

B

BARÓMETRO DE ECONOMÍA DE LA CIUDAD DE MADRID

24

ABRIL 2010
OBSERVATORIO ECONÓMICO

1. Análisis de coyuntura
2. Sostenibilidad: Políticas públicas para desincentivar el uso del vehículo privado
3. Equilibrio territorial: Mapa de la distribución territorial de las actividades productivas en la Ciudad de Madrid
4. Polo de atracción: Dimensión estratégica del aeropuerto de Madrid-Barajas
5. Monográfico: Relaciones económicas entre Madrid y las principales ciudades europeas



B

BARÓMETRO DE ECONOMÍA DE LA CIUDAD DE MADRID

24

2º TRIMESTRE 2010

OBSERVATORIO ECONÓMICO

Dirección y Coordinación

Javier Oyarzábal de Miguel, Coordinación General de Economía
Bernardino Sanz Berzal, Observatorio Económico
Félix Lores Juberías, Afi - Consultores de las Administraciones Públicas

Realización y Asistencia Técnica

Pablo Alonso Talon
Pedro Arévalo Sánchez
Leslie Bravo Chew
Casilda Cabrerizo Sanz
Pablo Hernández Otero
Álvaro Lissón Aguiar
Vicente Lloret Roldán
Reyes Maroto Illera
Silvia Meiattini
Diego Vizcaíno Delgado
José Fraile de Valle (edición)
Daniel Sánchez Casado (diseño)
Carolina Urango Díaz (maquetación)

Diseño

Perricac Compañía Gráfica

Impresión

COIMAN, S.L. Artes Gráficas

D.L.: GU-360-2004

ISSN: 1698-9686

Agradecemos la inestimable colaboración de todas las áreas del Ayuntamiento de Madrid que han participado en este proyecto, en especial a la Dirección General de Estadística del Área de Gobierno de Hacienda y Administración Pública, al Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, al Área de Gobierno de Economía y Empleo y a la Agencia de Desarrollo Económico-Madrid Emprende.

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	5
RESUMEN EJECUTIVO	7
EXECUTIVE SUMMARY	17
1. Análisis de coyuntura de la Ciudad de Madrid	
1. Entorno económico	29
2. Actividades productivas	33
3. Dinámica empresarial	51
4. Demanda	55
5. Precios y salarios	59
6. Mercado de trabajo	63
2. Sostenibilidad	
Políticas públicas para desincentivar el uso del vehículo privado	73
3. Equilibrio territorial	
Mapa de la distribución territorial de las actividades productivas en la Ciudad de Madrid	87
4. Polo de atracción empresarial	
Dimensión estratégica del aeropuerto de Madrid-Barajas	99
5. Monográfico	
Relaciones económicas entre la Ciudad de Madrid y las principales ciudades europeas	111
6. Glosario y siglas	123

PRESENTACIÓN

Miguel Ángel Villanueva González

Delegado del Área de Gobierno de Economía y Empleo

La coyuntura económica madrileña sigue marcada por la de España, si bien ya se perciben signos de una posible recuperación. Es previsible que el primer trimestre registre el final de la senda de crecimientos trimestrales negativos iniciada a mediados de 2008, si bien probablemente no sea suficiente aún para finalizar el año en positivo. En cualquier caso, habrá que prestar atención a los efectos que pueda tener sobre la economía, la próxima subida del IVA.

Los datos de actividad y de demanda han modificado positivamente su tendencia, destacando, entre otros, el turismo, que en marzo sumaba ocho meses de variaciones anuales positivas consecutivas. Más retrasado va el empleo, si bien el cambio de tendencia ya se ha producido y las cifras de paro registrado llevan ya un año apuntando también en este mismo sentido.

Como es costumbre, el análisis de la coyuntura se acompaña de artículos sobre aspectos relevantes de la economía madrileña. El apartado de Equilibrio Territorial refleja el modo en que la actividad económica se distribuye por los distritos, poniéndose de manifiesto las tendencias que siguen las empresas a la hora de elegir su emplazamiento dentro de la Ciudad.

El apartado de Sostenibilidad se ocupa de las iniciativas municipales para desincentivar el uso del automóvil. Se exponen brevemente las propuestas de otras ciudades, como Londres, Ámsterdam o Berlín para, a continuación, adentrarse en el modelo de movilidad sostenible del Ayuntamiento de Madrid.

La situación y la evolución reciente del aeropuerto de Madrid-Barajas se analiza en Polo de Atracción. En un contexto complejo, marcado por la crisis y el descenso en el tráfico aéreo internacional, los movimientos corporativos y los futuros cambios en el modelo de gestión aeroportuaria, se constata la buena dinámica que viene mostrando el aeropuerto madrileño y su creciente importancia en la competitividad de la Ciudad.

Finalmente, el monográfico está dedicado a las relaciones económicas entre Madrid y las principales ciudades europeas, que de un tiempo a esta parte se han acentuado. Se analizan los vínculos económicos (comercio, inversión, turismo...) entre Madrid y seis grandes ciudades de Europa: Londres, París, Frankfurt, Ámsterdam, Milán y Lisboa.

Madrid, abril de 2010

RESUMEN EJECUTIVO

1. Análisis de coyuntura de la Ciudad de Madrid

1.1. Entorno y perspectivas económicas

Después de sumar varios trimestres de contracción, la economía mundial ha comenzado a recuperar dinamismo en los últimos meses, gracias al empuje de las economías emergentes y al impacto positivo de las medidas de estímulo sobre el conjunto de las economías, tanto monetario como fiscal.

El Área euro ralentizó la intensidad de su recuperación en el cuarto trimestre de 2009, lo que ha venido a confirmar la necesidad de mantener los estímulos macroeconómicos y las medidas adoptadas por el BCE.

Por su parte, la economía española continúa deteriorándose en el cuarto trimestre de 2009, pero a un ritmo inferior al registrado en la primera mitad del año.

El PIB se contrae un 0,1% trimestral (-3,1% interanual). La demanda nacional sigue siendo el eje de la contracción, con un drenaje de 5,3 puntos al crecimiento interanual. De cara a 2010 se mantendría un escenario de debilidad de la economía, que podría volver a contraerse un 0,2%, siendo de nuevo las partidas de consumo y de inversión las que van a lastrar el comportamiento del PIB.

En cuanto a Madrid, el PIB ciclo tendencia ha descendido en un 1,8% interanual en el último trimestre de 2009, siendo el segundo trimestre consecutivo con menor ritmo de caída de la actividad. También hay que destacar que la disminución del empleo del cuarto trimestre de 2009 se ha moderado respecto a trimestres anteriores, pero no así la tasa de paro, que se sitúa en un 14,7%.

1.2. Actividades productivas

INDUSTRIA

La actividad industrial en la Comunidad de Madrid registró nuevos descensos durante los meses de diciembre, enero y febrero, si bien éstos han sido menos acusados que en meses anteriores. Según el Índice de Producción Industrial (IPI) en febrero se observó una variación media anual del -11,2%, tras las caídas de diciembre y enero, cuando se registraron tasas del -12,7% y -12,3%, respectivamente. En el conjunto de España, este índice ha mostrado una evolución similar a la madrileña, si bien en este caso la moderación de la caída ha sido inferior, con tasas en diciembre, enero y febrero del 16,3%, -14,7% y -12,8%, respectivamente.

CONSTRUCCIÓN Y MERCADO INMOBILIARIO

Al cierre del pasado año en Madrid se contabilizaron 112.522 trabajadores en el sector de la construcción afiliados a la Seguridad Social, lo que supone una reducción del 8,7% respecto al trimestre anterior. Una caída que contrasta con la ligera recuperación que experimentó el número total de afiliados en la Ciudad en el mismo periodo (0,13%).

Durante 2009 en la Ciudad de Madrid se empezaron los trámites para iniciar la construcción de 5.321 viviendas. En los últimos tres meses hasta febrero la actividad residencial se ha centrado con mayor intensidad en la vivienda protegida: según datos del Área de Urbanismo y Vivienda, el 84% de las viviendas iniciadas han sido protegidas. Aun así, la evolución media anual de la iniciación de vivienda protegida sigue siendo negativa.

Aunque el pasado año no fue un buen año para el sector de la construcción en general, el segmento no residencial sufrió algo menos que el residencial. En 2009, la superficie destinada a construcción no residencial cayó un 28,2% mientras que la asociada a obra residencial se redujo un 36,6%.

SERVICIOS

Sistema financiero

Los depósitos en la Comunidad de Madrid han alcanzado en el cuarto trimestre de 2009 un nivel de crecimiento mínimo que no se registraba desde finales de 1999, con una contribución negativa de los bancos. Por su parte, el número de oficinas en la Ciudad de Madrid sigue bajando en el cuarto trimestre de 2009, aunque disminuye a un ritmo menor que la media regional y española.

A lo largo de 2009 en la Comunidad de Madrid, las hipotecas empiezan a recuperarse en número pero siguen bajando en importe: el número se ha reducido un 15,7% y el importe un 30,2% respecto al

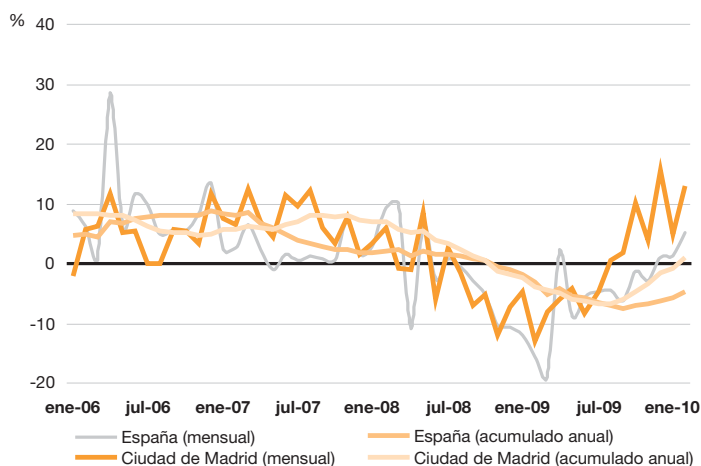
año anterior. Los efectos positivos que el abaratamiento de la vivienda en Madrid y que los bajos tipos de interés deberían tener se ven contrastados por el deterioro de la actividad económica.

Finalmente, en la Bolsa española, en los meses de diciembre, enero y febrero de 2010 han aumentado la negociación, el número de operaciones efectuadas, el número de órdenes introducidas y el tamaño medio por operación. También continúa la evolución positiva del mercado bursátil en términos interanuales, si bien comparado con el cierre del año 2009 se han registrado rentabilidades negativas.

Turismo

Nueva mejora en la demanda turística en la Ciudad de Madrid, que incrementa su dinamismo hasta alcanzar un crecimiento de las pernoctaciones en establecimiento hotelero del 11,3% para el acumulado de diciembre de 2009 a febrero de 2010. En este trimestre ha sido especialmente influyente el comportamiento de la demanda nacional, cuyas pernoctaciones llegaban a crecer un 14,2% interanual para el periodo analizado, más de 11 puntos porcentuales superior a la del anterior trimestre. Por otro lado, la demanda de no residentes ha seguido mostrando tasas de crecimiento interanuales elevadas, del 8,0% en pernoctaciones. En términos mensuales, con el último dato de febrero se encadena el séptimo mes consecutivo con crecimiento interanual positivo en las pernoctaciones en hoteles en la Ciudad de Madrid.

Pernoctaciones en hoteles (tasa interanual de los datos mensuales y del acumulado anual)



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) - INE

Transporte y movilidad

Los datos de los dos primeros meses del año corroboran la mejoría del transporte aéreo, debido sobre todo al aumento de vuelos internacionales que alcanzó la cifra de 6,41 millones de viajeros. El crecimiento interanual del número de usuarios de Madrid-Barajas fue de un 6,0%, lo que se traduce en un incremento de casi 600.000 pasajeros, el mayor de los últimos meses. Por otra parte, la

recuperación del transporte de mercancías está siendo más intensa que la de pasajeros gracias al transporte internacional, ya que el nacional sigue deteriorándose.

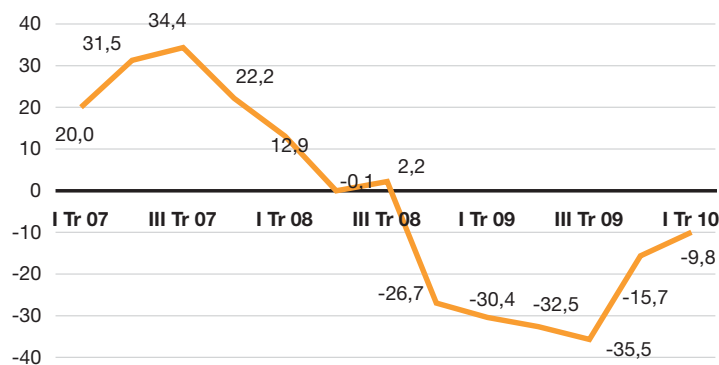
El número de usuarios de Metro y EMT ha disminuido de nuevo, entre noviembre de 2009 y enero de 2010. En términos interanuales, se redujeron los pasajeros en un 3,4% y un 4,3%, respectivamente, aunque vuelve a aumentar la distancia recorrida por los autobuses urbanos, con un incremento interanual del 0,5%. Asimismo, el número pasajeros de cercanías volvió a reducirse en los dos primeros meses del año, rompiéndose así la tendencia de recuperación iniciada en noviembre de 2009. El mercado laboral del sector continúa registrando deterioro, el número de afiliados se contrajo un 4,7% interanual en el cuarto trimestre de 2009. Los datos sobre movilidad muestran una reducción de la intensidad del tráfico, 4,3% interanual, y un ligero incremento de la velocidad media.

1.3. Dinámica empresarial

El número de actos de constitución se ha mantenido en mínimos, fluctuando alrededor de los 820 actos de media anual, si bien el último dato mensual de diciembre genera ciertas expectativas al haberse alcanzado 960 constituciones, un 17% superior al de diciembre de 2008. Por otro lado, las disoluciones vuelven a mantenerse en niveles ligeramente superiores a las 200 sociedades.

Se registra una nueva mejora del indicador de confianza empresarial elaborado por el Ayuntamiento de Madrid, que refuerza la conclusión de que se ha producido un cambio en la tendencia negativa en la confianza empresarial, que aumenta cerca de seis puntos hasta situarse en -9,8, aunque aún en terreno negativo. Esta recuperación se afianza en un avance de la percepción de las empresas de industria y servicios pero con una recaída en el indicador del sector de construcción.

Indicador de Confianza Empresarial. Ciudad de Madrid



Fuente: Encuesta de Clima Empresarial elaborada por el Observatorio Económico del Área de Gobierno de Economía y Empleo - Ayuntamiento Madrid

1.4. Demanda

Las ventas al por menor en la Comunidad de Madrid continuaron moderando su ritmo de crecimiento negativo durante los meses de diciembre, enero y febrero.

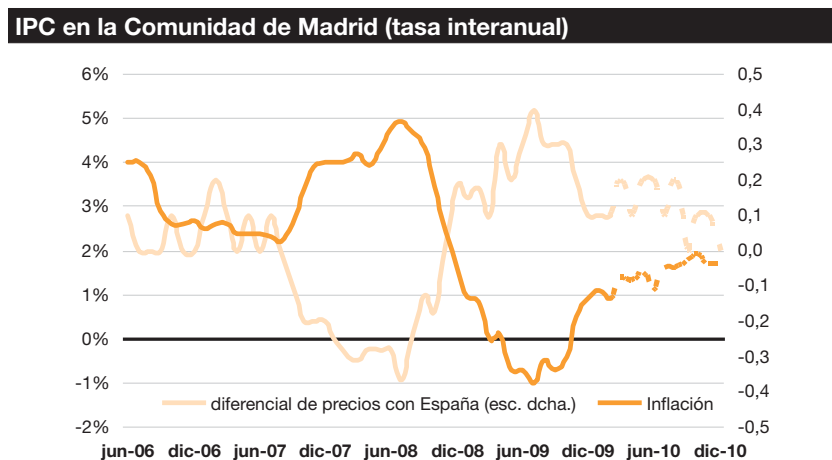
El Índice de Confianza del Consumidor Madrileño (ICCM) reflejó una pérdida de confianza en la situación económica, situándose en el primer cuatrimestre de 2010 en 31,7 puntos, ligeramente por debajo de los dos periodos precedentes, cuando se observaron valores de 35,9 y 34,2 puntos, respectivamente.

El empleo en el comercio minorista registró descensos ligeramente más acusados que en meses anteriores, con tasas de variación interanuales en diciembre, enero y febrero del -1,0%, -2,7% y -0,8%, respectivamente.

La desfavorable coyuntura económica continúa afectando a la demanda de importaciones, que registró caídas interanuales. Asimismo, las exportaciones también registraron descensos. El saldo comercial registra un descenso interanual del déficit del 22,9%, con lo que el desequilibrio comercial se reduce nuevamente hasta niveles que no se observaban desde el primer trimestre de 2004.

1.5. Precios y salarios

El Índice de Precios de Consumo de la Comunidad de Madrid alcanza en febrero de 2010 un ritmo de variación interanual del 0,9%, dos décimas inferior al avance registrado en enero. Al igual que en Madrid, la inflación de la media española recortó el avance del mes anterior, situándose en un 0,8%. De esta manera, el diferencial de precios con España se mantiene positivo, siendo por tercer mes consecutivo de 0,1 puntos porcentuales.



*Nota: Las líneas discontinuas corresponden a predicciones
Diferencial calculado con las previsiones del Instituto Flores de Lemus
Fuente: INE e IFL

Las últimas previsiones apuntan a que la inflación alcanzará un máximo en octubre del 1,9%, estimando para el cierre del año cierta moderación (1,7% interanual).

Atendiendo a la Encuesta Trimestral de Coste Laboral se observa que en la Comunidad de Madrid se continúa moderando el crecimiento respecto a trimestres anteriores. En el cuarto trimestre de 2009, el coste total se incremento en un 3,0%, recortando en siete décimas el avance del trimestre anterior.

1.6. Mercado de trabajo

El cuarto trimestre de 2009 podría suponer un cambio de tendencia del mercado laboral: aumenta la población activa y el número de ocupados. Al tiempo, el paro sigue aumentando, pero a menor ritmo. También se apreció un ligero aumento de la población activa de la Ciudad de Madrid, tras una caída de tres trimestres consecutivos. En el cuarto trimestre el número de activos ascendió a 1.682.800 personas, un incremento del 1,9% respecto al tercer trimestre. También se registra un aumento respecto al tercer trimestre de 2009 de la tasa de actividad entre la población de 16 a 25 años y entre los de 25 a 54 años. Al igual que las cifras de actividad, las de ocupación muestran una cierta recuperación. Así, 2009 cerró con 1.444.700 ocupados, un 0,4% más que en el tercer trimestre. Pese a todo, la tasa interanual (-6,1%) sigue cayendo, aunque lo hace a menor ritmo.

El número de afiliados a la Seguridad Social aumentó en 2.315 personas en el último trimestre de 2009. Pese a todo, el crecimiento interanual sigue siendo negativo, con una caída del 4,8%. Según la Encuesta de Población Activa, el número de parados a cierre de año se situó en 238.000 personas, un 14,1% de la población activa de la Ciudad, lo que supone una moderación del crecimiento de la tasa de paro. El paro registrado también recoge un incremento del número de parados, aunque de manera más moderada. En marzo de 2010 la tasa de crecimiento interanual fue del 19,1%.

2. Sostenibilidad

Políticas públicas para desincentivar el uso del vehículo privado

La congestión provocada por el tráfico es uno de los mayores problemas a los que se enfrentan las grandes ciudades. Sus consecuencias son múltiples: niveles de contaminación atmosférica y acústica elevados que pueden llegar a dañar la salud humana y la calidad ambiental, alto riesgo hacia las personas que viven y transitan la Ciudad por la siniestralidad y la inseguridad vial, incremento de la tensión social por el tráfico, costes económicos elevados por unos tiempos de desplazamiento excesivamente largos, así como una continua degradación de la imagen urbana.

Actualmente, son varias las fórmulas utilizadas por los gobiernos locales para reducir el tráfico de las zonas más congestionadas pero, básicamente se distinguen dos: el “modelo estático” de regulación del uso del vehículo privado actuando sobre el tráfico interno en una zona delimitada, y el modelo denominado “dinámico” que actúa sobre el tráfico de paso. La Ciudad de Madrid aplica el primer modelo, pero ciudades como Londres o Berlín aplican sistemas mixtos, que conjugan ambos modelos.

La aplicación en Madrid del “modelo estático” como fórmula de disuasión del uso del vehículo privado ha supuesto una reducción de un 5,7% del volumen de tráfico de acceso a la zona de aplicación y de un 2,65% de la Intensidad Media Diaria (IMD) del tráfico en el conjunto de la Ciudad. Esto ha provocado un incremento de la velocidad media entre el 10% en el interior del primer y segundo cinturón y un 24% en la M-30.

Las acciones concretas que se desarrollan de cara a implantar una movilidad más sostenible en la Ciudad son: la mejora de la calidad y la oferta de transporte público, que en los últimos años ha afectado principalmente al Metro y el Cercanías, y a la puesta en marcha de intercambiadores para reforzar la intermodalidad; el Servicio de Estacionamiento Regulado (S.E.R.) que se aplica en el interior de la M-30 (Almendra Central) y en algunos barrios exteriores, así como actuaciones que reducen los flujos y la capacidad de las vías, como la creación de Áreas de Prioridad Residencia (APR) y la peatonalización de calles; la elaboración y ejecución del Plan Director de Movilidad Ciclista que establece, por primera vez, una política de la bicicleta en Madrid, y que ha supuesto el crecimiento de la oferta de vías ciclistas en un 123% en los últimos años y la puesta en marcha de un programa de bicicleta pública compartida denominado Mybici, que estará operativo en marzo de 2011; y la sustitución de la flota de vehículos municipales por otros que sean energéticamente eficientes y respetuosos con el medioambiente así como la introducción del vehículo eléctrico en la Ciudad (proyecto MOVELE Madrid).

3. Equilibrio territorial

Mapa de la distribución territorial de las actividades productivas en la Ciudad de Madrid

El tejido productivo de la Ciudad de Madrid se caracteriza por estar fuertemente terciarizado. La actividad económica derivada tiende a concentrarse en la “Almendra Central”, siendo Salamanca, Centro, Chamberí y Chamartín los distritos con mayor número ocupados en la Ciudad con el 35%, mientras que en términos de población, tan solo suman el 18%. Estos cuatro son los únicos distritos, junto con Barajas, en los que prima la función productiva sobre la residencial.

Según sectores de actividad, la escasa actividad transformadora que aún permanece en la Ciudad ocupa al 4,6% de los trabajadores, teniendo una marcada tendencia a la localización centrífuga. Así, son

dos distritos periféricos, San Blas y Villaverde, donde mayor relevancia tiene la industria, agrupando entre ambos al 27% del total del empleo industrial.

Madrid es una economía eminentemente terciaria, donde el 88% de los ocupados en la Ciudad trabaja en los servicios. Sin embargo, por distritos, el índice de terciarización de la ocupación varía entre el 59,3% de Villaverde y el 95,1% de Centro. La distribución del sector servicios según distritos es algo más homogénea que la industria, aunque responde a un patrón de localización centrípeta. Centro, con el 10,3% del total de ocupados en servicios, Salamanca con el 9,5%, Chamberí con el 9,4% y Chamartín con el 8,9% son los distritos que aglutinan a un mayor número de trabajadores terciarios.

En los últimos años, 2004 a 2008, se ha producido un crecimiento acumulado de los ocupados en la Ciudad de Madrid de un 10,2%, siendo Hortaleza el distrito con un mayor crecimiento del empleo (cerca del 30%). Pero si atendemos a su peso específico en el empleo, Centro, Salamanca, Chamartín o Chamberí, se han posicionado como los líderes en el crecimiento del número absoluto de ocupados en el periodo señalado.

4. Polo de atracción

Dimensión estratégica del aeropuerto de Madrid-Barajas

La Ciudad de Madrid dispone con el aeropuerto de Barajas de una herramienta de extraordinario valor para potenciar su proyección estratégica en el ámbito global. Con 50 millones de pasajeros anuales, Barajas ocupa las posiciones cuarta y undécima en el *ranking* europeo y mundial de aeropuertos, respectivamente. Además, presenta un ritmo de crecimiento superior al del resto de aeropuertos líderes del continente europeo. Esta evolución responde, por una parte, a la ampliación acometida durante los últimos años, que le permite absorber una capacidad máxima de 120 movimientos por hora y dar servicio a más 70 millones de pasajeros al año (cifras sólo superadas los nodos aeroportuarios de Londres, Atlanta y Chicago). La creciente relevancia internacional de Barajas responde también a su posicionamiento como *hub* principal para las conexiones aéreas entre Europa y Latinoamérica, y a las nuevas rutas abiertas por las compañías de bajo coste, cuya irrupción está introduciendo modificaciones sustanciales el mercado aéreo. Por último, las modificaciones en el modelo de gestión aeroportuaria que se están acometiendo a escala europea y española potenciarán la eficiencia del aeropuerto de Madrid-Barajas y mejorarán su integración con la Ciudad de Madrid.

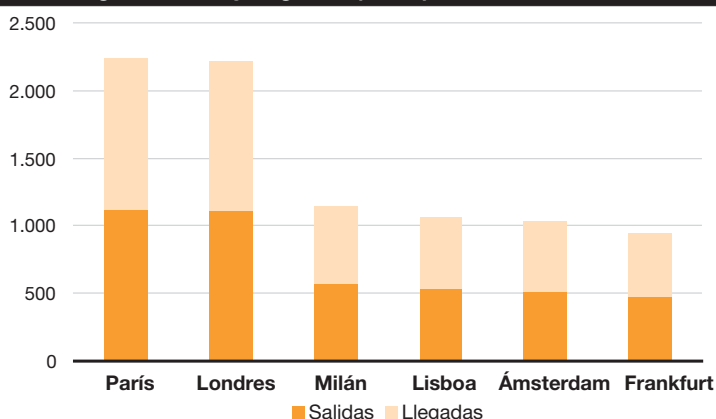
5. Monográfico

Relaciones económicas entre la Ciudad de Madrid y las principales ciudades europeas

Todas las dimensiones analizadas ponen de manifiesto la importancia que para la Ciudad de Madrid tienen las grandes ciudades europeas y que se ve reflejada a través de las intensas relaciones bilaterales con estas ciudades, unos vínculos que se han reforzado en los últimos años. Cabe destacar el elevado porcentaje de empresas extranjeras localizadas en Madrid con matriz en las principales economías europeas, que asciende a más de 2.100 empresas. También es relevante el número de empresas madrileñas que se han localizado en las principales ciudades europeas. Tal es el caso de grandes grupos empresariales como el Santander que es el segundo banco del Reino Unido por hipotecas y el tercero por depósitos.

El análisis de las relaciones comerciales ha puesto de manifiesto los intensos flujos que existen entre Madrid y las principales ciudades europeas, situándose París, Londres y Lisboa como los principales socios comerciales, con una cuota del 10% del total de intercambios comerciales en 2009. Finalmente, los flujos turísticos entre Madrid y las principales ciudades europeas son relevantes y se han intensificado en los últimos años. En su conjunto estas ciudades superan los 8,64 millones de pasajeros en 2009, lo que representa el 30% del total de pasajeros internacionales del Aeropuerto de Bajasas, un tráfico que se ha intensificado en los últimos años, registrando un crecimiento medio anual cercano al 7,5% entre 1999 y 2009.

Tráfico aéreo de pasajeros entre Madrid y un conjunto de ciudades de referencia según salidas y llegadas (Miles). 2009



Fuente: AENA

EXECUTIVE SUMMARY

1. Analysis of the situation of the City of Madrid

1.1. Economic environment and prospects

After several quarters of contraction, the world's economy has begun to regain momentum in recent months, thanks to the drive of emerging economies and the positive impact of incentives on all economies, both monetary and fiscal.

The euro area showed a less intense recovery in the fourth quarter of 2009, confirming the need to maintain macroeconomic stimuli and the measures taken by the ECB.

The Spanish economy continued to deteriorate in the fourth quarter of 2009, but at a slower pace than in the first half of the year. GDP contracted by 0.1% in quarterly terms (-3.1% year on year). Domestic demand remained as the factor most significantly affecting GDP, drawing 5.3 points to year on year growth. In 2010, the economic weakness scenario is maintained, the economy could continue to contract by 0.2%. As occurred in previous quarters, especially consumption and investment will hinder the performance of GDP.

In Madrid, the trend-cycle GDP declined by 1.8% in the last quarter of 2009, the second consecutive quarter with a lower rate of decline in activity. A more moderate decrease in employment in the fourth quarter of 2009 with respect to previous quarters should be pointed out, however, the unemployment rate continues to increase standing at 14.7%.

1.2. Production activities

INDUSTRY

Industrial activity in Madrid Autonomous Region showed further declines in December, January and February, although they have been less steep than in previous months. The Industrial Production Index (IPI) showed an average annual change of -11.2% in February after falling in December and January, when rates were -12.7% and -12.3%, respectively. In the whole of Spain, this index has shown a similar trend, although the moderation of the decline has been less noticeable, with rates in December, January and February of 16.3% - 14.7% and -12.8%, respectively.

CONSTRUCTION AND THE REAL ESTATE MARKET

At the end of last year, there were 112,522 workers in the construction sector registered to the Social Security system in Madrid, representing a decrease of 8.7% over the previous quarter, contrary to the slight recovery experienced by the total number recorded in the City in the same period (0.13%).

During 2009, there were 5,321 applications for permits for the construction of new houses in the City of Madrid. In the last three months to February, residential activity has focused more intensely in social housing: according to the Town Planning and Housing Department, 84% of housing starts have been subsidized. Even so, the annual average of subsidized housing starts remains negative.

Although 2009 was not a good year for the construction industry, in general, the non-residential segment suffered somewhat less than the residential. The area assigned to non-residential construction fell by 28.2%, while the area for residential activity fell by 36.6%.

SERVICES

The Financial System

Deposits by clients in Madrid Autonomous Region reached, in the fourth quarter of 2009, their lowest level since late 1999, with a negative contribution of banks. The number of offices in the City of Madrid continues to fall in the fourth quarter of 2009, though at a slower pace than the regional and the Spanish averages.

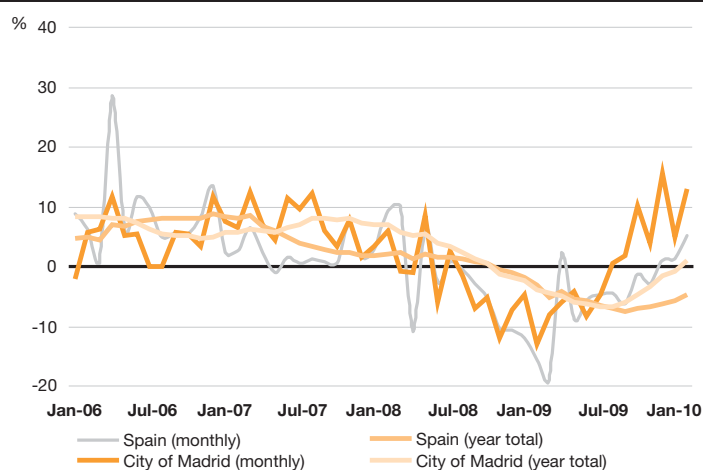
Over 2009, mortgages began to recover in number but were still declining in amount in the region: the number dropped by 15.7% and the amount by 30.2% compared to the previous year. The positive effects that cheaper housing in Madrid and low interest rates should have are diminished by the deterioration of economic activity.

Finally, as for the Spanish stock market, in December, January and February 2010, the worth of equities traded, the number of transactions, the number of commands entered and the average deal size have increased. There has been also a positive trend of the stock market in year on year terms, although compared to the end of 2009, negative returns have been recorded.

Tourism

New improvement in tourist demand in the City of Madrid, which increases its momentum to reach a growth of overnight stays in hotel establishments by 11.3% for the accumulated figure from December 2009 to February 2010. Domestic demand has been particularly influential during that quarter, overnight stays reached a year on year growth of 14.2%, more than 11 percentage points higher than the previous quarter. The demand of non-residents has also continued to show high annual growth rates of 8.0% in overnight stays. In monthly terms, taking into account the latest data, February is the seventh consecutive month with positive growth in overnight stays in hotels in the City of Madrid.

**Overnight stays in hotel accommodation
(year on year rate of the monthly and year figures)**



Source: Hotel Occupancy Survey - NSI

Transport

Data from the first two months of the year support the improvement of air transport, mainly due to increased international flights that amounted to 6.41 million passengers. Year on year growth of the number of users of Madrid Barajas was 6.0%, which translates into an increase of almost 600,000 passengers, the highest in recent months. The recovery of freight transport is stronger than that of passengers due to international transport, as domestic goods transport continues to deteriorate.

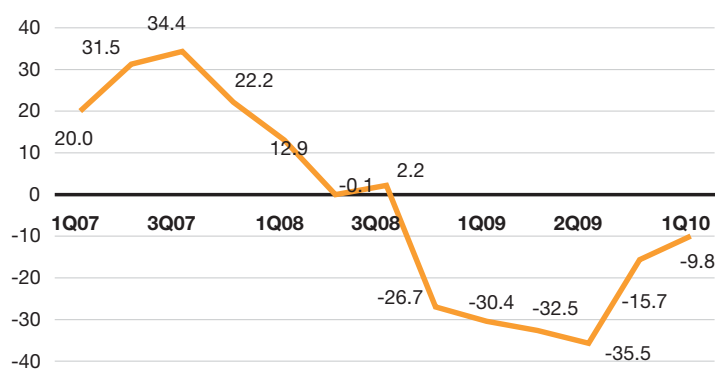
The number of users of Metro and EMT declined again between November 2009 and January 2010. In year on year terms, passengers decreased by 3.4% and 4.3%, respectively, although with a further rise in the distance travelled by buses, with an annual increase of 0.5%. Also, the number commuters using the regional train network diminished in the first two months of the year, breaking the trend of recovery that started last November. The number of workers of the sector enrolled to Social Security declined by 4.7% in the fourth quarter of 2009. Mobility data show a reduction in the intensity of traffic, 4.3% year on year, and a slight increase in average speed.

1.3. Business dynamic

The number of company constitution proceedings remained at its lowest, fluctuating around 820 as an annual average, although last December monthly data creates certain expectations, having reached 960 new businesses, 17% higher than December 2008. Dissolutions maintained similar levels, slightly higher than 200 companies.

Further improvement in the Business Confidence Indicator of the City of Madrid, reinforcing expectations of a change in the negative trend in business confidence. The indicator has increased by nearly six points to stand at -9.8, although still in negative territory. This recovery takes place in the perception of industry and services companies with a relapse in the construction sector indicator.

Business Confidence Indicator. City of Madrid



Source: Business Climate Survey - Madrid City Council Economic Office

1.4. Demand

Retail sales in Madrid Autonomous region continued to moderate their negative growth during December, January and February.

The Madrid Consumer Confidence Index (ICCM) showed a loss of confidence in the economic situation, standing, in the first quarter of 2010, at 31.7 points, slightly below the two previous periods, with values of 35.9 and 34.2 points, respectively.

Employment in retail trade recorded slightly higher declines than in previous months, with year on year rates, in December, January and February, of -1.0%, -2.7% and -0.8%, respectively.

The economic downturn continues to affect the demand for imports, registering year on year drops. Likewise, exports registered declines. The trade balance recorded a deficit decrease of 22.9% year on year, bringing the trade imbalance back to levels not seen since the first quarter of 2004.

1.5. Prices and salaries

The Consumer Price Index of Madrid Autonomous Region reached a year on year rate of 0.9% in February 2010, two tenths less than the rise seen in January. As in Madrid, average inflation in Spain reversed the rise of the previous month, standing at 0.8%. Thus, the price differential with Spain remains positive, being the third consecutive month, by 0.1 percentage points. The latest forecasts suggest that inflation will peak to 1.9% in October, estimating some restraint for the end of the year (1.7% year on year).

Considering the Quarterly Labour Cost Survey, in the region of Madrid, growth continued moderating compared to previous quarters. In the fourth quarter of 2009, the total cost increased by 3.0% reversing in seven tenths the progress of the previous quarter.

