

Análisis DAFO

En la elaboración del presente análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades), la EIDUS Huesca parte del Plan Estratégico de la Ciudad de Huesca, elaborado en 2013. Este análisis cubre las variables de desarrollo económico de la ciudad y, por su proximidad en el tiempo, es plenamente válido en cuanto a sus conclusiones: por otra parte, el Plan Estratégico fue realizado con participación del Consejo Sectorial de Desarrollo Industrial, como herramienta de trabajo contemplada en el Reglamento de Participación Ciudadana, por lo que responde al principio de estrategia participativa sobre el que se basa la EIDUS Huesca.

Como complemento a dicho análisis DAFO, se ha incluido un análisis específico para cada uno de los tres vectores estratégicos sobre los que se asienta la EIDUS Huesca, a saber:

- Huesca Desarrolla
- Huesca Saludable
- Huesca Acogedora

De esta manera, se reproduce a continuación el DAFO que se encuentra recogido en el Plan Estratégico de la Ciudad de Huesca, enfocado a cuestiones de desarrollo económico e industrial de la ciudad, para, a continuación, detallar los DAFO específicos:

Matriz DAFO de Desarrollo Económico de la Ciudad de Huesca

| Debilidades | Amenazas |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> • Baja utilización del transporte por ferrocarril y priorizado sobre el transporte de personas. Falta de conexión directa con los principales ejes ferroviarios. • Déficit de intermodalidad en transporte de mercancías • Oferta de suelo industrial y logístico muy concentrada, principalmente en PLHUS y WALQA, dotada con infraestructuras de conexión a servicios de última generación, y con precios en fuerte competencia con una amplia oferta disponible en el entorno inmediato (plataformas logísticas de Aragón – PLFRAGA, PLATEA, PLAZA -y de regiones limítrofes). • Inercias y rigideces procedentes de una tradición industrial centrada en la producción de materias primas y con escasa presencia en las fases del ciclo de explotación (transformación y comercialización) | <ul style="list-style-type: none"> • Escaso peso económico y de población en términos relativos, lo que dificulta la localización de grandes proyectos ante la ausencia de economías de escala: ej. contratación de un gran número de personal con alta cualificación tecnológica. • Abundante y muy competitiva oferta de suelo logístico e industrial en ciudades y regiones tanto del corredor cantábrico-mediterráneo como del que conecta con Zaragoza. • Contexto de fuerte restricción en el acceso al crédito a corto y medio plazo para el lanzamiento de nuevos proyectos y para la expansión de las empresas que ya operan en el mercado |

| <p>con mayor potencial de generación de valor añadido.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dificultades de acceso a financiación por parte de las PYMES, con la consiguiente necesidad de instrumentar canales alternativos de carácter no bancario (microcréditos, Business Angels, avales de sociedades públicas de garantía recíproca, mercados financieros alternativos – MAB, MARF -, etc.). • Falta de coordinación institucional y público-privada en las iniciativas de promoción de la actividad económica y, como consecuencia de ello, pérdida de sinergias y escaso impacto de las actuaciones aisladas. | |
|---|---|
| Fortalezas | Oportunidades |
| <ul style="list-style-type: none"> • Abundancia de suelo logístico e industrial de última generación dotado con infraestructuras de servicios avanzados (WALQA y PLHUS) con unas condiciones comerciales que incluyen bonificaciones para su adquisición, así como la posibilidad de alquiler con opción de compra. • Disponibilidad de capital humano de alta cualificación, con base en un sistema de educación superior y de innovación orientado en buena medida hacia actividades con potencial de generación de un elevado valor añadido. • Entorno institucional favorable a la actividad económica. • Costes laborales competitivos, baja rotación y conflictividad social. • Ciudad con un destacado patrimonio histórico-cultural, enmarcado a su vez en un entorno natural incomparable de gran atractivo turístico. <p>Calidad de vida, con acceso fácil y sin congestiones a los servicios esenciales: educación, sanidad, ocio, cultura, deporte, vivienda. El desarrollo urbano se ha producido en perfecta armonía con un entorno natural de extraordinario valor.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Huesca cuenta con importantes activos en el sector de la industria agroalimentaria, principalmente como productor de materias primas, lo que la sitúa en buena disposición para la implantación de nuevos procesos de transformación y comercialización de productos elaborados que proporcionen un mayor valor añadido y un incremento del margen bruto empresarial. • Huesca dispone de una magnífica red de centros de creación y transferencia de conocimiento avanzado (nuevas tecnologías) que le ofrece la posibilidad de posicionarse competitivamente en los sectores económicos de mayor generación de valor añadido y, en consecuencia, con mayor potencial de crecimiento en los próximos años. • Huesca como nodo logístico central del eje viario vertebrador del cuadrante nororiental de la península, la Autovía Pamplona-Huesca-Lérida, conexión directa de alta capacidad entre los dos motores económicos de la costa cantábrica y mediterránea, País Vasco y Cataluña. • Posible establecimiento de un servicio ferroviario de cercanías para el corredor Huesca-Zaragoza, tipo lanzadera, de mayor frecuencia y coste más ajustado en relación con el servicio de AVE ya disponible. • El tejido industrial que ha resistido la crisis atesora un alto potencial competitivo por la innovación desarrollada, la calidad de sus productos y los procesos de internacionalización realizados que lo posiciona competitivamente de cara a una recuperación económica. Posibilidad de desarrollo de empresas auxiliares. • El eje ferroviario por el Pirineo Central constituye un proyecto de eje transversal norte-sur para el transporte y la distribución logística de mercancías, a través de una conexión eficaz, sostenible y de gran capacidad entre Portugal, España, Francia y Europa. Huesca se encuentra estratégicamente situada como ciudad principal en el punto de partida de esta infraestructura de alta capacidad para el tráfico transeuropeo de mercancías. |

