parte do emprego xuvenil cunhas condicións laborais que son peores ás existentes noutras actividades. Sen dúbida, a evolución da demografía galega está a reducir a oferta de traballo potencial desta actividade. Unha posible solución a este problema estaría no mellor uso das tecnoloxías existentes e na optimización dos procesos de traballo para poder prestar o servizo con menos persoal. Agora ben, entendemos que é difícil que esta situación se corrixa no curto prazo.

Fronte ao grupo de subsectores nos que se recortou o emprego en 2024, dúas das ramas, en correlación cun maior crecemento na xeración de VEB, tamén mostraron un maior dinamismo na creación de emprego. Así, aínda que as actividades de información, financeiras, inmobiliarias e profesionais contaron en total cun 2,4 % máis de ocupados, destaca neste grupo o incremento dun 14,7 % de información e comunicacións; porcentaxe que corrobora que este subsector, cun peso relativo no emprego non moi elevado sobre o total (4,4 %), foi o que mostrou o maior dinamismo non só no terciario senón tamén no conxunto da economía de Galicia en 2024. O emprego medrou en 4.500 traballadores. Dentro deste mesmo grupo cómpre salientar, ademais, o sensible aumento, un 5,2 %, no sector inmobiliario e de servizos financeiros e de seguros, explicable pola traxectoria xa comentada dos servizos inmobiliarios. Finalmente, tamén medrou o emprego nas actividades sanitarias e na prestación de servizos sociais, un 5,3 %; circunstancia que transcende dunha mera cifra, xa que incide nunha melloría na saúde e na calidade de vida da cidadanía galega.

De modo simétrico ao gráfico 1 elaborado co VEB, no gráfico 2 preséntase a traxectoria trimestral da taxa da ocupación nos servizos en Galicia e en España e ambas as variables compáranse coa evolución da ocupación total en Galicia. A comparación dos gráficos suxire que a volatilidade do emprego é moito maior que a do VEB que, observando o gráfico 1, parece que mantén unha traxectoria máis estable. En realidade, as diferenzas non son tan altas como as que parecen suxerir os dous gráficos, xa que están deseñados a unha diferente escala debido á contía das variacións. En todo caso, do gráfico 2 pódense extraer tres conclusións. A primeira é que o decrecemento dun 0,8 % en 2024 respondeu ao sensible descenso do emprego nos dous trimestres centrais do ano; sobre todo, na hostalería nos meses de verán, na Administración pública e na epígrafe resto de servizos. A evolución da ocupación trimestral en Galicia foi moi irregular. A segunda é que nos últimos quince trimestres a ocupación en Galicia sempre tivo unha taxa de variación inferior á de España. E a terceira é que esta

taxa, desde o terceiro trimestre de 2023, foi menor á da ocupación total en Galicia. Cómpre sinalar, por tanto, que a dinámica do emprego nos servizos galegos nos últimos trimestres está a ser peor que a seguida por este sector en España e que a que mantivo a economía galega no seu conxunto.

A pesar da caída do emprego, o número de contratos rexistrados (suma dos contratos iniciais máis a reconversión de temporais a indefinidos) nos servizos en 2024 (568.354) foron un 1,1 % máis que os de



2023, aínda que a distribución por sectores apenas cambiou. O efecto da reforma laboral de 2022 vólvese, como en anos anteriores, a notar nos resultados de 2024. A hostalería segue acaparando dun modo abafador a firma de contratos e un de cada catro corresponde a esta actividade. A modalidade de contratación máis habitual é a de eventual por circunstancias da produción (54,2 %), malia que tivo un grande impulso a contratación indefinida (entendemos que na súa maior parte como fixo discontinuo); que, xunto coa conversión de contratos existentes a indefinidos, xa representaba o 41,8 % do total. Polas circunstancias sinaladas anteriormente, en 2024 descendeu o número de contratos asinados con respecto a 2023; situación que non pasou nos outros dous subsectores cos que adoita agruparse e nos que a contratación cada ano, froito da elevada rotación, acostuma ser elevada. Referímonos ao comercio, no que se rexistraron 90.132 (4.378 contratos máis que en 2023), o que reflicte un maior dinamismo nun sector que concentra a contratación en eventuais por circunstancias da produción (48.190) ante a súa alta estacionalidade. Nesta actividade asináronse dous contratos eventuais por cada novo contrato indefinido. Doutra banda, o peso da temporalidade foi moito maior na rama de transporte e almacenamento, sector nos que os contratos anotados foron a metade que os asinados en hostalería, pero representan o 12,7 %. Dun total de 71.905 contratos, a modalidade de eventual ascendeu a 51.007, a maior cifra sectorial de Galicia.

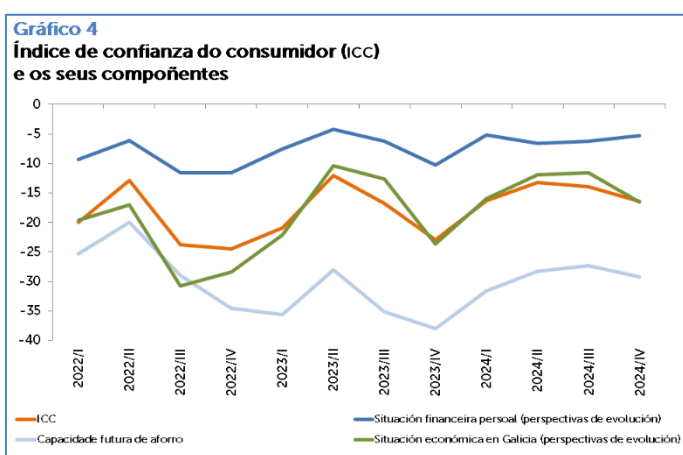
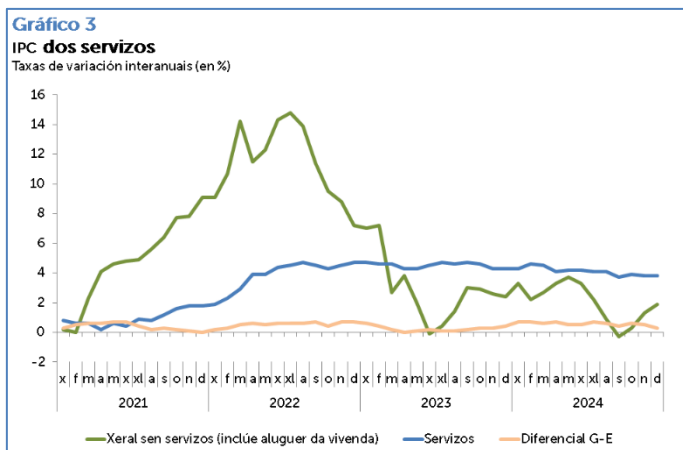
Aínda que os tres sectores anteriores acaparaban máis da metade da contratación, noutros tres a firma de contratos foi moi significativa. Referímonos ás actividades administrativas e servizos auxiliares, ás sanitarias e ás actividades artísticas, recreativas e de entretemento. En todas elas, a temporalidade nos contratos iniciais foi moi elevada, pero, en especial, nesta última que alcanzou o 86 % dos contratos asinados. Con todo, a maior diferenza porcentual entre a contratación indefinida e a temporal produciuse no sector das Administracións públicas, que dun total de 14.336 contratos iniciais (2.457 menos que en 2023), só 1.703 foron indefinidos; polo que a temporalidade, maioritariamente eventuais e interinos, chegou ao 88,1 %.

Os prezos no sector de servizos

En 2004 no sector terciario galego observouse, como xa se indicou, un aumento na produción, o que non impediu unha caída no emprego. Con esta traxectoria non se conseguiu reducir significativamente a tensión inflacionista que se comezou a xerar no segundo trimestre de 2022; nun contexto de forte alza dos prezos no sector industrial debido ao cúmulo de acontecementos producidos tras a pandemia, como a subida dos combustibles, a crise nos compoñentes e, máis tarde, o inicio da guerra de Ucraína. En abril e maio de 2022 a taxa de variación dos prezos acadou o 3,9 %, para xa repuntar en xuño ao 4,4 %, e desde entón ata agosto de 2024 as taxas mensuais de variación interanual oscilaron entre o 4,1 % e o 4,7 %. Así, mentres os prezos dos restantes sectores, no seu conxunto, foron baixando logo da forte repunta tras a pandemia (en oito meses de 2022 a taxa superou o 10 %); a inflación nos servizos permaneceu relativamente estable en niveis altos. Non é ata setembro de 2024 cando estes prezos soben por baixo do 4 %, pero en taxas moi próximas a esta porcentaxe (3,8 % en novembro e decembro). A información dos primeiros meses de 2025 parece confirmar a caída na taxa de crecemento dos prezos e, en marzo, o incremento descendeu ao 2,9 %; porcentaxe non vista desde marzo de 2022.

Desta maneira, os servizos en Galicia non só non lograron saír da tensión inflacionista en 2024, senón que en todos os meses mantiveron un diferencial nos prezos sempre favorable a España. A brecha foi de 7 décimas en catro meses e a menor diferenza de 3 décimas obtívose o pasado decembro. Con estas cifras, os datos medios do ano sitúan Galicia entre as comunidades autónomas españolas con maior tensión inflacionista nos servizos, sendo só superada polas Illas Baleares.

En canto á variación dos prezos por rúbricas, en todas as relativas ao sector de servizos produciuse unha subida nos prezos; en dúas delas por riba do 5 %. Trátase do transporte público interurbano cun 5,9 %, servizo subvencionado pola Xunta de Galicia para determinados colectivos de usuarios e cuxos



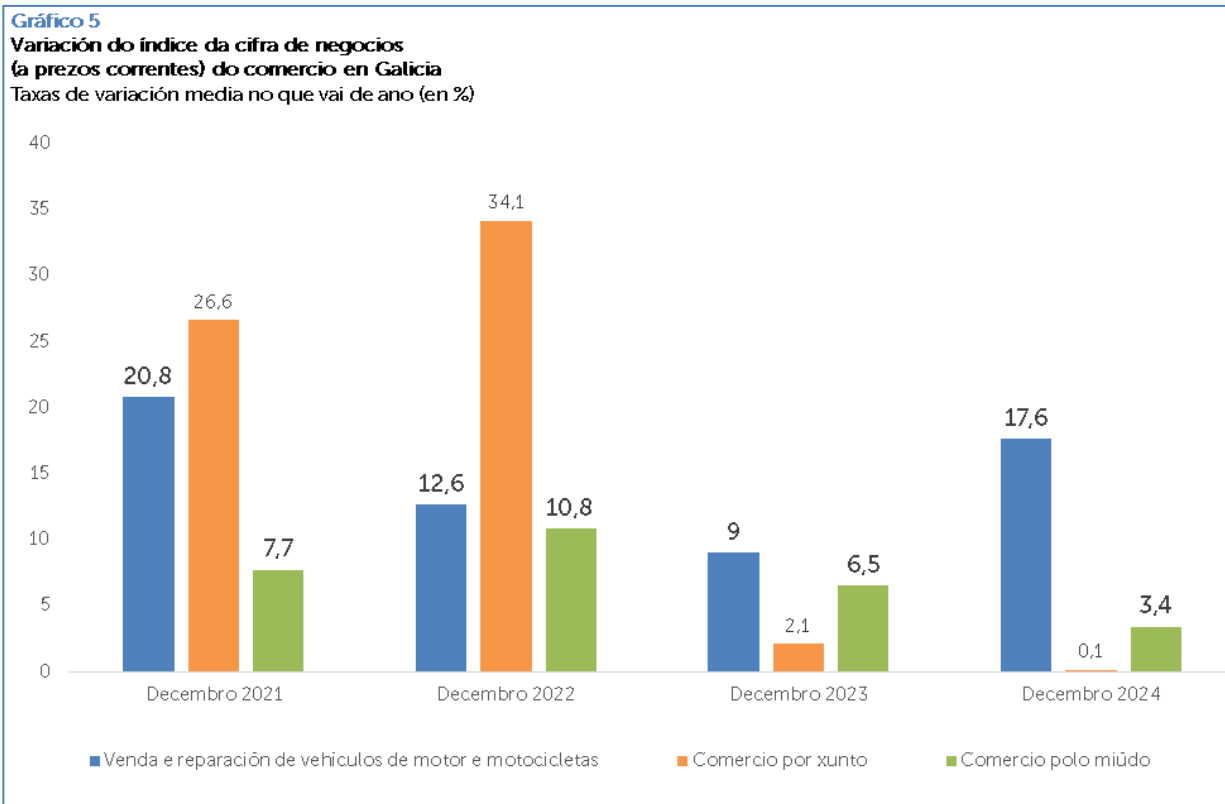
prezos caeran en 2023 un 3,2 %; e no turismo e hostalería, onde os prezos medraron un 5,1 %. Tamén nos servizos para o fogar o aumento superou o crecemento medio, un 4,6 %.

As tensións inflacionistas inciden negativamente no gasto do consumidor nos servizos proporcionados en Galicia. Neste sentido, o índice de confianza do consumidor (ICC), elaborado polo IGE e cuxos resultados trimestrais se presentan no gráfico 4, mantense, en todos os trimestres, en valores negativos. Aínda que, en liñas xerais, a confianza mellorou con respecto a 2022 e 2023, o maior optimismo nos trimestres centrais do ano truncouse no pasado outono coa crenza de que a situación económica nos seguintes meses sería menos favorable; do mesmo xeito que se pensaba que empeoraría a capacidade futura de endebedamento con relación ao que se estimaba en primavera e verán. Con todo, o pesimismo que o consumidor manifesta neste índice pódese considerar como un trazo estrutural, xa que desde a publicación deste índice en 2010 en ningún dos 64 trimestres o seu valor foi positivo.

A distribución e o comercio

No cadro 1 apréciase que as ramas de comercio, transporte e hostalería subiron en 2024 o seu VEB en termos reais un 3,6 %; porcentaxe 3 décimas superior ao aumento da actividade no conxunto do terciario e 8 décimas máis que a variación do PIB. En termos monetarios, ou sexa, contemplando tamén a variación dos prezos, o incremento ascendería ao 7,4 %. As estatísticas publicadas polo IGE sobre as Contas económicas de Galicia agrupan nunha única rama os tres sectores anteriores. Sobre eles cómpre engadir ao xa sinalado que a súa traxectoria positiva tras a pandemia foi a dunha constante desaceleración, malia que as taxas alcanzadas (12,2 % en 2022; 5,2 % en 2023, e 3,6 % en 2024) reflicten que se mantén un certo dinamismo dado o relativamente elevado crecemento anual. Lembremos que estas tres actividades xeraban case un terzo do VEB dos servizos e que desde 2019 a 2024 o peso relativo dese VEB medrara un 1,4 %. A distribución comercial, o transporte e a hostalería son tres piares da economía galega e ao longo deses últimos anos tiveron que afrontar diversos retos fronte a unha conxuntura internacional cada vez máis complexa que afectou os seus custos e o seu volume de facturación. Mentres o sector de transporte se analiza na próxima epígrafe, e anteriormente se indicaron o trazos básicos da evolución da hostalería, aquí centrarémonos na actividade comercial.