CPI in the Autonomous Region of Madrid (year-on-year rate)



N.B: The dotted lines show predictions
 Differential calculated using forecasts by the Flores de Lemus Institute
 Source: NSI and FLI

1.6. Labour market

The fourth quarter of 2009 could be a turnaround in the labour market: labour force and employment increased. At the same time, unemployment continues to rise, but at a slower pace. A slight increase in the labour force was seen in the City of Madrid, after falling for three consecutive quarters. Labour force amounted to 1,682,800 persons, a rise of 1.9% from the third quarter. There is also an increase of the activity rate among the population aged 16 to 25 and between 25 to 54 compared to the third quarter of 2009. The employment figures also picked up. Thus, 2009 ended with 1,444,700 employed, 0.4% more than in the third quarter. Nevertheless, the year on year rate (-6.1%) continues falling, though at a slower pace.

The number of workers in the Social Security system increased by 2,315 people in the last quarter of 2009. Nevertheless, the growth rate remains negative, with a fall of 4.8% year on year. According to the Labour Force Survey, the number of unemployed at the end of the year was 238,000 persons, 14.1% of the labour force in the City, reflecting some slowdown in the pace of growth of the unemployment rate. Registered unemployment also shows an increase in the number of unemployed, although more moderate. In March 2010, the growth rate was 19.1% year on year.

2. Sustainability

Public policies to discourage private car use

Congestion caused by traffic is one of the biggest problems faced by large cities. The consequences are manifold: levels of high air and noise pollution that may be damaging to human health and environmental quality; high risk to people who live and move around the City because of accidents and lack of road safety; increased social tension because of traffic, high economic costs derived from too long travelling times; and a continuous degradation of the urban image.

Currently, there are various formulas used by local governments to reduce traffic in congested areas, basically: the "static model", regulating the use of private vehicles operating on internal traffic within a defined area; and the "dynamic model" acting on passing traffic. The City of Madrid applies the first model, but cities like London or Berlin apply systems that combine both models.

The application of the "static model" to discourage private car use in Madrid has resulted in a reduction of 5.7% of the volume of traffic accessing to areas of application and 2.65% of the Average Daily Intensity (ADI) of traffic throughout the City. This has led to an increase in average speed between 10%, within the first and second road rings, and 24% in the M-30.

Specific actions are being carried out to implement more sustainable mobility in the City: improving the quality and supply of public transport, specially in Metro and Cercanías trains in recent years, and implementation of transport interchanges to enhance intermodality; the Controlled Parking Service (SER) that is applied within the M-30 area (central districts) and in some outer boroughs; actions to reduce flows and road capacity; the creation of Residence Priority Areas (APR) and pedestrian streets; the development of the Cycling Master Plan that establishes, for the first time, a policy for the use bicycles in Madrid, increasing bike paths by 123% in recent years and the launch of a public bicycle sharing program called Mybici, to be operational in March 2011; and the replacement of the fleet of municipal vehicles with ones that are energy efficient and environmentally friendly, as well as the introduction of electric vehicles in the City (MOVELE Madrid project).

3. Territorial balance

Map of the territorial distribution of production activities in the City of Madrid

The productive fabric of the city of Madrid is characterized by being heavily tertiarized. The resulting economic activity tends to concentrate on the central districts, an area known as " Almendra Central ", with Salamanca, Centro, Chamberí and Chamartin with the highest employment rate in the City with 35%, while in terms of population, they only account for 18% of residents. These four districts are the only ones, together with Barajas, where production is the priority over residential purposes.

By sectors of activity, the low transforming activity still remaining in the City occupies 4.6% of workers, having a marked tendency to centrifugal location. Thus, two districts in the outskirts, San Blas and Villaverde, with greater industrial activity, bring together 27% of total industrial employment.

As already noted, Madrid is an eminently tertiary economy, 88% of those employed in the City work in services. However, by districts, the rate of tertiarization of employment varies between 59.3% in Villaverde and 95.1% in Centro. The distribution by districts of the services sector is more homogeneous than that of industry, but it responds to a pattern of centripetal location. Centro, with 10.3% of total employment in services, Salamanca with 9.5%, Chamberí 9.4% and Chamartin with 8.9% bring together the greatest number of tertiary workers .

Between 2004 and 2008, there has been cumulative employment growth to 10.2% in the city of Madrid, Hortaleza is the district with higher growth (around 30%). But taking into account its specific weight, Centro, Salamanca, Chamartin or Chamberí, have positioned themselves as leaders in employment growth in terms of absolute number of employed in the indicated period.

4. Business attraction pole

Strategic dimension of the Madrid-Barajas Airport

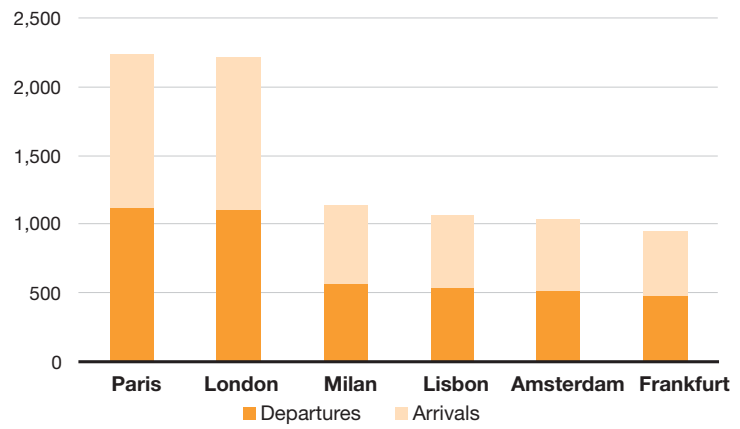
The Barajas Airport represents for the City of Madrid a extremely valuable tool to enhance its strategic projection globally. With 50 million passengers a year, Barajas occupies the fourth and eleventh positions in the ranking of European airports and worldwide, respectively. It presents a higher growth rate than the rest of Europe's leading airports. This evolution reflects, first, the expansion and improvement of its facilities tackled in recent years, which allows a maximum capacity of 120 movements per hour and serve over 70 million passengers per year (figures only behind London airport nodes, Atlanta and Chicago). The growing international importance of Barajas also responds to its position as the main hub for air links between Europe and Latin America, and new routes opened by low cost carriers, whose emergence is introducing substantial changes in the aviation market. Finally, changes in the airport management model that are being undertaken at European and Spanish airports will enhance the efficiency of the Madrid-Barajas airport and improve its integration with the City of Madrid.

5. Monographic report

Economic relations between the City of Madrid and the main European cities

All dimensions analyzed demonstrate the importance of Europe's major cities for the City of Madrid. This is reflected through the strong bilateral relations that Madrid has with these cities, which have strengthened their links in recent years. It is worth noting the high percentage of foreign companies located in Madrid with headquarters in the major European economies, which amounts to more than 2,100 companies. Also, the number of companies based in Madrid with offices located in major European cities. Such is the case of large business groups like Santander, the second bank in the UK by number of mortgages and the third by deposits.

The analysis of trade relations has highlighted the intense flows between Madrid and major European cities, Paris, London and Lisbon's stand as the main trading partners, with a 10% share of total trade in 2009. Finally, it should be mentioned that the significant tourist flows between Madrid and major European cities have increased in recent years. Together, these cities exceeded 8.64 million passengers in 2009, representing 30% of total international passenger traffic at Madrid-Barajas airport, which has intensified in recent years, registering an average annual growth close to 7.5% between 1999 and 2009.

Air passenger traffic between Madrid and some European cities by departures and arrivals (in thousands). 2009

Source: AENA

1

**ANÁLISIS DE
COYUNTURA
DE LA CIUDAD
DE MADRID**

1. ENTORNO Y PERSPECTIVAS ECONÓMICAS

El empuje de las economías emergentes y el impacto positivo de las medidas de estímulo sobre el conjunto de las economías permiten consolidar la recuperación de la economía mundial

Después de sumar varios trimestres de contracción, la economía mundial ha comenzado a recuperar dinamismo en los últimos meses, gracias al empuje de las economías emergentes y al impacto positivo de las medidas de estímulo sobre el conjunto de las economías, tanto monetario como fiscal.

Existe consenso entre los analistas a la hora de estimar que la recuperación de la economía mundial será gradual y moderada, en consonancia con el escenario típico de salida de una recesión de origen financiero. Es probable que las tasas de crecimiento sean reducidas, y por debajo de su nivel potencial durante los próximos trimestres. El modesto ritmo de recuperación es consistente con las presiones que seguirán existiendo en el mercado de la vivienda de algunas economías, y con la debilidad del mercado laboral y desapalancamiento del sector privado, como factores que limitarán la capacidad de avance del consumo.

La necesidad de que las políticas económicas continúen apoyando la recuperación es clara, sobre todo allí donde no existen indicios de recuperación autónoma de la demanda. No obstante, los gobiernos que se encuentran con problemas en sus cuentas públicas deberían avanzar en la elaboración y comunicación de estrategias para reconducir la situación, algo que exigirá no solo el abandono de las ayudas vinculadas a la crisis, sino también mejoras en la evolución de los ingresos y gastos públicos durante un tiempo prolongado.

El Área euro ralentizó la intensidad de su recuperación en el cuarto trimestre de 2009

El PIB del Área euro del cuarto trimestre de 2009 registró un nulo avance (0,0% en tasa trimestral, frente al 0,4% trimestral del anterior trimestre), que ha venido a confirmar la necesidad de mantener los estímulos macroeconómicos y las medidas adoptadas por el BCE para restaurar el normal funcionamiento del sistema financiero y reactivar la actividad económica.

La composición del PIB sigue mostrando una demanda interna todavía débil. El consumo privado se estancó y la inversión continuó deteriorándose, aunque con ritmos de caída alejados de los registrados en la primera parte de 2009. La nota positiva residió en esta ocasión en el comportamiento del sector exterior. Las exportaciones crecieron un 1,7% en términos trimestrales (un 2,9% trimestral en el anterior trimestre), con la demanda de las economías asiáticas, sobre todo China, como principal punto de apoyo.

Por países, destacó la pérdida de tracción de Alemania, donde la composición del cuadro macroeconómico en el cuarto trimestre ha arrojado algunos aspectos negativos, relacionados con el mal comportamiento del gasto de los hogares y de la inversión empresarial. En Francia, la demanda interna mejoró con cierta intensidad, apoyada en el repunte del consumo privado (0,9% en tasa trimestral).

Crecimiento interanual del Área euro (tasa interanual)					
Tasa interanual	4T08	1T09	2T09	3T09	4T09
PIB	0,4	-1,9	-5,0	-4,9	-4,1
Consumo	0,6	0,1	-0,4	-0,1	-0,2
Privado	0,0	-0,7	-1,4	-1,0	-1,1
Público	2,2	2,4	2,4	2,3	2,6
FBCF	-0,9	-6,0	-11,4	-11,6	-11,3
Existencias ⁽¹⁾	0,1	0,9	-0,7	-1,1	-0,9
Demanda interna ⁽¹⁾	0,3	-0,4	-3,3	-3,5	-3,3
Exportaciones	1,1	-7,0	-16,1	-16,6	-13,2
Importaciones	0,9	-3,8	-12,9	-14,3	-11,9
Demanda externa ⁽¹⁾	0,1	-1,5	-1,7	-1,3	-0,8

(1) Aportación al crecimiento interanual del PIB

Fuente: Eurostat

La economía española ha ralentizado la intensidad de su contracción al caer el PIB un 0,1% en tasa trimestral, cifrándose la caída interanual en el 3,1%. La composición del crecimiento arroja los siguientes aspectos destacados:

La demanda nacional sigue siendo el eje de la contracción, con un drenaje de 5,3 puntos al crecimiento interanual (tres décimas al crecimiento trimestral); en este ámbito, destaca la moderación en el ritmo de crecimiento del consumo público (pasa de crecer un 4,1% a hacerlo tan sólo ocho décimas), así como la moderación en el ritmo de caída del consumo privado (cede un 3,5%, frente a una corrección del 5% en el trimestre previo).

La inversión mantiene su debilidad con una caída del 12,9% (-16% en el tercer trimestre): la inversión residencial sigue cayendo de forma significativa (-24,5% interanual), mientras que la otra construcción (en donde se integran los planes estatales de inversión local) aún conserva cierto dinamismo y crece un 2,4%. La inversión en bienes de equipo ha reducido su ritmo de caída y cede un 15,3% interanual.

La demanda externa aporta de nuevo crecimiento (2,2 puntos), aunque de nuevo esta contribución positiva viene motivada por un ritmo de contracción de las exportaciones inferior al de las importaciones (-2,9% frente a -9,6%). Con estas cifras se confirma una contracción del PIB del orden del 3,6% para el conjunto del año. Desde los máximos del último ciclo expansivo alcanzados en el primer trimestre de 2008, el PIB acumula una caída del 4,6%, que en el caso de la demanda nacional, y hasta septiembre, roza el 10%.

De cara a 2010 mantenemos un escenario de debilidad de la economía, que podría volver a contraerse un 0,6%, siendo de nuevo las partidas de consumo y de inversión especialmente las que van a lastrar el comportamiento del PIB.

La economía española continúa deteriorándose, pero a menor ritmo. El PIB se contrae un 0,1% trimestral (-3,1% interanual)

Cuadro macroeconómico español (tasa interanual)					
	4T08	1T09	2T09	3T09	4T09
PIB	-1,2	-3,3	-4,2	-4,0	-3,1
Consumo	-1,0	-2,6	-3,2	-2,5	-2,3
Privado	-3,3	-5,5	-6,0	-5,0	-3,5
Público	6,3	6,0	4,7	4,1	0,8
FBCF	-10,9	-14,9	-17,0	-16,0	-12,9
Bienes de equipo	-11,6	-24,0	-28,3	-23,8	-15,3
Construcción	-10,2	-11,3	-11,6	-11,4	-10,2
Vivienda	-17,7	-23,5	-24,9	-25,2	-24,5
Otra construcción	-2,3	1,1	1,3	1,4	2,4
Otros	-11,8	-13,2	-17,6	-19,9	-18,5
Demanda nacional ⁽¹⁾	-4,0	-6,4	-7,5	-6,5	-5,3
Exportaciones	-7,1	-16,6	-14,7	-10,8	-2,9
Importaciones	-13,5	-22,3	-21,7	-17,0	-9,6
Demanda externa ⁽¹⁾	2,8	3,1	3,3	2,5	2,2

(1) Aportación al crecimiento interanual del PIB

Fuente: INE

El PIB ciclo tendencia ha descendido un 1,8% interanual en el último trimestre de 2009, siendo el segundo trimestre consecutivo que se atenúa la caída

Según el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid, el PIB ciclo tendencia ha decrecido en un 1,8% interanual en el cuarto trimestre de 2009, siendo así el segundo trimestre consecutivo que muestra un menor ritmo de caída de la actividad económica de la región Madrid. En términos intertrimestrales, la tasa se sitúa en terreno positivo, con una variación positiva del 0,2%, una situación que de mantenerse en próximos trimestres podría confirmar la salida de la recesión económica de la Comunidad Autónoma. El crecimiento del conjunto del año se sitúa en un -2,8%, menos negativo al registrado en la media nacional (-3,6%).

La ralentización del ritmo de deterioro económico se ha hecho notoria en la evolución del VAB por sectores. En el último trimestre de 2009, los sectores de actividad han registrado una tasa de crecimiento negativa, aunque menos acentuada que trimestres anteriores. Las actividades terciarias son las que han soportado con mayor resistencia los efectos de la recesión económica, con una disminución del 0,8%. El mayor deterioro se ha observado en la industria, aunque ha seguido atenuando su caída, con una tasa interanual del -5,7%. En términos intertrimestrales, la actividad industrial ha registrado tasas positivas de crecimiento durante dos trimestres consecutivos, afianzando los signos de recuperación. La construcción por su parte ha descendido en un 5,2%.

La disminución del empleo del cuarto trimestre de 2009 se ha moderado respecto a trimestres anteriores, no así la tasa de paro que se sitúa en un 14,7%

Según la Encuesta de Población Activa (EPA), en el cuarto trimestre de 2009, los ocupados en la región han disminuido en un 5,2% respecto al mismo periodo del año anterior, moderando el descenso del tercer trimestre del año. Los activos han disminuido por segundo trimestre consecutivo, pero no así la tasa de paro, que se ha incrementando en tres décimas respecto al trimestre anterior, situándose en el 14,7%, a cuatro puntos de la media nacional. El número de afiliados a la Seguridad Social ha moderado su caída, al igual que los ocupados, hasta alcanzar una tasa interanual del -3,5% en febrero de 2010, registrando un total de 2.814.980 afiliados. Por último, el paro registrado sigue mostrando signos de recuperación, moderando el crecimiento hasta un 22,4% en el mismo periodo, con un crecimiento menos pronunciado en todos los sectores económicos e incluso en la agricultura con variaciones interanuales negativas.

Cuadro macroeconómico C. de Madrid (tasa de variación interanual*)						
	2009	IV Tr 08	I Tr 09	II Tr 09	III Tr 09	IV Tr 09
PIB (ciclo-tendencia)	-2,8%	-0,8%	-2,6%	-3,5%	-3,0%	-1,8%
VAB industria	-9,0%	-5,1%	-9,5%	-12,6%	-8,2%	-5,7%
VAB construcción	-6,3%	-6,1%	-6,6%	-6,9%	-6,6%	-5,2%
VAB servicios	-1,4%	0,6%	-1,1%	-1,8%	-1,8%	-0,8%
	2009	IV Tr 08	I Tr 09	II Tr 09	III Tr 09	IV Tr 09
EPA						
Activos	1,2%	3,6%	3,4%	1,5%	-0,1%	-0,2%
Ocupados	-4,8%	-0,5%	-3,4%	-3,9%	-6,6%	-5,2%
Parados	65,4%	64,9%	88,6%	57,3%	71,1%	44,4%
Tasa de paro	14,0%	10,2%	13,5%	13,6%	14,4%	14,7%
	2009	nov-09	dic-09	ene-10	feb-10	feb-09 (miles)
Paro registrado	49,1%	35,6%	30,9%	26,1%	22,4%	474,4
Afiliados a la SS	-4,7%	-4,9%	-4,3%	-4,0%	-3,5%	2.815,0

* Excepto la tasa de paro

Fuente: Instituto de Estadística de la C. Madrid, INE (EPA), INEM e INSS

Previsiones

Las previsiones apuntan a una disminución del PIB español del 0,2% en 2010, un descenso inferior al de 2009, gracias a la recuperación esperada en la demanda interna durante el segundo trimestre del año. En el balance general de 2010, la aportación de la demanda externa será positiva, aunque algo más moderada que el año anterior. El menor deterioro vendrá por una menor caída del consumo privado y de las inversiones en bienes de equipo y construcción.

Previsiones cuadro macroeconómico español (tasa interanual)										
	1T09	2T09	3T09	4T09	1T10	2T10	3T10	4T10	2009	2010
PIB	-3,2	-4,2	-4,0	-3,0	-1,4	0,0	0,3	0,5	-3,6	-0,2
Consumo Privado	-5,0	-5,7	-5,7	-4,9	-3,1	-1,4	-0,9	-0,1	-5,3	-1,4
Consumo Público	6,4	5,1	4,8	4,6	4,3	4,1	3,9	3,6	5,2	4,0
FBCF	-15,2	-17,0	-15,9	-13,4	-7,7	-4,0	-1,4	0,3	-15,4	-3,3
Bienes de equipo	-24,2	-28,9	-28,8	-24,5	-12,2	-7,0	-2,1	-1,3	-26,6	-5,8
Construcción	-11,5	-12,0	-10,6	-8,9	-5,5	-2,0	0,0	2,1	-10,8	-1,4
Demanda nacional ⁽¹⁾	-6,1	-7,3	-7,0	-5,7	-3,1	-1,0	0,1	1,0	-6,6	-0,7
Exportaciones	-17,6	-15,7	-11,4	-2,9	0,7	1,6	1,8	2,1	-12,1	1,6
Importaciones	-22,9	-22,3	-16,5	-11,2	-5,5	-2,4	0,8	3,7	-19,0	-0,9
Demanda externa ⁽¹⁾	2,8	3,1	3,0	2,9	2,0	1,2	0,2	-0,6	2,9	0,6

(1) Aportación al crecimiento interanual del PIB. Fuente: Ceprede, noviembre 2009

En la Ciudad de Madrid se prevé igualmente una moderación en el ritmo de descenso de la actividad económica para 2010. Según las previsiones del Instituto L.R. Klein-Centro Stone, el PIB de la Ciudad de Madrid registrará una tasa interanual del -0,2%, con avances positivos en la energía y los servicios. Las previsiones para 2011 apuntan a un crecimiento positivo del 0,9%, liderado por el sector energético (3,4%). El incremento más moderado será el de la actividad industrial, con una tasa interanual del 0,2%.

Las previsiones para la Ciudad de Madrid apuntan a una moderación en el ritmo de descenso del PIB para 2010 y un crecimiento positivo del 0,9% para 2011

Cuadro macroeconómico de la Ciudad de Madrid (variación interanual)			
	2009	2010	2011
PIB oferta	-2,3%	-0,2%	0,9%
VAB energía	-6,5%	0,9%	3,4%
VAB industria (resto)	-14,1%	-2,5%	0,2%
VAB construcción	-2,8%	-1,3%	0,6%
VAB servicios	-1,3%	0,1%	0,8%

Fuente: Instituto L.R.Klein-Centro Stone para Ayuntamiento de Madrid (diciembre 2009)

2. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

2.1. Industria

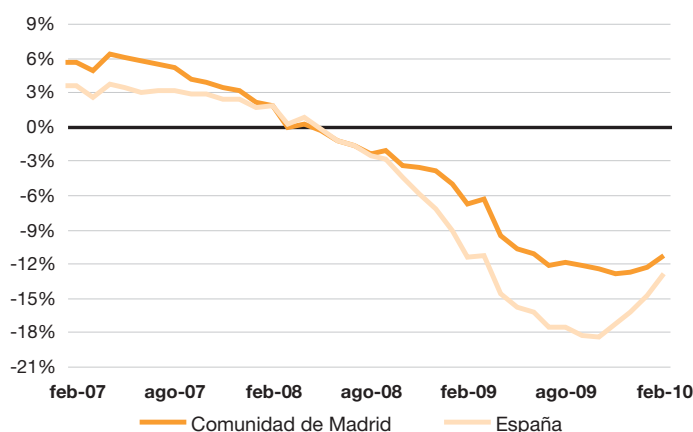
La actividad industrial en la Comunidad de Madrid registró nuevos descensos, aunque menos acusados que en meses anteriores

La actividad industrial en la Comunidad de Madrid registró nuevos descensos durante los meses de diciembre, enero y febrero, si bien éstos han sido menos acusados que en meses anteriores. Según el Índice de Producción Industrial (IPI) en febrero se observó una variación media anual del -11,2%, tras las caídas de diciembre y enero, cuando se registraron tasas del -12,7% y -12,3%, respectivamente. En el conjunto de España, este índice ha mostrado una evolución similar a la madrileña, si bien en este caso la moderación de la caída ha sido inferior, con tasas en diciembre, enero y febrero del 16,3%, -14,7% y -12,8%, respectivamente.

La producción de bienes de consumo duradero y de bienes intermedios sigue protagonizando las principales caídas

El descenso de la producción por tipos de bienes se sigue concentrando en las partidas de bienes de consumo duradero y de bienes intermedios, con variaciones medias anuales en febrero del -23,3% y del -20,6%, respectivamente. Los bienes de equipo también moderan ligeramente su caída, aunque registraron una variación del -10,5% en febrero.

Índice de Producción Industrial (IPI) (tasa media anual)

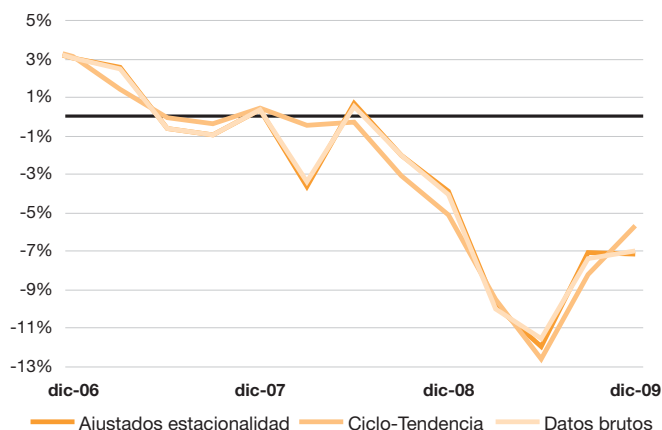


Fuente: INE

Los datos brutos del VAB industrial correspondientes al cuarto trimestre de 2009 presentaron un descenso menos acusado que en el trimestre anterior

En la Comunidad de Madrid, los datos brutos del VAB industrial correspondientes al cuarto trimestre de 2009 presentaron un descenso menos acusado que el observado en el trimestre anterior, con una caída del -6,9%. Por su parte, los datos ciclo-tendencia y los datos ajustados por la estacionalidad registraron una evolución tasas de variación del -5,7% y del -7,1%, respectivamente.

VAB industrial de la Comunidad de Madrid (tasa de variación interanual)



Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid (Contabilidad Regional trimestral)

La publicación de las cifras correspondientes a la afiliación a la Seguridad Social de las ramas industriales, de acuerdo a la nueva clasificación (CNAE 2009) iniciada en el primer trimestre, al suponer una reasignación de cuentas no permite la comparación interanual por el momento. El comentario se limita, por ello, al análisis intertrimestral de la afiliación. En este sentido, el número de trabajadores inscritos en las ramas industriales de la Ciudad de Madrid se sitúa en el cuarto trimestre en un total de 91.309 personas, lo que supone un muy ligero incremento del 0,3% respecto al tercer trimestre. Cabe subrayar el incremento registrado en la afiliación de la rama de Recogida, tratamiento, eliminación y valorización de residuos, así como otros aumentos mucho más modestos en Fabricación de vehículos y Suministro de energía.

Trabajadores afiliados a la Seguridad Social: ramas industria (CNAE-09)

	III Tr 09	IV Tr 09	Variación (%)
Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	9.684	9.437	-2,6
Fabric. vehículos de motor, remolques y semirremolques	7.586	7.634	0,6
Recogida, tratamiento y eliminación de residuos	6.092	7.528	23,6
Industria de la alimentación	6.896	6.802	-1,4
Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	6.783	6.403	-5,6
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acond.	5.722	5.750	0,5
Confección de prendas de vestir	5.853	5.651	-3,5
Reparación e instalación de maquinaria y equipo	4.931	4.840	-1,8
Fabricación de productos farmacéuticos	4.374	4.342	-0,7
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	4.106	3.972	-3,3
Fabric. productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	3.672	3.621	-1,4
Captación, depuración y distribución de agua	3.215	3.218	0,1
Fabricación de otro material de transporte	2.856	2.843	-0,5
Resto	19.238	19.268	0,2
Total industria	91.008	91.309	0,3

Fuente: D.G. de Estadística del Ayto. de Madrid - Tesorería Gral. de la Seguridad Social

Por otro lado, el total de cuentas de cotización de las ramas industriales en la Ciudad de Madrid se sitúa en el cuarto trimestre en 4.737 cuentas, lo que supone un ligero descenso del 0,6% respecto al tercer trimestre. Las principales caídas correspondieron a las ramas de Fabricación de maquinaria y equipo, así como a la industria de

En el cuarto trimestre la Ciudad de Madrid cuenta con un total de 4.737 cuentas de cotización en las ramas industriales

Fabricación de la madera, que sufrieron descensos del 3,5% y del 4,3%, respectivamente.

Cuentas de cotización a la Seguridad Social: ramas industria (CNAE-09)			
	III Tr 09	IV Tr 09	Variación (%)
Artes gráficas y reproducción de soportes grabados	1.021	1.003	-1,8
Confección de prendas de vestir	547	548	0,2
Fabric. productos metálicos, excepto maquinaria y equipo	425	418	-1,6
Industria de la alimentación	373	373	0,0
Reparación e instalación de maquinaria y equipo	300	301	0,3
Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p.	287	277	-3,5
Otras industrias manufactureras	218	225	3,2
Fabricación de muebles	174	168	-3,4
Fabricación de otros productos minerales no metálicos	137	134	-2,2
Industria química	125	128	2,4
Industria de la madera y del corcho	116	111	-4,3
Fabricación de material y equipo eléctrico	105	109	3,8
Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado	95	105	10,5
Resto	844	837	-0,8
Total	4.767	4.737	-0,6

Fuente: D.G. de Estadística del Ayto. de Madrid - Tesorería Gral. de la Seguridad Social

2.2. Construcción y mercado inmobiliario

Al cierre del pasado año en Madrid se contabilizaron 112.522 trabajadores en el sector de la construcción afiliados a la Seguridad Social

El peso de la construcción sigue reduciéndose en el mercado de trabajo de la Ciudad de Madrid. Durante el cuarto trimestre de 2009 el número de trabajadores del sector afiliados a la Seguridad Social pasó a representar el 6,3% del total de afiliados en la Ciudad, el valor más bajo de los últimos trimestres. Al cierre del pasado año se contabilizaron 112.522 afiliados en la construcción, lo que supone una reducción del 8,7% respecto al trimestre anterior. Una caída que contrasta con la ligera recuperación que experimentó el número total de afiliados en el mismo periodo (0,13%).

Desagregando los datos por ramas de actividad vuelve a observarse cómo la mayor contracción viene de la mano de la obra civil, con un 14,6% de afiliados menos que en el tercer trimestre del año. No cabe duda que la conclusión de las obras asociadas al Fondo de Inversión Local se ha dejado notar en el sector. Por otro lado, los afiliados en la construcción de edificios son un 5% menos que en el trimestre anterior, una nueva caída pero inferior a la media del sector.

La economía nacional sigue mostrando una mayor dependencia de la construcción

Aunque el sector también se ha contraído a escala nacional, la economía española sigue mostrando una mayor dependencia de la construcción. Así, en el último mes del año el 8,9% de los afiliados a la Seguridad Social trabajaba en este sector, 2,6 puntos porcentuales más que en la Ciudad de Madrid. Por tanto, la economía municipal está menos expuesta a los vaivenes del sector de la construcción.

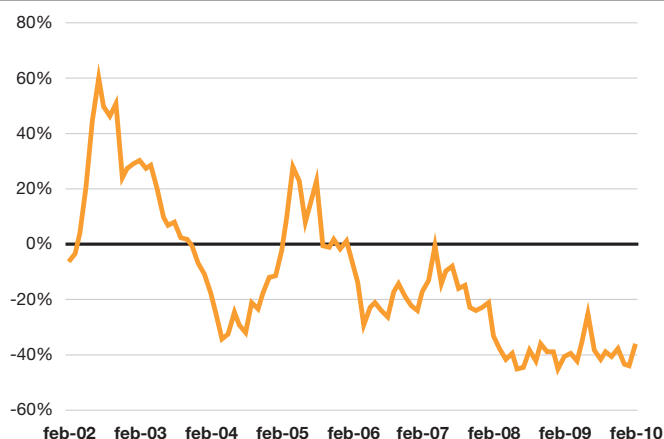
La iniciación de viviendas en Madrid vuelve a caer a una tasa media anual próxima al -40%

La iniciación de viviendas en la Ciudad de Madrid continúa descendiendo y, como viene sucediendo desde abril de 2008, la tasa media anual de crecimiento se mantiene en torno al -40%. Según los datos de licencias de construcción de viviendas otorgadas por el Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid, entre diciembre de 2009 y febrero de 2010, últimos datos disponibles,

en Madrid se iniciaron 774 viviendas, la mayoría de las cuales se comenzaron en el mes de febrero (565 unidades), siendo enero cuando se ha detectado una menor actividad.

Una vez publicados los datos de actividad referidos al pasado año, puede concluirse que el balance de la actividad residencial en 2009 no ha sido bueno. Durante los 12 meses del pasado año el Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda concedió 3.641 licencias para la construcción de nuevas viviendas, lo que supone una reducción del 43,7% respecto a 2008, cuando se concedieron 6.464 licencias para construir nuevas viviendas.

Licencias de construcción de viviendas (tasa media anual)



Fuente: Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda Ayuntamiento de Madrid

Pero en Madrid las licencias para la construcción de nuevas viviendas no sólo las concede el Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, ya que también es una competencia de las Juntas de Distrito. Durante 2009, las Juntas concedieron permisos para iniciar 1.680 nuevas viviendas. Por tanto, a lo largo de 2009 en la Ciudad de Madrid se empezaron los trámites para iniciar la construcción de 5.321 nuevas viviendas, un 36,9% menos que en 2008.

Durante 2009 en la Ciudad de Madrid se empezaron los trámites para iniciar la construcción de 5.321 viviendas

Durante el pasado año los distritos que mantuvieron una mayor actividad residencial fueron: Villa de Vallecas, donde se iniciaron 822 viviendas; Tetuán con 465 viviendas; Latina y Barajas, distritos en los que se comenzaron los trámites para iniciar 455 y 415 viviendas, respectivamente. Por el contrario, destaca la escasa actividad en los distritos de Moratalaz (donde no se inició ninguna vivienda), Vicálvaro, que experimentó un gran desarrollo residencial a finales de la década de los noventa, y Retiro, distrito consolidado en el que las nuevas viviendas surgen principalmente a partir de procesos de rehabilitación de edificios.

En los últimos tres meses hasta febrero de 2010, la actividad residencial, según el Área de Urbanismo y Vivienda, se ha centrado sobre todo en la vivienda protegida. De hecho, el 84% de las 774 viviendas iniciadas contaban con alguna protección. Aun así, la evolución media anual de la iniciación de vivienda protegida sigue siendo negativa, aunque en los últimos meses ha experimentado una

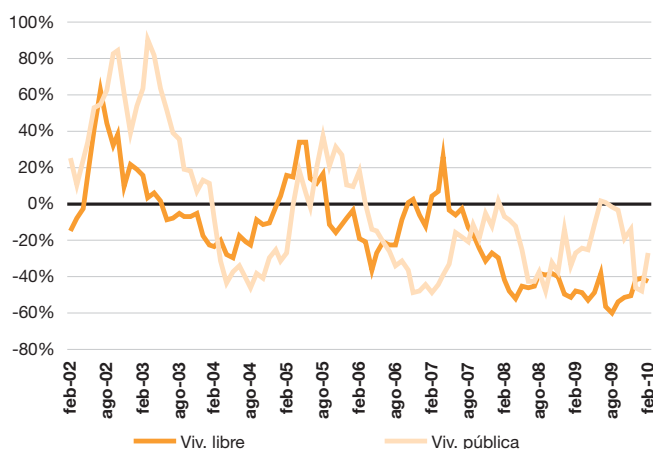
El 84% de las viviendas iniciadas en los últimos tres meses hasta febrero han sido viviendas protegidas según datos del Área de Urbanismo y Vivienda

notable mejoría. Por el contrario, la evolución de la vivienda libre parece haber detenido la tendencia positiva iniciada a mitad del pasado año, estabilizándose la caída media anual en torno al -40%.

Durante 2009 se iniciaron 3.838 viviendas libres y 1.483 viviendas con algún tipo de protección

Desagregando entre viviendas libres y protegidas, durante 2009 se iniciaron 3.838 viviendas libres y 1.483 viviendas con algún tipo de protección, lo que han supuesto descensos anuales del 32,6% y del 45,8%, respectivamente. Comparando con 2008 se observa cómo la caída de la vivienda libre se ha moderado al tiempo que la de la vivienda protegida se ha intensificado.

Licencias de viviendas de nueva edificación. Libres y protegidas (tasa media anual)



Fuente: Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda Ayuntamiento de Madrid

Así, durante 2009 se ha vuelto a abrir la brecha entre la vivienda libre y la protegida, ya que si en 2008 la proporción de viviendas protegidas iniciadas era del 42,3%, según los datos del Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, en 2009 se ha recortado hasta el 40,7%, rompiéndose así la tendencia que se inició en 2007.