Matriz DAFO Huesca Desarrolla

| Debilidades | Amenazas |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Necesidad de mejorar la comunicación de la estrategia de ciudad (plan estratégico) para conseguir unir a todos los agentes económicos y sociales en la consecución de sus objetivos • Plan Local de Equipamiento Comercial de Huesca desactualizado • Escasa transferencia del conocimiento entre los centros de formación e investigación y las empresas y de desarrollo de proyectos de colaboración entre los mismos | <ul style="list-style-type: none"> • Cercanía de Zaragoza con potencial para absorber parte de la actividad que puede desarrollarse en Huesca (logística por ejemplo) • Pérdida relativa de la importancia agroindustrial en la provincia |
| Fortalezas | Oportunidades |
| <ul style="list-style-type: none"> • Existencia de un Plan Estratégico de la ciudad con los sectores clave y las líneas de actuación a seguir • Población con un nivel alto de cualificación; Huesca cuenta con un porcentaje de doctores y titulados universitarios superior a la media aragonesa • Centros de formación universitarios en sectores estratégicos (agroalimentación, turismo) • Parque Tecnológico, Centros de Investigación que favorecen la sociedad del conocimiento • Amplia oferta de suelo industrial y logístico • Dotación de las infraestructuras para la celebración de eventos y congresos que promociónen la ciudad • Entorno institucional y social favorable para la instalación de nuevas empresas • Experiencia del Ayuntamiento de Huesca en la planificación y gestión del Programa URBAN 2007-2013 y de proyectos de abastecimiento y saneamiento del Fondo de Cohesión • Experiencia del Ayuntamiento de Huesca en la gestión de proyectos europeos de cooperación territorial | <ul style="list-style-type: none"> • Existencia de materias primas para la agroindustria debido a la gran actividad agrícola y ganadera que se desarrolla en la provincia. • Cercanía a Zaragoza para beneficiarse de la metrópoli regional • Tradición industrial • Aprovechar el tirón turístico del Pirineo para promocionar la ciudad • Amplia oferta turística provincial que permite ofrecer un atractivo paquete turístico con destino Huesca • Construcción de infraestructuras necesarias para el desarrollo logístico (autovía Pamplona-Huesca-Lérida, Travesía Central de los Pirineos, estación de tren de mercancías) • Nuevo período de programación de fondos estructurales 2014-2020 como forma de obtener financiación para desarrollar proyectos tanto por parte del Ayuntamiento como de las empresas |