Aínda que non se dispón no momento de redactar este estudo do valor estimado do VEB do comercio en 2024, posto que, como xa vimos, o IGE o publica de maneira conxunta con outros dous sectores; si temos outros indicadores que permiten avaliar o seu comportamento nese ano. O índice da cifra de negocio a prezos correntes elaborao o INE, malia que o IGE publica os resultados mensuais diferenciando tres subsectores: venda e reparación de vehículos de motor e motocicletas, comercio



por xunto e comercio polo miúdo. Tomando como referencia a taxa de variación media no que vai de ano do mes de decembro, obsérvase que o incremento dun 2,2 % no conxunto da actividade comercial se debe a unha facturación moi desigual nos tres subsectores. O maior dinamismo alcanzouse na venda e reparación de vehículos. A subida foi do 17,6 %. Así, en canto aos vehículos novos, segundo as asociacións de fabricantes, as vendas medraron un 11,9 % en Galicia con avances na compra sobre todo nos híbridos, pero tamén nos vehículos eléctricos. Igualmente, no mercado de vehículos de ocasión obtivéronse bos resultados, xa que, segundo a Asociación Nacional de Comerciantes de Vehículos (Ancove), en Galicia se venderon 141.650 vehículos, cun aumento interanual do 7,4 %. Conclúese que, a pesar das dificultades das familias e empresas para decidirse por un determinado tipo de vehículo nun sector en constante innovación tecnolóxica, o mercado mantivo durante todo o ano unha elevada actividade.

Doutra banda, peores foron os resultados no comercio por xunto. Tras a pandemia, esta rama experimentou unha desaceleración que se agudizou en 2024, ano no que o crecemento do índice da cifra de negocio tan só foi do 0,1 %; cifra que suxire que a evolución en termos reais foi negativa posto que o débil aumento na facturación se debeu ás alzas nos prezos. Nótese que ese subsector desempeña un papel moi relevante non só na estrutura do comercio, senón no conxunto do sector de servizos. Segundo a Estatística estrutural a empresas: sector comercio, en 2023 facturaba 38.074,4 millóns de euros, o que supón o 63,7 % do total do comercio, e empregaba 51.017 traballadores. A súa tradicional mediación entre os fabricantes e o sector retallista require cambios na súa estrutura para adaptarse ás novas formas de distribución, en especial, as vendas *online*. A adaptación ás novas tecnoloxías, a dixitalización ou o reto da formación son cuestións nas que cómpre avanzar para gañar en competitividade.

Pola súa vez, o comercio polo miúdo, segundo a estatística anterior, facturaba en 2023 o 29,3 % do total do sector do comercio, pero nel concentrábase a maior parte do emprego (99.210 traballadores, o 58,8 % de total). O índice da cifra de negocios, a prezos correntes, suxire un crecemento en 2024 do 3,4 %, polo que se confirma a traxectoria descendente seguida nos tres últimos anos (gráfico

5), malia que as taxas de variación logradas seguen sendo relativamente elevadas. Como no comercio por xunto, a distribución comercial retallista está a pasar por un período complexo de reestruturación ante as novas realidades e formatos que se abren nun comercio mundial concentrado e moi globalizado. Como xa se indicaba nos *Informes* precedentes, a dixitalización e o uso da intelixencia artificial para resolver unha multiplicidade de problemas son aspectos, entre outros, que se deben afrontar canto antes para salvar a crise que abura o pequeno comercio.

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

	2021	2022	2023	2024	TVI (%) 2023/2022	TVI (%) 2024/2023
A Coruña	69,4	72,1	71,8	75,0	-0,4	4,5
Lugo	19,1	17,9	20,3	20,4	13,4	0,5
Ourense	16,8	19,8	17,6	14,4	-11,1	-18,2
Pontevedra	62,6	64,5	61,5	61,7	-4,7	0,3
Galicia	167,8	174,4	171,2	171,5	-1,8	0,2

Fonte: EPA-INE-IGE.

Unha variable que reflicte ese certo estancamento da actividade comercial en Galicia é a ocupación. No cadro 3 obsérvase que de 171.200 ocupados en 2023 se pasou a 171.500 en 2024, ou sexa, tan só se contabilizan 300 ocupados máis. Cómpre lembrar que este sector é dos que absorbe unha maior contía de emprego en Galicia.

Con respecto a 2023, debido ao estancamento no emprego, perdeu o liderado para ser superado pola actividade industrial; sector que tras incrementar o emprego en 15.100 persoas contaba con 11.800 traballadores máis que o comercio. O emprego nas restantes actividades non é tan elevado. Pola súa contía hai que sinalar as actividades sanitarias e de servizos sociais (111.100 ocupados) ou a construción (82.300 ocupados), pero, como se ve, as diferenzas son notables.

Os resultados do emprego por provincias indican unha evolución do sector de comercio distinta no territorio galego. Apréciase unha significativa repunta na ocupación na provincia da Coruña (un 4,5 %); unha estabilización desta variable en Lugo e Pontevedra, xa que as súas cifras non variaron con respecto a 2023; mentres que a situación de maior impacto é a de Ourense, provincia que, segundo a EPA, en tan só un ano, pasou de 17.600 empregados a 14.400 (un descenso do 18,2 %). Estes datos mostran unha situación moi alarmante. Ás dificultades estruturais do desenvolvemento da actividade comercial comúns a toda Galicia, aquí xúntanse os problemas demográficos ante o envellecemento ou o despoboamento nunha boa parte da provincia, que impiden o crecemento deste sector. Dos 300.000 habitantes de Ourense, un terzo viven na capital provincial. A ocupación en 2024 foi a máis baixa nos últimos quince anos. Pola súa banda, ao contrario de Ourense, a dinámica de Lugo foi moi diferente. Tras a caída do emprego ao comezo da pandemia, a traxectoria descendente de 2021 e 2022 facía presaxiar unha situación parecida á de Ourense. Con todo, a actividade repuntou en 2023 e mantívose en 2024, polo que as cifras de emprego se aproximan ás da década anterior. En canto á provincia de Pontevedra, tamén cunha situación estabilizada, esta mantén a mesma ocupación que en 2019. Panorama distinto é o que mostra A Coruña, onde a ocupación medrou en 3.200 persoas, o que sitúa o emprego nos niveis da metade da década pasada. Previsiblemente, unha evolución positiva da actividade económica na provincia permitiu impulsar o negocio das actividades comerciais. Doutra banda, mentres na Coruña esta actividade segue sendo netamente feminina; en Lugo e Pontevedra a estabilización no emprego produciuse cunha sensible perda do emprego feminino que contrasta co incremento do masculino. A notable desaceleración en Ourense afectou os dous sexos.

En paralelo aos resultados da EPA que figuran no cadro 3, as afiliacións á Seguridade Social (178.260 en 2024, das que 106.960 corresponden ao comercio polo miúdo) apuntan un crecemento do 0,5 %, sendo a venda e reparación de vehículos a actividade cunha maior subida (1,5 %). Nesta evolución apréciase unha traxectoria distinta entre os traballadores acollidos ao réxime xeral e os autónomos. Mentres que nos primeiros se observou un incremento dun 1,4 %; nos segundos a caída foi do 2,1 %, cun maior descenso no comercio polo miúdo (-2,6 %), que é no cal se concentran estes traballadores, 27.545, en 2024, sobre un total de 44.921. Iso suxire que prosegue dun modo incesante o peche do pequeno comercio retallista, xa que é aí onde predominan os autónomos. A existencia de 44.921 autónomos en 2024 supón unha perda de 7.789 con respecto a 2009, dos que 6.837

actuaban no comercio polo miúdo. Neste contexto é significativo que, con respecto a ese ano, en 2024 haxa 76 autónomos máis no segmento da venda e reparación de vehículos.

En canto ás afiliacións á Seguridade Social por provincias, os resultados presentan diferenzas con respecto á EPA. O crecemento antes indicado de só un 0,5 % pon de manifesto unha estabilización no número de traballadores en todas as provincias, salvo en Ourense. O aumento dun 4,5 % que se consegue na provincia da Coruña, segundo a EPA redúcese ao 0,8 % (os autónomos descenden un 1,8 %) se se observan as afiliacións. Mais coincidentes son as taxas de Lugo e Pontevedra. No caso de Ourense, cos datos da Seguridade Social, o descenso é dun 2,1 %, moi lonxe do -18,2 % da EPA, e cuns valores absolutos de 17.246 traballadores, cifra máis próxima á que a EPA facilitaba para 2023, a cal se aproximaba ao número de afiliados.

Indicábase nos *Informes* precedentes que o peso relativo da facturación, o VEB e o emprego era moi diferente nos tres sectores, polo que as súas produtividades non eran similares. Os últimos datos dispoñibles do VEB refírense a 2022 e obtéñense do sistema de Contas de Galicia elaborado polo IGE. Así, segundo esta fonte, mentres a venda e reparación de vehículos de motor xeraba en Galicia o 12,4 % do VEB e o 12,5 % das horas traballadas; o comercio por xunto producía o 48,2 % do VEB, con só o 29,8 % das horas totais traballadas; e o comercio polo miúdo, co 57,7 % das horas, xeraba o 39,4 % do VEB. Son evidentes as diferenzas nas produtividades, xa que mentres no primeiro sector o VEB correspondente a unha hora traballada era de 26,3 euros; no segundo subía a 42,9 euros, e no terceiro caía a 18,2 euros.

Finalmente, en canto á traxectoria seguida en 2024 polo índice do persoal ocupado, este indicador presenta taxas de variación non moi diferentes ás da EPA (un incremento dun 0,2 %) e ás afiliacións á Seguridade Social (0,5 %). Segundo este índice, cuxa información cómpre tomar con certa cautela debido a problemas de significación estatística da mostra, a ocupación presenta nos últimos anos unha taxa de crecemento descendente. O seu valor en 2024 foi do 0,6 %, fronte ao 1 % de 2023 e o 1,8 % de 2022. Suxire unha repunta no emprego en vendas e reparación de vehículos, mentres que apenas anota variacións nos dous sectores restantes, comercio polo xunto e polo miúdo.

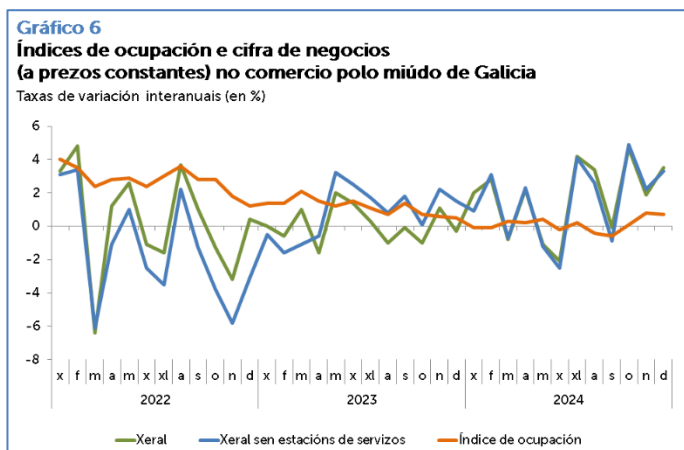
Cadro núm. 4
Contratos de traballo rexistrados nas actividades comerciais en Galicia

	2022	2023	2024	TVI (%) 2023/2022	TVI (%) 2024/2023
Indefinido ordinario e fomento do emprego	23.654	24.140	23.555	2,1	-2,4
De obra ou servizo	2.517	0	0		
Eventual por circunstancias da produción	50.443	44.180	48.190	-12,4	9,1
Interinidade	12.973	11.836	12.322	-8,8	4,1
En prácticas	455	389	361	-14,5	-7,2
Para a formación	327	405	402	23,9	-0,7
Outros	777	684	733	-12,0	7,2
Total de contratos iniciais	91.146	81.634	85.563	-10,4	4,8
Conversións a indefinidos	12.291	4.120	4.569	-66,5	10,9
Total de contratos rexistrados	103.437	85.754	90.132	-17,1	5,1

Fonte: IGE.

A contía dos contratos rexistrados nas diferentes modalidades é un indicador adicional sobre a dinámica observada no comercio galego en 2024. A grandes liñas, as cifras sobre o número de contratos poden considerarse como positivas, xa que o aumento foi do 4,8 % con respecto a 2023. Agora ben, en canto a ese ano apréciase que se asinaron menos contratos indefinidos e máis temporais. Destes últimos a modalidade máis utilizada é a de eventual por circunstancias da produción, que duplica en número o de contratos indefinidos. En 2024 subiu nun 9,1 % e xustifícase por unha temporalidade consubstancial a este sector e pola dificultade de atopar traballadores cunha vocación de maior permanencia no posto de traballo. Tamén dentro dos contratos temporais medraron os de interinidade. Esta evolución do binomio indefinido-temporal é xustamente a contraria á observada en 2023. En todo caso, considerando a reforma laboral de 2022, as características da contratación iniciadas nese mesmo ano da súa aprobación distan moito das que se tiñan nos anos anteriores. Así,

se en 2021 a porcentaxe de indefinidos sobre temporais dos contratos iniciais era o 5,7 %, en 2024 foi do 38 %. O número de contratos indefinidos multiplicouse por catro, reducíndose os temporais. Dos 23.555 contratos indefinidos asinados en 2024, o IGE non publica cantos destes son fixos descontinuos. Si se dispón deste dato para o conxunto da economía galega; dos que do total de contratos asinados, o 48,3 % eran a tempo completo, o 28 % a tempo parcial e o 23,7 % restante fixos descontinuos. Dos contratos indefinidos asinados en Galicia, o 11,7 % corresponden ao comercio. Finalmente, hai que sinalar como un feito positivo que se incrementou en 2024 nun 10,9 % a conversión de contratos temporais a indefinidos.



Dentro das actividades comerciais, como xa se comprobou anteriormente, o comercio polo miúdo ten unha importancia especial. Por iso, o INE elabora con carácter mensual un índice sobre a cifra de negocios (a prezos constantes) e a ocupación para esta actividade, que o IGE o publica cun maior grao de desagregación. Os seus resultados figuran no gráfico 6, no que o índice da cifra de negocios se presenta dun modo xeral e excluindo as vendas das estacións de servizo. Con respecto a 2023, en 2024 apréciase unha maior volatilidade na traxectoria dos índices das cifras de negocios; non equiparable, con

todo, á observada en 2022, cando aínda se estaban a reflectir os efectos da crise sanitaria. Dos doce meses, en catro as taxas de variación foron negativas e, pola contra, tamén en catro as taxas de variación positivas superaron o 3 %. Os mellores resultados alcanzáronse no último trimestre. Pola súa banda, o índice de ocupación mostra unha estabilidade semellante á que ofrece a EPA ou á dos afiliados á Seguridade Social, de tal modo que as taxas de variación positivas ou negativas non superaron o 1 % ou o -1 %. En todo caso, no gráfico 6 apréciase, cunha simple ollada, unha paulatina desaceleración desde 2022 a 2024.