El número de viviendas terminadas sigue reduciéndose

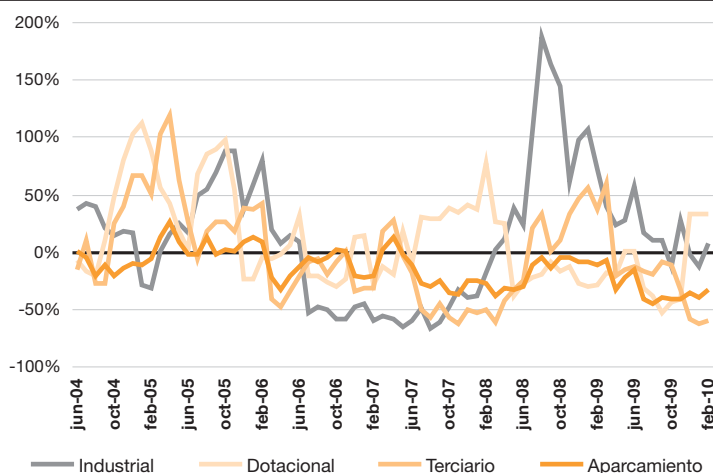
Al mismo tiempo, el número de viviendas terminadas sigue reduciéndose y durante los dos primeros meses del presente año se concluyó un tercio de viviendas menos que en el mismo periodo de 2009. De igual manera, durante 2009 el número de viviendas terminadas se redujo un 45% respecto a 2008, una situación acorde con la coyuntura actual de la actividad residencial.

En 2009 la superficie destinada a construcción no residencial cayó un 28,2% mientras que la asociada a obra residencial se redujo un 36,6%

Aunque el pasado año no fue un buen año para el sector de la construcción en general, debe decirse que el segmento no residencial experimentó un menor deterioro, tal y como indican las tasas de crecimiento de las superficies destinadas a la construcción residencial y a la no residencial, que integra aparcamientos y edificios de usos terciario, industrial y dotacional. A lo largo de 2009 la superficie destinada a construcción no residencial cayó algo más del 28%, mientras que la asociada a obra residencial se redujo casi un 37%. Pese a todo, las cifras globales asociadas a construcción no residencial han sufrido un notable deterioro respecto a 2008, cuando la superficie destinada a estos usos se incrementó en un 2,5%.

Por usos de suelo, es el terciario el que más se deteriora: la superficie destinada a este fin se redujo casi un 60% a lo largo de 2009, en línea con las caídas medias anuales detectadas en los meses enero y febrero de 2010. La superficie destinada a la construcción de aparcamientos se redujo un 35% durante el pasado año. La superficie destinada a las construcciones industriales fue la que menos se redujo, apenas un 1,2%. Por su parte, la superficie de uso dotacional fue la única que aumentó en 2009, gracias a la superficie de este uso que se registró en el mes de diciembre. No obstante, hay que tener en cuenta que este ha sido el uso que más financiación ha recibido del Fondo Estatal de Inversión Local.

Superficie de licencias de construcción no residencial por uso del suelo (tasa media anual)



Fuente: Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda Ayuntamiento de Madrid

2.3. Sistema financiero

De momento no se manifiestan los efectos de las medidas adoptadas por el Gobierno para inyectar liquidez y restablecer la confianza en el sistema financiero, aunque deberían observarse en los primeros trimestres de 2010. Así, en el cuarto trimestre de 2009 se ha mantenido la tendencia bajista que presentan desde mediados de 2007 la inversión crediticia y los depósitos de clientes en la Comunidad de Madrid y el resto de España, de forma más intensa en la primera, lo que ha anulado el diferencial de crecimiento positivo respecto a la media española. Asimismo, sigue observándose la disminución en el número de entidades financieras.

El número de hipotecas en la Comunidad de Madrid empieza a recuperarse y el último trimestre de 2009 ha registrado un crecimiento del 23,5%, dejando el volumen por encima de las 11.000 hipotecas. Sin embargo, sigue bajando el importe. Finalmente, el mercado bursátil prosigue con su evolución positiva en el primer trimestre de 2010, con rentabilidades superiores al 35% en marzo, aunque respecto al cierre de 2009 ha registrado un caída cercana al 10%, lo que pone de manifiesto la incertidumbre de los inversores sobre la recuperación de la economía española.

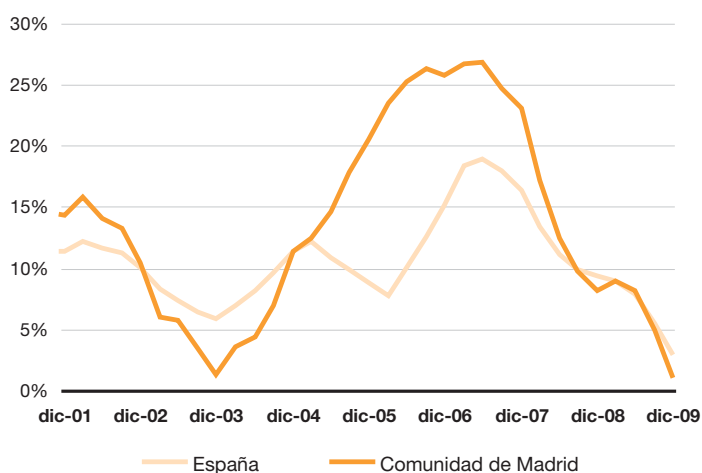
Inversión crediticia y depósitos de clientes

Los depósitos en la Comunidad de Madrid registraron el menor crecimiento desde finales de 1999

En el último trimestre del año ha continuado la moderación del ritmo de crecimiento de los depósitos de clientes en la Comunidad de Madrid. Respecto al tercer trimestre del año, los depósitos han reducido su crecimiento en casi 4 puntos porcentuales (pp), situando la tasa media anual en el 1,1%, el nivel más bajo desde el cuarto trimestre de 1999 y, por segundo trimestre consecutivo, por debajo de la media española. El volumen de depósitos en el conjunto de España mantiene también una senda decreciente, situándose en el 3,0%.

El crecimiento de los depósitos en los bancos se ha situado en valores negativos (-0,4%), por primera vez desde marzo de 2004, mientras en las cajas han vuelto a moderar su crecimiento hasta el 4,7%. Así, la concentración de depósitos en las cajas ha aumentado una décima respecto al trimestre anterior, hasta el 30,5%.

Depósitos de clientes (tasa media anual)



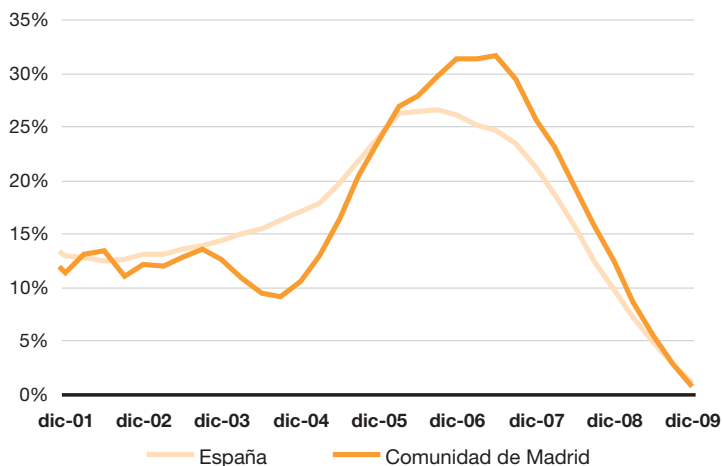
Fuente: Banco de España

El crédito al sector privado en la Comunidad de Madrid ha mantenido la tendencia de moderación

De la misma forma, durante el cuarto trimestre de 2009, el crédito concedido al sector privado en la Comunidad de Madrid ha mantenido la tendencia de moderación. La inversión crediticia se ha incrementado en tasa media anual un 0,8%, frente a un 1,1% a nivel nacional, mínimos históricos indicadores de que los efectos de las medidas adoptadas por el Estado para inyectar liquidez en el sistema no parecen estar notándose.

La moderación del ritmo de crecimiento medio anual del crédito en los bancos ha sido de 2,2 pp respecto al tercer trimestre, dejando la tasa en el 1,5%, mientras que la caída en las cajas ha sido inferior (1,9 pp), aunque éstas han situado su tasa en niveles negativos (un -0,2%). Así, los bancos siguen concentrando un porcentaje superior de la inversión crediticia, el 61,5% en el último trimestre de 2009.

Crédito al sector privado (tasa media anual)



Fuente: Banco de España

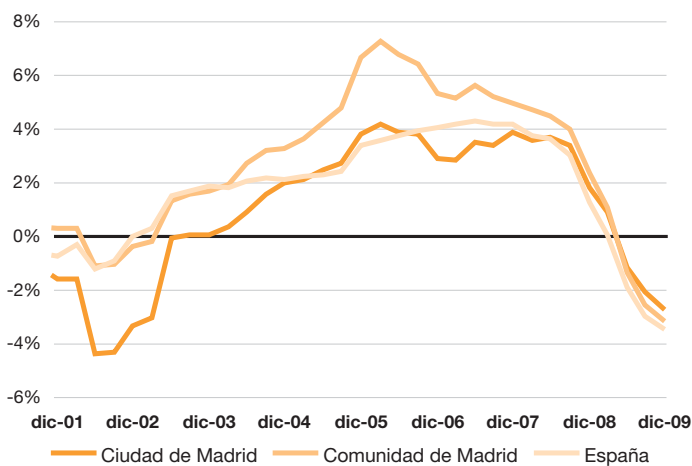
La ratio de liquidez estructural (depósitos sobre créditos) vuelve a descender en el cuarto trimestre de 2009 hasta el 74,1%, aunque en términos interanuales aumenta 0,2 pp, manteniendo el crecimiento iniciado en el primer trimestre del año. A su vez, esta ratio sigue siendo muy superior al agregado nacional (un 61,2%), que por otro lado ha aumentado en una décima.

Oficinas de entidades de depósito

El número de oficinas de entidades de depósito en la Ciudad de Madrid continúa bajando en el cuarto trimestre de 2009, lo que ha situado su nivel en 3.175. Se afianza así la tendencia general de ralentización, que también se observa en la Comunidad y en España. Sin embargo, el ritmo de moderación en la Ciudad fue menos intenso (-2,7% interanual) mientras que en la región y en España el número de oficinas cayeron un -3,2% y -3,5%, respectivamente. Respecto a la distribución de las oficinas en la Ciudad, la cuota de las cajas de ahorros sigue aumentando y en el cuarto trimestre de 2009 representa el 50,9% del total, con un total de 1.616 oficinas.

El número de oficinas en la Ciudad de Madrid sigue bajando en el cuarto trimestre de 2009, aunque disminuye a menor ritmo que la media regional y nacional

Oficinas de entidades de depósito (tasa interanual)



Fuente: Banco de España

Evolución del crédito hipotecario

Las hipotecas en la Comunidad de Madrid empiezan a recuperarse en número pero siguen reduciendo su importe

El mercado hipotecario continúa su ajuste y el número de hipotecas en la Comunidad de Madrid se ha reducido un 15,7% a lo largo del año 2009. Sin embargo, desde noviembre la variación interanual presenta valores positivos, que también se han observado en enero de 2010, con un aumento del 23,5%, dejando el volumen por encima de las 11.400 hipotecas. Asimismo, el importe se ha reducido en 2009 un 30,2% respecto al año anterior y, a diferencia del número de hipotecas, ha continuado en tasas negativas a finales de 2009 y principios de 2010: en enero la caída ha sido del 9,1%, aunque mucho más moderada que la registrada en enero de 2009 (un -40,5%).

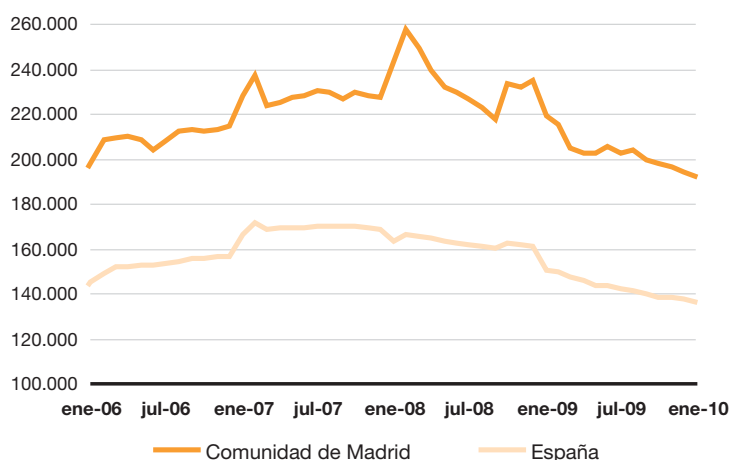
El capital hipotecado en enero de 2010 se ha situado por debajo de los 1.845 millones de euros, el nivel más bajo desde diciembre de 2003. Los efectos positivos que el abaratamiento de la vivienda en Madrid y que los bajos tipos de interés deberían tener en la actualidad se ven contrastados por un lado por el efecto adverso que tiene el deterioro de la actividad económica y del mercado laboral en España y en Madrid, y por el otro, por las dificultades que todavía atraviesan las entidades financieras a la hora de conceder crédito hipotecario.

Continúa la tendencia de moderación de la cuantía media de las hipotecas tanto en la Comunidad de Madrid como en España

El importe medio de las hipotecas en la Comunidad de Madrid sigue bajando y 2009 se ha saldado con una caída interanual del 17,2%, intensificándose el deterioro a finales de año con descensos interanuales cercanos al 40% en diciembre. El inicio de 2010 ha mantenido el mismo patrón, con una caída interanual del 26,4%, alcanzando en enero un valor medio de 161.412 euros, el más bajo desde julio de 2004.

Esta tendencia también se ha observado en el conjunto de España, aunque ha sido menos intensa. En 2009 el importe medio hipotecado se redujo un 14,5% respecto al año anterior y en enero de 2010 la caída interanual ha sido del 17,8%, con un importe medio de 123.673 euros.

Importe medio hipotecas año natural (euros)



Fuente: INE

La distribución del número de hipotecas concedidas en 2009 muestra el mayor peso que tienen las cajas, un 52,8% del total, seis décimas más que en 2008. Sin embargo, debido a que las cajas conceden créditos hipotecarios de menos importe que los bancos, concentran sólo el 43,1% del capital hipotecado en 2009. Entre noviembre de 2009 y enero de 2010, las cajas registraron un fuerte aumento del número de hipotecas (superior al 40% en términos interanuales), lo que ha contribuido al incremento del capital a una tasa del 1,1%. Los bancos también se han beneficiado del aumento del número de hipotecas, si bien a ritmos más moderados (un 5,1% en dicho periodo), lo que no ha sido suficiente para llevar a la tasa de variación del capital a valores positivos, situándose en el -22,2%.

Mercado bursátil

Los mercados bursátiles mundiales cerraron 2009 con ganancias generalizadas y una sustancial reducción de la volatilidad. Esta tendencia ha continuado en los primeros meses de 2010, en los cuales han aumentado las rentabilidades interanuales. Pese a todo, los mercados no muestran todavía una tendencia de recuperación sostenida debido a las incertidumbres que todavía existen sobre la recuperación de las economías, lo que se ha visto reflejado en una caída de las rentabilidades respecto al cierre de 2009.

Entre diciembre de 2009 y febrero de 2010 (último dato disponible) en la Bolsa española se han negociado 246.555 millones de euros en renta variable en el mercado electrónico (SIBE), un aumento del 33,3% en términos interanuales. Durante el mismo periodo, la media diaria de negociación ha aumentado un 33%, hasta los 4.109 millones de euros, con una variación a 12 meses del -27,5%. El número de operaciones efectuadas ha seguido la misma tendencia, aunque con menor intensidad. Aumentan también el número de órdenes introducidas y el tamaño medio por operación en estos tres meses. Las órdenes, tras una ligera caída en diciembre, han alcanzado un repunte récord en número en febrero, superando los 13 millones, el nivel más alto desde que se dispone de datos (2005). Mientras, en diciembre de 2009 el efectivo medio por operación (35.676 euros) ha alcanzado su máximo desde mayo de 2008.

Entre diciembre 2009 y febrero de 2010 aumentó la negociación, el número de operaciones efectuadas, el número de órdenes introducidas y el tamaño medio por operación en la Bolsa española

Volumen contratado en el mercado electrónico (SIBE)

	2009	Mar 09 / Feb 10	Dic 09 / Feb 10	Variación interanual (%)		
				09/08	12 meses	3 meses
Efectivo negociado (mill. euros)	897.187	936.916	246.555	-27,8	-13,2	33,3
Media diaria de negociación (mill. euros)	3.532	3.709	4.109	-27,3	-27,5	33,3
Número de operaciones (miles)	31.607	33.266	8.648	-14,4	-10,8	27,5
Tamaño medio por operación (euros)	28.386	28.503	29.261	-15,6	-18,2	7,2
Órdenes introducidas (miles)	94.219	105.634	31.031	5,9	17,8	83,3

Fuente: Bolsa de Madrid

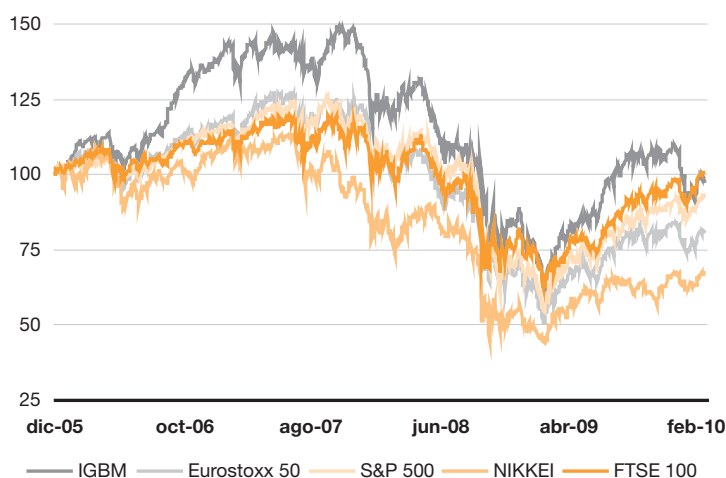
Tras la intensa recuperación de las rentabilidades a finales de 2009 en la mayoría de las principales plazas bursátiles internacionales liderada por la Bolsa de Madrid, el índice ha caído entre finales de enero y principios de febrero para recuperar rentabilidad a lo largo de marzo, cerrando el mes con una variación respecto a diciembre de 2009 del -9,6%. Estas caídas reflejan el miedo de los inversores por la

Continúa la evolución positiva del mercado bursátil en términos interanuales, aunque comparado con el cierre del año 2009 obtienen rentabilidades negativas

debilidad de algunas economías europeas, en particular por las dudas existentes en torno a la deuda española y a las eventuales ayudas destinadas a Grecia. Por el contrario, a finales de febrero, ha habido una respuesta positiva de los mercados a la aprobación de la reforma sanitaria en Estados Unidos.

Los otros índices analizados presentan una evolución positiva tanto con respecto a diciembre de 2009 como en términos interanuales, en particular el S&P, que en febrero y marzo ha presentado variaciones interanuales superiores al 46%, mientras la rentabilidad de la bolsa madrileña se situaba en torno al 35%.

Índices bursátiles (100=31/12/2005)



Fuente: Bloomberg

2.4. Turismo

Nueva mejora en la demanda turística, con un crecimiento de las pernoctaciones del 11,3% para el acumulado de diciembre de 2009 a febrero de 2010

Se mantiene la mejora en la demanda turística en la Ciudad de Madrid en los primeros meses de 2010. De diciembre de 2009 a febrero de 2010 los viajeros alojados en establecimiento hotelero se han incrementado en un 9,7% con respecto al mismo periodo del año anterior. Las pernoctaciones se mostraban aún más dinámicas con un crecimiento interanual 11,3%, mayor que el 5,4% registrado en el periodo de septiembre a noviembre de 2009.

En este trimestre ha sido especialmente influyente el comportamiento de la demanda nacional, cuyas pernoctaciones llegaban a crecer un 14,2% interanual en el periodo analizado, más de 11 pp por encima del anterior trimestre. Por otro lado, la demanda de no residentes ha seguido mostrando tasas de crecimiento interanuales elevadas, 8,0% en pernoctaciones. La llegada de turistas en términos de volumen se sigue afianzando en la Ciudad de Madrid. La mejora en los condicionantes macroeconómicos mundiales está favoreciendo este cambio de tendencia.

Principales indicadores turísticos de la Ciudad de Madrid						
	2009	2009 dic	2010		Var. % 09/08	Var. % 10*/09*
			ene	feb		
Viajeros	7.191.628	615.279	534.004	591.909	-1,3%	9,7%
nacionales	3.805.114	377.701	305.738	348.260	-1,2%	11,6%
extranjeros	3.386.514	237.578	228.266	243.649	-1,3%	7,0%
Pernoctaciones	13.705.073	1.189.113	1.019.231	1.105.274	-1,6%	11,3%
nacionales	6.469.558	680.746	528.510	597.215	-1,5%	14,2%
extranjeros	7.235.515	508.367	490.721	508.059	-1,7%	8,0%
Estancia media	1,91	1,93	1,91	1,87	-0,3%	1,5%
nacionales	1,70	1,80	1,73	1,71	-0,3%	2,3%
extranjeros	2,14	2,14	2,15	2,09	-0,4%	0,9%
Grado ocupación por plaza	50,4	49,9	43,1	50,9	-6,5%	4,7%

* Acumulado diciembre 2009 febrero 2010

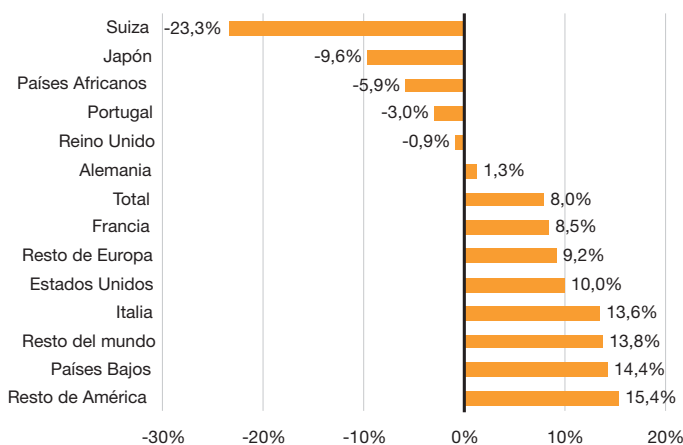
Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) - INE

Por mercados emisores extranjeros destaca la nueva recaída del turismo procedente de Japón, con una caída del 9,6% en las pernoctaciones, 5.500 menos que en el mismo periodo del año pasado. Así, la tendencia de recuperación observada en el anterior trimestre no se ha mantenido.

Dentro de los mercados emisores europeos destaca la fuerte caída de Suiza, que de estar creciendo por encima de los dos dígitos en términos interanuales, en este trimestre ha retrocedido un 23,3%, aunque en términos absolutos equivale sólo a 4.679 pernoctaciones menos. También Portugal se ha situado en tasas negativas, con un descenso del 3,0%. El mercado británico, aunque se mantiene en tasas negativas, refleja síntomas de mejora, atenuando la caída hasta una tasa del -0,9%.

El resto de principales mercados europeos refleja alzas en las pernoctaciones, destacando el crecimiento interanual de los Países Bajos y de Italia, con tasas del 14,4% y 13,6%, respectivamente. En el caso del mercado italiano, esta cifra supone 28.000 pernoctaciones más que en el mismo periodo de 2009. La demanda de Francia sigue mostrando cierto dinamismo, incrementando su tasa de variación hasta el 8,5%, mientras que Alemania reduce su tasa hasta el 1,3%, aunque aún en cifras positivas.

Pernoctaciones en alojamiento hotelero en la Ciudad de Madrid (tasa interanual del acumulado diciembre 09 a febrero 10)

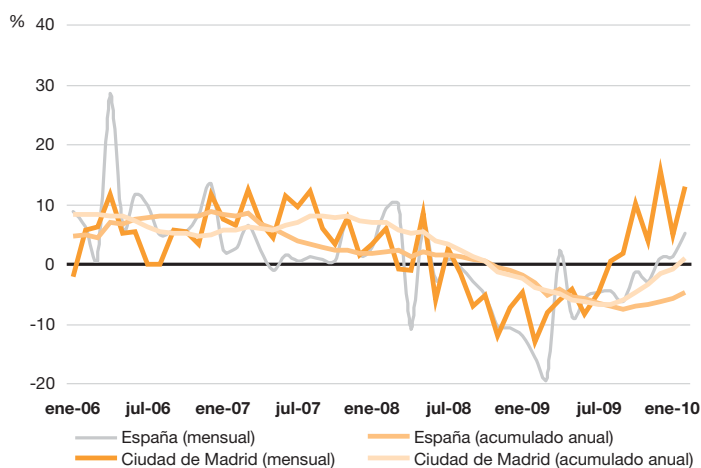


Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) - INE

Por último, tanto Estados Unidos como el conjunto “Resto de América” crecen por encima de los dos dígitos, lo que supone más de 50.000 pernoctaciones adicionales. Esta tendencia podría consolidarse en próximos meses de mantenerse la incipiente recuperación económica americana y la depreciación del euro frente al dólar que hace más atractivo nuestro destino para estos mercados.

Febrero encadena el séptimo mes consecutivo con crecimiento interanual positivo en las pernoctaciones en hoteles en la Ciudad de Madrid, lo que ha hecho que la tasa en acumulado anual se haya vuelto a colocar en terreno positivo. Los resultados mensuales han sido sensiblemente mejores que los de la media nacional, que sólo ha pasado a situarse en cifras positivas de variación en enero.

Pernoctaciones en hoteles (tasa interanual de los datos mensuales y del acumulado anual)



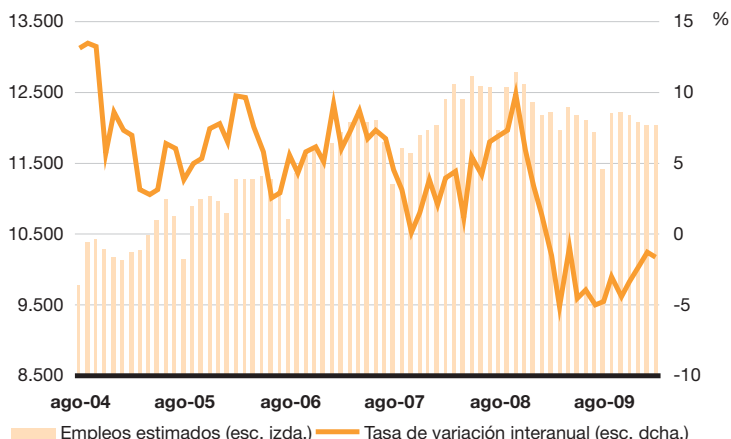
Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) - INE

La continua mejora de la demanda ha contribuido a mejorar el grado de ocupación por plaza hotelera que crecía un 4,7%, a pesar de un crecimiento de la oferta hotelera superior al 6,3%

Estos datos positivos siguen incentivando el incremento de la oferta hotelera en la Ciudad de Madrid, que vuelve a marcar nuevos máximos superando las 77.000 plazas. La tasa de variación interanual vuelve a situarse por encima del 6,3%. Sin embargo, el buen comportamiento de la demanda ha hecho que el grado de ocupación por plaza repuntara, mostrando un crecimiento del 4,7% para el promedio de diciembre de 2009 a febrero de 2010. El aumento de las plazas hoteleras se produce a pesar de no incrementarse el número de establecimientos hoteleros abiertos, que en febrero de 2010 era de 846, frente a los 880 de hace un año, lo que se traduce en un mayor tamaño medio de los establecimientos hoteleros en la Ciudad.

El empleo, sin embargo, sigue sin mostrar signos de recuperación significativos. Durante este trimestre se ha atenuado la caída en el número de empleos en alojamiento hotelero, aunque aún se sitúa en cifras negativas en febrero de 2010 (-1,6%). Los hoteleros siguen limitando sus costes acuciados por la necesidad de seguir siendo competitivos en precios. A pesar de la mejora de la ocupación, las cuentas de resultados siguen mostrando debilidad, lo que acaba incidiendo en las estrategias de contratación de nuevo personal.

Empleo en los establecimientos hoteleros de la Ciudad de Madrid

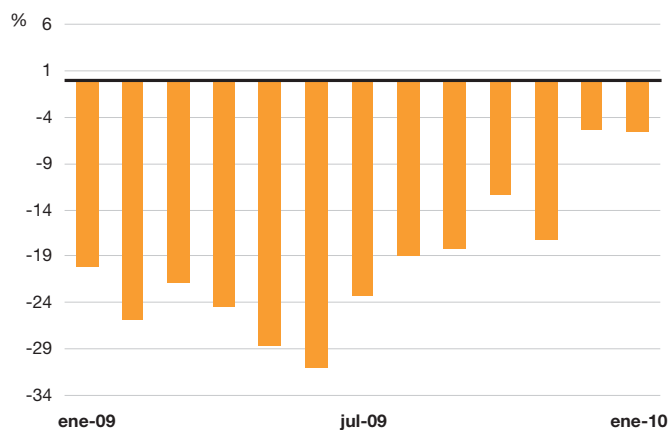


Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) - INE

Los ingresos por habitación disponible en la Comunidad de Madrid continúan mostrando tasas de crecimiento negativas, un -5,6% interanual en enero de 2010, lo que subraya los esfuerzos que aún están realizando los empresarios hoteleros en materia de ofertas y descuentos para conseguir unos niveles adecuados de demanda turística. Los resultados son aún peores si tenemos en cuenta que la comparación se realiza con respecto a enero de 2009, en el cual ya se había producido una intensa caída en la demanda. En este sentido, la cifra de enero de 2010 es un 24,6% inferior a la cifra de enero de 2008, siendo el valor más bajo desde entonces descontando los valores de los meses de agosto, que por su carácter estacional suele mostrar cifras de ingresos por habitación inferiores.

Los ingresos por habitación disponible siguen reduciéndose, con una caída del 5,6% interanual en el mes de enero de 2010

Ingresos por Habitación Disponible de la Comunidad de Madrid



Fuente: INE

2.5. Transporte

Desde octubre de 2009 comenzaron a detectarse tasas de crecimiento interanuales positivas en el transporte aéreo. Una tendencia que se ha mantenido en los primeros dos meses de 2010. En cambio, para los desplazamientos urbanos en autobús, metro y cercanías donde sigue cayendo el número de viajeros. Por su parte, los datos de afiliación del sector vuelven a reflejar un deterioro.

Los datos de los dos primeros meses del año corroboran la mejoría del transporte aéreo, debido sobre todo al aumento de vuelos internacionales

Respecto al transporte aéreo, las cifras de enero y febrero confirman el buen cierre de 2009, volviéndose a incrementar el número de usuarios del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Así lo indica el crecimiento interanual que se deriva de comparar la suma de pasajeros de los tres últimos meses hasta febrero de 2010, con los del mismo periodo del año anterior, cifrado en un 6,0%, casi 600.000 pasajeros más. La recuperación de los viajeros internacionales está siendo más intensa que la de los nacionales.

Entre diciembre de 2009 y febrero de 2010 (últimos datos disponibles), el 61% de los usuarios de Madrid-Barajas procedían o se dirigían a destinos internacionales (6,41 millones), un porcentaje en línea con el de los últimos trimestres, ascendiendo a 4,10 millones el número de pasajeros de vuelos nacionales.

Por otra parte, la recuperación del transporte de mercancías está siendo más intensa que la de pasajeros, tal y como muestra la tasa de crecimiento interanual del acumulado de los últimos tres meses hasta febrero de 2010. Una recuperación que viene de la mano del transporte internacional ya que el nacional sigue deteriorándose.

Principales indicadores de tráfico aeroportuario en Madrid-Barajas

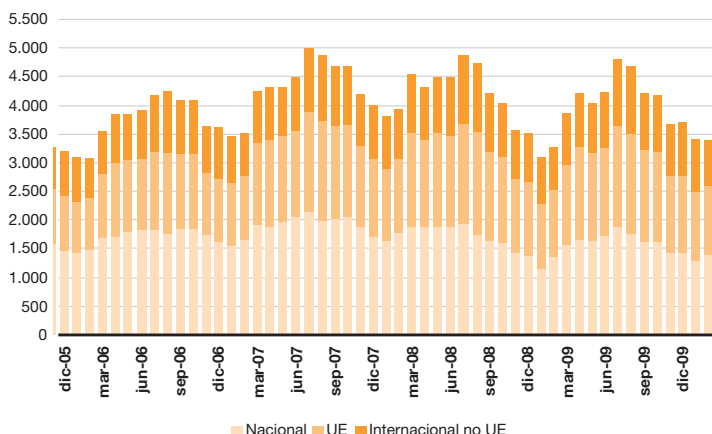
	Pasajeros (miles)			Mercancías (Tn)		
	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional
2008	50.521	20.726	29.794	328.986	65.250	263.736
2009	47.971	18.895	29.076	302.829	53.185	249.645
jul-09	4.796	1.893	2.903	25.027	4.740	20.288
ago-09	4.674	1.763	2.911	23.034	4.040	18.994
sep-09	4.218	1.641	2.577	25.380	4.621	20.758
oct-09	4.184	1.615	2.569	31.155	5.072	26.084
nov-09	3.664	1.448	2.216	30.654	4.327	26.328
dic-09	3.704	1.441	2.263	32.789	4.740	28.050
ene-10	3.413	1.277	2.136	26.300	3.663	22.637
feb-10	3.391	1.378	2.013	27.611	3.953	23.658
Var. 10/09*	6,0%	4,8%	6,8%	22,7%	-11,2%	31,1%

* Tasa interanual del acumulado de diciembre 09 febrero 10 (últimos tres meses disponibles)
Fuente: AENA. Los datos no incluyen Tránsitos Directos ni Otras Clases de Tráfico

El mayor flujo de pasajeros se produce con ciudades de la Unión Europea

Del total de los pasajeros internacionales, el 58,9% tenían como destino o procedían de una ciudad de la Unión Europea (3,78 millones) y el 41,1% restante de aeropuertos del resto del mundo (2,63 millones). Aunque en términos interanuales los viajeros de origen y destino nacional llevan más tiempo creciendo, los pasajeros de procedencia o con destino internacional lo vienen haciendo con más fuerza en los últimos meses.

Tráfico de pasajeros en Madrid-Barajas (miles)



Fuente: AENA

El tráfico aéreo de mercancías afianza su recuperación, tal y como muestra el incremento interanual del 22,7% en el trimestre comprendido entre diciembre de 2009 y febrero de 2010. La recuperación descansa en los envíos internacionales, que han aumentado un 31,1% interanual en el periodo señalado (17.623 toneladas). El mayor flujo comercial en este periodo se ha vuelto a producir con países ajenos a la Unión Europea, aglutinando el 60,8% del tráfico de mercancías (52.733 toneladas). El asociado a países de la Unión supuso el 24,9% y el flujo doméstico del 14,3%.

El tráfico aéreo de mercancías afianza su recuperación, debido sobre todo, al aumento de envíos internacionales

Los datos del transporte urbano no permiten hablar de recuperación. El número de viajeros en los autobuses de la Empresa Municipal de Transportes (EMT) no ha dejado de reducirse en términos interanuales. Entre noviembre de 2009 y enero de 2010 los usuarios de los autobuses urbanos cayeron un 4,3% interanual. Pese a todo, el número total de pasajeros en estos tres meses ha sido de 104,5 millones. A su vez, la distancia recorrida por los autobuses de la EMT se incrementó un 0,5% interanual durante los tres últimos meses hasta enero de 2010, recorriendo en este trimestre casi 27.908 kilómetros. Por su parte, en el mismo periodo los viajeros de Metro se redujeron un 3,4%, algo más de 5.900.