Matriz DAFO Huesca Saludable

| Debilidades | Amenazas |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Elevadas pérdidas energéticas (emisiones de carbono) en alumbrado público y edificios e instalaciones municipales • Elevadas pérdidas de agua potable por fugas en el sistema de distribución urbana y en la traída de aguas, especialmente, en el Canal de la Almunia • Inexistencia de un Plan Director de la Bicicleta que dé cobertura y marco de actuación a las actividades con la bicicleta • Accesos a polígonos industriales, tecnológicos y de formación con dificultades, mediante transporte público o en bicicleta • Falta de un mapa de ruidos de la ciudad que permita una planificación a partir de sus resultados • Falta de indicadores sobre la calidad del aire en la ciudad de Huesca • Barrios rurales sin conexión a la red general de abastecimiento de la ciudad • Sistema de saneamiento de la ciudad, en particular de aguas pluviales, muy congestionado, provocando frecuentes inundaciones en diferentes puntos de la ciudad • Espacios urbanos degradados medioambiental y urbanísticamente en los barrios de la ciudad | <ul style="list-style-type: none"> • Financiación necesaria para poder poner en marcha los programas de movilidad y eficiencia energética principales, que requiere de inversiones notables aunque con un retorno en materia de ahorros energéticos • Sistema de transporte urbano no basado en sistemas de electromovilidad dentro de un contrato con concesionaria a largo plazo que puede limitar la reducción de las emisiones de carbono municipales • La ribera del Isuela, en su tramo urbano, se asocia a una barrera de separación entre la zona este y la oeste de la ciudad • La falta de intervención en el tramo urbano de las antiguas vías de tren en el barrio de La Encarnación contribuye a un progresivo deterioro y separación del resto de la ciudad • La expansión de las zonas verdes puede dificultar los sistemas de conservación y mantenimiento |
| Fortalezas | Oportunidades |
| <ul style="list-style-type: none"> • Realizada una Auditoría Energética de los edificios municipales, sistema de bombeo y alumbrado público • Realizado un Plan de Movilidad que se encuentra en su primera fase de desarrollo • Creación de carriles bici en distintas partes de la ciudad • Ciudad de España con más zonas verdes por habitante • Municipio con dos ríos, el Isuela y el Flumen, que discurren por su término municipal • Espacios urbanos disponibles para la puesta en marcha de proyectos como los huertos ecológicos y sociales, basados en un carácter didáctico | <ul style="list-style-type: none"> • Espacios verdes en la zona periurbana de la ciudad pero con falta de puesta en valor y conexión entre ellos • Carriles bici pero sin conexión entre sí para que sean una verdadera trama urbana • Trasladar el concepto de Huesca Saludable al exterior, en particular en cuanto al número y calidad de espacios verdes a disposición de visitantes y turistas • La ribera del Isuela como un centro de integración en el barrio • Un programa de Educación Ambiental ayudaría a disminuir los costes de conservación y mantenimiento de los Parques y zonas verdes de Huesca • Aplicación de un proceso participativo, de acuerdo con la estructura de participación actual, que priorice los espacios urbanos a ser regenerados |

Matriz DAFO Huesca Acogedora

| Debilidades | Amenazas |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> • Centro Cívico Santiago Escartín con necesidades de rehabilitación para hacerlo acogedor y funcional de acuerdo con las necesidades actuales • Parque edificatorio con fuertes carencias: fachadas, falta de ascensores, calidades en varias zonas de la ciudad, particularmente en Casco Histórico y Perpetuo Socorro • Zonas de conflictividad social bien delimitadas en la ciudad • Albergue municipal deteriorado que precisa de intervención profunda o traslado a otro equipamiento • Falta de un espacio común para asociaciones juveniles, culturales o de discapacidad • Zonas puntuales de chabolas, y sistemas de chabolismo vertical en el Perpetuo Socorro | <ul style="list-style-type: none"> • Financiación necesaria para poder poner en marcha los programas de movilidad y eficiencia energética principales • Extensión de la conflictividad social y degradación urbana desde los puntos focales actuales hacia el resto de la ciudad (ej. Paseo Ramón y Cajal) • Riesgo de superposición de diferentes culturas en lugar de su integración • Continuidad de las situaciones de chabolismo (horizontal y vertical) si no se interviene decididamente |
| Fortalezas | Oportunidades |
| <ul style="list-style-type: none"> • Nutrida red activa de asociaciones de vecinos • Existencia de un Reglamento de Participación Ciudadana que se desarrolla en su totalidad • Programa “La Ciudad de las Niñas y los Niños” que constituye un foro participativo de la infancia de carácter útil e innovador en la gestión y toma de decisiones municipales • Existencia de Centro Cívico en barrio en condiciones degradadas (Perpetuo Socorro) • Experiencia plausible de realojo del poblado chabolista de la Cuesta de las Mártires, dentro del Programa URBAN | <ul style="list-style-type: none"> • Plan de Regeneración Urbanística y Social del Perpetuo Socorro elaborado por los propios vecinos mediante un proceso ampliamente participativo • Programas de trabajo en la calle y talleres ocupacionales que deberían ofrecer sus primeros resultados • Establecer un Hostal de Asociaciones en edificio municipal si uno, como medio de fomento de la implicación de estos colectivos, y revitalización de la zona donde se instalen • Vincular cultura con emprendimiento, educación e integración |