O resultado anual obtido como a media dos meses reflicte un crecemento, a prezos constantes, dun 1,8 %, que diminúe ao 1,5 % se se exclúen as estacións de servizo. Estes datos melloran os de 2023. Este índice desagregase en dous grandes grupos, alimentación e resto. As cifras de 2024 reflicten un maior incremento na facturación na alimentación, ao redor dun 2 %, que no resto das especialidades.

A reconfiguración que está a experimentar o comercio polo miúdo nos últimos anos maniféstase nas estatísticas sobre o número de locais que se manteñen abertos segundo o número de traballadores. Os resultados de 2023 que se presentaban no *Informe* anterior eran realmente moi preocupantes. Segundo o Directorio Central de Empresas (Dirce) e referidos ao 1 de xaneiro de 2023, con respecto a un ano antes, Galicia contaba con 1.904 locais menos e esa perda concentrábase nos locais con menos de 10 asalariados. Coa información actualizada a 1 de xaneiro de 2024 apréciase que a sangría continúa e, nese período, había 682 locais menos; de novo case todos eles de menos de 10 asalariados. Esta cifra caeu por primeira vez por baixo dos 30.000 locais activos. De feito, en Galicia o número de locais pasou de 40.681 en 2010 a 30.496 en 2024; por tanto, o descenso foi de 10.185, o que supón o peche de un de cada catro locais. A Federación Galega de Empresas Inmobiliarias (Fegein) estima que en Galicia en 2024 medraron nun 14 % os locais baleiros e distingue un comportamento diferente nos grandes municipios que no resto de Galicia. No seu informe sinala que esta actividade económica languidece nos municipios de menor tamaño e, en especial, nos de menos de 5.000 habitantes. Pola contra, nas grandes cidades, e en particular en determinadas zonas, xa se

Cadro núm. 5
Número de locais activos dedicados á actividade do comercio polo miúdo
(excepto vehículos de motor e motocicletas) localizados en Galicia

	2023				2024				TVI (%) 2023-2024
	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	2.558	644	30	3.232	2.492	656	30	3.178	-1,7
De produtos alimenticios, bebidas e tabaco en establecementos especializados	5.233	38	0	5.271	5.024	44	0	5.068	-3,9
Para a automoción en establecementos especializados	653	42	0	695	668	36	0	704	1,3
De equipos para as tecnoloxías da información e as comunicacións en establecementos especializados	545	12	2	559	532	6	1	539	-3,6
Doutros artigos de uso doméstico en establecementos especializados	5.608	59	5	5.672	5.484	57	4	5.545	-2,2
De artigos culturais e recreativos en establecementos especializados	1.898	9	0	1.907	1.902	12	0	1.914	0,4
Doutros artigos en establecementos especializados	10.570	160	41	10.771	10.351	163	45	10.559	-2,0
En postos de venda e en mercados	2.265	4	0	2.269	2.184	4	0	2.188	-3,6
Non realizado nin en establecementos, nin en postos de venda nin en mercados	785	15	2	802	782	17	2	801	-0,1
Total	30.115	983	80	31.178	29.419	995	82	30.496	-2,2

Fonte: Directorio Central de Empresas. INE.

están ofertando menos locais para a súa comercialización ante unha demanda que parece fortalecerse. Sen dúbida, os novos hábitos de compra, a falta de substitucións xeracionais, a perda de poboación ou as dificultades para atopar traballadores fan que paulatinamente este sector reduza a súa presenza nunha boa parte dos municipios galegos.

No cadro 5 apréciase a distribución dos locais comerciais e a súa traxectoria en 2023 e 2024. Todas as especialidades, salvo dúas, contan con menos locais activos nese último ano. Sobre estas dúas, evidénciase que Galicia dispón de 9 estacións de servizos máis e os establecementos nos que se comercializan artigos culturais e recreativos aumentaron en 7. Pola contra, hai un 3,9 % menos de establecementos especializados na venda de alimentación, bebidas e tabaco, sendo esta a segunda actividade con maiores peches absolutos, 203. No cadro 5 obsérvase tamén que a primeira actividade, con 212 locais menos, é a que recolle a venda de produtos especializados que non figuran no cadro 5 nas epígrafes anteriores. Unha cuestión positiva que sinala este cadro é o incremento no número de locais nos que traballan máis de 10 asalariados, sobre todo nos establecementos non especializados.

A creación, en primeiro lugar, de grandes almacéns e, posteriormente, de centros comerciais cambiou os hábitos de compra dos consumidores e afectou a estrutura e os formatos do comercio en Galicia. A continuación, a aparición do comercio *online*, coa presenza de grandes comercializadoras internacionais, volveu alterar de maneira notable esta estrutura; e obrigou o comercio tradicional a reinventarse, poñéndose ao día ante a irrupción constante de novas tecnoloxías, se ben, como xa comprobamos, moitos deles quedaron no camiño.

Un cambio de formato que modificou a estrutura do comercio polo miúdo en Galicia foi a aparición dos centros e parques comerciais. Lembrabamos no *Informe 2023* o seu forte impulso nos últimos anos do século pasado, alcanzándose en España o récord de aperturas en 2003. Segundo a Asociación Española de Centros y Parques Comerciales (AECC), en España en 2024 contabilizábanse 587 centros e parques, cuxas vendas subiron en conxunto con respecto a 2023 un 5,9 %, cun 3,2 % máis de afluencias. Onde máis se incrementou a actividade foi en moda e complementos, cun 6,2 %

máis que o ano anterior, seguido por equipamento do fogar (5,8 %) e restauración (5,7 %). Neste contexto español indicabamos no *Informe 2023* que Galicia contaba con 41 centros ou parques comerciais que ocupaban un total de 11 millóns de metros cadrados, o 5,7 % da SBA (superficie bruta alugable) española. Este número de centros mantense en 2024. No conxunto de España prevese a realización de 43 novos proxectos, dos cales 35 serán parques comerciais cunha superficie bruta alugable que superará o millón de metros cadrados. Este incremento está liderado por Andalucía con 18 novos proxectos, seguida de Madrid con 8. En terceiro lugar xa se sitúa Galicia con 4 proxectos segundo a AECE, que na realidade son 3.

O de maior dimensión é Breogán Park (A Coruña) que se prevé que sexa inaugurado en 2026. Este parque comercial con usos mixtos ocupa o que anteriormente era o centro comercial Dolce Vita no Polígono da Grela, polo que é un exemplo de transformación de centro a parque; e ocupa 70.000 metros cadrados de SBA. É propiedade de Pelayo Capital e entre as súas empresas tractoras está a instalación dun novo hipermercado Alcampo.

O segundo proxecto, polo seu tamaño, é o futuro parque comercial Vilanova, localizado en Vilanova de Arousa, na provincia de Pontevedra, e cunha superficie prevista que rolda os 23.000 metros cadrados de SBA. É un proxecto que leva máis de 20 anos xestándose e está promovido por Desenvollos Vilanova. É probable que se inaugure antes de que finalice este exercicio.

O terceiro proxecto, Os Regos Retail Park, localízase no municipio de Oleiros, na área metropolitana da Coruña. Tamén se leva xestando desde hai varios anos e está promovido por Inversiones Sarrianas. Ocupará un total de 16.000 metros cadrados e pretende ser un referente nas compras e lecer da área metropolitana coruñesa. Instalarase un hipermercado coa insignia de Eroski.

O cuarto, con 15.300 metros cadrados de SBA, estaba previsto no municipio de San Cibrao das Viñas. No *Informe 2023* xa se indicaba que en 2024 se abandonou este proxecto.

Ademais, non hai que esquecer a construción en 2024 no parque empresarial de Nantes, en Sanxenxo, dun pequeno parque comercial proxectado por Omo Retail. E, tamén, persisten os atrasos nas obras do parque comercial O Vao en Pontevedra, no que se instalarán marcas tan coñecidas como Decathlon, JYSK ou Leroy Merlin. A súa promotora, Ponteno, estima que estará en funcionamento a finais de 2025. Lembremos que a súa tramitación comezou en 2002.

Xunto a estas previsións cómpre subliñar o peso dos centros e parques comerciais na estrutura comercial retalista galega e a súa importancia relativa. Neste sentido, segundo Merlin Properties, Marineda City, localizado no polígono da Grela na Coruña, contou en 2024 con 17 millóns de visitantes e é o líder en Galicia, cunha gran diferenza con respecto ao segundo, que é o Centro Comercial Cuatro Caminos tamén na Coruña. Seguen a continuación os dous principais centros de Vigo, Vialia (con 12,56 millóns de visitantes en 2024) e Gran Vía. Moi preto deste último sitúanse o Centro Comercial As Cancelas en Santiago de Compostela e o Centro Comercial Ponte Vella en Ourense, con 6 millóns de visitantes. A continuación, con 3,5 millóns, está o Centro Comercial As Termas de Lugo. E a lista de centros líderes en Galicia péchaa, con 3 millóns de visitantes, o Centro Comercial Odeón de Narón, que atende a comarca de Ferrolterra. A novidade deste último en 2024 é a súa adquisición polo grupo mexicano Cojab, que se converte no quinto propietario desde que fose inaugurado en 2002.

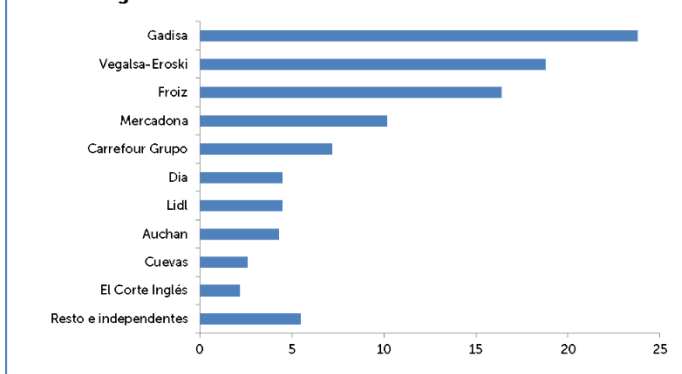
Ademais das actividades e os movementos levados a cabo nos centros e parques comerciais de Galicia, na maioría dos seus parques empresariais contan con comercios retalistas cun gran dinamismo nas aperturas e peches. É un tecido moi denso e vivo.

Dentro do comercio retalista, a distribución de base alimentaria desempeña un papel determinante. Xa vimos que a cifra de negocios a prezos constantes na alimentación aumentou en 2024 un 2 %, mentres que o índice de ocupación apenas variou, un 0,1 %. Segundo o panel de consumo alimentario, que mensualmente elabora o Ministerio de Agricultura, Pesca e Alimentación, en 2023

(último ano completo dispoñible), o consumo alimentario dos fogares galegos foi, en termos correntes, de 5.044,9 millóns de euros, que supón o 6,2 % do total español. Este consumo, en termos monetarios, significou un incremento dun 8,1 % con respecto a 2022. Unha parte desta porcentaxe explicase pola alza dos prezos. A súa forte variación modificou as características do consumo, de tal modo que agora se opta máis por produtos de marcas brancas. Nótese que nese ano o IPC dos alimentos elaborados subiu en Galicia un 6,8 % e os de sen elaborar un 5,7 %. Afortunadamente, esta forte tensión reláxase en 2024, aínda que os prezos dos alimentos sen elaborar creceron un 3,5 % e os dos elaborados un 1,2 %, 5,6 puntos menos que en 2023.

Con esta relaxación nos prezos en 2024, en Galicia, en canto á distribución retalista de base alimentaria das principais insignias, cómpre indicar que houbo un maior movemento que con respecto a 2023, ano no que practicamente non se produciron novidades en relación con 2022. Con todo, en 2024 Galicia incrementou a súa superficie comercial nesta actividade nun 1,3 %. Nese ano, na dinámica dos grandes grupos de distribución neste sector destaca, sobre todo, a actividade de Mercadona que abriu dous novos supermercados en Narón e Ponteareas. Iso compensou a caída na súa superficie por varios traslados. O novo supermercado de Narón, con 38 empregados, foi inaugurado en maio, requiriu un investimento de 4 millóns de euros e converteuse no establecemento 62 deste grupo en Galicia. Pola súa banda, o novo supermercado de Ponteareas, cunha superficie de venda de 1.640 metros cadrados, abriu no mes de novembro. Tamén incrementou a súa superficie a cadea Lidl grazas a dous novos supermercados en Fene e Cambados. O de Fene, cun investimento de 4,5 millóns de euros, foi inaugurado en outubro e localízase no Polígono de Vilar do Colo; mentres que en novembro abriu un supermercado en Cambados, o maior da comarca do Salnés, cunha superficie de venda de 1.580 metros cadrados e un investimento de 5 millóns de euros. Doutra banda, houbo movementos relevantes en Carrefour debido ás adquisicións de tendas de El Corte Inglés que tiveron lugar en 2023, pero cuxo impacto alcanzou 2024. Iso supuxo que contase con catro tendas máis en Galicia. Tamén, e en sentido contrario, hai que subliñar o retroceso de Auchan tras os axustes practicados nas adquisicións que realizou ao grupo Dia.

Gráfico 7
Cota (en %) de mercado en 2024 dos principais operadores de bens de gran consumo en Galicia



No gráfico 7 preséntase a clasificación galega dos operadores de gran consumo en Galicia. A pesar do pouco movemento que tiveron os tres principais grupos, estes manteñen a súa posición en Galicia. O líder segue sendo Gadisa, que permanece nese primeiro lugar na Coruña, Lugo e Ourense; e pasa ao terceiro posto en Pontevedra, tras Froiz e Vegalsa-Eroski. Se se compara o gráfico 7 co que se publicaba no *Informe* anterior referido a 2023 apréciase unha gran similitude, salvo que Lidl e Auchan intercambian as súas posicións polas operacións xa indicadas.