Entre noviembre de 2009 y enero de 2010 se redujeron los pasajeros de Metro (-3,4%) y EMT (-4,3%) en términos interanuales

Principales indicadores de transporte colectivo (en miles)

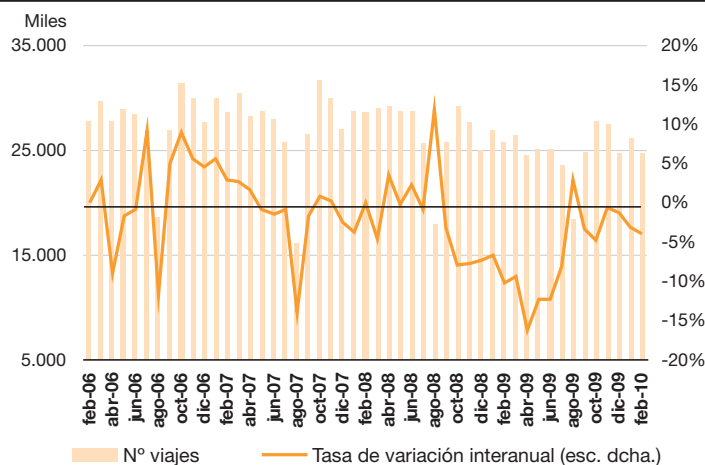
	Viajeros transportados			Distancia recorrida (km)
	Total	Autobús	Metro	Autobús
2008	1.120.059	434.520	685.539	102.451
2009	1.068.701	426.425	642.276	107.333
ago-09	57.344	24.481	32.863	7.005,9
sep-09	85.383	34.475	50.908	8.496,1
oct-09	97.727	38.512	59.215	9.583,4
nov-09	93.800	36.772	57.028	9.217,5
dic-09	91.305	34.510	56.795	9.319,8
ene-10	87.410	33.255	54.155	9.371,4
Var. 10/09*	-3,8%	-4,3%	-3,4%	0,5%

*La tasa interanual corresponde al acumulado mayo 09-julio 09. Datos EMT
Fuente: Dirección General de Estadística del Ayuntamiento de Madrid

El número pasajeros en las estaciones de cercanías de la Ciudad de Madrid volvió a reducirse en los dos primeros meses del año, rompiéndose así la tendencia de recuperación que parecía haberse

iniciado en noviembre del pasado año. En febrero de 2010, último dato disponible, se registraron 24,7 millones de usuarios, un 3,9% menos que hace un año. Por estaciones, las únicas que registraron incrementos de pasajeros en términos interanuales fueron: Fuencarral, Nuevos Ministerios, Villaverde Bajo, El Goloso, Universidad-Cantoblanco y Villaverde Alto.

Tráfico de pasajeros en estaciones de Cercanías de la Ciudad



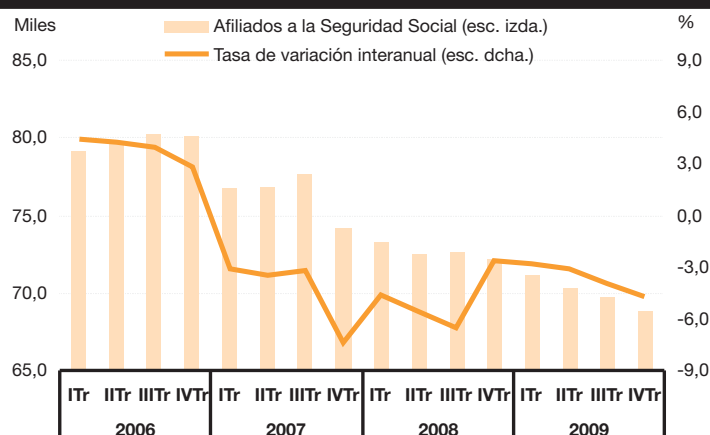
Fuente: D.G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid - RENFE

Las cifras acumuladas de viajeros de los últimos 12 meses hasta febrero de 2010 vuelven a situar a Atocha como la estación por donde pasa un mayor número de usuarios de la red de cercanías con 101,3 millones, le siguen Nuevos Ministerios con casi 32 millones y Chamartín con casi 17,9 millones de usuarios.

El número de afiliados a la Seguridad Social de las ramas de actividad del transporte se contrajo un 4,7% interanual en el cuarto trimestre de 2009

Por su parte, el número de afiliados a la Seguridad Social de las ramas de actividad asociadas al transporte sigue registrando un deterioro, contrayéndose un 4,7% interanual en el cuarto trimestre de 2009. Un retroceso de menos de 1.000 trabajadores respecto al trimestre anterior, que sitúa el número de afiliados del sector en 68.829 efectivos.

Empleo en el sector del transporte de la Ciudad de Madrid (ramas 49, 50 y 51 de la CNAE-09)



Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid Tesorería Gral. de la Seguridad Social

2.6. Movilidad

Los datos sobre movilidad recogen, en términos generales, una reducción de la intensidad del tráfico medio diario y un ligero incremento de la velocidad media en la Ciudad de Madrid.

Los datos sobre movilidad muestran una reducción de la intensidad del tráfico y un ligero incremento de la velocidad media

La intensidad media diaria del tráfico urbano se redujo sensiblemente en el último trimestre del año, un 4,3% interanual. Pero un análisis detallado muestra un comportamiento heterogéneo en las diferentes zonas en que se divide la ciudad. Así, las caídas de intensidad más relevantes fueron las registradas entre el primer y segundo cinturón (-7,7%) y entre la M-30 y la M-40 (-5,8%). Por el contrario, se registraron incrementos de intensidad circulatoria en el primer y el segundo cinturón, del 1,4% y el 1,2%, respectivamente.

Los datos de velocidad media diaria del tráfico urbano muestran, de nuevo, un pequeño avance interanual entre diciembre de 2009 y febrero de 2010. Por áreas, fue en la M-30 (4,9%) y en el interior del primer cinturón (4,6%) donde más aumentó la velocidad media, en la M-40 (-4,9%), entre la M-30 y la M-40 (-0,9%) y en el segundo cinturón (-0,2%) se registraron descensos interanuales.

Intensidad media diaria del tráfico urbano en la Ciudad de Madrid

	Conjunto	Interior 1er cinturón	1er cinturón	Entre 1er y 2ºcinturón	2º cinturón	Entre 2º cinturón y M-30	M-30	Entre M-30 y M-40	Exterior a M-40
2008	2.468.064	160.441	338.365	485.690	276.700	500.990	204.243	462.522	39.114
2009	2.402.666	154.725	342.167	449.737	282.602	484.391	194.280	459.013	35.751
ago-09	1.899.314	139.746	270.463	376.605	211.161	361.526	162.087	350.749	26.977
sep-09	2.389.454	158.688	324.023	447.015	283.377	482.490	193.816	463.921	36.124
oct-09	2.475.026	161.110	347.128	460.770	301.062	501.822	200.384	465.268	37.482
nov-09	2.417.948	155.791	336.520	443.305	299.635	494.029	196.165	455.598	36.905
dic-09	2.388.972	155.457	345.540	448.004	284.991	482.607	189.494	446.482	36.397
Var. 09/08*	-4,3%	1,4%	-2,8%	-7,7%	1,2%	-6,1%	-2,5%	-5,8%	-3,9%

* Tasa interanual del acumulado del periodo oct. 09-dic. 09 (últimos tres meses disponibles)

Velocidad media diaria del tráfico urbano en la Ciudad de Madrid

	Conjunto	Interior 1er cinturón	1er cinturón	Entre 1er y 2ºcinturón	2º cinturón	Entre 2º cinturón y M-30	M-30	Entre M-30 y M-40	M-40
2008	24,2	10,3	19,9	18,0	24,2	24,5	66,1	24,8	65,1
2009	24,2	11,0	19,1	17,8	24,0	24,6	65,7	24,5	65,8
oct-09	23,9	9,7	18,1	17,8	23,4	24,7	64,6	24,2	71,9
nov-09	24,0	10,7	19,0	18,1	23,0	24,1	65,4	24,1	67,2
dic-09	24,0	10,8	19,1	17,4	23,2	24,3	63,8	24,6	59,2
ene-10	23,7	11,2	19,0	17,8	23,6	23,3	66,8	23,6	62,3
feb-10	23,9	10,8	19,0	17,8	22,9	24,1	63,5	24,1	69,8
Var. 09/08*	0,7%	4,6%	2,0%	1,2%	-0,2%	1,2%	4,9%	-0,9%	-4,9%

* Tasa interanual del acumulado del periodo dic. 09-feb. 10 (últimos tres meses disponibles)

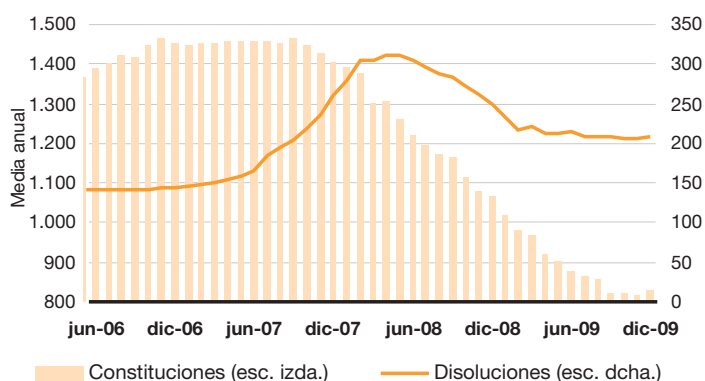
Fuente: Ayuntamiento de Madrid. Concejalía de Servicios de Movilidad Urbana

3. DINÁMICA EMPRESARIAL

El número de actos de constitución se ha mantenido en mínimos fluctuando alrededor de los 820 en media anual

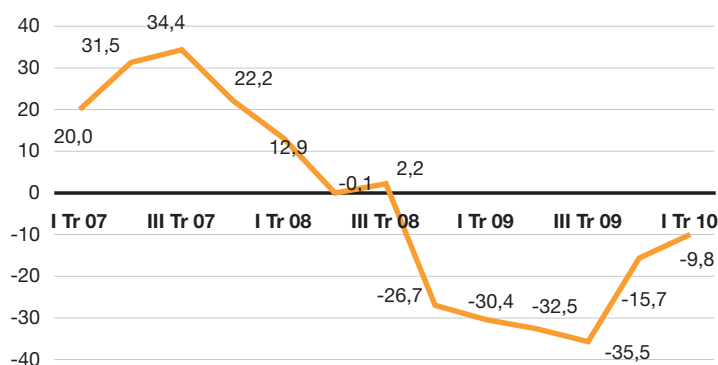
El número de actos de constitución de sociedades se ha mantenido en mínimos de la serie durante el último trimestre de 2009. El número medio acumulado anual de actos sigue fluctuando alrededor de los 820, si bien el último dato mensual de diciembre genera ciertas expectativas positivas al haberse alcanzado los 960 actos de constitución, una cifra un 17% superior a la de diciembre de 2008. Comprobaremos en los datos del primer trimestre del año si los datos coyunturales de ligera recuperación económica en la Ciudad de Madrid se trasladan finalmente a la constitución de sociedades. Por otro lado, las disoluciones vuelven a mantenerse en niveles ligeramente superiores a las 200 sociedades.

Actos de constitución y de disolución* de empresas en la Ciudad



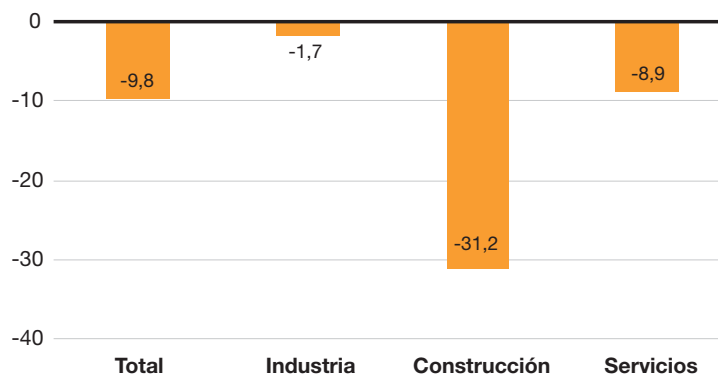
* Extinciones, suspensiones, quiebras y declaraciones concursales de Sociedades
Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid Colegio de Registradores

En el mismo sentido, observamos que la capitalización media por sociedad constituida ha permanecido en mínimos de la serie también en el cuarto trimestre de 2009. Tanto la incertidumbre económica como las restricciones al crédito limitan el capital medio de las nuevas empresas creadas, que se mantiene en torno a los 120.000 euros en media anual.

Indicador de Confianza Empresarial. Ciudad de Madrid

Fuente: Encuesta de Clima Empresarial elaborada por el Observatorio Económico del Área de Gobierno de Economía y Empleo - Ayuntamiento Madrid

La recuperación se afianza en un avance de la percepción de las empresas de los sectores industrial y de servicios que mejoraban su indicador de confianza empresarial, aunque aún manteniéndose en valores negativos. Por otro lado, se ha comprobado una recaída en el indicador de confianza del sector de construcción, que no ha sido capaz de mejorar sus cifras, volviendo a caer con fuerza, con un total de -31,2 puntos.

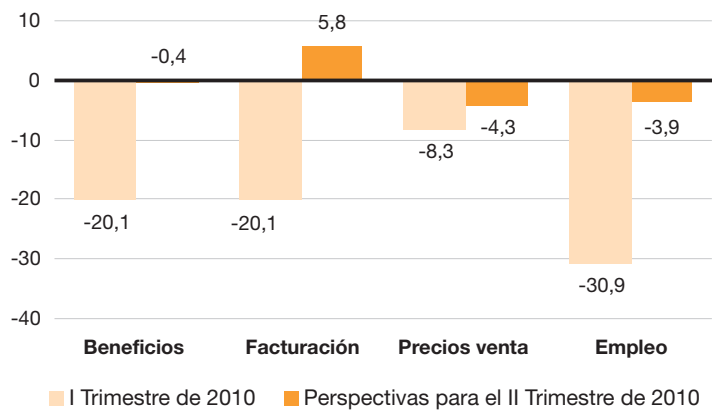
Indicador de Confianza Empresarial por sectores. Ciudad de Madrid. I trimestre de 2010

Fuente: Encuesta de Clima Empresarial elaborada por el Observatorio Económico del Área de Gobierno de Economía y Empleo - Ayuntamiento Madrid

Nueva recaída de la percepción sobre facturación y beneficios en el primer trimestre de 2010, si bien las perspectivas para el segundo trimestre son más positivas

Por variable económica, tal como los empresarios pronosticaron en el anterior trimestre, se ha observado cierta mejora en las cifras de empleo y precios de venta para este primer trimestre de 2010. Sin embargo los resultados en términos de facturación y, por lo tanto, beneficios, han sido mucho peores que lo esperado. Tras mostrar valores positivos en el cuarto trimestre del año, han vuelto a situarse en saldos de opinión negativos en este primer trimestre de 2010. Las perspectivas para el segundo trimestre de 2010 son, no obstante, bastante positivas, esperándose una nueva reducción en el número de empresas que reducirán sus plantillas con respecto al segundo trimestre de 2009, como consecuencia de una mejora en la percepción sobre facturación que contribuirá también a reducir el drenaje en la cuenta de beneficios de las empresas.

Opiniones empresariales. Ciudad de Madrid (saldos de opinión)



Fuente: Encuesta de Clima Empresarial elaborada por el Observatorio Económico del Área de Gobierno de Economía y Participación Ciudadana. Ayuntamiento Madrid

4. DEMANDA

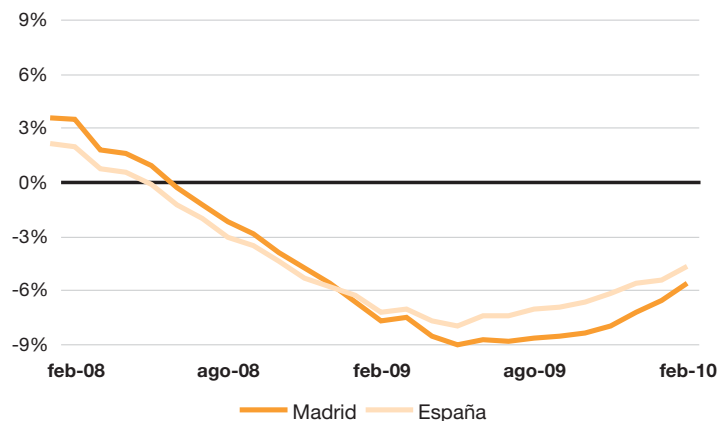
4.1. Consumo

Las ventas al por menor en la Comunidad de Madrid continuaron moderando su caída durante los meses de diciembre, enero y febrero

Las ventas al por menor en la Comunidad de Madrid continuaron moderando su ritmo de crecimiento negativo durante los meses de diciembre, enero y febrero, cuando se registraron tasas de variación interanuales del índice general del comercio minorista a precios constantes, que publica el INE, del -1,0%, -2,7% y -0,8%, respectivamente.

Asimismo, la tasa media anual también mostró caídas más suaves en las ventas al por menor en la Comunidad de Madrid con variaciones de un -7,2% en diciembre, un -6,5% en enero, y un -5,6% en febrero, registrando un patrón semejante al observado en el conjunto de

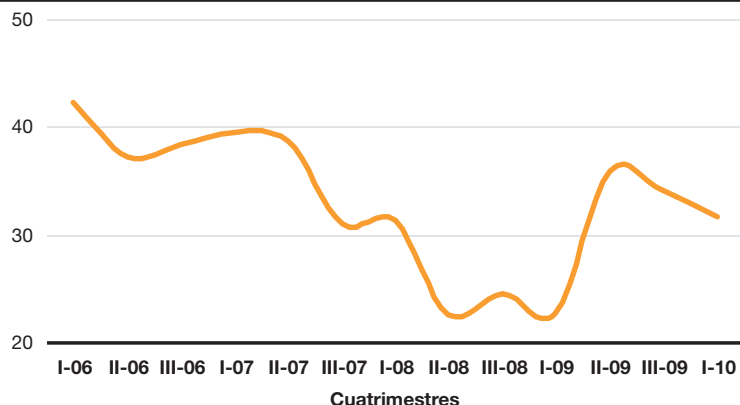
Ventas al por menor a precios constantes (tasa media anual)



Fuente: INE

El Índice de Confianza del Consumidor Madrileño (ICCM) reflejó una pérdida de confianza en la situación económica, situándose en el primer cuatrimestre de 2010 en 31,7 puntos (dato provisional), ligeramente por debajo de los dos periodos precedentes, cuando se observaron valores de 35,9 y 34,2 puntos, respectivamente. No obstante, se trata de un nivel superior al observado en el mismo periodo de hace un año, cuando el índice se situó en 22,8 puntos.

Índice de Confianza del Consumidor Madrileño

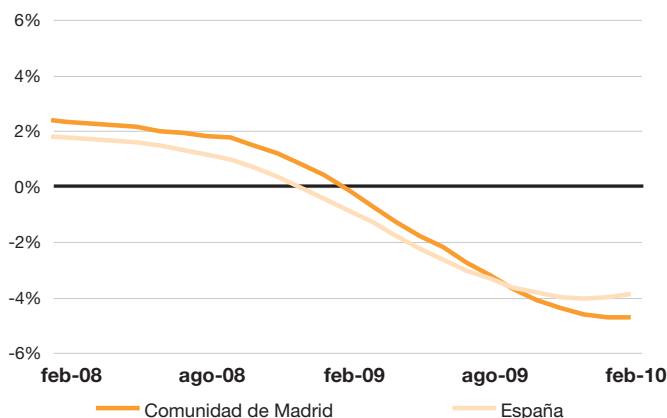


Fuente: Camara de Comercio de Madrid

En cuanto a la evolución del empleo en el comercio minorista de la Comunidad de Madrid, se observaron descensos ligeramente más acusados que en meses anteriores, con variaciones medias anuales durante diciembre, enero y febrero del -4,6%, -4,7% y -4,7%, respectivamente. En el conjunto de España se registró una evolución similar, con tasas del -4,0%, -4,0% y -3,9%.

El empleo en el comercio minorista registró descensos algo más acusados que en meses anteriores

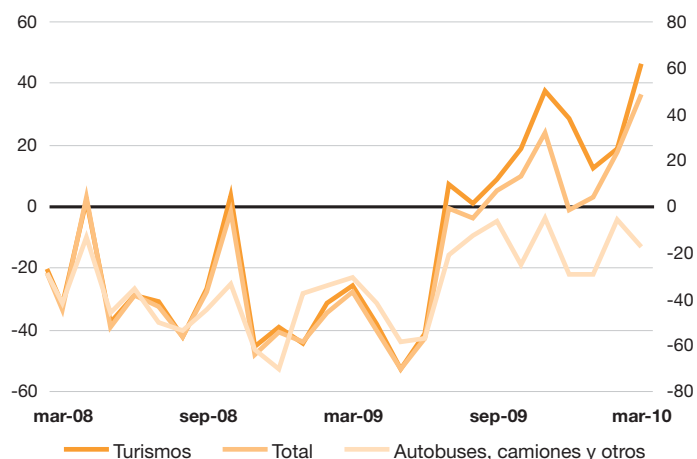
Índice de ocupación en comercio al por menor (tasa media anual)



Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social - MTAS

En cuanto a la adquisición de bienes duraderos, como los vehículos, los datos de matriculaciones correspondientes al primer trimestre de 2010 muestran una cierta recuperación de las ventas, al menos respecto al año pasado. En efecto, las matriculaciones de vehículos en la Ciudad de Madrid se situaron en el primer trimestre en un total de 19.345 unidades, frente a las 16.098 acumuladas en el mismo periodo de 2009. Así, la tasa de crecimiento interanual de matriculaciones en marzo se situó en el 36,5%, la mayor de los últimos meses. Pese a todo, las cifras observadas todavía son inferiores a las registradas en los mismos meses de años anteriores a 2009, cuando los datos de matriculaciones mensuales se situaban en el entorno de las 10.000 unidades mensuales.

Los datos de matriculaciones correspondientes al primer trimestre de 2010 muestran una cierta recuperación de las ventas, al menos respecto al año pasado

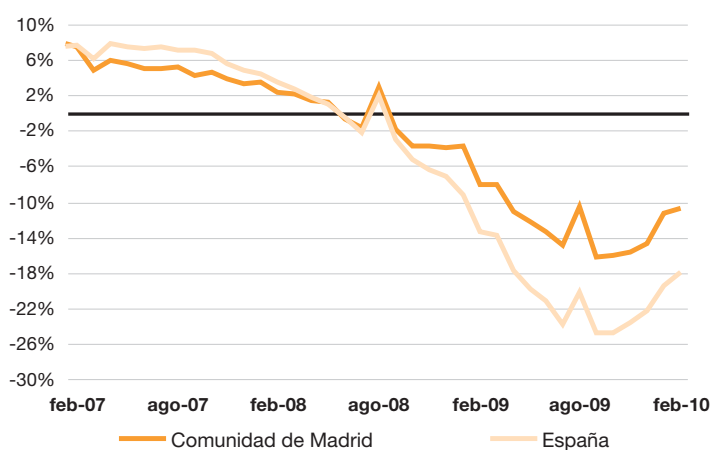
Matriculación de vehículos en la Ciudad de Madrid (tasa interanual)

Fuente: D. G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid - DGT

4.2. Inversión

La demanda de inversión siguió presentando descensos, aunque con tasas negativas cada vez más moderadas

En la Comunidad de Madrid la demanda de inversión siguió presentando descensos, aunque con tasas negativas cada vez más moderadas. Así, el subíndice de bienes de equipo (IPI) reflejó durante diciembre, enero y febrero (últimos tres meses disponibles) variaciones del -14,7%, -11,3% y -10,7%, respectivamente. Los datos correspondientes al conjunto de España continúan mostrando tasas negativas más acentuadas que las observadas en la Comunidad de Madrid, si bien la evolución sigue una tendencia similar a la madrileña.

Inversión en bienes de equipo (tasa media anual)

Fuente: INE

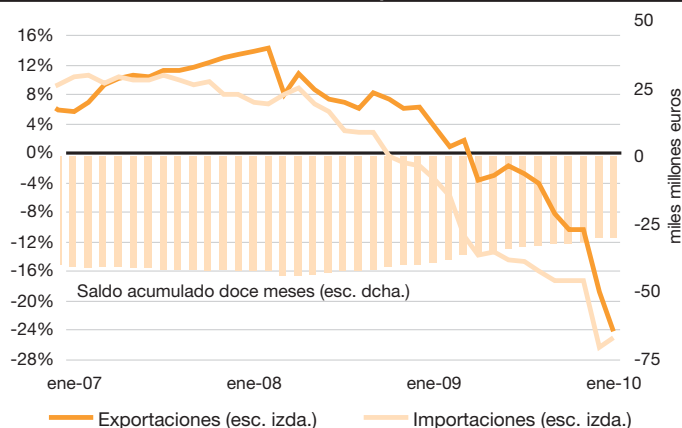
4.3. Sector exterior

En cuanto al sector exterior, la desfavorable coyuntura económica continúa afectando a la demanda de importaciones, que registró caídas interanuales del -17,2%, -26,3% y -25,0% durante noviembre, diciembre y enero (últimos tres meses disponibles). Asimismo, las exportaciones también recorrieron una senda de descensos, con variaciones interanuales en estos tres meses del -10,2%, -18,6% y -24,1%, respectivamente.

El desequilibrio comercial se reduce nuevamente hasta niveles que no se observaban desde el primer trimestre de 2004

El saldo comercial acumulado en los últimos 12 meses en la Comunidad de Madrid alcanzó en enero un déficit de 30.041 millones de euros, lo que representa un descenso interanual del 22,9%, tras variaciones negativas del 21,0% y del 24,6% en agosto y septiembre. Tras este ajuste, el desequilibrio comercial se reduce nuevamente hasta niveles que no se observaban desde el primer trimestre de 2004.

Sector exterior de la Comunidad de Madrid (tasa interanual de acumulado 12 meses)



Fuente: ICEX

El análisis de los intercambios exteriores por sectores económicos en la Comunidad de Madrid muestra un descenso del comercio en la práctica totalidad de sectores. Las mayores caídas de las importaciones se dan en los capítulos de Productos Energéticos, Otras mercancías y Bienes de Equipo. Las exportaciones disminuyeron, aunque las partidas del Sector del automóvil y Otras mercancías se mantienen en tasas interanuales positivas.

Comercio exterior por sectores económicos en la Comunidad de Madrid

	Acumulado 12 meses (enero 2010)			Var 09/08* %		
	Exports.	Imports.	Saldo	Exports.	Imports.	Saldo **
Total (miles euros)	19.169.757	48.886.965	-29.717.208	-10,7%	-18,8%	-23,3%
1 Alimentos	824.082	3.279.426	-2.455.344	-14,1%	-4,2%	-0,4%
2 Prod. energéticos	1.343.496	2.173.039	-829.543	-47,2%	-34,4%	7,7%
3 Materias primas	152.655	337.297	-184.643	-6,7%	-25,2%	-35,8%
4 Semimanufacturas	6.465.305	13.724.823	-7.259.518	-4,5%	-4,1%	-3,8%
5 Bienes de equipo	6.194.939	15.465.195	-9.270.256	-10,6%	-31,4%	-40,6%
6 Sector automóvil	1.752.772	5.771.353	-4.018.581	11,2%	-15,7%	-23,7%
7 Bs. cons. duradero	261.619	1.753.308	-1.491.689	-21,5%	-4,2%	-0,4%
8 Manuf consumo	1.652.240	6.216.996	-4.564.756	-7,6%	-14,0%	-16,1%
9 Otras mercancías	522.650	165.528	357.122	33,9%	-33,8%	154,1%

* Variación interanual del acumulado a 12 meses (enero 2010/febrero 2009). ** Debe tenerse en cuenta que el saldo en todas las rúbricas es negativo

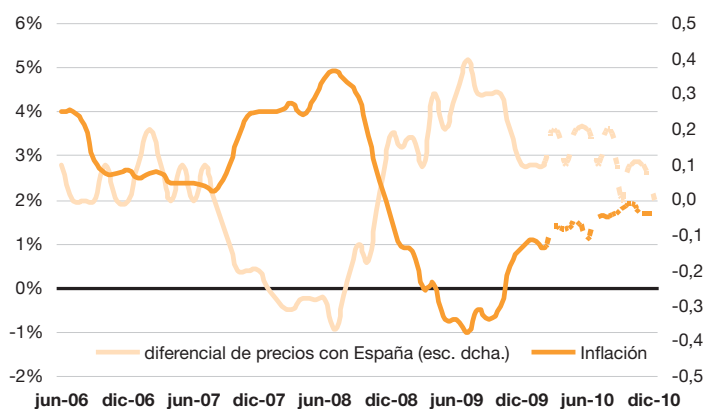
Fuente: DATACOMEX

5. PRECIOS Y SALARIOS

El Índice de Precios de Consumo de la Comunidad de Madrid alcanza en febrero de 2010 un ritmo de variación interanual del 0,9%, dos décimas inferior al avance registrado en enero

La evolución del Índice de Precios de Consumo de la Comunidad de Madrid se mantiene en terreno positivo desde finales de 2009, alcanzando en febrero de 2010 un ritmo de variación interanual del 0,9%, dos décimas inferior al avance registrado en enero. La moderación en precios viene dada sobretodo por la disminución observada en el precio de los alimentos. Al igual que en Madrid, la inflación de la media española recortó el avance del mes anterior, situándose en un 0,8%. De esta manera, el diferencial de precios de la Comunidad Autónoma con España se mantiene positivo, siendo por tercer mes consecutivo de 0,1 pp.

IPC en la Comunidad de Madrid (tasa interanual)



*Nota: Las líneas discontinuas corresponden a predicciones
Diferencial calculado con las previsiones del Instituto Flores de Lemus
Fuente: INE e IFL

Las últimas previsiones apuntan a que la inflación alcanzará un máximo en octubre del 1,9%

Según las últimas previsiones del Instituto Flores de Lemus, la evolución de los precios en la Comunidad de Madrid seguirá siendo más positiva que la observada el año anterior, alcanzando un máximo en octubre del 1,9%. La inflación de los últimos meses de 2010 será más moderada, estimando para el cierre del año un 1,7% interanual.

Los grupos más inflacionistas en febrero han sido Bebidas alcohólicas y tabaco y Transporte

Por grupos, los más inflacionistas han sido Bebidas alcohólicas y tabaco y Transporte, cuyos crecimientos interanuales han sido del 13,3% y 6,4%, respectivamente, superiores a los de febrero del año anterior. Por el contrario, la mayor caída se ha observado en el grupo

Alimentos y bebidas no alcohólicas, con un -2,7% interanual, 3,6 puntos menos que el crecimiento observado en febrero de 2009. Otros grupos deflacionistas fueron Ocio y cultura (-2,0%), Medicina (-1,3%), Vestido y calzado (-1,1%) y Comunicaciones (-0,4%). El resto de grupos han registrado un ritmo de crecimiento positivo, aunque más moderado que en el año precedente.

El diferencial entre el IPC de la Comunidad de Madrid y el de la media española ha sido positivo en todos los grupos, excepto en Enseñanza, Vivienda, Hoteles, cafés y restaurantes, con un diferencial a favor de Madrid y en Alimentos y bebidas no alcohólicas, en donde el diferencial con España fue nulo. El mayor margen se ha observado en Bebidas alcohólicas y tabaco, con un margen de un punto porcentual, seguido de Menaje y Transporte, con 0,7 y 0,6 pp, respectivamente.

Comparando los resultados con noviembre de 2009, dato comentado en el anterior Barómetro, la inflación se ha incrementado en cuatro décimas de punto, impulsado sobre todo por el repunte en el precio del Transporte.

Índice de Precios de Consumo (IPC) (tasa interanual)				
Grupos	Comunidad de Madrid			Diferencial con España
	2009		2010	
	feb-09	nov-09	feb-10	feb-10
General	0,8	0,5	0,9	0,1
Alimentos y bebidas no alcohólicas	0,9	-2,3	-2,7	0,0
Bebidas alcohólicas y tabaco	4,3	14,0	13,3	1,0
Vestido y calzado	-1,9	-1,0	-1,1	0,1
Vivienda	4,7	-0,2	0,3	-0,5
Menaje	2,1	1,4	1,2	0,7
Medicina	0,0	-1,3	-1,3	0,1
Transporte	-5,6	1,5	6,4	0,6
Comunicaciones	-0,3	-0,6	-0,4	0,1
Ocio y cultura	0,5	-1,0	-2,0	0,1
Enseñanza	3,7	2,0	1,9	-0,7
Hoteles, cafés y restaurantes	3,1	0,9	0,6	-0,4
Otros bienes y servicios	3,6	2,8	2,1	0,3

Fuente: INE (Base 2006=100)

Por grupos especiales, el crecimiento positivo en precios se debe principalmente al avance en Productos energéticos, cuya tasa interanual ha alcanzado en febrero de 2010 el 8,9%. El crecimiento en precios de los Alimentos elaborados y los Servicios fue también positivo, aunque más moderado, un 0,9% y 1,0%, respectivamente. En el resto de componentes, el precio ha descendido en términos interanuales, siendo la disminución más pronunciada en los Alimentos no elaborados, cuya tasa ha alcanzado el -3,1%. Restando el crecimiento de Productos energéticos y Alimentos no elaborados, la inflación subyacente se ha situado en un 0,3%, manteniéndose por debajo del índice general. En España, Servicios y Productos energéticos se han incrementado con mayor intensidad, sobre todo Productos energéticos que presenta un diferencial de un pp con la Comunidad Autónoma. En comparación con el dato observado en noviembre de 2009, destaca el incremento de los Productos energéticos de más de siete puntos. Manufacturas ha experimentado

La inflación subyacente se ha situado en un 0,4% en febrero de 2010, manteniéndose por debajo del índice general

también un mayor incremento, mientras que los precios de Alimentos elaborados se mantuvieron estables. El resto de grupos recortaron el avance interanual observado en noviembre de 2009.

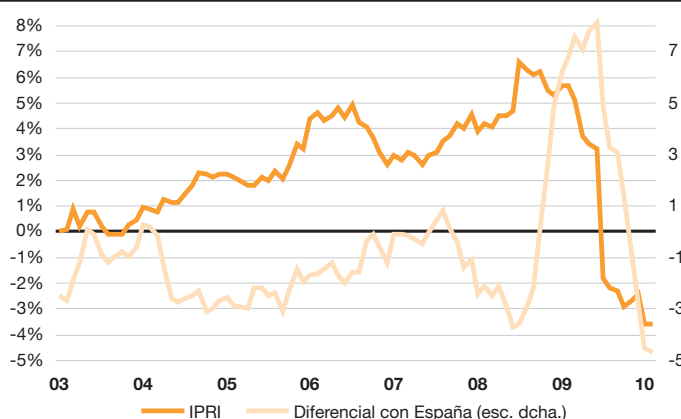
Índice de Precios de Consumo (IPC) (tasa interanual)				
Grupos especiales	Comunidad de Madrid			Diferencial con España
	2009		2010	
	feb-09	nov-09	feb-10	
General	0,8	0,5	0,9	0,1
Alimentos elaborados	1,3	0,9	0,9	0,4
Manufacturas	-0,7	-1,5	-1,2	0,3
Servicios	3,3	1,5	1,0	-0,1
Subyacente	1,7	0,4	0,3	0,2
Alimentos no elaborados	1,6	-2,0	-3,1	0,7
Productos energéticos	-7,5	1,5	8,9	-1,0

Fuente: INE (Base 2006=100)

El IPRI ha mantenido una tendencia descendente desde principios del año anterior, alcanzando en febrero de 2010 una caída interanual del 3,6%

La evolución del Índice de Precios Industriales (IPRI) en la Comunidad de Madrid ha mantenido una tendencia descendente desde principios de 2009. Así, en febrero de 2010 ha registrado una caída del 3,6%, manteniéndose estable respecto el mes precedente, pero recortando el crecimiento frente al mismo mes de 2009. El descenso del IPRI observado en los últimos meses ha llevado a incrementar el diferencial de precios con España, que se sitúa en los -4,7 puntos. Por componentes, destaca la disminución de los Bienes energéticos, cuya tasa interanual alcanza un -9,0%, le sigue el descenso de los Bienes de consumo, con una variación interanual del -1,8%. Los Bienes intermedios también han recortado el crecimiento hasta el -0,3%, mientras que los Bienes de equipo han registrado un avance positivo del 0,2% en el mismo periodo.