Un sector moi tradicional na estrutura do comercio polo miúdo en Galicia é o téxtil e confección. Sobre el, a Asociación Nacional de Moda Retail (Acotex) fai un seguimento mes a mes da súa traxectoria en España, e entendemos que os resultados non se deben distanciar en exceso das variacións nas vendas que se producen en Galicia. A evolución seguida en 2024 foi a seguinte: en xaneiro e febreiro as vendas só soben un 1,8 % e un 1,3 % respectivamente, debido a que o período de rebaixas xa non mantén a pauta de hai uns anos e, ademais, os clientes dispoñen de menos renda. En marzo prodúcese unha espectacular caída dun -7,9 %, a causa dun clima chuvioso e dunha Semana Santa que se celebra nese mes e que non invita ás compras. Estas dificultades persisten en abril, mentres en maio a incerteza segue aumentando polo que se anota unha nova caída nas vendas dun 3,5 %. En xuño, co inicio do verán, as vendas continúan baixando, aínda que nos dous meses seguintes se

produce unha morna recuperación. Este incremento refórzase en setembro (2,9 %), o que permite abordar con maior optimismo o último trimestre de 2024. Así, en outubro refórzase a tendencia cun incremento nas vendas dun 7,3 %, pero novembro volve ser un mes con taxas negativas que nin co *Black Friday* se recuperan. Por último, en decembro a campaña de Nadal non foi tan positiva como se esperaba e as vendas diminuíron un 1,6 %; de maneira que os resultados do ano quedan nun leve descenso do 0,3 %, por tanto, cun volume de vendas moi similar ao de 2023. Doutra banda, a información xa dispoñible de 2025 reflicte unha redución nas vendas que se fai máis notable no mes de abril cun descenso estimado do 7,1 %.

Pola súa parte, a Asociación Española de Produtores de Electrodomésticos (APPLIA) proporciona información sobre a evolución das vendas dos produtos de liña branca. O resultado de 2024 foi un crecemento dun 1,94 % na facturación e un 2,76 % no número de unidades vendidas, o que supón a recuperación dun mercado que en 2023 mostrara un comportamento negativo.

Finalmente, as plataformas dixitais proseguen co seu vertixinoso crecemento na súa actividade, polo que o seu volume de negocios, ano tras ano, se incrementa de modo espectacular. Este aumento é unha chamada de atención aos formatos comerciais tradicionais e á necesidade, se se quere ser competitivo, de adaptarse a estes cambios apostando pola dixitalización en todos os ámbitos da organización cun maior uso das TIC.

A CNMC (Comisión Nacional dos Mercados e a Competencia) publica con carácter mensual o volume de negocio xerado polo comercio electrónico, entendendo este como "toda compra realizada a través de Internet, calquera que sexa o medio de pago utilizado". Os resultados das 20 ramas de actividade con maior facturación en España, só das transaccións feitas dentro de España, preséntanse no cadro 6. Non se inclúen, por tanto, as transaccións que desde España se realizan ao estranxeiro. O período utilizado son os nove primeiros meses do ano, xa que no momento de redactar este estudo, setembro era o último mes dispoñible. No devandito cadro obsérvase un incremento total do 8,8 % (10,9 % en 2023) na facturación e que practicamente non variou a posición dos principais sectores. A contía total nestes nove meses xa excede os 20 millóns de euros. Na maioría das ramas o crecemento é positivo e de dous díxitos, e os aumentos máis significativos aprécianse nas compras en hipermercados, supermercados e tendas de alimentación e nos hoteis e aloxamento; pero o maior produciuse nas actividades recreativas e deportivas, rama que non figuraba entre as 20 primeiras en 2023.

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. 2022	xan.-set. 2023	xan.-set. 2024	xan.-set. 2024 (%)	TVI (%) xan.-set. 2024/ xan.-set. 2023
Administración pública, impostos e Seg. Social	1.487.368.135	1.619.029.979	1.797.699.682	8,8	11,0
Carburantes para automoción	1.234.238.296	1.536.723.288	1.664.736.340	8,2	8,3
Axencias de viaxes e operadores turísticos	1.226.198.261	1.359.642.320	1.511.780.980	7,4	11,2
Hipermercados, supermercados e tendas de alimentación	1.158.577.427	1.240.683.784	1.430.220.273	7,0	15,3
Espectáculos artísticos, deportivos e recreativos	938.280.637	1.228.426.085	1.357.125.823	6,6	10,5
Outros	505.894.893	929.489.775	1.134.554.100	5,6	22,1
Transporte aéreo	770.212.374	920.977.185	967.040.769	4,7	5,0
Electrodomésticos, imaxe e son	736.286.258	740.854.799	909.146.095	4,5	11,6
Educación	659.577.767	751.016.933	856.664.875	4,2	14,1
Transporte terrestre de viaxeiros	824.412.886	814.426.260	762.443.463	3,7	2,9
Hoteis e aloxamentos similares	389.521.591	535.781.481	652.309.907	3,2	21,7
Xogos de azar e apostas	619.588.736	503.637.347	525.308.542	2,6	4,3
Publicidade	360.432.617	447.976.694	506.402.963	2,5	13,0
Enerxía eléctrica, gas, vapor e aire acondicionado	369.326.810	405.272.935	432.799.338	2,1	6,8
Pezas de vestir	403.529.041	407.638.624	431.005.510	2,1	5,7
Grandes almacéns	242.842.400	363.912.818	407.773.527	2,0	12,1
Intermediación financeira	286.874.744	348.661.828	393.376.829	1,9	12,8
Seguros e plans de pensións	381.635.833	421.780.404	391.250.059	1,9	-7,2
Equipos de telecomunicacións e recargas telefónicas	513.044.327	353.951.458	387.961.760	1,9	9,6
Xoguetes e artigos de deporte	221.567.180	268.309.397	349.674.339	1,7	30,3
Resto	3.540.795.447	3.561.878.077	3.540.795.447	17,3	-0,6
Total	16.911.235.873	18.760.071.468	20.410.070.621	100,0	8,8

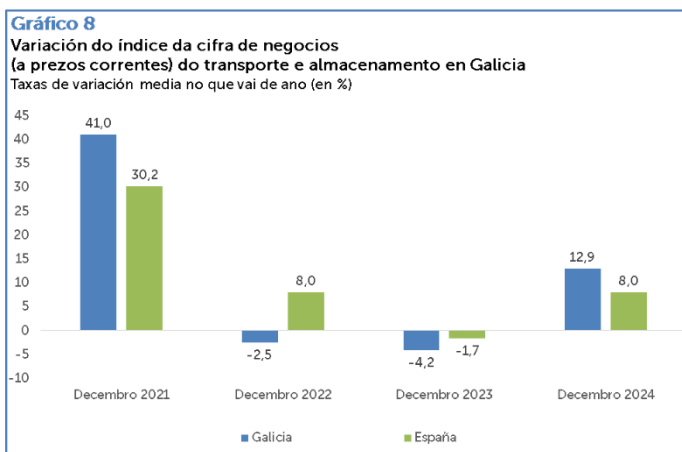
Fonte: CNMC.

Os transportes en Galicia

Adoita ser habitual en calquera economía que o sector do transporte e do almacenamento represente unha parte relevante dos servizos. É por iso polo que a súa traxectoria é moi determinante da evolución da actividade terciaria no seu conxunto. Recentemente (o 25 de marzo de 2025), o INE publicou os resultados da Estatística estrutural de empresas: sector servizos, referida a 2023, e das variables analizadas cómpre destacar que esta actividade absorbía o 29 % do total da cifra de negocios galega dos servizos e que xeraba o 35 % do investimento en activos materiais nese período. Con todo, en canto á facturación, o seu peso relativo caeu con respecto ao existente antes da pandemia. En 2019 era o 33,6 %, polo que 1 de cada 3 euros facturados se realizaba nesta actividade. Doutra banda, se se comparan os resultados desta estatística cos de España, apréciase un maior peso do sector de transportes en Galicia xa que a cifra de negocios en España alcanzaba o 18,9 %, como se ve algo máis de 10 puntos menos que en Galicia. Tradición, localización xeográfica e as características da produción galega xustifican esta notable diferenza. En canto á distribución da actividade de transporte por especialidades, o negocio está moi concentrado, en primeiro lugar, no almacenamento e nas actividades anexas ao transporte (xera unha cifra de negocios que supón o 55,6 % do total do sector, porcentaxe que se mantivo estable nos últimos anos); e, en segundo lugar, no transporte terrestre e por tubaxe, cunha facturación que significa o 39,5 % do total. Considerando estas cifras, o peso relativo das restantes especialidades é moi baixo. A cifra de negocios do transporte aéreo tan só é o 0,8 %, o que contrasta co 11,5 % do conxunto de España, mentres que o transporte marítimo absorbe o 0,9 % (2,1 % en España) e o servizos postais e de correos un 3,1 %.

Por outra banda, nesta configuración da estrutura do sector apréciase que a actividade de transporte se realizaba, segundo a fonte anterior, en 15.171 locais (11.627 no Directorio de empresas e unidades locais do IGE) cunha media de 3,4 empregados por local, cifra catro décimas maior á do conxunto do sector en Galicia. Cómpre sinalar o maior peso que as sociedades anónimas teñen nesta actividade fronte aos restantes subsectores. Segundo o IGE, as 178 sociedades anónimas contabilizadas representan un 1,5 % do total de sociedades, porcentaxe que se eleva ao 35,5 % se só se consideran as empresas de transporte que actúan en Galicia, pero con sede social noutra comunidade autónoma española. En suma, estas cifras poñen de manifesto que as sociedades dedicadas ao transporte teñen, en liñas xerais, unha maior dimensión que as que mostran outros subsectores.

En canto á cifra de negocios, e a expensas de poder coñecer a súa contía en 2024, valores que o INE publicará en 2026, dispoñemos dos resultados do índice da cifra de negocios tamén elaborado polo INE, pero que, como xa se indicou, referidos a Galicia os publica o IGE con periodicidade mensual. No gráfico 8 apréciase que o transporte, en termos xerais, tivo unha dinámica moi positiva en 2024, mellor que a do conxunto de España que tamén foi moi boa. A cifra de negocios incrementouse (medida decembro contra decembro) en nada menos que un 12,9 % (8 % en España), o que contrasta



coas caídas experimentadas tanto en 2022 como en 2023. Iso supón unha variación media anual do 7,7 %. Ademais produciuse unha repunta no índice de persoal ocupado, que aumentou nese ano un 4 % (2,3 % en media anal); porcentaxe que contrasta cos resultados máis pesimistas da EPA, que estimaban que o número de ocupados era en 2024 de 56.300, 2.000 menos que en 2023.

A continuación, analizarase máis en detalle a traxectoria do transporte terrestre, especialidade, como xa se indicou, que acapara a maior parte da facturación

galega, centrándonos no transporte de mercadorías. Previamente, comentárase como evoluciona unha das variables que reflicte o dinamismo mantido por este sector en 2024, a matriculación de vehículos. A continuación, farase un seguimento da actividade nos tres aeroportos galegos en canto ao transporte de pasaxeiros e mercadorías; para finalizar coa traxectoria seguida polo tráfico marítimo de mercadorías e de pasaxeiros dos cruceiros nos portos de interese xeral xestionados polas autoridades portuarias.

Matriculacións

A complexa conxuntura que está a atravesar a automoción nesta década afecta sensiblemente o consumo de coches de turismo pola incerteza sobre o tipo de vehículo que se desexa adquirir, considerando as políticas públicas sobre o medio ambiente e o rendemento que se lle pode sacar aos automóviles que se compren nos próximos anos. Como xa se sinalou no capítulo deste *Informe* dedicado á industria, tanto a produción como o consumo reséntense nun contexto dunha forte competencia internacional e ante unha carreira tecnolóxica sobre o deseño dos posibles tipos de automóviles triunfadores no mercado nos próximos anos. De feito, os resultados sobre as matriculacións de turismos en Galicia nos últimos anos, segundo a Dirección Xeral de Tráfico, reflicten a retardación dunha demanda que era moi expansiva nas décadas anteriores. Certamente, en canto a matriculacións de turismos obsérvase unha significativa caída desde 2018, ano no que se matricularon 52.359 automóviles. Realmente na pandemia o mercado retardouse en Galicia, de tal modo que se alcanzou un chan en 2022, exercicio no que as matriculacións foron de tan só 30.106 vehículos. A partir de aí estase confirmando unha progresiva recuperación, moito máis evidente en 2024 que en 2023. Así, en 2024 matricularóñse un total de 35.926 vehículos de turismo, o que supón un incremento do 12,9 % con respecto a 2023, pero estas cifras están moi lonxe das que se lograban nos últimos anos da década anterior. Esta falta de renovación supón un progresivo envellecemento do parque de auto-

móviles, que en 2023 contaba con 1.596.407 unidades, o que equivale a un vehículo por cada 1,7 habitantes. En canto aos restantes tipos de vehículos obsérvase unha caída na matriculación de camións e furgonetas, o que se contrapón cun aumento do 8,6 % dos restantes tipos tales como autobuses, motos, ciclomotores ou tractores.

Cadro núm. 7
Matriculación de vehículos en Galicia

	Turismos		Camións e furgonetas		Outros*	
	Núm.	TVI (%)	Núm.	TVI (%)	Núm.	TVI (%)
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
2024	35.296	12,9	5.446	-2,7	10.750	8,6

(*) Entre outros: autobuses, motocicletas e ciclomotores, tractores e remolques.
Fonte: IGE-Dirección Xeral de Tráfico.

Xunto coa Dirección Xeral de Tráfico, a Axencia Tributaria a partir dos impostos de matriculación publica unha ampla información sobre o número de vehículos matriculados, especificando o seu valor total, o prezo medio dos vehículos, a emisión media e o tipo de combustible. Este organismo contabiliza 33.553 vehículos matriculados en 2024; cifra relativamente similar á de 2023 (33.145) e cunha porcentaxe de crecemento do 1,2 %, moi lonxe do 12,9 % anotado pola Dirección Xeral de Tráfico. Esta estabilidade nas matriculacións, moi inferior ás que se realizaban na década anterior, evidencia, como indicamos, a incerteza na demanda e a progresiva adaptación das novas tecnoloxías da automoción á súa produción. En 2024, a aposta en Galicia foi a compra de vehículos que utilizan como combustible a gasolina, incluídos os híbridos non enchufables (21.340, o 63,3 % do total) e a ratificación do progresivo abandono na compra dos vehículos que utilizan diésel (8.702 fronte aos 9.531 de 2023). Doutra banda, repuntou levemente a compra dos vehículos que utilizan outro tipo de enerxía, aínda que a cifra final 3.511 (case 500 máis que en 2023) tan só representa un 10,5 % do total, porcentaxe 1,5 puntos máis alta que en 2023. A conclusión é que a demanda dos vehículos alternativos ao uso da gasolina ou diésel, sexan híbridos ou non, segue sendo moi baixa tanto en Galicia como en España. Neste último territorio a porcentaxe é menor e foi a mesma que en 2023, un 9 %. Así, por múltiples motivos, os demandantes seguen sendo moi reticentes á compra de vehículos alternativos á utilización de gasolina ou diésel. Hai que apuntar que, por segundo ano en

España, os vehículos híbridos non enchufables que utilizan gasolina lideran esta clasificación. O coche eléctrico segue sen ser unha alternativa e a pesar de todas as axudas existentes que abaratan o seu prezo. Segundo a Asociación de Fabricantes de Europa, o seu peso relativo con respecto ao total de vendas só foi do 5,6 %; porcentaxe que coloca España na cola de Europa, moi lonxe de países como Noruega (88,9 %) ou Dinamarca (51,5 %). Incluso a diferenza co noso veciño Portugal (19,9 %) é moi elevada. Esta asociación suxire que son varios os motivos polos que en España se comercializan poucos coches eléctricos. Entre eles destaca, como o máis importante, a escaseza de cargadores públicos e as melloras pendentes na rede operativa; pero tamén a carencia de aparcamentos propios en moitas vivendas, que impide a instalación de cargadores, as dificultades para cobrar con prontitude as subvencións e, ademais, o prezo que segue sen ser competitivo con relación aos restantes tipos de vehículos. A alternativa de coches híbridos enchufables alcanzou unha porcentaxe de vendas do 5,8 %, o que eleva ao 11,6 % a porcentaxe de vehículos enchufables, cifra similar á do conxunto de España.

Un factor clave na evolución da demanda neste sector é a política ambiental que segue a Unión Europea. No *Informe 2023* xa se sinalaba que se mantiña a data de 2035 para a comercialización dos vehículos de combustión e que en 2050 se prohibiría a circulación deste tipo de vehículos. De igual maneira, atrasábase ata 2027, para os fabricantes de turismos e furgonetas, e ata 2029, para os camións e vehículos pesados, a entrada en vigor da directiva Euro 7 sobre a regulación dos límites aceptables para a emisión de gases dos motores de combustión coa finalidade de mellorar a calidade do aire. Pois ben, as últimas noticias apuntan cara a unha flexibilización da actual normativa debido á conxuntura que atravesa a industria da automoción en Europa. Xa se descartan as multas millonarias aos fabricantes por non cumprir en prazo coas emisións de CO₂ e estase estudando a posibilidade de eliminar máis progresivamente a venda de vehículos de automoción que iría máis aló de 2035.

A maiores, en canto ao respecto ao medio ambiente, tamén se indicaban no *Informe 2023* as restricións á circulación de vehículos contaminantes nos municipios españois con máis de 50.000 habitantes. Para iso existía a obrigación, establecida na Lei de Cambio Climático e Transición Enerxética, de determinar en cada municipio unhas áreas denominada zonas de baixas emisións (ZBE), o que afectaba os sete municipios con maior número de habitantes en Galicia. Este sistema debería estar implantado en 2023. A situación a finais de 2024 é similar á descrita no ano anterior. Só dous concellos contan con ZBE, A Coruña e Pontevedra, mentres os restantes están a axilizar a súa implantación. En Ferrol era onde se observaba o maior atraso e, recentemente, acaba de aprobar a denominada Axenda Urbana 2030, que incluírá un plan de mobilidade para dar unha resposta ás ZBE. Pola súa banda, en Lugo e Santiago aprotéitanse os dous centros históricos. O proxecto de Vigo é crear catro ZBE (Centro, Praza de Portugal, Calvario e Bouzas), mentres que en Ourense se sacou a concurso o proxecto en 2024 e se aposta por unha área no centro histórico da cidade.

A Asociación Nacional de Vendedores e Reparadores de Vehículos (Ganvam) con respecto ás expectativas nas matriculacións en 2025 estima que o 40 % sexan híbridos non enchufables, xa superando con claridade a cota dos de só gasolina e cun diésel que segue perdendo protagonismo. Desta modalidade entenden que unicamente se matricularán en torno ao 7 % do total, cando en 2015 representaban o 62,8 %. Nesta asociación insisten en que os vehículos eléctricos subirán as súas cotas de mercado, pero quedarán moi lonxe dos obxectivos fixados para cumprir cos obxectivos de descarbonización que segue a Unión Europea. Son varios como xa se sinalou, os factores que están a frear este escaso incremento. Ademais dos turismos, agardan unha lixeira expansión na demanda de vehículos comerciais lixeiros pola necesidade de modernizar as frotas e poder cumprir coas normas europeas sobre emisións. Pola súa banda, os vehículos industriais enfróntanse aos elevados custos da adaptación tecnolóxica ante os obxectivos da electrificación. Esta circunstancia está a afectar o seu dinamismo, aínda que en España as matriculacións superan amplamente as existentes antes da pandemia. Lembremos que en Galicia a compra de camións e furgonetas permanece estancada, caendo en 2024 un 2,7 %. Non é unha boa noticia para o sector do transporte desta comunidade.

De maneira alternativa ás perspectivas mantidas por Ganvam, a Asociación Española de Fabricantes de Automóviles e Camións (Anfac) constata que “o mercado electrificado non avanza ao ritmo desexado pola falta dunha aposta decisiva para xerar a estabilidade e confianza necesaria no mercado”, sendo especialmente negativa a traxectoria dos híbridos enchufables. Tamén se freou a electrificación dos vehículos industriais debido, segundo Anfac, ás complexidades para dar solucións ás súas necesidades e á carencia de axudas que poidan aliviar a súa compra. Esta baixa demanda reflíctese nas expectativas de produción e nas dificultades que presenta unha competencia crecente nos mercados mundiais. Así, a cota de produción española pasou dun 11,4 % en 2023 a un 8,5 % en 2024.

Neste contexto de incerteza e de queixas por parte dos produtores e demandantes, as diferentes Administracións públicas están a xestionar un paquete de axudas para incentivar a descarbonización e para modernizar un parque móbil moi envellecido. No referente a Galicia, comentábase no *Informe 2023* que a Administración autonómica a finais dese ano puxo en marcha unha liña de subvencións denominada “Plan Renova o teu vehículo”, programa xestionado polo Instituto Enerxético de Galicia (Inega). Este plan vixente en 2024 abriu unha nova convocatoria en 2025 e con el preténdese reducir a idade media dos vehículos que a finais de 2023 era de 15,4 anos. O obxectivo é poder achatar 1.400 vehículos de máis de 10 anos, o que permitirá un aforro de 915 toneladas de emisións de CO₂. O importe das axudas oscila entre 3.000 e 4.000 euros (para familias numerosas de 3.400 a 3.600 euros) e unha parte corre a cargo dos concesionarios. Os incentivos céntranse na compra de turismos ou furgonetas eléctricos ou híbridos enchufables. Desde a Xunta de Galicia infórmase que os fins que se pretendían alcanzar en 2024 se cumpriron, malia que, como xa se viu, as descompensacións nos vehículos matriculados a favor dos combustibles fósiles son aínda moi grandes.

En canto ás axudas da Administración central, o programa estrela é o Moves III que, en principio, estaba en vigor ata 2024 pero se amplía a 2025; período no que estivo dous meses inactivo ao incluírse no decreto ómnibus rexeitado no Congreso dos Deputados. Galicia, como o resto de España, pode beneficiarse deste programa de axudas aos vehículos eléctricos á vez do que mantén a Administración autonómica. A axuda máxima para os turismos coa esixencia do achatarramento é de 7.000 euros e para as motocicletas 1.300 euros. Cómpre lembrar que outro incentivo para a compra de vehículos eléctricos é unha dedución no IRPF.

En canto á circulación de vehículos polas vías galegas, a AP-9 é a columna dorsal e está previsto, por agora, que as súas peaxes duren ata 2048. O rexistro da empresa concesionaria Audasa sobre o seu uso en 2024, medido pola intensidade media diaria (IMD), foi de 26.505 vehículos; cifra que supón un incremento dun 4,1 % con respecto a 2023 (25.458 vehículos) e que se aproxima ao récord de 2007 (27.029 vehículos). Este aumento do uso, dunha infraestrutura que vertebra o transporte interior galego por estrada de viaxeiros e mercadorías, supuxo para a concesionaria unha mellora dos seus beneficios netos dun 9,3 %. Lembremos que esta autoestrada pertence ao grupo Itinere, que actualmente posúe cinco concesións no norte de España e tamén conta co contrato de concesión para a xestión da operación, mantemento e conservación dunha sexta. De forma directa ou a través doutras sociedades, o seu accionista maioritario é o fondo de pensións neerlandés APG.

O transporte de mercancías por estrada

Segundo os resultados da enquisa permanente de transporte de mercadoría por estrada, este transporte en Galicia tivo en 2024 unha traxectoria, con respecto a 2023, moi distinta, se nos referimos ao tráfico interior na comunidade autónoma, ao que se mantivo coas restantes autonomías ou ao transporte internacional. No cadro 8 obsérvase, en primeiro lugar, unha concentración da actividade no territorio galego, en especial, nos traxectos intermunicipais. Isto é o habitual, xa que tanto o número de operacións como o movemento de toneladas de mercadorías adoita realizarse cos territorios máis próximos. Estes tráfico son polo común cotiáns e recorrentes. A dinámica no interior da comunidade galega foi substancialmente superior á de 2023 tanto en operacións como na contía de toneladas transportadas, posto que en ambos os casos o aumento foi notable, un 8,6 % e un 12,1 %

Cadro núm. 8
Transporte de mercancías por estrada en 2024

	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.

respectivamente. Ben é certo que en 2023 se rexistrou un forte parón nesta actividade que, por fortuna, se recuperou en 2024, e por iso as taxas de crecemento foron excepcionalmente altas. No cadro 8 tamén se aprecia, a diferenza do sucedido no conxunto de España, que xunto cos movementos interrexionais tamén medrou de maneira sensible en Galicia o transporte con orixe e destino nos propios municipios. Iso podería suxerir unha repunta da demanda interna dos produtos almacenados ou procedentes da propia comunidade autónoma.

Os resultados dos movementos internos en Galicia contrastan co tráfico por estrada coas restantes comunidades autónomas españolas e co transporte internacional. Nos dous casos anótase unha elevada desaceleración, tanto con respecto ao número de operacións como ao volume de mercadorías transportadas. En canto ao transporte realizado e recibido das outras comunidades (estímase que en 2022 correspondía ao 95,7 % do total das mercadorías galegas transportadas por estrada) apréciase unha notable caída, ata o extremo de que a contía de toneladas transportadas desde Galicia ao resto de España se reduciu nunha cuarta parte. Non ocorreu o mesmo co transporte recibido. Aínda que descendeu o número de operacións, subiron nun 2,3 % as toneladas transportadas. Estes malos resultados que afectan o grao de apertura da economía galega co exterior son particularmente preocupantes no comercio internacional. As operacións, en ambos os sentidos, baixaron en torno ao 20 %, mentres que o volume do recibido en toneladas caeu un 43,3 %. É obvio que o transporte marítimo ten un maior peso neste comercio, pero non deixan de ser significativos os resultados tan negativos da contía das mercadorías transportadas por estrada. Así, segundo o Ministerio de Transporte e Mobilidade Sostible, das toneladas totais de mercadorías transportadas desde Galicia ao estranxeiro en 2022, o 21,6 % ían por estrada.

Con esta conxuntura tan particular mantense en Galicia unha estrutura sectorial pouco propicia a unha melloría substancial nos resultados do sector. Segundo a Federación Galega de Transporte de Mercadorías, o sector segue caracterizándose a finais de 2024 pola dispersión, a atomización e a pequena dimensión das empresas, o que non lles permite afrontar retos máis aló dos territorios próximos. Esta federación estima que o 70 % das empresas en Galicia son pemes ou propietarios individuais autónomos, cunha frota que, nos dous casos, non supera os 5 vehículos, aínda que a maioría dos autónomos tan só contan cun único vehículo. Esta composición nin axuda á innovación nin á realización de investimentos e tampouco permite lograr unha alta rendibilidade. Así, por exemplo, as dificultades para adaptarse á normativa europea sobre a descarbonización e o respecto ao medio ambiente son evidentes. A frota media en Galicia sitúase en 3,98 vehículos por empresa. Segundo este organismo “o sector configúrase con 6.898 empresas de transporte público de mercadorías por estrada, das que 4.598 son de transporte pesado e 2.300 de transporte lixeiro. En total hai 27.440 vehículos con autorizacións de transporte público dos que 19.649 son pesados e 7.791 lixeiro”. O futuro do sector baséase nunha redución nos custos para que así sexan máis competitivas as mercadorías que transportan desde un territorio periférico aos grandes centros europeos, e con iso poder

ampliar o seu mercado. Dun modo resumido, os principais problemas aos que o sector se enfronta son os seguintes: a variabilidade do prezo dos carburantes agora ameazados por unha maior fiscalidade; as regulacións e o aumento das peaxes; maiores rixideces na regulación; a caída na actividade das empresas e a subida dos prezos das mercadorías que transportan; o exceso de subcontratacións; e, finalmente, o incremento na morosidade que dificulta a situación financeira das empresas.

Aeroportos

A evolución en 2024 do movemento de pasaxeiros nos aeroportos galegos foi dispar, xa que se no aeroporto Rosalía de Castro de Santiago de Compostela se produciu unha subida dun 2,9 %, as cifras de Alvedro e Peinador son negativas. O movemento na terminal da Coruña descendeu un 1,2 %, mentres que a redución en Peinador foi máis acentuada, 6,8 %. Con esta evolución, o número de viaxeiros en Galicia, 5.936.762, foi moi similar ao de 2023 (5.925.628), polo que, aínda que estamos de novo ante un récord nesta modalidade de transporte, non se puido alcanzar a cifra que as previsións de 2023 apuntaban, 6 millóns de pasaxeiros. No cadro 9 apréciase como o tráfico de pasaxeiros no aeroporto de Santiago é considerablemente máis alto que a suma dos alcanzados nos da Coruña e Vigo; de feito, Santiago absorbe o 61,3 % do tráfico total, 1,5 puntos máis que en 2023 debido ás caídas de Alvedro e Peinador. Doutra banda, a dinámica de Galicia, cunha estabilización nesta variable, non segue as pautas observadas no conxunto de España. Neste último caso, o número de pasaxeiros medrou un 9,2 % nun contexto de notable incremento na actividade turística.

As cuestións conxunturais apreciadas nos tres aeroportos galegos non son similares. Así, o aeródromo de Santiago de Compostela, co aumento dun 2,9 %, alcanzou un récord no tránsito de viaxeiros; dos que, sobre un total de 3.640.664, o 79 % realizaron voos con outros puntos de España e o 21 % restante con conexións internacionais. A este resultado axudou o peche puntual de Peinador no mes de maio, que trasladou o seu operativo a Santiago.