IPRI en la Comunidad de Madrid (tasa interanual)



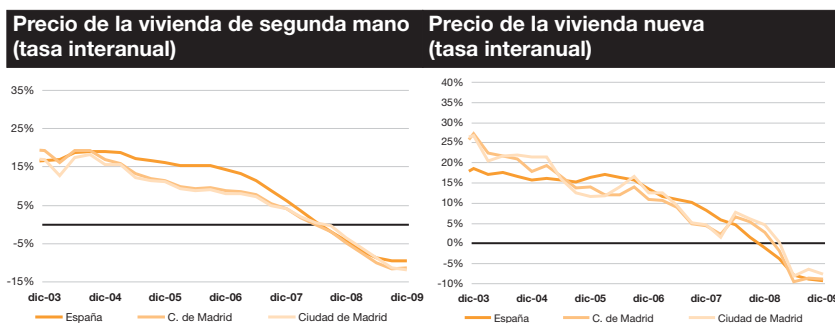
Fuente: INE

Los precios de la vivienda en la Ciudad de Madrid han acentuado el descenso del trimestre anterior, con un crecimiento del -7,5% en vivienda nueva y -11,7% en usada

Los precios de la vivienda en la Ciudad de Madrid del cuarto trimestre de 2009 muestran un descenso del 7,5% y 11,7% en vivienda nueva y usada, respectivamente. En ambos casos, un recorte más pronunciado que el observado en el trimestre anterior. En la Comunidad de Madrid, el precio de la vivienda nueva también ha acentuado el descenso, pero no así el de la segunda mano, que modera la disminución del tercer trimestre. Esta misma situación se

ha observado en España, donde el precio de vivienda nueva ha caído un 9,2% y el de la usada un 9,5%. El diferencial de precios entre la Ciudad y la región se ha reducido en el cuarto trimestre, situándose en 516,3 euros/m² en la vivienda usada y 930,0 euros/m² en la nueva.

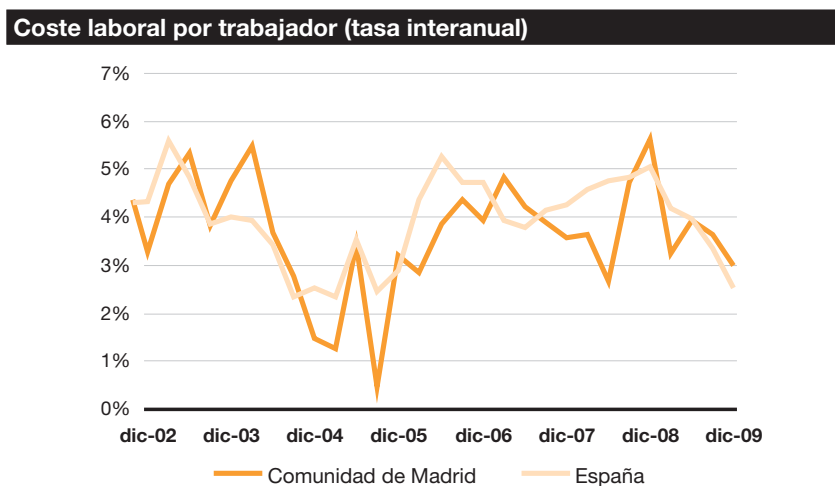
Los datos del Ministerio de Vivienda muestran un descenso tanto en el precio de la vivienda nueva como usada, aunque para ambos casos es menos acentuado que trimestres anteriores. La moderación en precios se observa también a escala provincial y nacional.



Fuente: TINSA

Atendiendo a la Encuesta Trimestral de Coste Laboral se observa que el coste laboral en la Comunidad de Madrid continúa moderando el crecimiento respecto a trimestres anteriores. En el cuarto trimestre de 2009, el coste total se incrementó en un 3,0%, recortando en siete décimas el avance del trimestre anterior. La moderación se ha observado en el “Coste salarial ordinario” y en “Otros costes”; sobre todo en este último componente la reducción del crecimiento ha sido más notoria. Después del máximo crecimiento alcanzado en el cuarto trimestre de 2008 (un 8,0%), la variación interanual ha seguido una senda descendente hasta registrar una tasa interanual del 3,2% en el último trimestre de 2009. En el conjunto de España, la moderación del crecimiento ha sido más acentuada. Así, el coste total se ha incrementado en un 2,5%, tras el 3,4% observado en el tercer trimestre. Con este resultado, el diferencial del coste laboral entre la Comunidad de Madrid y España se ha situado en 378,3 euros tras los 354,4 euros del trimestre anterior.

El coste laboral en la Comunidad de Madrid continúa moderando el crecimiento respecto a trimestres anteriores. En el cuarto trimestre de 2009 el coste total se incrementó en un 3,0%, tras el 3,7% del trimestre anterior



Fuente: INE

6. MERCADO DE TRABAJO

El cuarto trimestre de 2009 podría suponer un cambio de tendencia del mercado laboral: aumenta la población activa y el número de ocupados, el paro también, pero a menor ritmo

Las cifras del mercado laboral de la Ciudad de Madrid correspondientes al cuarto trimestre de 2009 podrían estar apuntando a un cambio de tendencia en su evolución. Por primera vez tras varios trimestres cayendo, sube el número de trabajadores afiliados a la Seguridad Social respecto al trimestre anterior. Pese a todo, las comparativas interanuales siguen siendo negativas. Sucede lo mismo con la población ocupada, ya que según los datos de la EPA, ésta se recupera ligeramente respecto al tercer trimestre del año, una mejoría que parece beneficiar por igual a hombres y mujeres. Los asalariados a la Seguridad Social también muestran una ligera recuperación que se centra en el sector industrial y en el terciario ya que en la construcción y la agricultura el número de asalariados continúa cayendo. Las cifras del Servicio Público de Empleo recoge nuevos aumentos del paro registrado en la Ciudad de Madrid, aunque en esta ocasión lo hace de manera más desacelerada. Por su parte, las previsiones apuntan a una moderación de las tasas interanuales en afiliación y en paro para el segundo trimestre del año.

6.1. La población activa

En el cuarto trimestre el número de activos ascendió a 1.682.800, lo que supone un incremento del 1,9% respecto al tercer trimestre

A lo largo del último trimestre del año se apreció un ligero aumento de la población activa de la Ciudad de Madrid, tras una caída de tres trimestres consecutivos. En el cuarto trimestre el número de activos ascendió a 1.682.800 personas, lo que se traduce en un incremento del 1,9% respecto al tercer trimestre. Aún así, en términos interanuales todavía siguen observándose correcciones, siendo en este caso del 1,3%. Esta ligera recuperación ha repercutido positivamente en la tasa de actividad, que cierra el año en el 62,1%, ocho décimas superior a la del trimestre anterior y cuatro por debajo de la del último trimestre de 2008.

Aunque el análisis por sexo muestra una tasa de actividad masculina superior a la femenina, los datos del último trimestre vuelven a favorecer la convergencia de ambas tasas. Así, la recuperación de la tasa de actividad de las mujeres está siendo más notable que la de los hombres, la primera se recupera 0,5 pp en términos interanuales al tiempo que la segunda se recorta en 1,2 pp respecto al cuarto trimestre de 2008.

La tasa de actividad por tramos de edad muestra un comportamiento heterogéneo. La cohorte de edad de población más joven, entre 16 y 19 años, vuelve a recoger un crecimiento intertrimestral de su tasa de actividad, en este caso de 0,6 puntos, aunque en términos interanuales es todavía la que más cae, 4,3 pp. Entre los trabajadores de 25 a 54 años también se ha detectado un considerable aumento de la tasa de actividad respecto al trimestre anterior (1,5 puntos) y respecto al año anterior (0,6 puntos). La tasa de actividad en el resto de cohortes de edad experimenta un retroceso respecto al tercer trimestre, de 2,3 puntos en los de entre 20 y 24 años y de 0,7 puntos entre los de más de 54 años, unos descensos intertrimestrales que van acompañados también de caídas interanuales, siendo más acusada entre los más mayores.

Aumenta, respecto al tercer trimestre de 2009, la tasa de actividad entre la población de 16 a 25 años y entre los de 25 a 54 años

Activos en la Ciudad de Madrid								
	2009				09/08			
	Media	II Tr	III Tr	IV Tr	Media	II Tr	III Tr	IV Tr
Activos (miles)	1.663,9	1.658,1	1.652,1	1.682,8	-0,8	-1,3%	-1,4%	-1,3%
Tasa de actividad	61,7	61,6	61,3	62,1	-0,3	-0,7	-0,5	-0,4
Por sexo								
Hombres	69,8	70,1	69,1	69,8	-1,3	-1,0	-2,7	-1,2
Mujeres	54,6	54,0	54,5	55,3	0,5	-0,6	1,4	0,5
Por edades								
De 16 a 19 años	20,3	17,7	19,6	20,2	-5,3	-8,9	-5,4	-4,3
De 20 a 24 años	60,5	61,2	63,1	60,7	-0,6	-0,2	3,2	-1,8
De 25 a 54 años	90,0	89,9	89,2	90,7	0,5	-0,1	-0,4	0,6
De 55 años y más	22,6	23,7	22,3	21,6	-0,7	-0,3	-0,7	-2,2

Fuente: D. G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid - EPA (INE)

6.2. El empleo

Al igual que las cifras de actividad, las de ocupación muestran una cierta recuperación del mercado laboral de la Ciudad de Madrid. Así, 2009 cerró con 1.444.700 ocupados, lo que se traduce en un 0,4% más que en el tercer trimestre. Y aunque la tasa de crecimiento interanual sigue siendo negativa (-6,1%), la velocidad de la caída parece haberse moderado. La recuperación intertrimestral de los ocupados viene de la mano de los trabajadores asalariados y de los que no lo son, aunque las comparaciones respecto al cuarto trimestre de 2008 siguen arrojando crecimientos negativos, sobre todo entre los autónomos, donde la destrucción de empleo se calibra en un 16,2%. Entre los asalariados, la recuperación viene de la mano de la contratación temporal ya que entre los indefinidos el número de ocupados se ha reducido respecto al trimestre anterior, una reducción que en términos interanuales ha sido más intensa (-3,4%).

2009 cerro con una población ocupada de 1.444.700 personas, un 0,4% más que en el tercer trimestre. Pese a todo, la tasa interanual (-6,1%) sigue cayendo, aunque a menor ritmo

Consecuentemente, la ratio de asalarización de la economía se ha contraído ligeramente respecto al trimestre anterior hasta el 89,5%, una tasa que, en cualquier caso, supera a la de hace un año en 1,2 puntos. Por el contrario, el aumento de trabajadores temporales y la reducción de indefinidos han dado lugar a una nueva subida de la ratio de temporalidad hasta el 19,9%, cifra que todavía es inferior al 21,2% del cuarto trimestre de 2008.

En el cuarto trimestre de 2009 cae el número de ocupados en el sector de la construcción y en la industria, aumentando en el sector servicios

La ocupación en los grandes sectores de actividad se comporta de manera diferente, siendo la construcción el único que registró una caída del número de ocupados respecto al trimestre anterior, un descenso que en términos interanuales cayó un -26,4%. En los otros dos sectores el número de ocupados fue mayor que en el trimestre anterior, aunque en términos interanuales el comportamiento fue diferente. Mientras en servicios los ocupados se redujeron a una tasa del 5,6% en la industria aumentaron un 7,4%.

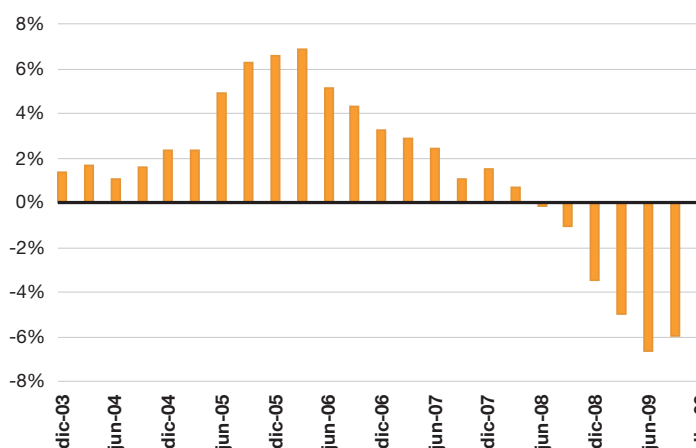
Ocupados en la Ciudad de Madrid								
En miles	2009		2009		09/08		09/08	
	Media	II Tr	III Tr	IV Tr	Media	II Tr	III Tr	IV Tr
Ocupados	1.455,3	1.464,9	1.438,3	1.444,7	-5,6	-4,9	-7,3	-6,1
Asalariados	1.301,4	1.311,8	1.288,2	1.292,4	-3,9	-3,3	-5,7	-4,9
Indefinidos	1.054,2	1.074,2	1.044,4	1.035,1	-0,5	2,0	-2,4	-3,4
Temporales	247,2	237,6	243,8	257,3	-16,5	-21,7	-17,6	-10,5
No asalariados	153,1	152,6	149,5	150,4	-17,4	-16,5	-18,8	-16,2
Ocupados por ramas de actividad								
Industria	109,4	102,1	111,8	118,7	-8,9	-15,5	-4,5	7,4
Construcción	93,8	100,6	88,7	80,1	-24,1	-21,3	-28,3	-26,4
Servicios	1.250,7	1.261,7	1.237,2	1.243,6	-3,3	-1,8	-5,2	-5,6
Niveles en %								
Ratio de asalarización	89,4%	89,5%	89,6%	89,5%	1,5	1,5	1,5	1,2
Ratio de temporalidad	19,0%	18,1%	18,9%	19,9%	-2,8	-4,3	-2,7	-1,2

Fuente: D. G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid - EPA (INE)

El número de afiliados a la Seguridad Social aumentó en 2.315 personas en el último trimestre de 2009

Por su parte, el total de afiliados a la Seguridad Social en la Ciudad de Madrid durante el último trimestre del año ascendió a 1.776.104 efectivos, lo que se traduce en un pequeño crecimiento intertrimestral del 0,1%, o lo que es igual, en 2.315 personas. Pese a todo, el crecimiento interanual sigue siendo negativo y respecto al último trimestre de 2008 los afiliados habrían caído un 4,8%, lo que parece confirmar el cambio de tendencia iniciado en el trimestre anterior.

Afiliados en la Ciudad de Madrid por sectores (tasa interanual)



Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid - Tesorería Gral. de la Seguridad Social

Desglosando los datos de afiliación por ramas de actividad y teniendo en cuenta la nueva clasificación de actividades CNAE-09, se observa cómo la construcción es el sector donde más continúa reduciéndose la afiliación, con una caída intertrimestral del 8,7%. Le sigue

agricultura, donde el número de afiliados se redujo un 4,1% respecto al trimestre anterior. Tanto en industria como en servicios la afiliación se recuperó a lo largo del último trimestre del año.

Dentro del sector terciario, el más relevante de la economía madrileña, las principales ramas de actividad se comportaron de manera diferente, aunque en este trimestre predominó el aumento de afiliados. El mayor incremento se produjo en educación, donde la afiliación creció un 11,9% y en servicios de comidas y bebidas (3,4%). Tanto en actividades sanitarias como en servicios a edificios y actividades de jardinería el número de afiliados se contrajo respecto al trimestre anterior.

Afiliados a la Seguridad Social en la Ciudad de Madrid. CNAE 2009				
	II Tr 09	III Tr 09	IV Tr 09	Var IVTr/III Tr %
Agricultura	4.050	4.118	3.948	-4,1
Industria	92.181	91.008	91.309	0,3
Construcción	127.056	123.215	112.522	-8,7
Servicios	1.558.160	1.555.448	1.568.325	0,8
Comercio al por menor	160.712	158.560	162.150	2,3
Adm. Pública y defensa; Seg. Social	113.028	112.856	113.157	0,3
Actividades sanitarias	93.672	96.100	95.512	-0,6
Servicios de comidas y bebidas	89.440	92.462	95.639	3,4
Servicios a edificios y actividades de jardinería	77.640	81.278	78.978	-2,8
Com. al por mayor e interm. del comercio	80.379	78.876	79.573	0,9
Educación	77.054	75.950	85.012	11,9
Resto	866.235	859.366	858.304	-0,1
TOTAL	1.781.447	1.773.789	1.776.104	0,1

Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid - Tesorería Gral. de la Seguridad Social

6.3. El desempleo

Los datos de desempleo parecen situarse en línea con la tenue recuperación mostrada por la afiliación y la ocupación en la Ciudad de Madrid al contemplarse una moderación del crecimiento del paro. El número de personas que a cierre de año se encontraban en situación de desempleo, según los datos de la EPA, ascendió a 238.000, un 14,1% de la población activa de la Ciudad. Así, la tasa de paro volvió a crecer por siguiente mes consecutivo en 1,2 puntos respecto al trimestre anterior y 4,4 puntos respecto a la tasa de paro de hace un año. Estas tasas reflejan una desaceleración del crecimiento de las difras del paro en la Ciudad de Madrid respecto a la de meses precedentes.

De nuevo la tasa de paro de los hombres (15,4%) volvió a superar a la de las mujeres (12,8%). Además, en términos interanuales la primera creció bastante más que la segunda, 5,9 puntos frente a 2,7 puntos porcentuales. Desagregando por cohortes de edad, se aprecia un incremento de la tasa de paro en el más numeroso, el de personas de 25 a 54 años. En este caso la tasa de paro aumenta en 1,9 pp hasta el 12,7%. En el resto de cohortes de edad, la tasa de paro cae en términos intertrimestrales. Destaca la caída que se aprecia en el colectivo de 16 a 19 años donde pasa del 69,6% en el tercer trimestre al 49,4%. No obstante, en términos interanuales empeoran las tasas de paro de todas las cohortes de edad, aunque de manera más suave que en el trimestre anterior.

Según la Encuesta de Población Activa, el número de parados a cierre de año se situó en 238.000 personas, un 14,1% de la población activa de la Ciudad, lo que supone una moderación del crecimiento de la tasa de paro

Tasas de paro en la Ciudad de Madrid

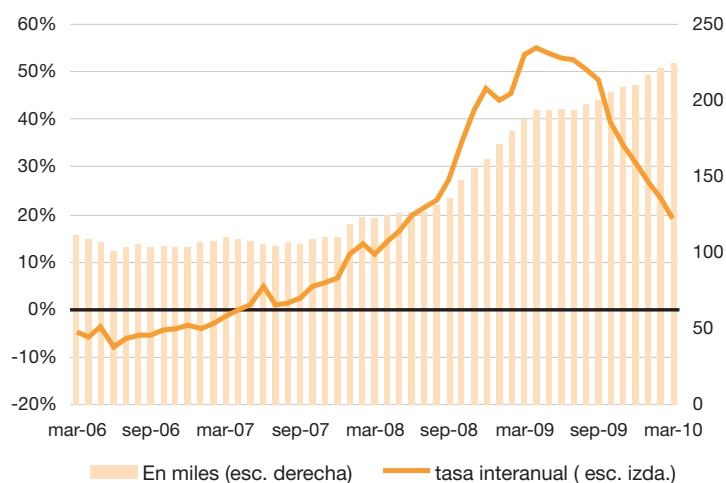
	2009	2009			09/08	09/08		
	Media	II Tr	III Tr	IV Tr	Media	II Tr	III Tr	IV Tr
Tasa de paro	12,5	11,6	12,9	14,1	4,4	3,3	5,5	4,4
Por sexo								
Hombres	13,3	13,0	13,7	15,4	5,7	5,6	6,1	5,9
Mujeres	11,6	10,1	12,1	12,8	2,9	0,7	4,8	2,7
Por edades								
De 16 a 19 años	57,4	59,5	69,6	49,4	19,1	12,0	36,5	3,8
De 20 a 24 años	29,4	30,4	32,3	32,3	9,8	13,4	12,5	6,7
De 25 a 54 años	10,9	9,6	10,8	12,7	4,3	2,8	5,0	5,0
De 55 años y más	9,8	10,7	10,6	10,2	2,2	2,8	3,3	0,2

Fuente: D. G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid - EPA (INE)

De nuevo todos los sectores económicos han sumado nuevos desempleados en términos interanuales. El más castigado a cierre de año volvió a ser la industria que vio incrementar el número de parados un 113,8%. Le siguen, pero a cierta distancia, el sector de la construcción, donde los parados aumentaron un 51,3% y el sector terciario, con un incremento del 17,5%. Pero en valor absoluto el orden es diferente: el sector donde más trabajadores pasaron a engrosar las cifras del paro fueron los del sector servicios (14.000), seguido muy de cerca de los de la construcción (13.600) y los de la industria (6.600). Con ello, 2010 se inició con 93.900 parados en el sector servicios, 40.100 en la construcción y 12.400 en la industria.

El paro registrado también recoge un incremento del número de parados, aunque de manera más moderada. En marzo de 2010 la tasa de crecimiento interanual fue del 19,1%

Los datos del Servicio Público de Empleo Estatal (antiguo INEM) para la Ciudad de Madrid muestran un nuevo aumento del desempleo. El aumento interanual del número de parados fue en marzo de 2010 del 19,1%, el crecimiento más bajo desde marzo de 2008. Con esto se confirma la moderación del crecimiento de las cifras del paro. Así, en el mes de marzo el número de personas desempleadas en Madrid fue de 221.313, la cifra más alta registrada en los últimos años.

Parados en la Ciudad de Madrid (tasa interanual y en miles)

Fuente: Dirección General de Estadística del Ayuntamiento de Madrid - SPEE

Durante el primer trimestre de 2010 aumentó tanto el paro femenino como el masculino, así en el mes de marzo se contabilizaban 116.600 hombres parados y 107.300 mujeres, según los datos de paro registrado. Comparando los datos de este trimestre con el mismo del pasado año, se observa que el número de parados ha crecido a una tasa del 22,8%, siendo algo mayor la tasa de crecimiento entre las mujeres que entre los hombres. Aún así, se aprecia una ralentización del ritmo de crecimiento en los meses de febrero y marzo. De este modo, en marzo de 2010 el paro registrado en la población masculina crecía a una tasa interanual del 18,3%, al tiempo que la de las mujeres lo hacía al 19,9%.

Parados registrados por el INEM en la Ciudad de Madrid

	2010				Var.* 10/09 (%)			
	Promedio	ene	feb	mar	Promedio	ene	feb	mar
Parados (miles)	220,7	217,0	221,3	223,9	22,8	26,5	23,3	19,1
Por sexo (miles)								
Hombres	115,3	113,8	115,6	116,6	22,7	26,9	23,2	18,3
Mujeres	105,4	103,2	105,7	107,3	23,0	26,0	23,3	19,9

* Variación interanual

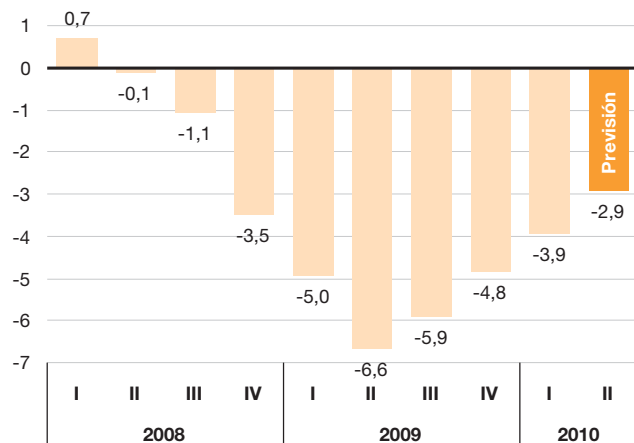
Fuente: D. G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid SPEE

6.4. Perspectivas del mercado laboral en la Ciudad de Madrid

Los datos coyunturales de afiliación y paro registrado permiten hacer un primer balance del primer trimestre de 2010. En los tres primeros meses del año se han destruido cerca de 20.000 puestos de trabajo en la Ciudad en términos intertrimestrales, debido principalmente a los malos datos de enero y marzo que se saldaron con caídas de 10.763 y 9.847 afiliados respecto al mes precedente, lo que ha situado la tasa de crecimiento interanual en el primer trimestre del año en el -3,9%, continuando con la corrección que se viene observando en la serie desde el tercer trimestre de 2009.

Para el segundo trimestre del presente año se espera que continúe la moderación del ritmo de deterioro de la afiliación y la tasa interanual se sitúe por encima del -3,0%

Previsión trimestral de afiliados en la Ciudad de Madrid (tasa interanual)



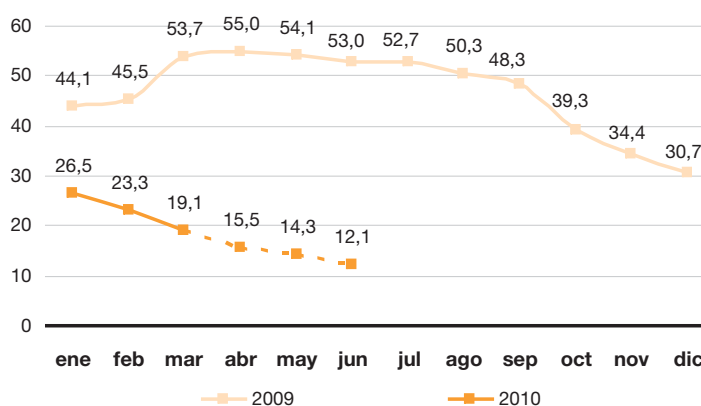
Previsión: IITR de 2010

Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid T. Gral. de la Seg. Social y Afi

Para los meses de abril a junio cabe esperar que continúe la tendencia de moderación del ritmo de crecimiento del paro, situando la tasa de crecimiento interanual próxima al 12%

Respecto a la evolución de los parados registrados en la Ciudad, el primer trimestre se ha saldado con un aumento de 13.400 parados, la mitad que el mismo trimestre del año pasado, lo que ha situado la tasa interanual en marzo por debajo del 20%. Para los meses de abril a junio cabría esperar que continúe la tendencia de moderación del ritmo de crecimiento que se viene observando desde abril de 2009, donde se alcanzó el máximo crecimiento del paro registrado en la Ciudad. El segundo trimestre se saldaría con una disminución del número de parados cercana a las 6.500 personas, debido a la estacionalidad favorable, lo que situaría la tasa de crecimiento en junio en niveles cercanos al 12%.

Previsión mensual de los parados registrados en la Ciudad de Madrid (tasa interanual)



Previsión: abril /junio de 2010

Fuente: D. G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid SPEE y Afi

2

SOSTENIBILIDAD

POLÍTICAS PÚBLICAS PARA DESINCENTIVAR EL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO

Introducción

La congestión provocada por el tráfico es uno de los mayores problemas a los que se enfrentan las grandes ciudades. Sus consecuencias son múltiples: niveles de contaminación atmosférica y acústica elevados que pueden llegar a dañar la salud humana y la calidad ambiental, alto riesgo hacia las personas que viven y transitan la Ciudad por la siniestralidad y la inseguridad vial, incremento de la tensión social por el tráfico, costes económicos elevados por unos tiempos de desplazamiento excesivamente largos, así como una continua degradación de la imagen urbana.

La tendencia general es la puesta en marcha de políticas públicas que apuesten por una movilidad más sostenible en las ciudades

Conscientes de todo ello, los gobiernos locales de las principales metrópolis del planeta, implementan nuevas fórmulas para reducir el uso del vehículo privado, sobre todo, en los centros urbanos más congestionados. La tendencia general es la puesta en marcha de políticas públicas que apuesten por una movilidad más sostenible en las ciudades que reduzcan el número de desplazamientos en vehículo privado e incentiven otras formas de movilidad más amables con el medio y menos perjudiciales para la salud humana, como es el transporte colectivo, los desplazamientos a pie o en bicicleta. Sin embargo, uno de los principales escollos con los que se topan estas iniciativas es la dificultad que supone cambiar los hábitos de desplazamiento de los ciudadanos, incluso cuando la oferta de transporte público es elevada: el coche sigue siendo un símbolo de status y de comodidad en una amplia franja de la sociedad que lo usa de forma indiscriminada dentro del tejido urbano. Es por ello, que entre las medidas que se adoptan en este sentido, las más eficaces son aquellas que gravan económicamente la circulación o el aparcamiento de los vehículos por determinadas zonas (zona de bajas emisiones). Así mismo, los expertos en movilidad consideran el impacto sobre la salud con aspectos como la siniestralidad, la tensión social vinculada a la congestión o la contaminación atmosférica y acústica como un factor clave, y como palanca de cambio, de cara a legitimar las actuaciones que en esta materia se están llevando a cabo por parte de las autoridades locales.

De forma general, las principales medidas que se ejecutan actualmente con el objetivo de desincentivar el uso del vehículo privado, se asientan sobre cuatro grandes pilares:

- Seguir creando un sistema de transporte público de calidad y accesible a todos los ciudadanos
- Imponer gravámenes al uso del vehículo privado en zonas señalizadas
- Recuperar espacio para el peatón y para los ciclistas
- Lanzar, paralelamente, campañas de sensibilización para cambiar los hábitos de movilidad social

Este capítulo analiza algunas de las medidas puestas en marcha por el Ayuntamiento de Madrid con el fin de reducir el uso del vehículo privado y avanzar en la implantación de un modelo de movilidad más sostenible, valorando la evolución de la movilidad a partir de una serie de indicadores. Previamente, se exponen algunas de las fórmulas que se están aplicando en otras ciudades de nuestro entorno próximo para atender el problema de la congestión del tráfico y la mala calidad del aire urbano.

Fórmulas para reducir el tráfico en las zonas de máxima congestión: modelos de ciudades europeas

Londres

Existe una zona de restricción a la entrada de vehículos en el centro de la ciudad denominada Zona de Peaje de Congestión (Congestion Charge) vigilada por cámaras. Su acceso obliga al usuario del vehículo a pagar una tasa por circular y aparcar en zona pública dentro del perímetro de esta área durante las horas y días fijados. Existen excepciones o descuentos de pago para residentes, transporte público y taxis, vehículos para personas de movilidad reducida, vehículos de emergencias, motocicletas y vehículos poco contaminantes (combustibles alternativos, eléctricos).

Esta medida fue introducida en el centro de Londres en febrero de 2003 y, en el año 2007, se produjo una extensión del área afectada hacia el este de la ciudad. La tasa se ha ido incrementando desde las 5 libras hasta las 8 actuales. El control de los vehículos que entran en la zona delimitada se realiza mediante un sistema de cámaras que registra la matrícula y la contrasta con una base de datos para comprobar si ha pagado o no la tasa correspondiente, o si se trata de un vehículo exento de pago.

En el tiempo que lleva esta medida implementada se ha conseguido romper la tendencia negativa que suponía el incremento de la congestión. Desde el año 2003, cuando se habilitó la Zona de Peaje de Congestión, el tráfico que entra en la zona se ha reducido en un 21% (son 70.000 coches diarios menos), y el uso del autobús se ha incrementado en un 6% durante las horas en las que se cobra. Así mismo, el total recaudado se han reinvertido en la mejora de la movilidad en la ciudad.

En Londres existe una zona de restricción a la entrada de vehículos en el centro de la ciudad denominada Zona de Peaje de Congestión...

... que ha conseguido reducir el tráfico en la zona un 21%, incrementando el uso del autobús

Ámsterdam

En torno a un 40% de los desplazamientos que se realizan en Ámsterdam se efectúan en bicicleta

La ciudad holandesa está considerada como “el paraíso urbano de los ciclistas”. En torno a un 40% de los desplazamientos en la ciudad se efectúan en bicicleta, una manera de moverse que forma ya parte integral de la cultura y de la identidad de la ciudad. Este hecho sitúa a Ámsterdam entre las ciudades europeas más sostenibles, tal y como señala el *ranking* European Green City que la coloca en quinta posición, tras Copenhague, Estocolmo, Oslo y Viena.

En la década de los años sesenta, el tráfico de vehículos por las calles de Ámsterdam se incrementó notablemente como consecuencia del aumento del número de coches, causando graves problemas de congestión en una ciudad con una trama urbana nada preparada para acoger esta opción modal de forma masiva. La política de transportes local se planteó dos opciones, o adaptar la ciudad a la nueva movilidad basada en el vehículo privado o limitar su uso priorizando el transporte público y la bicicleta. Se optó por la segunda. La política de desincentivación del uso del coche en Ámsterdam, plasmada en el Amsterdam Traffic and Transport Plan, se concentra en seguir apoyando el uso de la bicicleta en trayectos cortos (entre 5 y 10 kilómetros) y en aplicar altas tasas de aparcamiento en la zona central de la ciudad (hasta 5 euros por cada hora de estacionamiento).

Berlín

Berlín ha delimitado una zona de restricción del tránsito del vehículo privado, denominada Zona Verde, con el objetivo de reducir la contaminación

Al igual que Londres, Berlín ha delimitado una zona de restricción del vehículo privado, denominada Zona Verde, que abarca una amplia área del centro urbano. En este caso el objetivo principal es la reducción de la contaminación y de los Gases de Efecto Invernadero, es decir, constituir una estricta Zona de Bajas Emisiones. Así, sólo aquellos vehículos que cumplen con los estándares mínimos de emisiones pueden entrar en la Zona Verde. Para señalar las tipologías de vehículos según su nivel de emisiones (basado en el estándar europeo), se usa un sistema de etiquetas de diferentes colores.

La medida comenzó a aplicarse en enero de 2008 y afecta de forma permanente a un área de 88 km² donde residen en torno a un millón de personas. Desde enero del presente año 2010, la medida se aplica de forma más estricta puesto que sólo los vehículos del estándar europeo de emisiones Euro IV tienen permitido el acceso a la Zona Verde de Berlín. Tan sólo un año después de que se pusiera en marcha, los datos muestran avances: las partículas materiales se han reducido en un 24% (unas 62 toneladas menos) y las emisiones de óxidos de nitrógeno un 14% (en torno a 960 toneladas).

Variación de las emisiones de Dióxidos de Nitrógeno y Partículas Materiales en suspensión en Berlín. 2006-2008

	Periferia	Centro Ciudad	Calle
NO ₂	-17%	-12%	-15%
PM ₁₀	-25%	-23%	-22%

Fuente: Ein Jahr Umweltzone Berlin: Wirkungsuntersuchungen

Un sistema de movilidad sostenible para Madrid

Madrid, al igual de sus vecinas europeas, se ha visto afectada en las últimas décadas por un aumento del tráfico en sus calles y vías de acceso con consecuencias negativas para el buen funcionamiento de su estructura urbana, tanto desde un punto de vista ambiental como social y económico. Con el objetivo de ir minimizando el problema de la congestión, el Ayuntamiento busca soluciones y pone en marcha acciones, apostando por lo que se ha venido a llamar “modelo estático” de regulación del uso del vehículo privado, basado en la regulación del estacionamiento, que actúa sobre el tráfico interno en una zona delimitada. Existe otro modelo denominado “dinámico” que actúa sobre el tráfico de paso. Ciudades como Londres o Berlín aplican sistemas mixtos, que conjugan ambos modelos.

En este ámbito delimitado por el Ayuntamiento para aplicar medidas de control del tráfico interno y que en Madrid se corresponde con el interior de la M-30, es decir, la Almendra Central, el volumen de tráfico de acceso se ha reducido desde el año 2006 en un 5,7% (82.697 vehículos menos al día).

Tráfico de entrada a la Almendra Central (vehículos/día)			
2006	2007	2008	2009
1.461.360	1.425.856	1.421.302	1.378.663

Fuente: 2º Informe el Estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid (2009). Fundación movilidad

Así mismo, se puede observar un cambio positivo en prácticamente toda la ciudad, en la Intensidad Media Diaria (IMD) del tráfico, uno de los indicadores más claros para valorar la evolución de la movilidad. Entre 2008 y 2009, se ha reducido en un 2,65%, siendo la caída especialmente intensa en el ámbito localizado entre el primer y segundo cinturón (-7,4) y en el exterior de la M-40 (-8,6).

Intensidad Media Diaria del tráfico en Madrid. Variación 2008-2009							
Interior 1º cinturón	En el 1º cinturón	Entre 1º y 2º cinturón	En el 2º cinturón	Entre 2º cinturón y M-30	En M-30	Entre M-30 y M-40	Exterior M-40
-3,6	1,1	-7,4	2,1	-3,3	-4,9	-0,8	-8,6

Fuente: 2º Informe el Estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid (2009). Fundación movilidad

La velocidad media de circulación se ha ido incrementando durante los últimos años en la zona central de la Ciudad (interior de la M-30), mientras que en la periferia (exterior de la M-30) se reduce ligeramente. Los mayores incrementos desde el año 2006 se han producido en el interior del primer cinturón, donde la velocidad media ha crecido un 10%, entre el segundo cinturón y la M-30, con un aumento también del 10% y en la M-30, donde el incremento se sitúa en un 24%. La reducción del tráfico que se apuntaba anteriormente la finalización de obras como la que ha afectado a la M-30 y sus accesos pueden ser las explicaciones a este fenómeno.