Esta situación de sensible mellora parece que se truncará en 2025, xa que os datos do primeiro trimestre do ano, a pesar da estacionalidade que supón que a Semana Santa se celebre en abril, son moi negativos. Iso veu condicionado polo substantivo descenso nos destinos internacionais. No primeiro trimestre a perda de pasaxeiros foi do 6,3 %, o que contrasta cos incrementos elevados de Alvedro e a estabilización do tráfico en Peinador. Dúas cuestións están a incidir negativamente na actividade. Por unha banda, a competencia que na actualidade empezan a supoñer outros medios de

Cadro núm.9
Evolución do movemento de pasaxeiros, das operacións realizadas e das mercadorías movidas nos aeroportos galegos

Movemento de pasaxeiros	2022		2023		2024*	
	Pasaxeiros	TVI (%)	Pasaxeiros	TVI (%)	Pasaxeiros	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	963.952	62,1	1.252.022	29,9	1.237.569	-1,2
Rosalía de Castro (Santiago)	3.238.531	95,8	3.537.447	9,2	3.640.664	2,9
Peinador (Vigo)	953.170	73,6	1.136.159	19,2	1.058.529	-6,8
Total	5.153.837	84,2	5.925.628	15,0	5.936.762	0,2
Total nacional	243.693.689	103,2	283.201.865	16,2	309.344.423	9,2

Operacións	2022		2023		2024*	
	Número	TVI (%)	Número	TVI (%)	Número	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	14.364	18,9	15.405	7,2	14.490	-5,9
Rosalía de Castro (Santiago)	25.459	65,6	25.903	1,7	26.968	4,1
Peinador (Vigo)	13.760	49,7	14.866	8,0	11.515	-22,5
Total	53.583	46,2	56.174	4,8	52.973	-5,7
Total nacional	2.216.474	45,9	2.404.054	8,5	2.590.861	7,8

Movemento de mercadorías	2022		2023		2024*	
	Quilogramos	TVI (%)	Quilogramos	TVI (%)	Quilogramos	TVI (%)
Alvedro (A Coruña)	91.130	6,6	76.963	-15,5	54.712	-28,9
Rosalía de Castro (Santiago)	4.853.317	-1,7	4.818.283	-0,7	4.941.782	2,6
Peinador (Vigo)	689.694	-14,5	807.280	17,0	314.885	-61,0
Total	5.634.141	-3,4	5.702.526	1,2	5.311.379	-6,9
Total nacional	1.000.485.327	0,2	1.079.829.993	7,9	1.280.167.373	18,6

*Datos provisionais.
Fonte: Dirección de Operacións e Sistemas de Rede, AENA.

transporte no tráfico aéreo nacional; e, por outra, as estratexias das compañías que operan na terminal en dura pugna coa política de taxas que practica Aena. Así, Ryanair acaba de anunciar que no verán de 2025 suprimirá un dos tres avións da pista compostelá e prevé unha redución dun 28 % do seu tráfico no Rosalía de Castro en Santiago sobre o previsto, que era atender 19 destinos dos cales 5 eran internacionais. Anunciaron que os recortes afectarán dúas das rutas cunha supresión de 370.000 prazas. A pugna polas taxas aeroportuarias entre Aena e a compañía no momento de redactar este estudo está sen resolver. En canto á competencia doutros medios de transporte, conséntase a progresiva perda de pasaxeiros con destino ou orixe Madrid, ao que non axuda o cambio de política de Iberia consistente en que unha parte dos destinos a Barajas sexa realizado por Air Nostrum, con menos prazas e billetes máis caros. Calcúlase unha perda ao redor de 260.000 usuarios desde que funciona o AVE e xa a ruta de Barcelona supera a de Madrid en pasaxeiros. Todo parece indicar que os voos desde Santiago se usan máis por motivos de turismo que por negocios.

En canto a Peinador, a caída de pasaxeiros observada en 2024 dun 6,8 % xustifícase en parte polas obras efectuadas en maio e o traslado da operatividade a Santiago. Esta redución explícase pola traxectoria seguida polos voos nacionais que perderon un 7,5 % dos seus pasaxeiros, mentres nos internacionais medraron un 12,1 %. O peso dos voos internacionais é moi baixo, xa que 1.014.907 de persoas voaron a destinos nacionais, fronte a tan só 41.914 a internacionais. A perspectiva para 2025 non é optimista. Os resultados do primeiro trimestre reflicten unha caída do 0,1 %, polo que as cifras de viaxeiros son moi similares aos datos xa negativos de 2024. Entre outros problemas, e do mesmo xeito que o comentado sobre o Rosalía de Castro, a política de Ryanair incidirá negativamente no aeroporto vigués. A compañía anunciou que recortará unha das dúas liñas existentes, o que afectaría a 40.000 prazas.

Tras un incremento do tráfico de viaxeiros dun 29,9 % en 2003 no aeroporto de Alvedro, os resultados de 2024 mostraban unha caída do 1,2 %; situación que parece que se corrixirá en 2025 segundo os datos do primeiro trimestre. Neste último período, a terminal coruñesa gañou 303.02 pasaxeiros, o que contrasta co descenso de 618.622 pasaxeiros no Rosalía de Castro. Os incrementos dos viaxeiros que voan a Madrid desde A Coruña contrasta cos descensos en Santiago. En xeral, todo apunta a que se está producindo un transvasamento de pasaxeiros dun aeródromo a outro ante a perda de destinos e os cambios de horarios da terminal compostelá.

Aínda que o punto forte dos aeródromos galegos é o transporte de persoas, desde estas infraestruturas tamén se moven mercadorías. No cadro 9 preséntanse os resultados alcanzados en 2024. Chama a atención o pouco peso que esta actividade mostra en Alvedro e Peinador, cuxos datos, en ambos os casos, neste último ano foron negativos. Notable foi a caída en Vigo, terminal que, a pesar das obras efectuadas que frearon a actividade, pasou de transportar 807,2 toneladas en 2023 a tan só 314,9 en 2024. Esta redución en volume dun 61 %, que seguramente será inferior se se mide en valor, suxire un freo no tráfico de mercadorías con destino, sobre todo, ao estranxeiro, o que repercute negativamente na balanza comercial galega. Doutra banda, unha situación similar á observada en Vigo é a da Coruña. No seu aeródromo, o peso da mercadoría transportada baixou un 28,9 % e o número de operacións un 5,9 %. Se a este decrecemento se engade o alcanzado en 2023, un 15,5 %, resulta que en 2024 se transportou desde Alvedro case a metade das mercadorías movidas en 2022. A contía total, 54,7 toneladas, representan tan só o 1 % do total galego. Unha das causas que se adoita achacar a uns datos tan parcos é a obsolescencia das súas infraestruturas. Pola súa banda, no Rosalía de Castro concéntrase o movemento de mercadorías por vía aérea de Galicia. En 2024 movéronse un total 4.941,8 toneladas, o que supón o 93 % do total transportado en Galicia, pero tan só o 0,39 % de todos os aeroportos españois. Os resultados de 2024 son relativamente similares aos de 2023, xa que o seu crecemento foi dun 2,6 %. Esta situación de predominio explícase por contar o Rosalía de Castro cunha terminal loxística de Inditex con varios hangares e tamén por localizarse alí o Centro de Tratamento Automatizado (CTA) de Correos.

Portos

Dentro do sector do transporte, a vía marítima absorbe unha parte significativa das mercadorías que se moven en Galicia, en particular, as que se dirixen ou proceden do estranxeiro. No transporte por estrada, o volume de mercadorías expedidas, como se aprecia no cadro 8, foi en 2024 de 3,1 millóns de toneladas, e o de recibidas, 1,6. Iso contrasta coa cifra de 31,1 millóns de toneladas que se moveron nos portos galegos de interese xeral e polos que se canalizan unha boa parte das exportacións e importacións galegas ao estranxeiro.

Os resultados do tráfico destes portos de interese xeral recóllense no cadro 10. O movemento total de mercadorías no seu conxunto, medido en toneladas e con datos provisionais, foi moi similar ao realizado en 2023, xa que a súa taxa de variación foi do 0,5 %. Esta cifra global non ten que ocultar as diferenzas en canto á traxectoria dos distintos portos que se sinalarán a continuación. Con todo, cómpre indicar previamente que se se compara o tráfico portuario de mercadorías dos portos galegos cos do resto de España, Galicia non sae ben parada, posto que no conxunto de España o tráfico de mercadorías nos portos xestionados polas 28 autoridades portuarias medrou un 2,7 %, 2,3 puntos máis que nas infraestruturas galegas. Destas 28, en 11 a taxa de variación foi negativa e os portos galegos movéronse en posicións extremas. A maior caída no tráfico portuario de mercadorías en España rexistrouse en Ferrol-San Cibrao, cun descenso dun 21,1 %, e tras a desaceleración apreciada na Baía de Cádiz (-17,7 %) e en Xixón (-17,6 %); nun cuarto lugar situouse Vilagarcía (-8,6 %). En canto

Cadro núm. 10
Evolución do tráfico portuario (en toneladas)

	A Coruña		Ferrol-San Cibrao		Marín-Pontevedra		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	2023	TVI (%)	2023	TVI (%)	2023	TVI (%)	2023	TVI (%)	2023	TVI (%)	2023	TVI (%)
Graneis líquidos	8.074.960	-5,3	3.641.606	-8,1	0 ####		36.033	12,7	298.397	-0,4	12.050.996	-6,0
Graneis sólidos	5.227.701	-3,1	3.800.846	-44,6	1.029.914	-0,9	316.724	4,1	571.650	42,5	10.946.835	-21,8
Total graneis	13.302.661	-4,4	7.442.452	-31,2	1.029.914	-0,9	352.757	5,0	870.047	24,2	22.997.831	-14,2
Contedores	174	54,0	305.318	-25,8	504.821	-7,0	2.613.998	-1,7	245.144	-14,5	3.669.455	-5,9
Convencional	577.140	-35,6	689.493	21,8	555.188	12,1	1.692.369	8,6	429.550	-14,5	3.943.740	-1,9
Total mercadoría xeral	577.314	-35,6	994.811	1,7	1.060.009	2,2	4.306.367	2,1	674.694	-14,5	7.613.195	-3,8
Avituallamento	75.447	2,3	13.587	-4,1	28.306	-24,5	134.817	4,6	7.489	-3,7	259.646	-0,9
Pesca fresca	27.034	-3,9	181	-13,0	2.608	-16,4	31.644	-7,0	0		61.466	-6,1
Tráfico interior	0		872	2.906,9	0		0		0		872	####
Total outro tráfico	102.481	0,6	14.640	1,7	30.914	-23,9	166.461	2,2	7.489	-3,7	321.984	-1,7
Total tráfico portuario	13.982.456	-6,3	8.451.903	-28,4	2.120.837	0,1	4.825.585	2,3	1.552.230	3,6	30.933.010	-11,8
Contedores (TEUS)	14	40,0	25.487	-31,3	44.733	-2,7	226.555	0,2	29.087	-12,2	325.876	-4,8
Buques (número)	1.093	-0,1	957	-11,3	464	8,9	1.909	19,4	383	-3,5	4.806	4,6

	A Coruña		Ferrol-San Cibrao		Marín-Pontevedra		Vigo		Vilagarcía		Galicia	
	2024*	TVI (%)	2024*	TVI (%)	2024*	TVI (%)	2024*	TVI (%)	2024*	TVI (%)	2024*	TVI (%)
Graneis líquidos	9.846.669	21,9	2.285.344	-37,2	0		38.634	7,2	286.260	-4,1	12.456.907	3,4
Graneis sólidos	4.217.323	-19,3	3.695.341	-2,8	1.425.321	38,4	260.261	-17,8	412.377	-27,9	10.010.623	-8,6
Total graneis	14.063.992	5,7	5.980.685	-19,6	1.425.321	38,4	298.895	-15,3	698.637	-19,7	22.467.530	-2,3
Contedores	313	79,9	135.632	-55,6	518.055	2,6	3.274.322	25,3	270.096	10,2	4.198.418	14,4
Convencional	541.343	-6,2	537.571	-22,0	656.220	18,2	1.963.552	16,0	441.090	2,7	4.139.776	5,0
Total mercadoría xeral	541.656	-6,2	673.203	-32,3	1.174.275	10,8	5.237.874	21,6	711.186	5,4	8.338.194	9,5
Avituallamento	57.878	-23,3	13.310	-2,0	26.682	-5,7	113.754	-15,6	8.360	11,6	219.984	-15,3
Pesca fresca	22.929	-15,2	136	-24,5	2.093	-19,7	30.549	-3,5	0		55.707	-9,4
Tráfico interior	0		61	-93,0	0		0		0		61	-93,0
Total outro tráfico	80.807	-21,1	13.507	-7,7	28.775	-6,9	144.303	-13,3	8.360	11,6	275.752	-14,4
Total tráfico portuario	14.686.455	5,0	6.667.395	-21,1	2.628.371	23,9	5.681.072	17,7	1.418.183	-8,6	31.081.476	0,5
Contedores (TEUS)	34	142,9	14.210	-44,2	48.255	7,9	298.281	31,7	32.925	13,2	393.706	20,8
Buques (número)	1.135	3,8	820	-14,3	484	4,3	1.914	0,3	381	-0,5	4.734	-1,5

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

aos portos que aumentaron o volume de mercadoría transportada en España, tras a elevada repunta de Málaga que subiu un 76,5 %, colocouse o porto de Marín-Pontevedra cun 23,9 %, seguido do de Vigo cun 17,7 %. Por tanto, tan só o porto da Coruña quedou nunha posición intermedia, ao mellorar os seus movementos nun 5 %.

No fondo, o resultado en Galicia en 2024, malia positivo, non logra recuperar a espectacular caída dun 11,8 % en 2023; variación, agora xa con datos definitivos, explicada en detalle no *Informe 2023*. De feito, en 2024 o volume de transporte queda aínda moi lonxe dos movementos que se rexistraban na década anterior. Así, mentres o tráfico en 2024 era de 31,1 millóns de toneladas, en 2019 transportáronse 33,1 millóns, por tanto, un 6 % menos. Esta recuperación con respecto aos anos anteriores á pandemia tampouco se produciu en España, a pesar de que a distancia entre 2024 e 2019 foi inferior, un -1,2 %.

O contraste dos resultados dos movementos de mercadorías das cinco autoridades portuarias galegas en 2024 explícase pola diferente dinámica seguida nos tipos de mercadorías e modos de transporte nos que están especializados. Os graneis sólidos e líquidos absorberon o 72,3 % do total transportado. Ante este volume (non o seu valor), a súa traxectoria é a que define a dinámica xeral do tráfico de mercadorías en Galicia. Así, o descenso dun 19,3 % nos graneis sólidos no porto da Coruña e dun 37,2 % nos graneis líquidos nos portos responsabilidade da Autoridade Portuaria de Ferrol-San Cibrao xustifican os malos resultados de ambos e frean a traxectoria do conxunto de Galicia. Esta dinámica obtería taxas de variación negativas se non fose pola aceleración no tráfico de graneis sólidos e de mercadoría xeral en Marín-Pontevedra, e do transporte en contedor ou de forma convencional de mercadorías no porto de Vigo.