El Ayuntamiento de Madrid apuesta por un “modelo estático” de regulación del uso del vehículo privado que actúa sobre el tráfico interno en la Almendra Central...

... un modelo que ha logrado reducir el volumen de tráfico un 5,7% desde 2006

La velocidad media de circulación se ha ido incrementando durante los últimos años en la zona central de la Ciudad

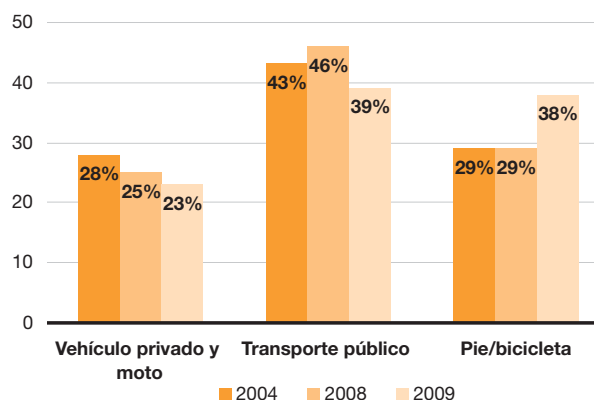
Velocidad de circulación media. Variación 2006-2009

Interior 1 ^{er} cinturón	1 ^{er} cinturón	Entre 1 ^{er} y 2 ^o cinturón	2 ^o cinturón	Entre 2 ^o cinturón y M-30	M-30	Entre M-30 y M-40	M-40	Exterior M-40
10%	0%	3%	1%	10%	24%	-1%	-1%	-4%

Fuente: 2^o Informe el Estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid (2009). Fundación movilidad

Desde 2004 el número de desplazamientos diarios con transporte público, a pie o en bicicleta aumenta, mientras que desciende el uso del vehículo privado

Las medidas para el control y regulación del uso del vehículo privado deben ir acompañadas por un incremento y mejora de la oferta de otros modos de transporte, más eficientes y menos contaminantes, que fuercen el trasvase de demanda. El análisis de la distribución modal de los desplazamientos dentro del municipio de Madrid desde el año 2004 permite observar que, y a pesar de un frenazo en la tendencia ocurrido el año 2009 como consecuencia de la pérdida de actividad por la crisis, el número de desplazamientos diarios en transporte público, a pie o en bicicleta aumenta, mientras que desciende el uso del vehículo privado.

Distribución modal de los viajes con origen y destino Madrid

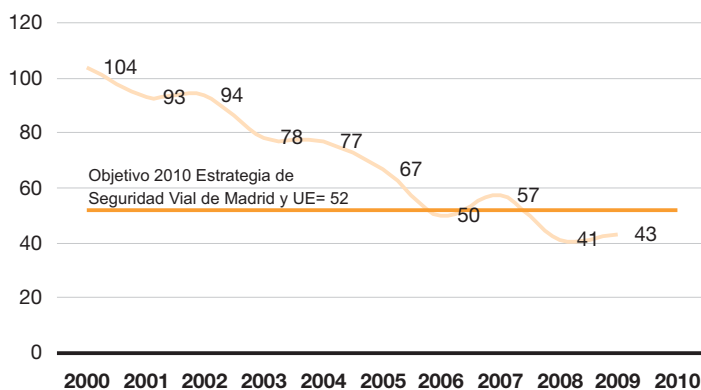
Fuente: 1er y 2^o Informe el Estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid (2008 y 2009). Fundación movilidad

Dentro de los distintos modos que agrupa el transporte público, son el autobús y el metro los que acumulan un mayor número de viajes, con el 17% y el 19%, respectivamente. Las características actuales de la red de transporte público en el área metropolitana de Madrid, arroja cifras muy positivas tanto en oferta como en calidad de servicio: la red de Metro alcanza ya los 283 kilómetros, y la del Metro Ligero (con dos líneas) 5,5 kilómetros. Las líneas de autobuses urbanos y metropolitanos alcanzan las 562, y la red de tren de cercanías, la más larga de las principales áreas metropolitanas de España, los 369 kilómetros. Así, el 99% de la población de la región se encuentra a menos de 300 metros de una parada de autobús y el 95% a menos de 500 metros de una estación de metro. Actualmente, el transporte público supone, en el interior de la Almendra Central, el 74% de los desplazamientos a motor, un porcentaje que se reduce al 60% en los viajes con origen y destino la periferia municipal, y al 64% en los que se realizan entre la Almendra Central y la periferia.

La corrección de la indisciplina vial es una de las estrategias del Ayuntamiento para impulsar un modelo de movilidad moderno y de calidad. El aumento de los controles de velocidad y dopaje de los

conductores permite observar una reducción notable de la siniestralidad. Desde 2000, se han reducido las víctimas mortales por accidente de tráfico y, aunque en 2009 se produce un ligero aumento interanual, desde hace dos años se ha superado el objetivo marcado tanto por la Unión Europea y la Dirección General de Tráfico como por la Estrategia de Seguridad Vial 2007-2010 del Ayuntamiento de Madrid, que supone reducir en un 50% el número de víctimas con respecto al año 2000.

Siniestralidad vial en Madrid (número de víctimas mortales)



Fuente: 1er y 2º Informe el Estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid (2008 y 2009). Fundación movilidad

Desde el año 2000, la tendencia en el número de víctimas mortales por accidente de tráfico es claramente descendente y, aunque en el año 2009 se produce un ligero aumento con respecto a 2008, desde hace dos años se ha superado el objetivo marcado tanto por la Unión Europea y la Dirección General de Tráfico como por la Estrategia de Seguridad Vial 2007-2010 del Ayuntamiento de Madrid, que supone reducir en un 50% el número de víctimas con respecto al año 2000.

En materia de estacionamiento, la tendencia desde el año 2006 es positiva. Como se observa en el gráfico, los estacionamientos ilegales han reducido su duración en 5,6 puntos porcentuales.

Indisciplina en el aparcamiento (% de horas por plaza sobre el total de oferta legal)

Año	2006	2007	2008	2009
Indisciplina	8,5	4,4	2,6	2,9

Fuente: 2º Informe el Estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid (2009). Fundación movilidad

Si nos fijamos en los vehículos que realizan actividades comerciales, el aumento de la rotación y el uso disciplinado en las plazas señalizadas para carga y descarga, ha generado una reducción del 25% en la utilización ilegal de estos espacios de aparcamiento por parte de vehículos no comerciales.

En los últimos años se ha reducido el uso ilegal de las plazas señalizadas para carga y descarga

Uso de los aparcamientos por los vehículos de distribución comercial (% sobre el total)

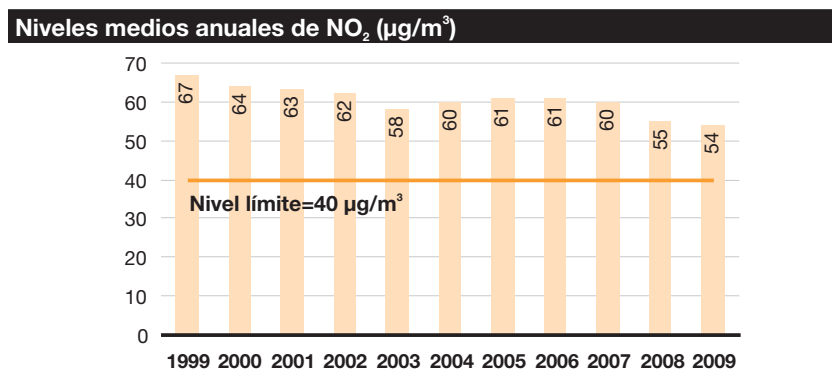
	Ilegal	SER	C/D
2006	72%	9%	19%
2009	43%	22%	35%

Fuente: 2º Informe el Estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid (2009). Fundación movilidad

La contaminación atmosférica es uno de los problemas urbanos peor percibidos por los madrileños

La contaminación atmosférica es uno de los problemas urbanos peor percibidos por los madrileños y tiene en el transporte motorizado por carretera una de sus principales fuentes: en Madrid, se estima que el 42,7% de total de emisiones de Gases de Efecto Invernadero proceden del transporte. Además, la elevada “dieselización” del parque automovilístico público y privado de la Ciudad (el 55% de los vehículos privados son diesel así como un 37% de los autobuses de la EMT) ha contribuido a empeorar la calidad del aire y complica las soluciones. Los motores diesel presentan, en general, mayores emisiones de Óxidos de Nitrógeno (NOx) y Partículas en Suspensión, que son los contaminantes de referencia cuando hablamos de calidad del aire local.

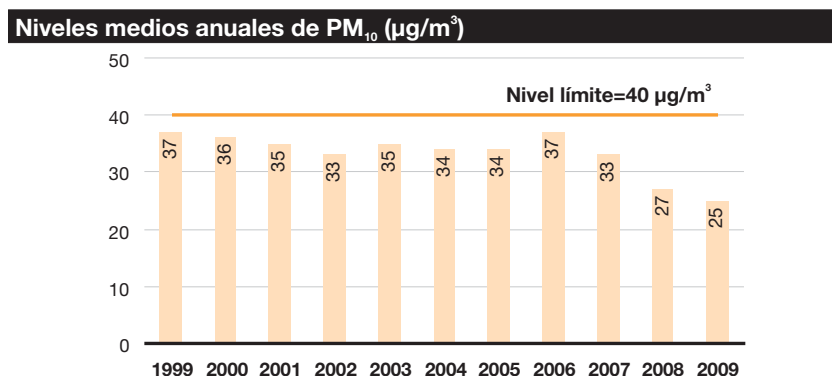
A pesar de la reducción del tráfico observada, los niveles de concentración media anual de NO₂ en Madrid se encuentran estabilizados superando el valor límite que para la protección de la salud humana está fijado por la normativa (R.D. 1073/2020, de 18 de octubre) para el año 2010 de 40µg/m³.



Fuente: Memoria 2008, D.Gral. Calidad, Control y Evaluación Ambiental

Las Partículas en Suspensión en Madrid se encuentran por debajo del valor límite y sigue mostrando una evolución hacia valores inferiores

En lo que se refiere a la Partículas en Suspensión (PM₁₀), los niveles en la Ciudad se encuentran por debajo del valor límite para la protección de la salud humana fijado por la normativa en 40µg/m³ (R.D. 1073/2002, de 18 de octubre), mostrando además, una evolución positiva hacia valores inferiores. Así mismo, en los últimos dos años (2008 y 2009) no se han registrado superaciones en los niveles diarios (fijado en 50µg/m³) en ninguna de las estaciones de la Red de Vigilancia de la Contaminación Atmosférica.



Fuente: Memoria 2008, D.Gral. Calidad, Control y Evaluación Ambiental

En cuanto a las emisiones de CO², y según el Inventario de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero del Ayuntamiento, en el año 2007 Madrid se situó en torno al objetivo de Kioto, que fija un incremento del 15% con respecto a las emisiones del año 1999. En concreto, entre 1999 y 2007 las emisiones de CO² en Madrid crecieron un 15,6%.

En este contexto, uno de los grandes retos del Ayuntamiento es que en la sociedad madrileña se consolide un cambio en los hábitos de movilidad. Las últimas encuestas sobre motivos por los cuales se usa o no el transporte público, muestran algunos avances en este sentido:

- El 29,3% de los usuarios del vehículo privado en Madrid declaran que lo hacen porque es más cómodo que el transporte público, y el 29,3% lo hace por requerir el coche para trabajar. Un dato positivo es la caída del peso de algunas causas como que en coche se ahorra tiempo (pasa del 15,7% al 3,4%) o las que apuntan la ineficiencia del transporte público, como la frecuencia, la excesiva distancia a paradas o estaciones o el exceso de combinaciones a realizar.
- En el otro extremo, el 37,3% de los madrileños que no utilizan el automóvil privado para sus desplazamientos señala, como causa, las dificultades y el coste del aparcamiento, lo que prueba la eficacia de las medidas de control de aparcamiento puestas en marcha por el gobierno local. Es significativo cómo aumentan las personas usuarias de transporte público que lo consideran más cómodo que el coche, más barato y que permite ahorrar tiempo.

Principales acciones puestas en marcha para la ejecución de un modelo de movilidad sostenible en Madrid

El Ayuntamiento de Madrid trabaja para implantar un sistema de movilidad sostenible en la Ciudad y para ello, se marca una serie de objetivos estratégicos sectoriales que son:

- La regulación de la demanda del vehículo privado para reducir la congestión.
- La disminución de la indisciplina viaria: con medidas de control y regulación que, en última instancia, reduzcan la siniestralidad y fomenten hábitos y entornos más seguros.
- La potenciación de modos más sostenibles: con la promoción del transporte público, los desplazamientos a pie, en bicicleta y en moto.
- El uso eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación.
- La *gobernanza* de la movilidad.

Con el fin de ir alcanzando los objetivos señalados, el Ayuntamiento pone en marcha diferentes políticas que afectan a diversos aspectos relacionados con la movilidad sostenible:

1. Mejora del transporte público. Las mejoras en los últimos años se centran en la puesta en marcha de intercambiadores y en la extensión de la red, sobre todo de Metro, que amplió su oferta en un 3,9% desde 2006, pero también de cercanías, con un incremento en el mismo periodo de un 4,9% y la aprobación del Plan de Infraestructuras

Las mejoras del transporte público se centran en la puesta en marcha de intercambiadores, la ampliación de las redes de Metro y Cercanías y la creación de líneas transversales de autobús

Ferrovias de Cercanías de Madrid. Aunque la red de autobuses no ha experimentado ampliación, sigue siendo uno de los modos preferentes para los desplazamientos. El Ayuntamiento trabaja para mejorar el servicio, garantizando los carriles exclusivos (actualmente existen 80.930 metros de carriles vigilados), ampliando la red con líneas transversales que mejoran la conexión entre distritos periféricos, introduciendo vehículos de pequeño tamaño y eléctricos en algunas zonas del casco histórico con tramas estrechas, ofreciendo una infraestructura 100% accesible e introduciendo las nuevas tecnologías para la información al usuario.

El Ayuntamiento trabaja para reducir el número de vehículos no residentes que entran en la Almendra Central

2. Modelo estático de control del uso del vehículo. Se trata de una fórmula de gestión del tráfico que pone el énfasis en la reducción del número de vehículos no residentes que entran a la zona central de la Ciudad. Combina medidas de control del aparcamiento (S.E.R.) con actuaciones que reducen los flujos y la capacidad de las vías (APR y peatonalización de calles). Su aplicación está suponiendo una reducción de la IMD del tráfico en el interior de la M-30, de forma notable en los ámbitos urbanos entre rondas (interior del primer cinturón, entre el primer cinturón y el segundo y entre el segundo y la M-30). Mientras, los ejes de circunvalación interior (primer y segundo cinturón) aumentan su IDM ligeramente debido a que, como ya se ha comentado, el modelo de gestión implementado no actúa sobre el tráfico de paso (modelo dinámico).

- El Servicio de Estacionamiento Regulado (S.E.R.) se aplica en el interior de la M-30 (Almendra Central) y en algunas zonas exteriores, como son el barrio de Argüelles en Moncloa-Aravaca, los barrios del Pilar, La Paz y casco histórico de Fuencarral-El Pardo, los cascos históricos de Carabanchel Alto y Bajo y el casco histórico del distrito de Hortaleza. La oferta de plazas asciende a un total de 164.713, de las cuales, el 77% son verdes (127.009) y el 22% azules (37.704). El distrito de Chamartín es el que alberga un mayor número de plazas.
- Las Áreas de Prioridad Residencial (APR) afectan actualmente a 155,8 hectáreas, 84 hectáreas más que en año 2006. El acceso rodado en estas zonas sólo está permitido a residentes, transporte público y servicios, así como motocicletas y carga y descarga con horarios establecidos. El control se realiza a través de cámaras que registran todos los vehículos que entran en las zonas delimitadas como APR, actualmente Las Letras, Cortes y Embajadores en el distrito Centro. Desde la aplicación de esta medida, en el ámbito de Cortes-Las Letras se ha producido una disminución del tráfico del 14% (un 38% en la Calle del Prado, eje principal de esta zona). Para el caso de Embajadores, los datos muestran una reducción del tráfico del 8% en las calles de circulación libre y de un 32% en las restringidas.
- La superficie peatonalizada desde el año 2006 ha aumentado en un 16,4%, pasando de las 10,3 a las 12 hectáreas. Estas actuaciones suponen un aumento de la demanda peatonal y una reducción del uso del vehículo, tal y como se puede comprobar tras la reciente peatonalización de la calle Fuencarral en donde el número de peatones se ha incrementado entre un 40 y un 50% y los accesos con vehículo privado han pasado del 10 al 4,5% tras la intervención.

3. Sistema de transporte público en bicicleta. La oferta de vías ciclistas ha crecido un 123% en los últimos años, desde los 100 kilómetros de 2006 a los 223 del 2009. El Plan Director de Movilidad Ciclista, aprobado en abril 2008, establece, por primera vez, una política de la bicicleta en Madrid, normalizando su uso en los desplazamientos cotidianos, mediante el aumento de la demanda que genere un cambio cultural en la sociedad con respecto a este modo de transporte. El uso de la bicicleta en la Ciudad, favorece hábitos saludables, contribuye a la mejora de la calidad ambiental, reduce la inseguridad vial y recupera espacios públicos modificando el paisaje urbano. Siguiendo la tendencia general, y en el marco del Plan Director, el Ayuntamiento de Madrid va a iniciar la puesta en marcha de un programa de bicicleta pública compartida denominado Mybici, que estará operativo durante la primavera de 2011.

La oferta de vías ciclistas ha crecido un 123% en los últimos años, de 100 kilómetros en 2006 a los 223 en 2009

4. Eficiencia energética. El Ayuntamiento se ha propuesto como objetivo para el año 2011 contar con una flota municipal compuesta al 100% por vehículos verdes, es decir, que sean energéticamente eficientes y respetuosos con el medioambiente. Teniendo en cuenta que el 32% de las emisiones de NOx en Madrid son generadas por los autobuses públicos, el impacto de la renovación de la flota tendrá unas repercusiones enormes sobre la calidad del aire (según datos del II Informe del Estado de la Movilidad en la Ciudad de Madrid presentado por la Fundación Movilidad, la reducción de emisiones de NOx podría ser de un 20%). Para ello, se adquirirá el grueso de la flota mediante sistema de *renting* y bajo pliegos de prescripciones técnica que incluyan las características de los vehículos, impulsando así una demanda temprana de este tipo de vehículos. Actualmente, existen casi 1.000 vehículos que funcionan con combustibles limpios: bioetanol, gas natural comprimido y electricidad.

El Ayuntamiento se ha propuesto como objetivo para el año 2011 contar con una flota municipal compuesta al 100% por vehículos energéticamente eficientes y respetuosos con el medioambiente

Flota municipal limpia según tipo de combustible (%). Abril 2009

Bioetanol	GNC	Eléctricos
5,0	85,6	9,5

Fuente: Área de Gobierno de Medioambiente, Ayuntamiento de Madrid

A su vez, se prevén incentivos al ciudadano como eximir del S.E.R. a los vehículos eléctricos, o la sustitución de vehículos de cuatro ruedas por motocicletas. En este sentido, la Ciudad de Madrid desarrolla el Proyecto MOVELE que, con el apoyo del Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético (IDEA), pondrá en marcha un total de 280 puntos de recarga para coches eléctricos antes de terminar el año 2010.

5. Indisciplina vial. El control de las plazas destinadas a carga y descarga es uno de los indicadores que miden los avances en materia de disciplina vial en el aparcamiento. El número de plazas para este uso en Madrid ha experimentado un crecimiento del 11% desde el año 2006, pasando de las 2.115 a las 2.341. Este incremento de la oferta, unido a la aplicación del S.E.R. y el incremento de las medidas de control, ha generado, por un lado, un aumento del uso de estas plazas por los vehículos dedicados a la distribución comercial (y de forma paralela, una reducción del uso de estas plazas por turismos no

El aumento de las plazas para carga y descarga, el S.E.R. y nuevas medidas de control han supuesto un reducción de los estacionamientos en segunda fila

comerciales) y un destacado descenso de la práctica ilegal que supone la segunda fila. Estos datos positivos, se vuelven más notables en el área de Prioridad Residencial (APR) del barrio de Embajadores donde se ha puesto en marcha una prueba piloto reduciendo el tiempo permitido para la C/D a un máximo de 30 minutos.

Por último señalar que, el paso hacia un sistema de movilidad más sostenible implica formas de gobernar en las que se refuercen las relaciones entre todas las partes políticas y económicas implicadas, así como entre éstas y los ciudadanos. La existencia, desde el año 2006, de la Mesa de la Movilidad como un instrumento de participación y foro de trabajo en esta materia, y la puesta en marcha de diversos talleres, estar permitiendo la definición, de forma coordinada y consensuada, de las orientaciones para la acción de los diferentes agentes con capacidad de actuación sobre temas clave.

3

**EQUILIBRIO
TERRITORIAL**

MAPA DE LA DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DE LAS ACTIVIDADES PRODUCTIVAS EN MADRID

La actividad económica se asienta en el entramado urbano, solapándose y mezclándose con el uso residencial, y alcanzando diferentes densidades y especializaciones en función de las características de las distintas zonas de la Ciudad. En este artículo se analiza el modo en que la economía madrileña se distribuye entre los distritos que configuran el mapa municipal, reflejando de este modo las diferentes ventajas de localización de cada uno de ellos, y sus particulares funcionalidades productivas.

Para ello, se utilizan los datos de la Estadística del Colectivo Empresarial del Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid¹. Dicha fuente señala en su nota metodológica que recoge en el *“Colectivo empresarial al conjunto total de unidades productivas de cualquier naturaleza que ejercen su actividad económica en la Comunidad de Madrid, así como su empleo y características de localización”*. Esta fuente desagrega la información territorialmente por distritos y sectorialmente en los 59 grupos de la CNAE. La fuente tiene dos variables fundamentales: la unidad productiva², que equivale al establecimiento, y el empleo a ella asociado.

A partir de dichos datos del Colectivo empresarial es posible obtener todo tipo de cruces referidos al número de unidades productivas o al de ocupados, según distintas características, como son la actividad económica principal de la unidad (en términos de CNAE o ramas), su tamaño medio o su localización espacial.

Una elevada proporción de las unidades productivas madrileñas se definen como microempresas (95,1% del total)

Los grandes datos de esta fuente permiten una primera aproximación al colectivo empresarial madrileño. En primer lugar, destaca la elevada proporción de unidades productivas que se definen como microempresas, aquellas con una plantilla de entre 1 y 9 trabajadores (el 95,1% del total). Sin embargo, en términos de empleo, la distribución es más homogénea, siendo las grandes

¹ La elaboración del Colectivo empresarial parte inicialmente del Directorio de Unidades de Actividad Económica de la Comunidad de Madrid y se complementa con los ficheros trimestrales de afiliados y anuales de las cuentas de cotización de la Seguridad Social que proporcionan la información correspondiente al empleo medio regional para el conjunto de las unidades empresariales (media anual de los afiliados por trimestre a la Seguridad Social en Madrid) e información completa para colectivos específicos como es el conjunto de autónomos profesionales.

² La unidad productiva se define en la nota metodológica de la fuente, como *la unidad básica en el espacio generadora de actividad económica, coincidiendo en la mayoría de los casos con conceptos análogos como el establecimiento o la unidad local. Sin embargo, la unidad productiva agrupa igualmente a las actividades móviles (sin local estable), así como las actividades de otros autónomos, que se localizan convencionalmente en la dirección postal que se declara que, en muchos casos, coincide con el domicilio familiar habitual del profesional.*

empresas (250 y más empleados) las que emplean a un mayor número de trabajadores (31,2% del total), situándose por detrás las microempresas, que dan trabajo al 29,6% de los ocupados. El resto, pequeñas y medianas, aglutinan al 18,5% y el 20,6%, respectivamente. Así, aunque el número de grandes empresas es relativamente pequeño, el volumen de trabajadores del que disponen las convierte en las unidades productivas más relevantes.

Principales indicadores del colectivo empresarial en la Ciudad de Madrid. 2008

		UNIDADES PRODUCTIVAS		OCUPADOS		Tamaño medio
		Volumen	Peso (%)	Volumen	Peso (%)	
Estrato de empleo	Microempresa (1 a 9)	422.456	95,1	559.665	29,6	1,3
	Pequeña (10 a 49)	16.835	3,8	350.144	18,5	20,8
	Mediana (50 a 249)	3.792	0,9	389.874	20,6	102,8
	Grande (250 y más)	911	0,2	588.736	31,2	646,3
Sector de actividad*	Industria manufacturera	16.484	3,8	85.688	4,6	5,2
	Construcción	39.165	8,9	143.358	7,6	3,7
	Servicios	383.746	87,3	1.645.928	87,8	4,3
TOTAL		443.994		1.888.420		4,3

*El peso está calculado excluyendo el sector primario por su escasa representatividad en la Ciudad

Fuente: Colectivo empresarial. Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid

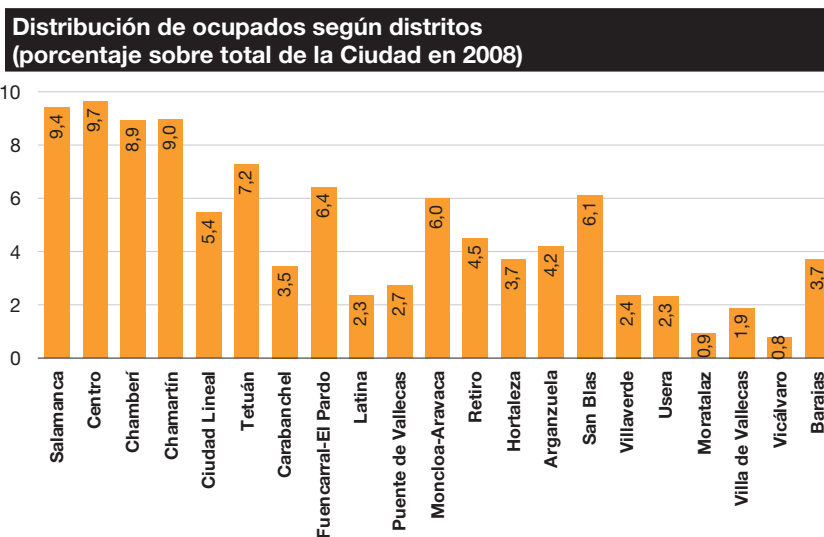
Con todo, el tamaño medio de la empresa madrileña, medido como el número de trabajadores por unidad productiva, se sitúa en 4,3, un valor superior al de la media regional, un 3,8.

Distribución territorial de la actividad económica

La actividad económica de Madrid tiende a concentrarse en la "Almendra Central". En los distritos de Salamanca, Centro, Chamberí y Chamartín trabaja el 35% de los ocupados en la Ciudad, mientras que en términos de población, tan solo suman el 18% de los residentes. Estos cuatro son los únicos distritos, junto con Barajas, en los que prima la función productiva sobre la residencial, en la medida en que son más los que allí trabajan (657.752 personas) que los que residen (580.999 habitantes según los últimos datos del Padrón).

La actividad económica se concentra en la "Almendra Central" (Salamanca, Centro, Chamberí y Chamartín) donde trabaja el 35% de los ocupados

En el extremo opuesto se encuentran los distritos de Moratalaz, Villa de Vallecas y Vicálvaro. Estos tres distritos, conectados físicamente en la esquina sureste de la Ciudad, configuran el espacio urbano con menor densidad productiva. Entre los tres suman el 7,6% de los residentes, pero en ellos trabaja tan solo el 3,6% del total de ocupados en Madrid.



Fuente: Colectivo empresarial. Instituto de Estadística de la C. de Madrid

En la densidad productiva por distritos se produce una doble dicotomía: el contraste Centro-Periferia y la clásica fractura Norte-Sur

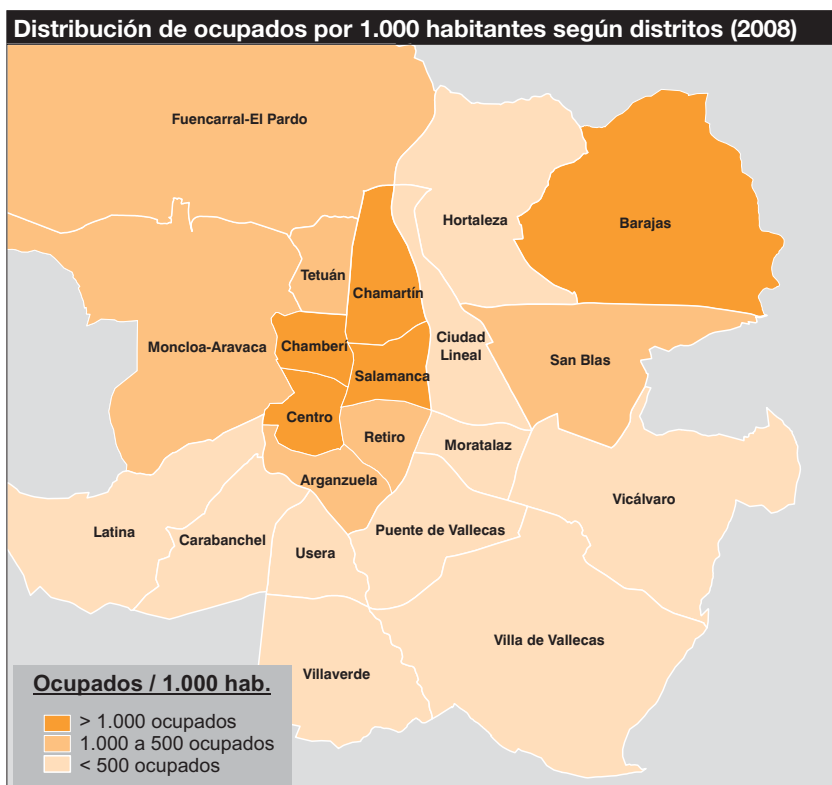
En el siguiente mapa se muestra la densidad productiva por distritos, utilizando como indicador la ratio de número de ocupados por cada 1.000 habitantes. Se observa con claridad una doble dicotomía: por un lado, el contraste centro periferia, y por otro lado, la clásica fractura norte sur.

La tendencia centrípeta de la actividad económica sólo la cuestiona el distrito de Barajas, que en la esquina noreste del término municipal, presenta una elevada densidad merced a la presencia de las instalaciones aeroportuarias y al empleo derivado de las mismas. Con ello, alcanza 1.556 ocupados por cada 1.000 habitantes, el valor más alto de los 21 distritos madrileños. Le siguen Centro (1.255 ocupados por cada 1.000 habitantes), por la intensa localización de comercio, hostelería y restauración, Salamanca (1.176), con su actividad comercial y sus oficinas, Chamartín (1.141), con una relevante presencia de sedes y servicios centrales, y Chamberí (1.127), básicamente comercio y oficinas de terciario avanzado.

Por su parte, la fractura norte sur se evidencia en el hecho de que ninguno de los siete distritos meridionales Latina, Carabanchel, Usera, Puente de Vallecas, Vicálvaro, Villa de Vallecas y Villaverde supera los 500 ocupados por 1.000 habitantes.

Existe un evidente paralelismo entre la estratificación social del espacio urbano y su especialización en términos económicos

De este modo, se constata la existencia de un evidente paralelismo entre la estratificación social del espacio urbano y su especialización en términos económicos. Ambas dicotomías, centro periferia y norte sur, caracterizan también la estratificación social de la Ciudad, que se pone de manifiesto en los diferenciales por distrito de los precios medios del metro cuadrado de vivienda. Los distritos centrales y los septentrionales son más valorados y, por tanto, suelen ser más caros que los periféricos meridionales. Un patrón semejante parece marcar las preferencias de las empresas a la hora de establecerse en la Ciudad. Esto no debe extrañar, teniendo en cuenta el elevado grado de terciarización que caracteriza a la economía madrileña (el 88% de los ocupados trabaja en el sector servicios).



Fuente: Colectivo empresarial. Instituto de Estadística de la C. de Madrid

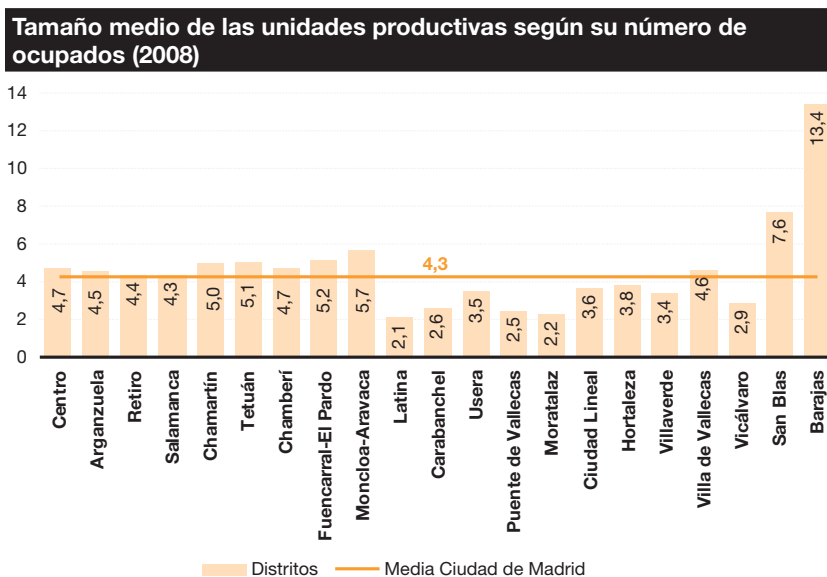
Caracterización empresarial: el tamaño de las empresas según distritos

Otra de las derivadas de esta fuente estadística permite jerarquizar los distritos en función del tamaño medio de las empresas, expresado en términos de ocupados por unidad productiva. En este sentido, tal y como se adelantaba en la introducción, el tamaño medio del establecimiento madrileño es de 4,3 trabajadores. Sin embargo, el análisis por distritos muestra perfiles diversos y heterogéneos.

El tamaño medio del establecimiento es de 4,3 trabajadores, factor que varía en función del perfil de cada distrito

Barajas, debido a la localización del aeropuerto, registra el valor más elevado en este indicador, con 13,4 ocupados por unidad productiva. Destaca también San Blas, con 7,6, debido a la presencia de grandes superficies destinadas tradicionalmente a usos industriales y productivos en general. Por encima de la media se encuentran también Moncloa-Aravaca, Fuencarral-El Pardo, Tetuán, Chamartín, Centro, Chamberí, Villa de Vallecas, Arganzuela, Retiro y Salamanca.

En el resto de distritos, eminentemente residenciales como ya se ha visto, la actividad económica responde mayoritariamente al comercio y a otros servicios de proximidad, lo que justifica el reducido tamaño medio de sus unidades productivas: Puente de Vallecas (2,5 ocupados por establecimiento), Moratalaz (2,2) y Latina (2,1).



Fuente: Colectivo empresarial. Instituto de Estadística de la C. de Madrid

Especialización productiva de Madrid

Al margen de la marcada terciarización de la economía madrileña, es ciertamente interesante analizar las diferencias que existen entre la especialización productiva de los distritos madrileños. En este apartado se analiza por separado la actividad industrial y los servicios, atendiendo a los distritos en los que, en mayor medida, se localizan ambos sectores.

Actividad industrial

Antes de adentrarse en este análisis es conveniente aclarar las limitaciones que, para este menester, presenta la fuente utilizada. La información no hace referencia a la actividad desempeñada por los trabajadores en cuestión, sino que refleja la actividad principal de la empresa. Quiere esto decir que los datos de actividades industriales incluyen los trabajadores de empresas industriales, independientemente de cual sea su actividad en el seno de la empresa administrativa, comercial, gerencial, o propiamente transformadora. En la medida en que en Madrid abundan las oficinas de servicios centrales y las sedes de grandes empresas industriales, sus trabajadores aparecen en la estadística como actividad industrial, cuando en realidad sus funciones son meramente terciarias. De este modo, no conviene asimilar actividad industrial a establecimientos fabriles o transformadores, pues se estaría incurriendo en error.