Nunha descrición máis pormenorizada dos movementos nos portos de interese xeral localizados en Galicia, como xa se indicou, apreciouse un incremento dun 5 % na contía de mercadorías transportadas nos portos responsabilidade da Autoridade Portuaria da Coruña grazas ao aumento dun 21,9 % nos graneis líquidos, modalidade que absorbía o 67 % do volume total de tráfico. Iso permitiu contrarrestar a caída nun 19,3 % dos graneis sólidos que equivalían ao 28,7 % do total. Nótese que os dous tipos de graneis significaban o 95,8 % do total transportado e, en termos cuantitativos, practicamente converten en irrelevantes as outras modalidades, que presentan unha redución na súa actividade salvo no tráfico de contedores, pero que tan só supón 313 toneladas.

Segundo informa a propia Autoridade Portuaria, estamos no cuarto rexistro maior da historia, só superado por 2017 e 2028 cando aínda estaba activa a central térmica de Meirama; e, 2022, ante un movemento elevado do transporte de carbón debido á guerra que acababa de comezar en Ucraína e o peche do gasoduto procedente de Rusia. O crecemento observado nos graneis líquidos dun 21,9 %, o máis notable no tráfico de mercadorías en 2024, explícase pola actividade da refinería que Repsol ten na cidade da Coruña. Este complexo industrial presentou unha dinámica moi superior á observada nos anos anteriores. En sentido contrario, a caída rexistrada nos graneis sólidos débese á finalización dos envíos de carbón e á redución nas exportacións na siderurxia e no sector da madeira. Esta traxectoria negativa compensouse, en parte, co bo comportamento dos produtos agroalimentarios.

En canto ás outras modalidades cómpre destacar que a pesca segue distando moito de alcanzar os niveis de desembarques da década anterior, malia que, a pesar do descenso dun 15,2 %, mantén en España o segundo lugar tras o porto de Vigo. A Autoridade Portuaria achaca ás políticas da Unión Europea respecto ás cotas de capturas a caída da actividade deste sector.

Unha cuestión relacionada co porto interior da Coruña e transcendente no desenvolvemento urbano da cidade foi a firma en 2024 do protocolo de colaboración para reestruturar a fachada marítima interior; e na que se comprometeron o concello da Coruña, a Xunta de Galicia, a Administración central, Portos do Estado, a Autoridade Portuaria da Coruña e Adif. O proxecto denominado "A Coruña Marítima" garante a titularidade pública dos terreos e en 2025 convocarase un concurso internacional para definir a formulación xeral dos espazos sobre os que se vai actuar. Doutra banda, e con

respecto ás infraestruturas portuarias, en 2024 avanzou a conexión por ferrocarril do porto de Punta Langosteira.

Polo que se refire aos portos xestionados pola Autoridade Portuaria de Ferrol-San Cibrao, hai que lembrar que á caída xa experimentada en 2023 no seu tráfico total dun 28,4 % debe sumarse á dun 21,1 % en 2024; as peores cifras do conxunto de portos de España. Se en 2023 os maiores descensoos se rexistraron en graneis sólidos (-44,6 %), en 2024 o maior decrecemento (-37,2 %) observouse nos graneis líquidos. Entre ambos absorbían en 2024 o 89,7 % do volume total de mercadoría transportada.

Desde a Autoridade Portuaria explícase que esta traxectoria tan negativa responde á situación dos seus dous principais e tradicionais clientes, Endesa e Alcoa. O peche da central termoeléctrica xunto ao freo na produción de Alcoa, detallados no capítulo dedicado á industria, supuxo que de mover ao redor de 13,6 millóns de toneladas en 2018 se pase a 6,7 millóns en 2024. Iso non puido ser compensado polas outras modalidades cuxo peso relativo, medido en volume, é moi baixo. Con todo, tamén baixou un 55,6 % o tráfico de contedores, achacable ás dificultades que atopan no Mar Roxo e no canal de Suez as compañías que operan en Ferrol e con escala nestes portos.

As apostas pasan por liderar, nas terminais de mercadorías do Porto Exterior, a produción de enerxía verde. En 2024 tamén se asinaron alianzas para abrir novas liñas de negocio nas ensamblaxes da eólica mariña, o almacenamento de combustible e a xeración fotovoltaica.

Un anuncio de certo impacto realizado en 2024 e que afecta o Porto Exterior de Ferrol foi a intención da marca chinesa de coches eléctricos Arcfox de situar nesa infraestrutura un centro de distribución de vehículos cara a Europa. As cifras do movemento destes vehículos son, con todo, máis ben escasas e non estaban de todo definidas. Nunha nova conxuntura internacional, marcada por unha política arancelaria moito máis dura, hai que ver en que queda esta iniciativa. Por outra parte, proximamente comezará a funcionar o ferrocarril que une o Porto Interior co Exterior. As súas obras están moi avanzadas.

Pola súa banda, xa se sinalou que, tras o porto de Málaga, o de Marín-Pontevedra fora o que mostrara un maior crecemento no seu tráfico de mercadorías en España, nada menos que un 23,9 %, con respecto a 2023. Este incremento, sobre todo, explícase pola subida dun 38,4 % no volume transportado de graneis sólidos, posto que este porto non ten transaccións de graneis líquidos. Ademais, é significativo o aumento alcanzado no tránsito de mercadorías convencionais, un 18,2 %. O crecemento na mercadoría fóra de contedor débese, principalmente, ao movemento observado en pasta de papel, madeira, produtos siderúrxicos e froita. O incremento nos graneis sólidos débese aos grandes volumes descargados en 2024 de achas de madeira e tamén foron importantes as descargas de cereais, fariñas e pensos.

Unha traxectoria diferente ao tráfico de mercadorías no porto de Marín é a que seguiu o de Vilagarcía en 2024. Debido á caída no tráfico de graneis, en particular os graneis sólidos (-27,9 %), os resultados finais reflicten un descenso no total dun 8,6 %. Con todo, hai que sinalar que o tráfico de mercadorías xerais, tanto en contedor como fóra de contedor, tivo unha variación positiva.

Aínda que os 1,4 millóns de toneladas transportadas supoñen o cuarto mellor rexistro da historia, polo que hai que valorar a contía da mercadoría transportada, o certo é que a diminución dos graneis sólidos prexudicou estes resultados. O problema residiu nunha redución xeneralizada nas exportacións posto que as mercadorías importadas mantiveron unha dinámica similar á de 2023. Unha mercadoría que fora clave no comercio dese ano foi o balastro, grava que se pon baixo as vías férreas, e que desde Vilagarcía se enviaba a México. A finalización destes envíos supuxo unha significativa caída nas súas estatísticas. Unha das principais preocupacións para manter a actividade é a situación no Mar Roxo polo que habitualmente pasan navíos cunha carga destinada ao porto da ría de Arousa, en especial o metanol, utilizado para as colas e para a industria do taboleiro.

Por último, a actividade no porto de Vigo en 2024 medrou un 17,7 % grazas ao espectacular incremento do tráfico de mercadoría en contedores (25,3 %) e dun modo convencional (16 %). Iso contrarrestou a baixada nos graneis sólidos (-17,8 %), cuxo volume e peso relativo é moi inferior ao dos portos da Coruña ou aos de Ferrol-San Cibrao. Estes tan só representan o 4,6 % do volume total facturado. Tamén, do mesmo xeito que na Coruña, 2024 non mellorou os datos de 2023 na pesca fresca, aínda que se segue mantendo como o primeiro porto de España no tráfico desta especialidade.

A Autoridade Portuaria subliña o aumento de case un millón de toneladas no tráfico de mercadorías e lembra a boa posición que foi alcanzando o porto nos últimos anos en canto á conectividade. Actualmente só é superado por Valencia, Barcelona e Alxeciras, de tal modo que pode transportar mercadorías a calquera parte do mundo a prezos competitivos.

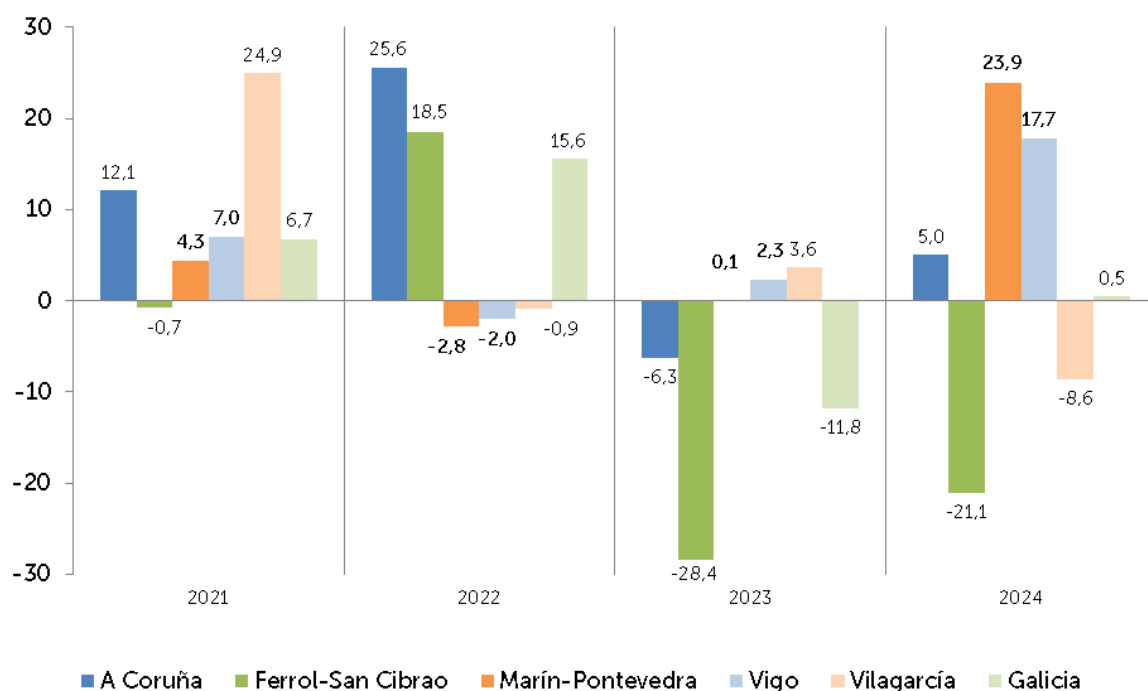
Das principais mercadorías transportadas sobresaen, como cabería agardar, a automoción. En 2024 movéronse 657.000 automóviles, cifra relativamente similar á de 2023 (654.591). En 2024 foi moi significativo o transporte a Brasil e Alxeria de pezas de vehículos, que supuxo un tráfico de 221.305 toneladas. Estes datos reforzan a posición española do porto de Bouzas. A Autoridade Portuaria salienta que a loxística da automoción é un eixe estratéxico para o Porto de Vigo.

Doutra banda, o tráfico en contedores cunha contía de 3,3 millóns de toneladas e unha subida do 25,3% reforza o papel no noroeste de España da terminal de contedores de Guixar. Unha boa parte transportan produtos do sector da automoción a través das autoestradas do mar, en especial, a de Nantes-Saint Nazaire utilizada por Stellantis.

En canto ás autoestradas do mar, a novidade en 2024 foi a apertura dunha nova autoestrada que conecta Vigo co porto belga de Zeebrugge en Bruxas e que, aínda que tamén se centra no tráfico de coches e as súas pezas, transporta ademais outro tipo de mercadorías. As outras dúas autoestradas son a de Vigo a Tánxer e a Liverpool, nas que se agardaba aumentar o tráfico de peixe.

Gráfico 9

Crecedemento do tránsito portuario nos portos galegos
Taxas de variación interanuais (en %)



En suma, os produtos nos que está especializado en 2024 o porto de Vigo son automóbiles (999.022 toneladas), pesca conxelada (668.577), metais (384.743), froita (286.264) e cemento (260.036).

Por outro lado, múltiples son as actuacións previstas para mellorar esta infraestrutura en Vigo. A maiores, cómpre destacar a conexión vía férrea coa PLISAN (situada nos municipios pontevedreses de Salvaterra-As Neves) coa posta en servizo dun apartadoiro que permitirá a súa conexión cos peiraos de Guixar e supoñerá o impulso que necesita esta plataforma loxística.

Como nos *Informes* precedentes, nas dúas últimas filas do cadro 10 recóllense os datos para 2023 e 2024 dos contedores e do número de buques que se moveron nos portos galegos. En canto aos contedores, a unidade de medida (TEU) representa a capacidade estándar dun contedor de 20 pés de longo. Neste cadro obsérvase a gran concentración deste tipo de transporte no porto de Vigo, que absorbe o 75,8 % do total e mostra unha dinámica moi expansiva. Ademais, apréciase o seu predominio nos portos da provincia de Pontevedra, onde este transporte se incrementou de forma notable en 2024. No referente á Autoridade Portuaria da Coruña apenas ten relevancia, mentres que a nota negativa en 2024 foi a caída dun 44,2 % nos portos da Autoridade Portuaria de Ferrol, achacable por este organismo, como xa se indicou, á situación do Mar Roxo e do canal de Suez. Afortunadamente, os resultados dos primeiros meses de 2025 da terminal de contedores do porto exterior operada por Yilport sinalan unha recuperación deste tráfico.

Finalmente, en canto ao tráfico marítimo de pasaxeiros, no cadro 11 preséntanse os resultados dos cruceiros que desembarcan nos portos de interese xeral en Galicia. Estes movementos concéntranse nos portos de Vigo e A Coruña e, en especial, neste último. A novidade en 2024 é a incorporación ao tráfico de cruceiros do porto de Marín. En 2024, na Coruña entraron 35 cruceiros máis que en 2023 e consolídase como a principal referencia en Galicia, xa que Vigo experimentou un descenso con 13 cruceiros menos. As cifras de 2024 supoñen un récord de cruceiristas na Coruña e a Autoridade Portuaria estima que achegaron á cidade e á súa área metropolitana uns ingresos de entre 35 a 40 millóns de euros. Así, tras a pandemia a evolución deste xeito de facer turismo en Galicia está a ser positiva e, aínda que están moi lonxe dos datos nos portos mediterráneos (o de Barcelona moveu 3.655.981 de pasaxeiros) ou dos das Illas Canarias, constitúen un interesante pulo para as actividades galegas que atenden o sector turístico.

Cadro núm. 11
Tráfico de cruceiros (número)

	2020	2021	2022	2023	2024*
Pasaxeiros					
A Coruña	6.586	30.177	222.723	323.991	406.613
Ferrol-San Cibrao	3.040	3.096	13.244	6.571	13.294
Marín-Ría de Pontevedra	0	0	0	0	765
Vigo	9.425	34.656	173.220	223.752	211.193
Vilagarcía	0	1.166	2.076	1.375	1.959
Total portos galegos	19.051	69.095	411.263	555.689	633.824
Total portos do Estado	1.369.361	2.219.083	8.184.159	12.025.879	12.837.550
Cruceiros					
A Coruña	5	31	137	131	166
Ferrol-San Cibrao	2	5	15	14	20
Marín-Ría de Pontevedra	0	0	1	0	1
Vigo	7	28	91	99	86
Vilagarcía	0	4	5	6	8
Total portos galegos	14	68	249	250	281
Total portos do Estado	744	2.104	4.528	4.500	4.700

*Os datos do ano 2024 son provisionais.
Fonte: Portos do Estado, Ministerio de Transporte e Mobilidade Sostible e elaboración propia.