Los ocupados en la industria representan el 4,6% del total. San Blas y Villaverde presentan mayor relevancia del sector, ambos agrupan un 27% del total del empleo industrial

Dicho esto, la industria, que de acuerdo con esta fuente, en Madrid ocupa al 4,6% de los trabajadores, tiene, como en cualquier espacio urbano, una localización marcada por tendencias centrífugas. La escasa actividad transformadora que aún permanece en la Ciudad se localiza, mayoritariamente, en los límites exteriores del término

municipal, donde el suelo es más asequible. Así, son dos distritos periféricos, San Blas y Villaverde, donde mayor relevancia tiene la industria. Entre ambos agrupan un 27% del total del empleo industrial (un 16,6% el primero y un 10,3% el segundo).



Fuente: Colectivo empresarial. Instituto de Estadística de la C. de Madrid

En Villaverde el 63,1% de los empleos industriales se encuentra en la rama dedicada a la maquinaria, el material eléctrico y de transporte, debido en gran medida a la presencia de las instalaciones de PSA (Peugeot y Citroen). Lo mismo ocurre en San Blas, donde esta actividad concentra al 45,5% de los ocupados en la industria, debido sobre todo a la localización de las instalaciones de IVECO, la aeronáutica EADS-CASA y las cocheras y talleres de Metro.



Fuente: Colectivo empresarial. Instituto de Estadística de la C. de Madrid

Sector servicios

La Ciudad de Madrid tiene una economía eminentemente terciaria, pues el 88% de los ocupados se emplea en los servicios

El sector servicios se localiza en la Ciudad de acuerdo a un patrón centrípeto

Como ya se ha señalado, Madrid es una economía eminentemente terciaria. Según esta fuente, el 88% de los ocupados en la Ciudad trabaja en los servicios. Sin embargo, por distritos, el índice de terciarización de la ocupación varía entre el 59,3% de Villaverde y el 95,1% de Centro.

Como es lógico, el sector servicios se distribuye entre los distritos de manera algo más homogénea que la industria. No obstante, como ya se ha señalado, es evidente la actividad terciaria responde a un patrón de localización centrípeto. Centro, con el 10,3% del total de ocupados en servicios, Salamanca con el 9,5%, Chamberí con el 9,4% y Chamartín con el 8,9% son los distritos que aglutinan a un mayor número de trabajadores terciarios.



Fuente: Colectivo empresarial. Instituto de Estadística de la C. de Madrid

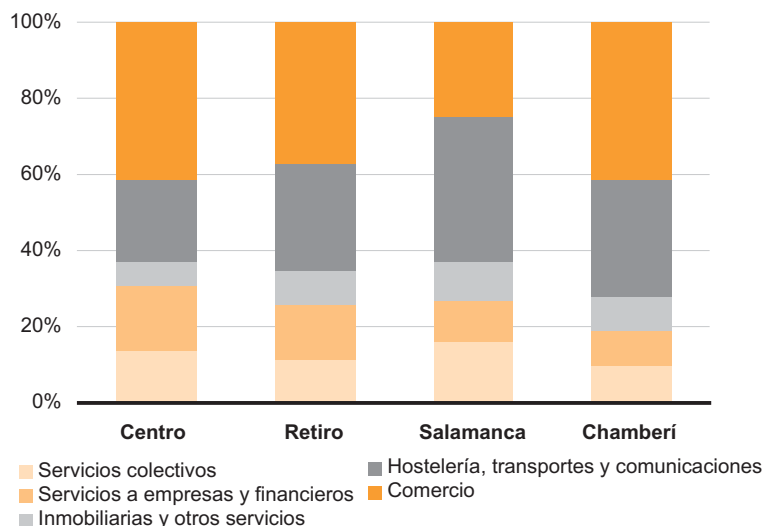
La capitalidad implica, en términos de empleo, un relevante volumen de ocupados en servicios colectivos. Así, en determinados distritos de la Ciudad, esta rama aporta proporciones importantes de la ocupación terciaria: en Chamberí el 41,3%, en Centro el 41,2% y en Salamanca el 25%.

Las ramas de actividad predominantes en el sector servicios son los servicios colectivos y los servicios a empresas y financieros

Otro subsector con gran presencia en estos distritos centrales que aglutinan la mayor parte de la actividad terciaria en Madrid es el de servicios a empresas y financieros. En Salamanca, donde es la principal actividad, merced a la presencia de sedes empresariales de grandes compañías, alcanza un 38,1% de la ocupación terciaria.

Barajas merece una especial atención en este apartado. La presencia del aeropuerto sitúa al sector de la hostelería, transporte y comunicaciones como el mayoritario en el distrito, con un 53,8% de los ocupados.

Especialización productiva de ocupados en los servicios (2008)



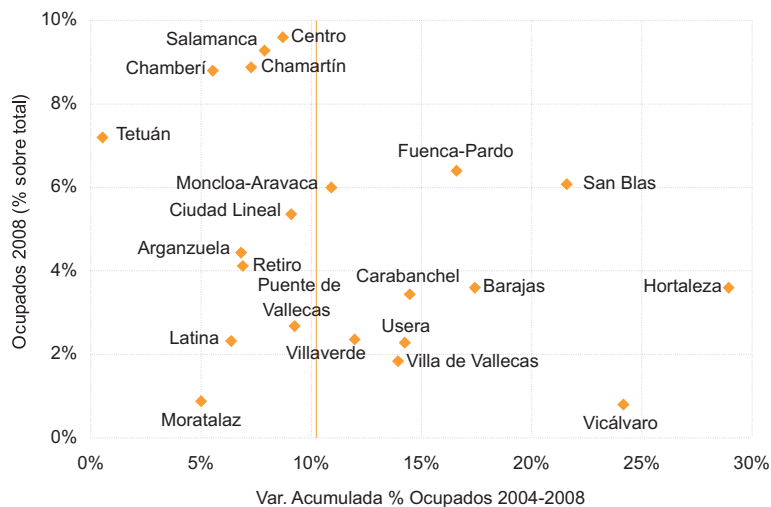
Fuente: Colectivo empresarial. Instituto de Estadística de la C. de Madrid

Trayectoria de la especialización territorial en el espacio productivo

Este último apartado se ocupa de la dinámica que ha experimentado el colectivo empresarial en los últimos años en los distritos de la Ciudad, atendiendo tanto a la evolución del empleo como a los cambios en la especialización de los distritos entre 2004 y 2008.

En total han progresado por encima de la media municipal los distritos de Centro, Arganzuela, Moratalaz, Fuencarral-El Pardo, Usera, Villaverde, San Blas, Hortaleza, Barajas y Vicálvaro. En este grupo el más destacado resulta ser Hortaleza, distrito donde el número de ocupados se ha incrementado en 8.312 personas, equivalente a un crecimiento del 28,9% en el periodo, debido sobre todo al desarrollo del PAU de Sanchinarro y al asentamiento de empresas en el distrito. Los distritos restantes desarrollaron variaciones inferiores a la media, pese a ello la importancia del peso específico de algunos como Centro, Salamanca, Chamartín o Chamberí, superior al 8%, colocan a estos distritos como los líderes en el crecimiento del número absoluto de ocupados. El distrito que menor ampliación de sus ocupados acumuló entre 2004 y 2008 fue Tetuán con una variación del 0,5%.

Hortaleza es el distrito con un mayor crecimiento del empleo, cercano al 30%

Ocupados según distritos (2004-2008)

Fuente: Colectivo empresarial. Instituto de Estadística de la C. de Madrid

A continuación se analiza la especialización de los distritos de Madrid según las ramas de actividad en el sector industrial y servicios, así como su dinámica en el periodo 2004-2008.

Villaverde y San Blas han variado su especialización productiva en los últimos años. Lo mismo ha ocurrido con algunos de los distritos predominantes en el sector servicios

Villaverde y San Blas, donde mayor relevancia tiene la industria, han experimentado un cambio de especialización. Villaverde ha evolucionado hacia la rama asociada al material de transporte, mientras que San Blas, que en 2004 se especializaba en papel y gráficas, ahora lo hace en la rama de actividad asociada a maquinaria industrial y metálicas básicas. Estas variaciones se deben a la desaparición de gran parte del peso de la industria tradicional, por la transformación de los espacios industriales hacia usos terciarios o residenciales. Es el caso del Polígono Industrial de Julián Camarillo en San Blas o del de San Cristóbal en Villaverde. No ha ocurrido lo mismo con la industria mecánica y automovilística, que al no abandonar sus instalaciones ha aumentado su ventaja en la especialización productiva.

Por su parte, servicios ha variado su especialización en tres de los seis distritos donde dicho sector es más relevante. Centro se ha especializado en los servicios colectivos, Retiro en Sanidad y Salamanca en Inmobiliarias y alquiler. Este último distrito ha centralizado gran parte de la actividad inmobiliaria de la ciudad, así como corporaciones nacionales e internacionales de dicha actividad, detectándose a su vez una proliferación de pequeñas empresas dedicadas a la intermediación inmobiliaria, que han ido desapareciendo con el avance de la crisis inmobiliaria. En Retiro, la presencia de dos grandes instalaciones hospitalarias, como el Gregorio Marañón y el Niño Jesús, ha sido determinante para la atracción de clínicas y servicios auxiliares. Por último, el distrito de Centro ha incrementado su superficie de instalaciones municipales, regionales y estatales, especializándose de este modo en los servicios colectivos en detrimento de los servicios recreativos. Por su parte Chamberí, Moncloa-Aravaca y Barajas no han sufrido variaciones en su especialización productiva.

4

**POLO DE
ATRACCIÓN**

DIMENSIÓN ESTRATÉGICA DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

Los grandes aeropuertos constituyen una infraestructura de especial relevancia para los grandes espacios metropolitanos como el que representa la Ciudad de Madrid. Sus funciones no sólo consisten en satisfacer eficazmente las crecientes necesidades de transporte y comunicaciones, sino que también representa un elemento clave para el posicionamiento de la ciudad en el contexto global.

En la actualidad los aeropuertos se encuentran en una compleja encrucijada que ha de marcar su futuro. Más allá de los relevantes efectos coyunturales de la crisis sobre los flujos de transporte aéreo, el sector se enfrenta a una necesaria reestructuración que afectará a varios frentes, desde los cambios en los modelos de gestión aeroportuaria hasta los movimientos corporativos de aerolíneas de bandera. En este contexto, la flexibilidad y la capacidad de adaptación de Madrid-Barajas se antoja crucial para que el aeropuerto mantenga su vital aportación al desarrollo de la Ciudad.

De cara al futuro, Madrid-Barajas deberá adaptarse también a nuevos desafíos, como los que plantea la creación del cielo único europeo o la introducción de un nuevo y más eficiente modelo de gestión aeroportuaria. Asimismo, la intermodalidad entre medios de transporte se percibe como un elemento clave para reforzar las externalidades positivas que supone para una ciudad contar con un gran aeropuerto y con conexiones ferroviarias de alta velocidad.

Caracterización del crecimiento del Aeropuerto de Madrid-Barajas

En la actualidad, Madrid-Barajas es el aeropuerto más importante de España y uno de los mayores de Europa. El liderazgo a escala nacional queda de manifiesto observando las cifras correspondientes a 2009 en lo que respecta al número de pasajeros transportados.

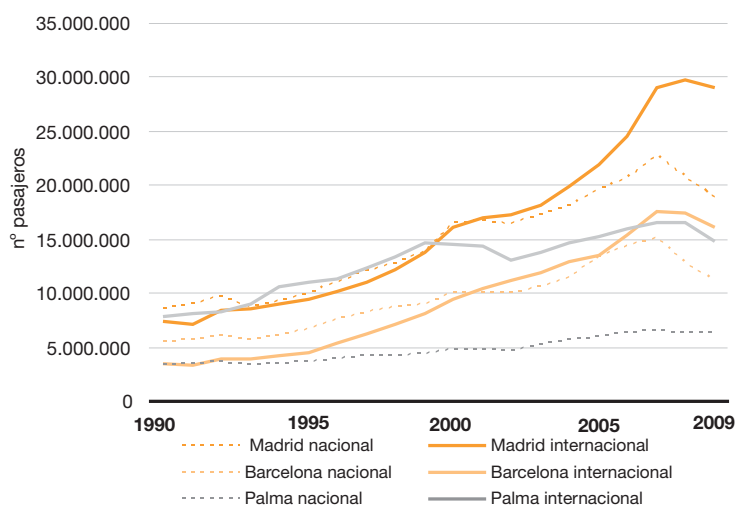
Ranking de aeropuertos españoles 2009			
Aeropuertos	Pasajeros		
	Total	% s/ total	% Inc 2009 s/2008
Madrid-Barajas	48.270.581	26%	-5,1%
Barcelona	27.311.765	15%	-9,8%
P. de Mallorca	21.203.028	11%	-7,1%
Málaga	11.622.443	6%	-9,3%
Gran Canaria	9.155.670	5%	-10,3%

Fuente: AENA

Madrid-Barajas, gracias a su posicionamiento y a su creciente especialización en rutas internacionales, es capaz de resistir mejor las situaciones coyunturales desfavorables, como la actual. Así, a pesar de haber sufrido descensos en el número de pasajeros en 2009, la caída de Madrid-Barajas (-5,1%) es inferior a la del conjunto de los aeropuertos españoles (-8,1%). Distinguiendo entre pasajeros nacionales e internacionales, se comprueba cómo la mayor resistencia de Madrid-Barajas responde a su capacidad de atracción de pasajeros internacionales, cuyo tránsito se redujo en 2009 un 2,4% frente a la caída del 8,2% del resto de aeropuertos españoles.

Madrid-Barajas es capaz de resistir mejor las situaciones coyunturales desfavorables

Tráfico anual de pasajeros por aeropuertos (1990-2009)



Fuente: Ministerio de Fomento.

Asimismo, en el periodo 1990-2009, el análisis de la evolución del volumen de pasajeros en los aeropuertos más importantes de España (Madrid, Barcelona y Palma) muestra cómo Madrid ha ampliado su ventaja sobre el resto en cuanto a los vuelos internacionales (con 29.066.116 pasajeros en 2008). Ello proporciona a Madrid una ventaja competitiva frente al resto, pues se trata de mercados o rutas más estables, sobre todo en comparación con las rutas ligadas a los flujos turísticos nacionales o intraeuropeos, que cuentan con un mayor peso en Barcelona y Palma de Mallorca.

Madrid ha ampliado su ventaja sobre el resto en cuanto a los vuelos internacionales

Ranking europeo de aeropuertos internacionales (2009)

Posición	Aeropuerto	Ciudad	2008	2009	Variación 2008/09
1	London Heathrow Airport	London	67.056.379	65.907.900	1,7%
2	Paris-Charles de Gaulle Airport	Paris	60.874.681	57.906.866	4,9%
3	Frankfurt Airport	Frankfurt	53.467.450	50.932.840	4,7%
4	Madrid-Barajas	Madrid	50.846.104	48.270.581	5,1%
5	Amsterdam Airport Schiphol	Amsterdam	47.429.741	43.500.000	8,4%
6	Leonardo da Vinci-Fiumicino Airport	Rome	35.132.879	33.808.456	4,0%
7	Munich Airport	Munich	34.530.593	32.681.067	5,4%
8	London Gatwick Airport	London	34.214.474	32.361.199	5,4%
9	Atatürk International Airport	Istanbul	28.553.132	29.757.384	4,2%
10	Barcelona El Prat Airport	Barcelona	30.208.134	27.311.765	9,8%
11	Paris-Orly Airport	Paris	26.209.703	25.107.639	4,2%
12	Zürich Airport	Zürich	22.100.000	21.926.872	0,8%
13	Palma de Mallorca Airport	P. de Mallorca	22.832.865	21.203.028	7,1%
14	Dublin Airport	Dublin	23.500.000	20.504.000	12,6%
15	London Stansted Airport	London	22.360.364	19.951.700	10,7%

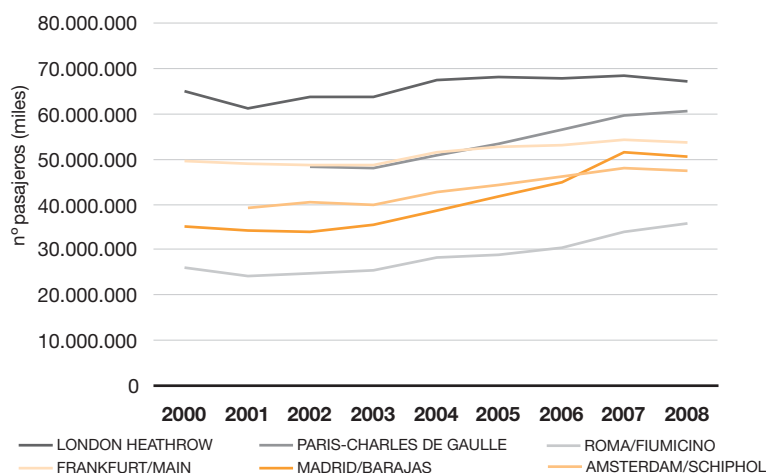
Fuente: Eurostat.

El tren de alta velocidad plantea oportunidades para la consolidación de Madrid-Barajas como principal *hub* intermodal español

Además, la competencia del ferrocarril de alta velocidad, continuará restando relevancia al mercado aéreo nacional, si bien plantea cada vez más oportunidades para la consolidación de Madrid-Barajas como principal *hub* intermodal español.

A escala europea, los datos sitúan a Madrid-Barajas como el cuarto aeropuerto más importante de Europa, con 48.270.581 pasajeros transportados en 2009, tras London-Heathrow, Paris-Charles de Gaulle y Frankfurt-Main. En este sentido, es preciso subrayar que, a pesar del descenso del último año, Madrid-Barajas venía registrando una progresión ascendente que le ha llevado a escalar una posición en el *ranking* de los aeropuertos europeos, tras superar en 2007 las cifras de Ámsterdam-Schipol.

Tráfico anual de pasajeros por aeropuertos (2000-2008)

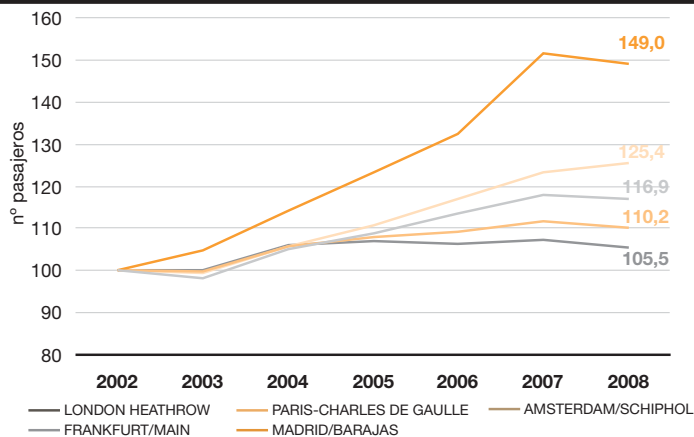


Fuente: Eurostat

Madrid-Barajas ha registrado un crecimiento en el número de pasajeros por encima del observado en el resto de aeropuertos líderes a escala europea

Concretamente, como muestra el gráfico siguiente, Madrid-Barajas ha registrado entre 2002 y 2008 un crecimiento en el número de pasajeros del 49,0%, por encima del observado en el resto de aeropuertos líderes a escala europea.

Tráfico anual de pasajeros por aeropuertos (2000-2008)



Fuente: Eurostat

La evolución del tráfico global de pasajeros sitúa a Madrid-Barajas como el tercer aeropuerto mundial por crecimiento acumulado en número de pasajeros entre 2000 y 2009, con un 46,7%, sólo superado por los aeropuertos internacionales de Beijing y Dubai, con incrementos del 140,5% y 65,0%, respectivamente. En ese periodo el tráfico aéreo global creció un 11%¹.

Madrid-Barajas es el tercer aeropuerto mundial por crecimiento acumulado en número de pasajeros entre 2000 y 2009

Ranking mundial de aeropuertos: Top-15			
Posición	Aeropuerto	Pasajeros 2009	Crec. % 2000/2009
1	Hartsfield-Jackson Atlanta Int. Airport	88.032.086	9,8%
2	London Heathrow Airport	66.037.578	2,2%
3	Beijing Capital Int. Airport	65.329.851	140,5%
4	O'Hare Int. Airport (Chicago)	64.397.891	-10,7%
5	Tokyo Int. Airport	61.903.656	9,8%
6	Paris Charles de Gaulle Airport	57.884.954	20,0%
7	Los Angeles Int. Airport	56.518.605	-14,9%
8	Dallas-Fort Worth Int. Airport	56.030.457	-7,7%
9	Frankfurt Airport	50.932.840	3,2%
10	Denver Int. Airport	50.167.485	29,5%
11	Madrid-Barajas Airport	48.248.890	46,7%
12	John F. Kennedy Int. Airport (New York)	45.912.430	39,7%
13	Hong Kong Int. Airport	45.560.888	39,1%
14	Amsterdam Airport Schiphol	43.569.553	10,0%
15	Dubai Int. Airport	40.901.752	65,0%

Fuente: Airports Council International

Este acelerado crecimiento responde, fundamentalmente, a las ampliaciones que han acometido estos aeropuertos en 2006, en el caso de Barajas, y en 2008, en el caso de Beijing y Dubai. Estos dos últimos, que no figuraban entre los 30 primeros a escala global en 2000, cuentan hoy con las dos terminales más grandes del mundo y se han situado en las posiciones 3 y 15, respectivamente.

Debido a la posición estratégica del espacio aéreo español, se prevé que España sea el tercer país europeo que registre un mayor incremento en su tráfico aéreo en los próximos años, manteniéndose sólo por detrás de Reino Unido y Turquía. Así, a partir del Informe *EUROCONTROL Long-Term Forecast: IFR Flight Movements 2008-2030*, las estimaciones realizadas sobre el crecimiento previsto de Madrid-Barajas a partir de las proyecciones correspondientes al conjunto de España indican que este aeropuerto alcanzará en 2022 los 70 millones de viajeros al año, más que los que mueve ahora ningún aeropuerto europeo, alcanzándose así su escala óptima de funcionamiento. Pese a todo, en esta estimación no se ha tenido en cuenta el impacto que la ampliación de la red de AVE puede tener en el tráfico aéreo de Barajas, que podría suponer un descenso del número de vuelos nacionales.

Madrid-Barajas: un hub internacional de comunicaciones aéreas

Los *hub* aeroportuarios son centros neurálgicos aéreos, caracterizados por presentar una elevada conectividad con los principales núcleos económicos y poblacionales de cada país. Esto es aprovechado por las compañías aéreas, que basan su estrategia

Madrid-Barajas cuenta con conexiones diarias con todos los aeropuertos españoles y con 135 internacionales

¹ Cálculo a partir de datos de Airports Council International.

operativa en la formula *hub&spoke* (aporte y dispersión), que concentra el tráfico en un aeropuerto y lo distribuye de manera radial, sustituyendo múltiples rutas² origen/destino por un sistema basado en la conexión de pares de rutas. Así, las ciudades que disponen de un *hub* aeroportuario cuentan con conexiones a escala global, lo que incide positivamente en sus oportunidades de crecimiento económico, al elevar al máximo su área de influencia potencial. No en vano Madrid-Barajas cuenta con conexiones diarias con todos los aeropuertos españoles y con 135 internacionales en los cinco continentes, y ha reforzado notablemente su papel como plataforma de comunicaciones a escala internacional.

Esta mayor relevancia funcional de Madrid-Barajas se manifiesta a través de la evolución de distintos indicadores, como por ejemplo los pasajeros internacionales, cuyo ascenso entre 1999 y 2009 se sitúa en un 111%, frente al incremento del 36% de los pasajeros nacionales. Así, el tráfico internacional ha pasado de ser el 49,8% en 2003 a suponer casi el 60% en 2008.

Procedencia de los pasajeros de Madrid-Barajas				
	2009		1999	
Nacional	18.884.887	39,4%	13.914.335	50,2%
Internacional	29.066.144	60,6%	13.784.849	49,8%

Fuente: AENA

Distribución de los vuelos de Madrid-Barajas por origen y destino (2008)

Vuelos nacionales	Vuelos internacionales	
	intra-UE	extra-UE
40,7%	35,7%	23,7%

Fuente: Eurostat

Dentro del tráfico internacional destaca la evolución de las conexiones con el exterior de la Unión Europea, que pasan de un 19,7% en 2003 a un 23,7% en 2008.



Fuente: AENA

¹ AECA (2009). *Situación del sector del transporte aéreo y su repercusión en la ciudad de Madrid.*

Un análisis más detallado permite precisar las áreas geográficas que han ganado peso durante los últimos años en el tráfico aéreo internacional de Madrid-Barajas. Destinos internacionales tradicionales como Europa han cedido posiciones a favor de zonas emergentes en el tráfico aéreo global como Latinoamérica, Asia o África. Concretamente, entre 2000 y 2008 Latinoamérica ha aumentado su peso desde un 21,3% a un 21,8%, mientras que Asia lo ha hecho desde un 2,8% a un 4,4% y África desde un 3,7% a un 5,0%.

Pasajeros transportados según origen/destino en Madrid-Barajas (%; 2008)

Europa	Latinoamérica	Norteamérica	África	Asia
67,3%	21,8%	6,0%	5,0%	4,4%

Fuente: AENA

Detrás de la comentada evolución de Madrid-Barajas hacia la canalización de flujos aéreos internacionales está su papel como principal *hub* europeo de conexiones aéreas con Iberoamérica, que constituye una de las fortalezas más destacadas de este aeropuerto. Madrid-Barajas concentra un 27% del total de desplazamientos aéreos entre Europa e Hispanoamérica, y domina la totalidad de flujos con algunas de las economías más prometedoras de la zona, como Chile y Perú. Destaca también su posicionamiento en las rutas aéreas que conectan la Unión Europea con Colombia y Argentina.

Madrid-Barajas concentra un 27% del total de desplazamientos aéreos entre el continente europeo e Hispanoamérica

Liderazgo en la conexión aérea entre Europa y Latinoamérica

País de destino	Ciudad de origen					Otros
	Ámsterdam	Frankfurt	Londres	Madrid	París	
Argentina		14%	14%	39%	14%	19%
Brasil	4%	12%	8%	24%	10%	42%
Chile				100%		
Colombia		6%	12%	47%	35%	
Perú				100%		
Venezuela	21%	4%	11%	21%	14%	29%
Total	9%	10%	8%	27%	16%	30%

Fuente: AENA

Sin embargo, en relación con los vuelos intracomunitarios el tráfico aéreo se encuentra más distribuido, debido al elevado número de vuelos nacionales que se realizan en los países miembros, o a los condicionamientos físicos de algunos países, como Reino Unido, que dan lugar, necesariamente, a un mayor uso del transporte aéreo.

Principales aeropuertos en rutas intra-UE

Aeropuerto	Pasajeros 2008	
	número	%
Amsterdam-Schiphol	26.610.873	4,1
Paris-Charles de Gaulle	25.720.318	3,9
London-Heathrow	22.379.289	3,4
Frankfurt-Main	20.066.781	3,1
Dublin	19.941.160	3,1
London-Gatwick	19.481.629	3,0
London-Stansted	18.608.720	2,9
Madrid-Barajas	18.028.259	2,8
Palma de Mallorca	15.641.252	2,4
Munich	15.358.146	2,4

Fuente: AENA

Incidencia del AVE en el tráfico aéreo

El gran desarrollo que han experimentado las infraestructuras ferroviarias en los últimos años ha impactado de lleno en la evolución de los vuelos nacionales. Por ejemplo la ruta Madrid-Sevilla, el tren ha desplazado al avión de manera drástica, hasta alcanzar un 85,5% de la cuota de desplazamientos en avión más tren.

En el caso de la ruta Madrid-Barcelona, dos años después de la entrada en funcionamiento de este corredor AVE, éste ha logrado arrebatarse al avión un volumen importante de pasajeros, alcanzando una cuota de mercado próxima al 50%. Además, de cara al futuro tanto Adif como Renfe planean incrementar la velocidad punta de sus servicios AVE, reduciendo el tiempo de viaje en este trayecto hasta los 130 minutos (frente a los 158 minutos actuales), así como ampliar la capacidad de los trenes. De cumplirse estas expectativas, la cuota del tren podría incrementarse entre 10 y 15. A pesar de todo, el cambio a favor del tren no ha sido tan significativo como el registrado en la ruta Madrid-Sevilla, debido a factores como el volumen de tráfico entre los dos principales *hubs* españoles, que hace que el avión siga manteniendo parte de su competitividad tanto en frecuencias como en precios.

Para Madrid-Barajas el desarrollo de la alta velocidad ferroviaria representa, sobre todo, una oportunidad

En todo caso, para Madrid-Barajas el desarrollo de la alta velocidad ferroviaria es, sobre todo, una oportunidad. Aunque el AVE suponga una pérdida de pasajeros en los vuelos nacionales, ésta se compensará con los pasajeros internacionales que proporcionará la extensión de la red de alta velocidad, máxime si tenemos en cuenta la rápida conexión que supondrá la nueva línea de cercanías entre las estaciones de Atocha y Chamartín, y Madrid-Barajas.

Efectos de las compañías low cost y las fusiones de grandes aerolíneas

Barajas también debe tener en cuenta las recientes transformaciones que están afectando al sector del transporte aéreo en su vertiente empresarial, y que responden tanto a modificaciones regulatorias tendentes a una creciente liberalización como a la generalización de nuevos modelos operativos.

La fusión acordada entre Iberia y British Airways supondrá la creación de la tercera mayor aerolínea del mundo en cuanto a ingresos y número de aviones

En este sentido, la pérdida de posiciones de dominio de las denominadas compañías “de bandera” registrada en los países europeos durante la última década, como resultado de la liberalización, ha favorecido tanto procesos de fusión (la más reciente la de Iberia y British Airways) como la aparición de las compañías *low cost* o de “bajo coste”. Un fenómeno iniciado en Estados Unidos hace veinte años, donde pequeñas compañías dedicadas a la operación de vuelos regionales aprovecharon las modificaciones regulatorias para ganar cuota de mercado a través de las ventajas competitivas derivadas de menores costes operativos.

Desde finales de los noventa, este modelo ha ido ganado peso en Europa y, en la actualidad, estas líneas controlan casi un tercio del tráfico comercial de pasajeros³, cuota que en España se sitúa en torno al 40%⁴ del total. Con respecto al aeropuerto de Madrid-Barajas, las compañías de bajo coste han irrumpido con fuerza en múltiples rutas aéreas. Concretamente, en 2008, el volumen de pasajeros que transportaron representó el 15,2% del total⁵, mientras que en 2000 era del 2,8% (el resto del mercado se divide entre compañías convencionales, 83,3% y líneas *charter*, 1,5%).

Así, en términos relativos, la penetración de las compañías *low cost* en Madrid es muy inferior a la media nacional. El mayor peso de las compañías de bandera pone de manifiesto la solidez del crecimiento de Madrid-Barajas. Un factor que también puede ligarse al perfil de viajeros que llegan a la Ciudad de Madrid, a buen seguro, de mayor poder adquisitivo que los llegados en compañías de bajo coste, lo que supone una ventaja comparativa para la Ciudad.

El *ranking* de compañías que operan en Madrid-Barajas muestra cómo las *low cost*, ausentes de los primeros puestos en 2000, han logrado situarse en menos de 10 años entre las 10 primeras. Así, cabe destacar el caso de aerolíneas extranjeras como EasyJet y Ryanair o la española Vueling, que transportaron en 2008 casi seis millones de pasajeros.

Ranking de compañías aéreas en Madrid-Barajas por número de viajeros (2000-2008)

2000				2008			
Posic.	Compañías	Nº de pasajeros	%	Posic.	Compañías	Nº de pasajeros	
1	Iberia	17.421.429	53,3%	1	Iberia	22.134.482	43,8%
2	Spanair	4.015.247	12,3%	2	Spanair	4.994.265	9,9%
3	Air Europa	2.407.260	7,4%	3	Air Europa	4.576.013	9,1%
4	Air Nostrum	1.094.035	3,3%	4	Easyjet	2.442.868	4,8%
5	British Airways	791.572	2,4%	5	Air Nostrum	2.311.216	4,6%
6	Air France	760.299	2,3%	6	Ryanair	1.670.121	3,3%
7	Lufthansa	520.963	1,6%	7	Vueling	1.590.590	3,1%
8	Alitalia	509.258	1,6%	8	Air Comet	943.200	1,9%
9	KLM	346.795	1,1%	9	Air France	732.365	1,4%
10	Aerolíneas Argentinas	296.932	0,9%	10	Lufthansa	633.759	1,3%
Total pasajeros		32.711.600	100%	Total pasajeros		50.526.173	100%

Fuente: AENA

En el caso de Madrid-Barajas estas compañías se han especializado, sobre todo, en destinos dentro de la Unión Europea. Las tres principales aerolíneas han transportado casi cuatro millones de pasajeros hacia destinos europeos en 2008, en torno al 20% del tráfico total anual del aeropuerto.

En este contexto, las compañías convencionales se han visto obligadas a redefinir su estrategia y especializarse en rutas de larga distancia que gestionan de manera eficiente y rentable gracias a las posibilidades operativas que les ofrecen sus hubs de referencia, como es el caso de Madrid-Barajas para Iberia o Air Europa.

³ Fuente: Global Low Cost Carrier Europe.

⁴ Fuente Ministerio de Fomento (2010): *Aeropuertos del Estado. Hacia un modelo de gestión eficiente*.

⁵ Fuente AENA (2010).

Además, las aerolíneas convencionales han reaccionado diseñando estrategias operativas en colaboración con compañías semejantes con el objeto de crear alianzas que les permitan hacer frente a los nuevos desafíos planteados. Este es el caso de las alianzas One World (integrada por American Airlines, British Airways, o Iberia) y Star Alliance (compuesta por Lufthansa, SAS, o Spanair). Esta misma lógica ha impulsado iniciativas de reestructuración corporativa a través de fusiones como la de Iberia y British Airways, que dará lugar a la tercera mayor aerolínea del mundo en cuanto a ingresos (más de 16,5 millones de euros anuales) y a flota (450 aviones).

Esta fusión reforzará el posicionamiento de Madrid-Barajas como principal *hub* para las conexiones aéreas entre Europa e Iberoamérica

Para Madrid-Barajas esta fusión supondrá un refuerzo significativo a su posicionamiento estratégico como principal *hub* para las conexiones aéreas entre Europa e Iberoamérica, a la vez que potenciará la proyección internacional de la Ciudad de Madrid a través de un mejor acceso a rutas donde British Airways es el operador principal, como las conexiones entre Europa y Norteamérica, y entre Europa y destinos asiáticos y africanos.

Madrid-Barajas ante la transformación del modelo de gestión aeroportuaria

Las transformaciones registradas en el sector del transporte aéreo son un fenómeno global que ha sido objeto de seguimiento por las autoridades nacionales y comunitarias, dando lugar a modificaciones regulatorias que condicionarán la proyección estratégica de los aeropuertos.

Durante las últimas dos décadas se viene extendiendo un modelo de gestión comercial (o privatización, en algunos casos) de los aeropuertos, en sustitución de modelos de gestión de titularidad totalmente pública. Esta transformación responde a una doble motivación: el aumento de la competencia y la necesidad de acometer costosas ampliaciones en un entorno de escasez presupuestaria. El contexto ha facilitado la entrada en el negocio de empresas privadas.

En la actualidad el mapa de los modelos de gestión aeroportuaria es variado

En la actualidad el mapa de los modelos de gestión aeroportuaria es variado y dispar. Desde los modelos públicos centralizados, en los que el Estado mantiene el control y la propiedad total de sus aeropuertos a través de una red nacional (es el caso de España, Portugal y los países nórdicos, entre otros), a los modelos descentralizados, en los que cada aeropuerto es gestionado individualmente por un único agente, que bien puede ser público (Aeropuertos de París ADP- o Amsterdam-Schipol), mixto (Atenas-Spatay y aeropuertos alemanes como Hamburgo o Düsseldorf) o mayoritariamente privado (Roma, Copenhague o Bruselas). Es también interesante comprobar como, en algunos casos, la administración local tiene presencia en la gestión, ya sea en modelos enteramente públicos (Ámsterdam-Schipol, Berlín o Milán) o en compañía de empresas privadas (Frankfurt, Viena o Zurich).

En cualquier caso, el patrón que define los movimientos que se vienen produciendo obedece a la entrada de empresas privadas (sobre todo en la gestión, y no tanto en la propiedad, que suele permanecer bajo titularidad pública). En general, la propiedad del espacio físico y de la compañía que gestiona el aeropuerto suele estar separada. Así, mientras que el suelo permanece bajo titularidad pública, la gestión corre a cargo del sector privado a través de contratos de gestión o concesiones operativas.