O Sector bancario

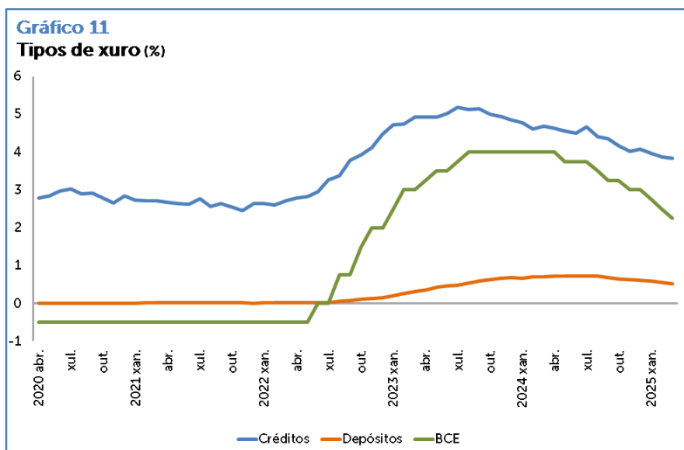
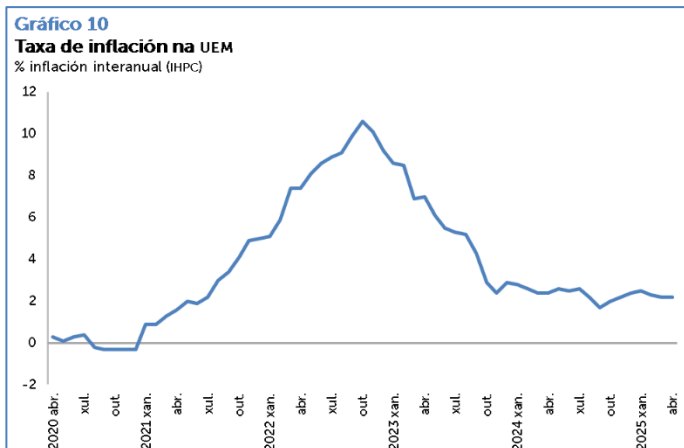
O contexto exterior do sector bancario galego

O contexto exterior do sector bancario galego en 2024 pode cualificarse como claramente favorable, xa que presentou ao mesmo tempo unha situación de crecemento significativo da actividade económica coa estabilización da subida dos prezos. Consonte ás cifras proporcionadas polo Instituto Galego de Estatística (IGE), o produto interior bruto (PIB) creceu un 2,8 % en Galicia durante o ano 2024, algo menos que a cifra proporcionada polo Instituto Nacional de Estatística (INE) para o conxunto da economía española, pero moi por enriba do 0,9 % facilitado por Eurostat para o conxunto dos países da Unión Económica e Monetaria (UEM). Este aumento veu acompañado dunha redución na velocidade da alza dos prezos, paralela á experimentada no conxunto da UEM, e que deixou a taxa de variación interanual do índice harmonizado de prezos de consumo (IHPC) movéndose moi preto do 2 % que determina o obxectivo de medio prazo do Banco Central Europeo (BCE). O comportamento relativamente estable da inflación explícase, sobre todo, polo impacto da transmisión das medidas restritivas de política monetaria adoptadas polo BCE nos dous anos anteriores e, en menor medida, pola redución dos prezos da enerxía como resultado do axuste dos mercados enerxéticos ás condicións creadas pola guerra entre a Federación Rusia e Ucraína.

A converxencia da taxa de inflación cara ao seu obxectivo de medio prazo e o lento crecemento da actividade económica nos países da UEM permitíronlle ao BCE baixar os seus tipos de xuro na segunda metade do ano e continuar co proceso de "normalización" da súa operativa, revertendo as medidas extraordinarias adoptadas na década anterior para soste a economía dos países da UEM

diante dos efectos da crise financeira global iniciada en 2007. Así, o BCE continuou durante 2024 co programa de contracción do tamaño do seu balance, liquidando anticipadamente as súas operacións de refinanciamento de longo prazo e reducindo as súas carteiras derivadas de programas pasados de compra de activos financeiros vencellados á crise financeira e á pandemia da COVID-19 ata baixar medio trillón de euros adicional no seu balance.

No mes de marzo, o Consello de Goberno do BCE aprobou modificacións no seu marco operativo, que estableceron o tipo das súas facilidades de depósito como tipo de referencia para as súas medidas de política monetaria. Este é o tipo de xuro que as entidades de depósito reciben polos seus depósitos a un día no BCE e constitúe o "chan" do sistema de tipos de xuro das economías dos países da UEM. Este tipo mantívose no 4 % durante a primeira metade do ano, pero a confianza do Consello de Goberno do BCE no carácter duradeiro do descenso na taxa de inflación impulsou as decisións de recortar o seu valor nun 0,25 % en catro ocasións; en concreto nos meses de xuño, setembro, outubro e

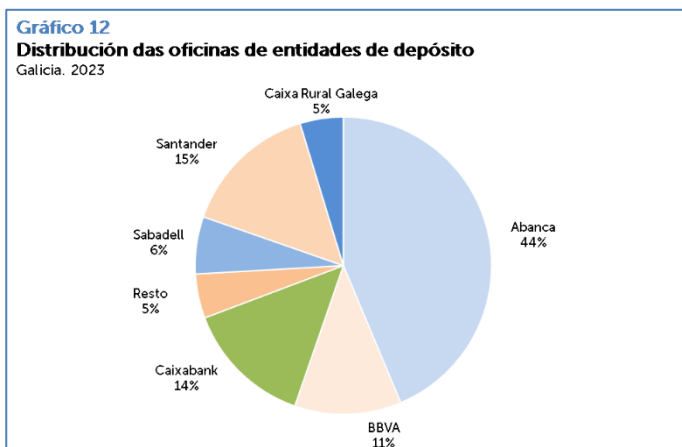


decembro. Deste xeito, o valor do tipo de xuro das facilidades de depósito do BCE pechou o ano no 3 %.

Unha consecuencia directa da política monetaria menos restritiva foi o abaratamento de crédito bancario. Aínda que as entidades de depósito españolas responderon a esta medida reducindo a remuneración dos seus depositantes, o nivel dos tipos de xuro dos depósitos bancarios era xa moi baixo ao comezar o ano 2024, o que limitou a capacidade das entidades para levar a cabo reducións significativas dos mesmos. De aí que, en conxunto, o diferencial entre ambos os tipos de xuro se deteriorase levemente ao longo do ano. Porén, esta pequena diminución no diferencial viuse máis que compensada polo aumento na demanda de préstamos por parte dos fogares e as empresas, de xeito que a rendibilidade do sistema bancario español continuou mellorando.

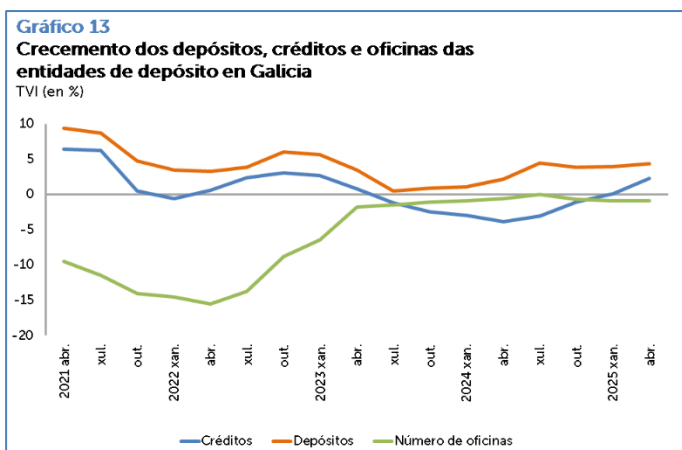
A evolución das entidades bancarias en Galicia

Despois dun período de relativa estabilidade no sector de entidades de depósito en España, no ano 2024 volveron poñerse en marcha mecanismos que potencialmente poden incrementar o xa elevado grao de concentración do sector. Neste sentido, a noticia máis relevante foi o anuncio por parte do BBVA da súa intención de adquirir o Banco Sabadell no mes de maio. De producirse esta operación, que un ano despois aínda non se materializou, as consecuencias para a estrutura do sector de entidades de depósito en Galicia serían moi significativas. Medindo a cota de mercado das entidades a través do único indicador dispoñible, que é o número de oficinas abertas no territorio da comunidade autónoma, a situación a 31 de decembro de 2023 (última data dispoñible) amosa un lento pero inexorable aumento da concentración; de xeito que apenas seis grupos bancarios acaparan o 95,2 % das oficinas.



Case a metade da rede está operada por entidades pertencentes a grupos que manteñen o seu centro de decisión en Galicia, en concreto Abanca e Caixa Rural Galega. Entre as dúas operan o 48,7 % das oficinas abertas en Galicia.

A pretendida adquisición do Banco Sabadell, cabeza dun grupo que ten abertas o 6,2 % do total de oficinas das entidades de depósito en Galicia, implicaría a absorción dun dos grupos con presenza significativa na comunidade autónoma, reducindo o seu número a só cinco. Aínda tendo en conta o inevitable peche de oficinas consideradas redundantes, a operación situaría o grupo BBVA, que a finais de 2023 operaba o 12 % da rede de oficinas, como o segundo máis importante despois do de Abanca e claramente por enriba do Banco Santander, propietario do 15 % das oficinas existentes en decembro de 2023.



Nun mercado tan concentrado, as entidades de depósito operantes en Galicia viron medrar a súa rendibilidade durante o ano 2024, principalmente a través da subida da súa marxe de xuro impulsada pola

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

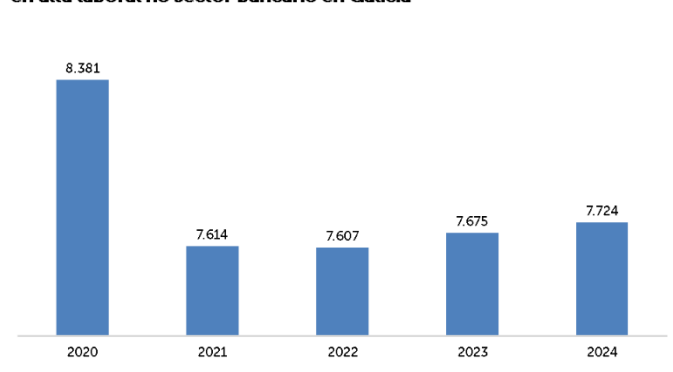


Gráfico 15
Tipos de depósitos do sector privado
en entidades de depósito en Galicia (en %)

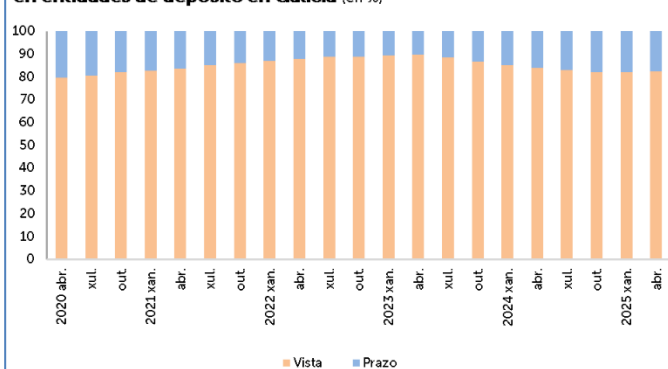
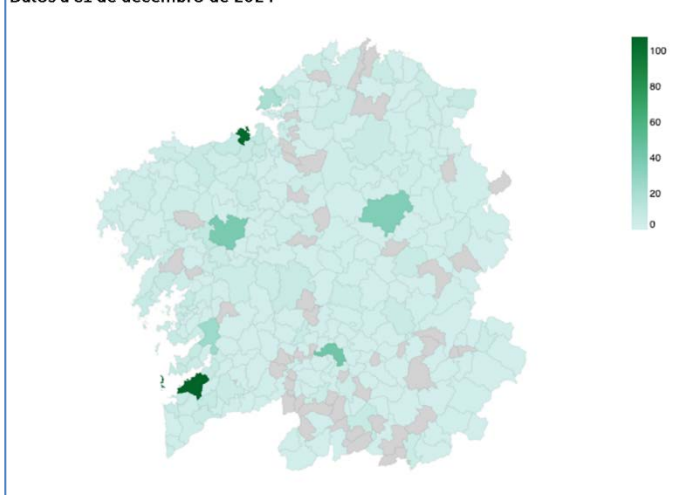


Gráfico 16
Oficinas das entidades de depósito en Galicia por concello
Datos a 31 de decembro de 2024



recuperación da demanda de crédito (malia que o crecemento da marxe de xuro foi inferior ao rexistrado en 2023), pero tamén polo aproveitamento da súa capacidade para establecer comisións ás operacións dos seus clientes.

O tamaño da rede de oficinas das entidades de depósito mantívose relativamente estable durante o ano 2024. O número de oficinas reduciuse por 15^º ano consecutivo, pero nunha cantidade tan pequena que non impediu que o número de traballadores afiliados á Seguridade Social en situación de alta laboral no sector aumentase. O ritmo de crecemento dos depósitos captados por parte das entidades permaneceu tamén estable, e o fenómeno máis relevante na operativa dos bancos en Galicia foi a recuperación da actividade de crédito, que volveu subir despois da contracción provocada pola brusca alza dos tipos de xuro experimentada en 2023.

O cambio na tendencia da evolución dos tipos de xuro en 2024 freou a leve recuperación dos depósitos a prazo, que non chegaron a acadar en ningún momento do ano o 18 % dos depósitos totais do sector privado (empresas e fogares) nas entidades de depósito operantes en Galicia. Estas cifras son historicamente baixas, confirmando a utilización maioritaria dos depósitos bancarios como medio de pago e a súa práctica desaparición como opción de aforro nas carteiras dos clientes galegos das entidades de depósito.

Outro dos previsibles impactos da oferta pública de adquisición (OPA) do BBVA sobre Banco Sabadell, no caso de que chegue a materializarse, será a probable diminución do número de concellos galegos que dispoñen dunha oficina bancaria. A 31 de decembro de 2024, 54 dos 313 concellos galegos, cunha poboación de aproxi-

madamente 67.000 persoas, non teñen ningunha. Esta situación afecta particularmente a provincia de Ourense, onde case un terzo dos concellos, 30 dun total de 92, están desprovistos de oficina bancaria.