La Unión Europea, por su parte, apuesta por un nuevo modelo de gestión aeroportuaria vinculado con la creación de un espacio aéreo europeo en 2012. Esto implicará la plena integración de los servicios de navegación aérea, esperando aumentar la eficiencia del transporte aéreo europeo, una reducción de las emisiones contaminantes y un incremento en los niveles de seguridad. En España, que curiosamente es el único país grande de Europa que teniendo numerosos aeropuertos relevantes, los gestiona de manera conjunta e integrada a través de una red operada por la Administración (AENA), se prevé desarrollar un nuevo modelo aeroportuario. Uno de los objetivos es separar el control de la navegación aérea de la gestión aeroportuaria (hoy ambas funciones las controla AENA).

La Unión Europea apuesta por la creación de un único espacio aéreo europeo para el año 2012

Se pretende liberalizar la gestión aeroportuaria, evolucionando hacia un modelo mixto en el que, junto a la participación mayoritaria del Estado, tengan cabida el capital privado, las comunidades autónomas y las Administraciones Locales. Para ello se constituirá una sociedad mercantil estatal que se encargará de la gestión de todos los aeropuertos que en la actualidad tiene encomendados el ente público y dará entrada al capital privado en una cifra que no superará el 30% del accionariado.

La gestión aeroportuaria, evolucionará hacia un modelo mixto público-privado

Para los aeropuertos de mayor volumen de tráfico y especial complejidad, como Madrid-Barajas, se crearán sociedades filiales cuyo capital ostentará "AENA, Aeropuertos, SA" que también será titular del patrimonio aeroportuario y la deuda. El Consejo de Administración de estas sociedades contará con representación de las comunidades autónomas, los ayuntamientos y las Cámaras de Comercio.

Así, el Ayuntamiento de Madrid accederá en un futuro próximo a la gestión de Madrid-Barajas, un elemento crucial para el desarrollo futuro de la Ciudad.

El objetivo de esta reforma es incrementar la eficacia y la eficiencia en la gestión, rentabilizar las inversiones realizadas y maximizar el aprovechamiento de las infraestructuras aeroportuarias. AENA, por su parte, mantendrá en exclusiva las competencias de control de la navegación aérea, con el reto de incrementar la productividad y alcanzar tarifas más competitivas.

5

MONOGRÁFICO

RELACIONES ECONÓMICAS ENTRE MADRID Y LAS PRINCIPALES CIUDADES EUROPEAS

Elevada concentración de la población y la actividad económica en torno a las grandes metrópolis europeas, entre las que se encuentra Madrid

El sistema urbano europeo ha sufrido una profunda transformación en las últimas décadas asociada a los procesos de construcción europea y globalización económica. Entre los rasgos definitorios de estos cambios cabe destacar la aceleración de las dinámicas de absorción vinculadas a las grandes metrópolis europeas, que aglutinan porciones crecientes de la población y la economía de sus respectivos países. Entre estas grandes aglomeraciones urbanas que están acaparando un protagonismo cada vez mayor en la escena europea se encuentra Madrid, y junto a ella, ciudades de referencia como Londres, París, Frankfurt, Ámsterdam, Milán o Lisboa.

En las áreas metropolitanas de estas siete ciudades se estima que viven cerca de 45 millones de habitantes¹ y concentran en torno al 13% de la población agregada de sus países². La capacidad de absorción de estas metrópolis se demuestra a través del incremento demográfico. En el año 2000 la población que vivía en estas grandes ciudades ascendía a 37,2 millones de habitantes, lo que suponía un peso en la población de sus países del 11,4%³.

Como muestra el cuadro siguiente, existen diferencias entre ciudades. Lisboa y Londres son las que más población concentran de sus respectivos países, superando el 20% en 2010, mientras que Frankfurt y Milán no alcanzan el 10%. Madrid, con más de 6,3 millones de habitantes en su área metropolitana, concentra aproximadamente el 14% de la población de España en 2010.

Importancia de las grandes urbes europeas en sus respectivos países

Ciudad	País	Población (%)		PIB (%)
		2000	2010	2004
Madrid	España	13,3	13,8	14,7
Frankfurt	Alemania	3,0	5,1	4,6
París	Francia	18,6	18,5	27,1
Milán	Italia	5,1	7,2	20,2
Ámsterdam	Países Bajos	8,8	11,9	14,9
Lisboa	Portugal	22,8	24,8	36,9
Londres	Reino Unido	19,4	21,6	27,8
Total (Millones)		37,3	44,9	1.472.397
Peso (%)		11,4	13,1	18,2

Fuente: World Gazetteer 2010 y Urban Audit (Eurostat) 2000 y 2004

¹ Aglomeraciones urbanas de Europa: Estimaciones de población 2010. World Gazetteer y Wikipedia para Área metropolitana de Ámsterdam.

² España, Reino Unido, Francia, Países Bajos, Alemania, Italia y Portugal.

³ Población de las grandes áreas urbanas en la Unión Europea. 2000. Urban Audit, Eurostat.

Además, estas ciudades son los centros económicos más importantes de Europa. En 2004 aportaban aproximadamente 1.500 miles de millones de euros de producto interior bruto (PIB), lo que representaba el 18,2% del PIB de sus países⁴.

Otro hito de la transformación que han sufrido las grandes ciudades europeas es el espectacular avance en la conectividad que existe entre ellas, y que se refleja tanto a través del incremento de las relaciones comerciales, de inversión o turísticas, como por los cada vez mayores intercambios de conocimiento y talento, a través, por ejemplo, de los intercambios de estudiantes o de proyectos de investigación conjuntos.

Creciente importancia de las relaciones de Madrid con las principales ciudades europeas

Esta sección del barómetro ofrece una caracterización de las relaciones de Madrid con las principales urbes de la Unión Europea, así como los cambios que se han producido en estas relaciones en los últimos 10-20 años. Para elaborar este texto se ha seleccionado un grupo de grandes metrópolis atendiendo a su relevancia en el contexto europeo y a los vínculos que mantienen con Madrid. Las elegidas son Londres, París, Frankfurt, Ámsterdam, Milán y Lisboa.

El análisis aborda, en primer lugar, las relaciones empresariales desde la perspectiva de la presencia cruzada de empresas extranjeras en Madrid y de empresas madrileñas en las ciudades elegidas. En segundo lugar se analizan las relaciones comerciales a través de las cifras de exportaciones e importaciones y su evolución en el tiempo. Finalmente, el texto se adentra en los flujos turísticos entre Madrid y estas ciudades.

La información disponible para caracterizar estas relaciones a escala de ciudad es muy limitada. Es por ello que ha sido necesario en algunos casos acudir a datos de país, y aproximar las cifras de las ciudades a partir del peso de las mismas sobre sus respectivos entornos nacionales. Para estas estimaciones se ha utilizado el peso económico de las ciudades en sus respectivos países obtenido a partir de los datos de PIB de 2004 de Urban Audit.

Relaciones empresariales bilaterales

En las últimas décadas, Madrid se ha configurado como un importante polo de atracción empresarial a escala europea. Según el estudio European Cities Monitor 2009, de la consultora Cushman & Wakefield Healey & Baker, Madrid es la ciudad que mayor número de posiciones ha subido en la clasificación europea de centros de negocios, al pasar del puesto 17 en 1990 al sexto en 2009.

Madrid se ha configurado como un importante polo de atracción empresarial a escala europea

La mayor presencia de empresas extranjeras ha ayudado a reforzar las relaciones exteriores de la economía madrileña, contribuyendo a generar empleo, aumentar la productividad, elevar el nivel

⁴ Producto interior bruto (PIB) de las grandes áreas urbanas en la Unión Europea. 2004. Urban Audit, Eurostat.

tecnológico de los sectores a través de la transferencia de conocimiento y tecnología, dinamizar el tejido empresarial y, en definitiva, generar un beneficio para el conjunto de la Ciudad.

Entre los principales países de origen de las empresas extranjeras localizadas en Madrid⁵ se encuentran Francia, con 566, Países Bajos, con 536 y Reino Unido, con 458, y un peso en el total de empresas extranjeras del 9,6%, 9,1% y 7,8%, respectivamente.

También Alemania, Italia y Portugal se encuentran entre los 10 países con mayor número de empresas en Madrid, lo que manifiesta las intensas relaciones empresariales entre Madrid y las principales economías europeas, que en su conjunto concentran un total de 2.109 empresas (un 36% del total de empresas extranjeras).

Empresas extranjeras localizadas en Madrid

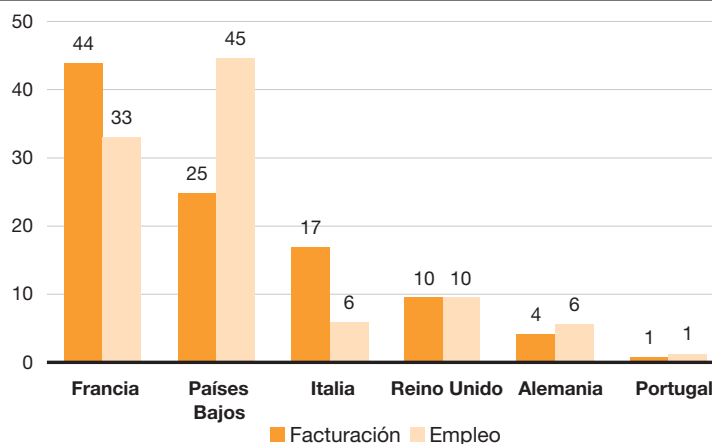
País de origen	Nº de empresas	% sobre total empresas extranjeras
Francia	566	9,6
Países Bajos	536	9,1
Reino Unido	458	7,8
Alemania	252	4,3
Italia	177	3,0
Portugal	117	2,0
Total	2.106	35,7
TOTAL EMPRESAS	5.899	100,0

Fuente: SABI

Francia y Países Bajos son los principales países de origen de las empresas extranjeras localizadas en la Ciudad de Madrid

En términos de volumen de facturación destacan las empresas que tienen su matriz global en Francia, Países Bajos e Italia, mientras que en términos de empleo las mayores cuotas corresponden a Francia, Países Bajos y Reino Unido. Por tanto, en las relaciones empresariales se pone de manifiesto el elevado protagonismo de Francia y Países Bajos y por ende de las principales urbes de éstos.

Distribución de empresas extranjeras por país de origen según facturación y empleo (Porcentaje)



Nota: Datos disponibles para 2.109 empresas

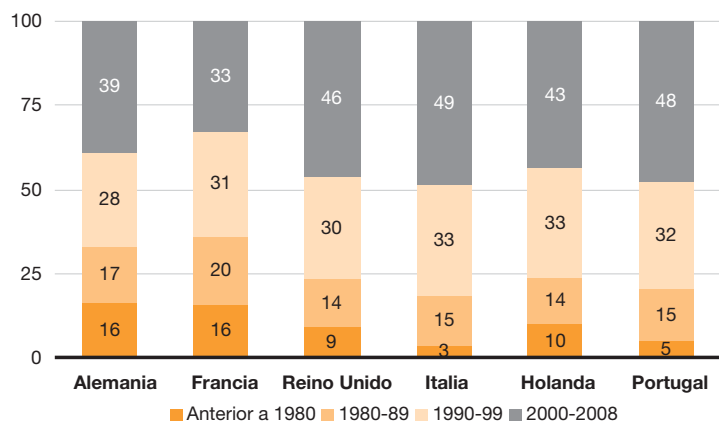
Fuente: SABI

⁵ A efectos del análisis consideramos como empresas extranjeras aquellas cuya propiedad se concentra de manera mayoritaria (más del 50%) en manos de individuos o empresas no residentes.

La localización en Madrid de empresas procedentes de los principales países europeos ha tenido un crecimiento continuado en el tiempo, que se ha intensificado en la última década. Este crecimiento indica que los vínculos con estos países se han reforzado, ya que todos ellos han incrementado sus empresas en Madrid en los últimos 10 años, siendo este aumento relevante para Italia, Portugal y Reino Unido, donde más del 45% de las empresas presentes en Madrid se han establecido recientemente.

La localización en Madrid de empresas extranjeras procedentes de los principales países europeos se ha intensificado en la última década

Antigüedad de las empresas extranjeras en Madrid según país de origen (% sobre total empresas)



Nota: Datos disponibles para 2.106 empresas
Fuente: SABI

Las relaciones empresariales entre Madrid y las grandes metrópolis europeas también se han reforzado por la localización de empresas madrileñas en las principales ciudades europeas. Destacan los casos de importantes grupos empresariales como Repsol, Telefónica, Banco Santander y ACS, entre otros.

El Grupo Repsol tiene presencia en más de 30 países, entre ellos Francia, Portugal e Italia donde desarrolla el área de negocio de *downstream* que integra las actividades de refino, logística, *trading* de crudos y productos y marketing de combustibles, incluidos los gases licuados de petróleo (GLP) y la química. Desde 1993, Repsol está presente en Portugal, situándose en Lisboa su oficina central desde donde la compañía lleva el control de toda su actividad en el país a través de las filiales Repsol Portugal y Repsol Gas Portugal, lo que le ha convertido en el tercer operador de Portugal, con una cuota de mercado del 21%. Repsol también está presente en Italia a través de la filial Repsol Italia, cuya sede principal está localizada en la ciudad de Milán, desde donde la compañía lleva el control de su negocio en el país.

El Grupo Telefónica también tiene una presencia relevante en Europa que gestiona a través de Telefónica Europa, Esta unidad de negocio desarrolla operaciones en Reino Unido, Irlanda, Alemania, República Checa y Eslovaquia. En 2009, Telefónica reforzó su infraestructura de red internacional con la apertura de nuevas oficinas en 15 países europeos, entre ellos Francia, Italia, Países Bajos y Portugal. Actualmente, la compañía cuenta con presencia

relevante en las principales ciudades de estos países, contribuyendo también a reforzar las relaciones con la sede central localizada en Madrid.

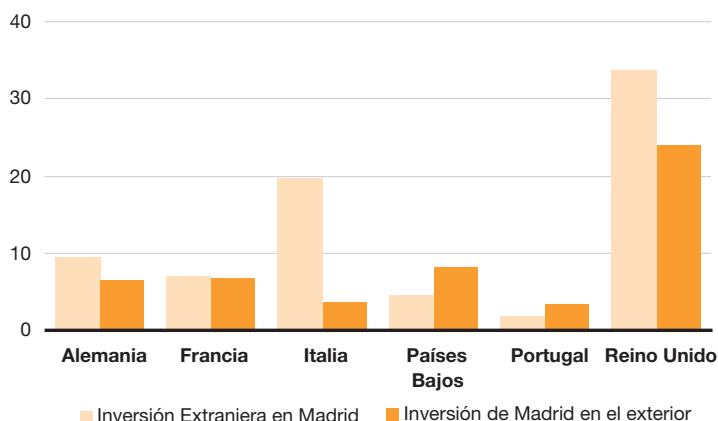
El Grupo Santander tiene una elevada diversificación geográfica con presencia en las principales ciudades europeas. En Lisboa, el Banco Santander Portugal tiene 102 oficinas y también cuenta con oficinas el Santander Totta y el Santander Consumer Finance. En Londres se localizan las dos sucursales centrales del Banco Santander, si bien el banco tiene una elevada presencia en la ciudad que ha incrementado actualmente a través de la adquisición de Alliance & Leicester y de la red de oficinas y los depósitos minoristas de Bradford & Bingley. En Frankfurt, el Banco Santander tiene ubicadas dos sedes centrales y también está la sede central del Santander Direkt Bank. En París y Milán, el Banco Santander cuenta con tres sucursales.

Finalmente, el Grupo ACS tiene una elevada presencia en Europa. Francia, Portugal y Reino Unido son los países donde más actividades desarrolla, no sólo vinculadas con la construcción, sino también con las concesiones, el medio ambiente y los servicios industriales y la energía. En el área de tratamiento de residuos, durante el año 2009 se han materializado importantes proyectos en Francia, entre ellos la planta de París. En cuanto a la adjudicación de otros proyectos de gestión medioambiental, en 2009 se ha conseguido la adjudicación de la limpieza de la zona histórica de París. También el área de Servicios Industriales y Energía tiene una importante presencia en los principales países de la Europa Occidental, como Francia o Reino Unido. A través de sus empresas participadas como Abertis, Iberdrola y Hochtief, el Grupo ACS está presente en las principales ciudades europeas.

Como se ha comentado la localización de empresas extranjeras en Madrid se ha incrementado en la última década debido a que la Ciudad ha desarrollado una serie de ventajas que la han permitido competir con otras ciudades de su mismo rango (Londres, París, Frankfurt, etc.). dando lugar a importantes flujos de inversión extranjera directa (IED, en adelante). Asimismo, las empresas madrileñas han llevado a cabo procesos de internacionalización que han generado importantes flujos de inversión en el exterior.

Analizando estos flujos de inversión entre Madrid y las principales economías europeas se pone de manifiesto el elevado peso de las inversiones del conjunto de países analizados, que concentran el 76% del total de IED recibida por Madrid en el periodo 2000-2009 y el 52% de la inversión de Madrid en el exterior; configurándose como un importante área en las relaciones económicas de Madrid. Reino Unido es el país que más flujos concentra, lo que confirma los fuertes vínculos empresariales que existen con dicho país y en particular con la ciudad de Londres. También Italia se ha consolidado como uno de los principales países de procedencia de la IED recibida por Madrid, alcanzando una cuota cercana al 20% en el periodo analizado, mientras que Países Bajos es el segundo país con más peso en la inversión de Madrid en el exterior.

Distribución de la IED por país. Acumulado 2000-2009 (% sobre total)



Fuente: Afi a partir de Estadísticas de inversiones (Secretaría de Estado de Comercio)

Relaciones comerciales

Una de las dimensiones que mejor permiten caracterizar los vínculos entre Madrid y las principales metrópolis europeas es el análisis de las relaciones comerciales. El proceso de apertura hacia el exterior que han experimentado las ciudades en las últimas décadas ha dado lugar a un incremento en el intercambio de flujos comerciales. Este apartado analiza cuales son los principales socios comerciales de Madrid y cual ha sido su evolución en las últimas décadas.

Las principales economías europeas se han configurado como el área más importante en las relaciones económicas de Madrid

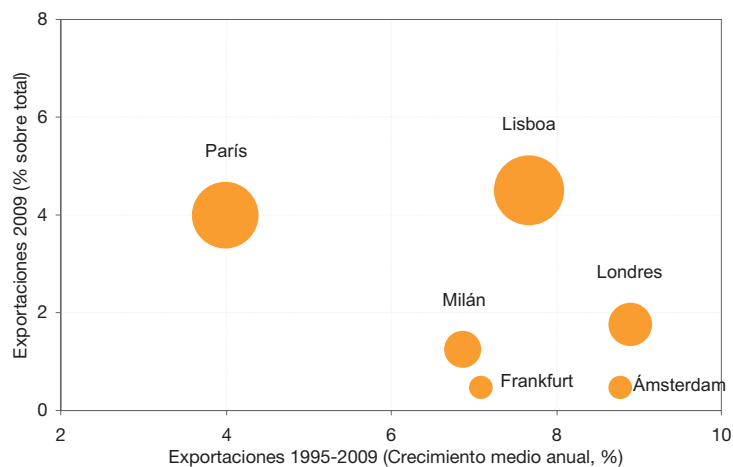
El análisis de los intercambios comerciales entre Madrid y las principales ciudades europeas permite determinar la importancia de las relaciones bilaterales a través de la caracterización de los principales mercados de destino de las exportaciones de Madrid, así como de los mercados de procedencia de las importaciones madrileñas. Asimismo, se caracteriza la dimensión temporal para identificar aquellos mercados que se han mostrado más dinámicos en las últimas décadas o por el contrario han tenido un crecimiento reducido o incluso una disminución en las relaciones comerciales.

La información disponible para caracterizar estos flujos está a escala de país, lo que ha requerido, como se ha comentado en la introducción, hacer estimaciones para las ciudades analizadas, utilizando como aproximación su peso económico a través del contribución en el PIB de los respectivos países.

Considerando en primer lugar las exportaciones, los resultados ponen de manifiesto los intensos flujos que existen entre Madrid y las principales ciudades europeas, situándose Lisboa y París como los principales mercados de destino de las exportaciones de Madrid en 2009, con una cuota cercana al 10% del total. Ámsterdam es el mercado que concentra un menor volumen de exportaciones, con una cuota del 0,5%, sin embargo, junto a Londres son los mercados más dinámicos en los últimos años, mientras que el mercado parisino, más maduro y consolidado, ha registrado un crecimiento más moderado de las ventas al exterior de Madrid.

Lisboa y París son los principales mercados de destino de las exportaciones de Madrid en 2009, con una cuota cercana al 10% del total

Cuota y evolución de las exportaciones de Madrid según ciudad de destino

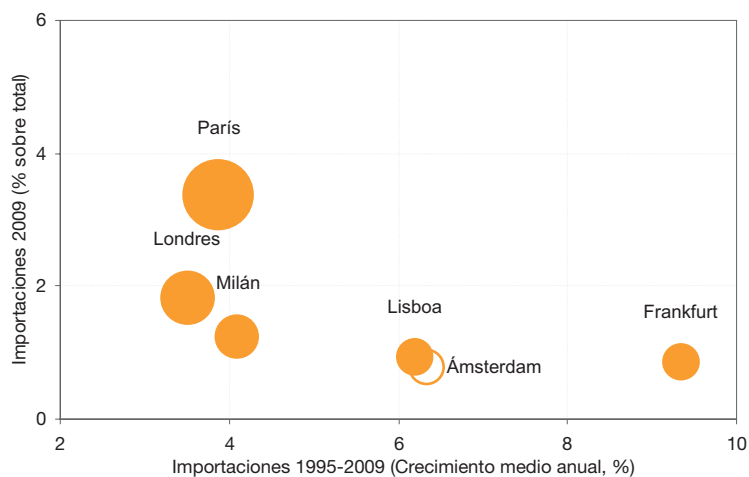


Fuente: Afi a partir de Estadística de comercio exterior de España (Secretaría de Estado de Comercio)

París y Londres son los principales mercados de procedencia de las importaciones madrileñas, con una cuota del 5,2% del total de compras al exterior en 2009

En relación con las importaciones, París y Londres se sitúan como los principales mercados de procedencia de las importaciones madrileñas, con una cuota del 5,2% del total de compras al exterior en 2009. También Milán presenta cierta relevancia, con un peso del 1,2% y el mercado de importación menos importante es Ámsterdam. Frankfurt es el mercado que ha registrado un mayor aumento de las importaciones en el periodo 1995-2009, junto con Ámsterdam y Lisboa. Sin embargo, Londres ha tenido un crecimiento reducido, al igual que París y Milán.

Cuota y evolución de las importaciones de Madrid según ciudad de origen



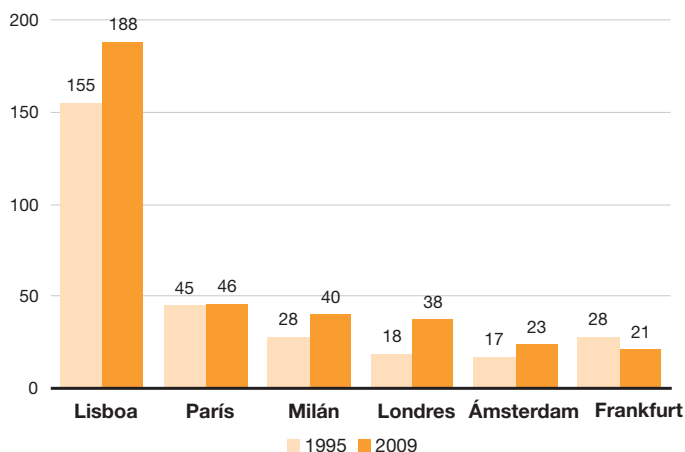
Fuente: Afi a partir de Estadística de comercio exterior de España (Secretaría de Estado de Comercio)

Los flujos comerciales entre Madrid y las ciudades analizadas presentan mayoritariamente un saldo deficitario elevado, con la excepción de Lisboa

Una característica de los flujos comerciales entre Madrid y las ciudades analizadas es que presentan mayoritariamente un saldo deficitario elevado debido al mayor volumen de importaciones respecto a las exportaciones, lo que ha situado la tasa de cobertura

por debajo del 50% en todos los mercados excepto en Lisboa. Sin embargo se observa un aumento de la tasa de cobertura en el periodo 1995-2009 en la mayoría de mercados, excepto en Frankfurt, siendo especialmente relevante este crecimiento en Lisboa y Londres.

Tasa de cobertura* según ciudad de referencia



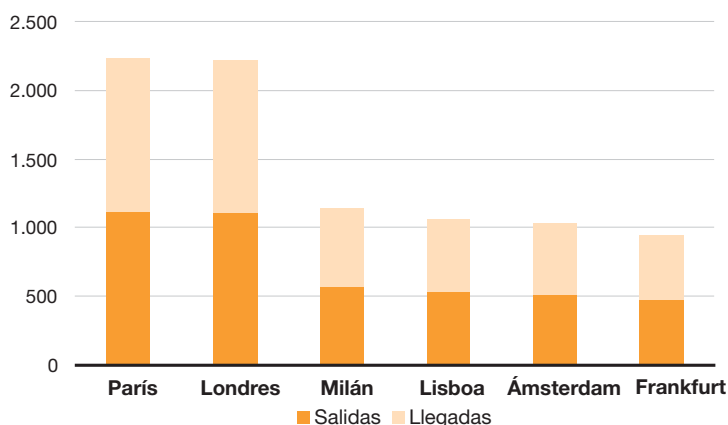
* Exportaciones como porcentaje de las importaciones
 Fuente: Afi a partir de Estadística de comercio exterior de España (Secretaría de Estado de Comercio)

Flujos turísticos

Finalmente, se analizan los flujos turísticos para caracterizar las relaciones bilaterales entre Madrid y las principales metrópolis europeas. Para dicho análisis se utilizan los datos del tráfico de pasajeros en el Aeropuerto de Madrid-Barajas según aeropuerto de origen y destino de los flujos. El *ranking* de ciudades por tráfico aéreo de pasajeros lo encabezan París y Londres con más de dos millones de pasajeros transportados en 2009, seguido por Milán, Lisboa y Ámsterdam que superan el millón de pasajeros, una cifra a la que se aproxima la ciudad de Frankfurt.

París y Londres encabezan el *ranking* de ciudades por tráfico aéreo de pasajeros con más de dos millones de pasajeros transportados en 2009

Tráfico aéreo de pasajeros entre Madrid y un conjunto de ciudades de referencia según salidas y llegadas (Miles). 2009

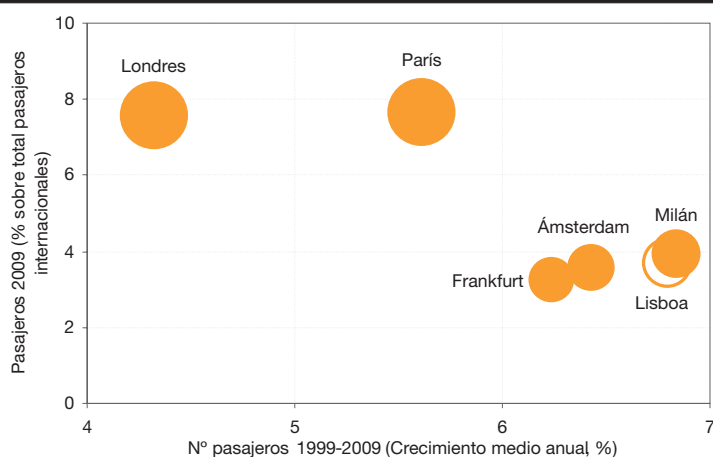


Fuente: AENA

En su conjunto estas ciudades superan los 8,64 millones de pasajeros en 2009, lo que representa el 30% del total de pasajeros internacionales del Aeropuerto de Bajas y el 18% del total de pasajeros. Estos datos ponen claramente de manifiesto la importancia que para Madrid tienen los vínculos con estas ciudades.

Asimismo, destaca el fuerte aumento registrado por el tráfico aéreo de pasajeros entre Madrid y las principales ciudades europeas en la última década. En 1999 el volumen total de pasajeros no superaba los cinco millones, lo que supone un incremento respecto al año 2009 cercano al 75% en términos acumulados (un 5,7% en media anual), un comportamiento ligeramente superior a la media del conjunto del aeropuerto, que ha crecido en dicho periodo un 5,6% en media anual. Milán y Lisboa presentan los mayores crecimientos, con medias anuales cercanas al 7%, mientras los flujos con Londres y París han tenido un crecimiento del número de pasajeros internacionales inferior a la media del conjunto de ciudades analizadas.

Tráfico aéreo de pasajeros entre Madrid y las principales ciudades europeas



Fuente: AENA

En resumen, las relaciones bilaterales de Madrid con las grandes ciudades europeas se han reforzado en los últimos años. Cabe destacar el elevado porcentaje de empresas extranjeras localizadas en Madrid con matriz en las principales economías europeas, que asciende a más de 2.100 empresas. También resulta relevante el número de empresas madrileñas localizadas en ciudades europeas

Por otro lado, destaca la intensificación de flujos turísticos entre Madrid y las principales ciudades europeas en los últimos años. En su conjunto estas ciudades superan los 8,64 millones de pasajeros en 2009, lo que representa el 30% del total de pasajeros internacionales del Aeropuerto de Bajas.

6

**GLOSARIO
Y SIGLAS**

GLOSARIO DE TÉRMINOS ECONÓMICOS

PRODUCTO INTERIOR BRUTO

Producto Interior Bruto (PIB) (Fuente: Institutos de Estadística Nacionales): representa el valor nominal, normalmente a precios de mercado (incluyendo impuestos indirectos), de todos los bienes y servicios finales producidos dentro del territorio de un país (o una región) durante un periodo de tiempo dado. El valor del PIB suele calcularse con periodicidad trimestral y anual y es la medida más amplia de la actividad económica, de forma que su tasa de variación se utiliza para medir el crecimiento de un país durante un período de tiempo determinado.

Valor Añadido Bruto (VAB): Es un saldo entre dos variables de la cuenta de producción de la economía en su conjunto o de sus ramas productivas: la producción y los consumos intermedios de las diversas ramas de actividad. El VAB equivale a las rentas de los factores (remuneración de asalariados y excedente bruto de explotación) y suele medirse a coste de los factores antes que a precios de mercado.

EXPECTATIVAS EMPRESARIALES

Los indicadores de confianza empresarial tratan de reflejar la percepción de los empresarios de un país, región, etc. acerca de la situación presente y sus expectativas sobre la evolución futura de la economía. Se elaboran a partir de encuestas periódicas sobre diferentes cuestiones claves en el proceso productivo —cartera de pedidos, empleo, nivel de las existencias, etc.— y se les otorga, en general, el papel de “indicadores adelantados” ya que a menudo permiten anticipar la marcha económica de un país en un horizonte de corto plazo.

INFLACIÓN

La inflación se define como un alza continuada del nivel general de precios. IPC (Fuente: INE): El Índice de Precios al Consumo o IPC mide la evolución del conjunto de precios de los bienes y servicios que consumen las familias residentes en un país. En España el IPC es calculado mensualmente por el Instituto Nacional de Estadística. La variación interanual del índice de precios al consumo es lo que se

denomina tasa de inflación. Es decir, una inflación en marzo del 3% significa que en ese mes los precios han aumentado a esa tasa respecto a los que había un año antes. La inflación de diciembre sobre diciembre de cada año es la medida más habitual de la inflación anual, a efectos de actualización de rentas, alquileres, etc., aunque a veces se utiliza la media mensual de las tasa anualizadas.

DINÁMICA EMPRESARIAL

•**Actos de Constitución:** Conjunto de actuaciones formales y reglamentarias que el empresario debe cumplir para constituir una sociedad mercantil o civil. Estas formalidades de constitución son la certificación registral negativa de denominación social (no existe otra sociedad constituida con la misma denominación social), la escritura pública de constitución y la inscripción en el Registro Mercantil. Todos estos actos son necesarios para la constitución de la sociedad. Las sociedades mercantiles se constituyen adoptando una de las formas siguientes: Regular Colectiva, Comanditaria, simple o por acciones, Anónima y de Responsabilidad Limitada. La compañía mercantil es un contrato en el cual dos o más personas tienen la obligación de poner en un fondo común bienes con el fin de obtener lucro. Su constitución se realiza por escritura pública ante notario.

•**Actos de Disolución:** Conjunto de actuaciones formales y reglamentarias, previas a la liquidación, que el empresario debe cumplir para poder extinguir una sociedad mercantil o civil. Estas formalidades de disolución son la escritura pública de disolución y la inscripción en el Registro Mercantil. Declarada la disolución, la sociedad no podrá continuar desarrollando actividades, excepto las encaminadas a su liquidación. La causa de su disolución puede ser: Voluntaria, Por fusión, Otras, modificaciones de capital en las sociedades.

•**Indicador de confianza:** El indicador de confianza se calcula como suma ponderada de los saldos de opinión relativos a la facturación y los precios de ventas previstos para el próximo trimestre, y el empleo del trimestre actual. Los saldos de opinión se definen como la diferencia entre el porcentaje de encuestados que manifiestan un aumento en la variable y los que apuntan a una caída.

•**SalDOS de opinión:** diferencia entre el porcentaje de encuestados que manifiestan un aumento en la variable y los que apuntan a una caída.

• **DIRCE (Fuente INE):** El Directorio Central de Empresas (DIRCE) reúne en un sistema de información único, a todas las empresas españolas y a sus unidades locales ubicadas en el territorio nacional. Su objetivo básico es hacer posible la realización de encuestas económicas por muestreo. Se actualiza una vez al año, generándose un nuevo sistema de información a 1 de enero de cada período.

MERCADO DE TRABAJO

Empleo según la Encuesta de Población Activa (EPA) (Fuente: INE). Elaborado por el Instituto Nacional de Estadística con periodicidad trimestral su finalidad principal es obtener datos de la fuerza de trabajo y de sus diversas categorías (ocupados, parados), así como de la población ajena al mercado laboral (inactivos). La muestra inicial es de 70.000 familias al trimestre, quedando reducida en la práctica a aproximadamente 65.000 familias entrevistadas de manera efectiva

que equivalen a unas 200.000 personas. En la EPA se sigue la metodología de la Organización Internacional de Trabajo y, en particular la Encuesta Comunitaria de Fuerza de Trabajo, que realizan simultánea y homogéneamente los quince países de la Unión Europea

Población activa: Personas de 16 o más años que durante la semana de referencia (anterior a la de la entrevista) satisfacen las condiciones necesarias para su inclusión entre las personas ocupadas o paradas

Población ocupada: Personas de 16 o más años que durante la semana de referencia tienen un trabajo por cuenta ajena (asalariados) o ejercen una actividad por cuenta propia

Población parada: Personas de 16 o más años que están sin trabajo, disponibles para trabajar y buscando activamente empleo o a la espera de iniciar un nuevo trabajo que ya han encontrado

Paro registrado (Fuente: INEM)

Demandas de empleo pendientes de satisfacer el último día de cada mes excluyendo las formuladas por:

- a) Trabajadores ocupados afectados por expediente de regulación de empleo y parados que están realizando trabajos de colaboración social
- b) Trabajadores sin disponibilidad inmediata para el trabajo
- c) Trabajadores que demandan exclusivamente un empleo de características específicas, los que se inscriben como requisito previo para un proceso de selección y los que demanda empleo en el extranjero
- d) Trabajadores agrarios beneficiarios del subsidio especial por desempleo

TURISMO

Encuesta de Ocupación Hotelera EOH (Fuente: INE)

Establecimientos hoteleros: Número de establecimientos abiertos. Se entiende por establecimiento hotelero abiertos de temporada, aquel en el que el mes de referencia está comprendido dentro de su periodo de apertura.

Plazas estimadas: El número de plazas estimadas por la encuesta de los establecimientos abiertos de temporada. El número de plazas equivale al número de camas fijas del establecimiento. No se incluyen, por tanto, las supletorias, y las de matrimonio dan lugar a dos plazas.

Viajeros entrados: Todas aquellas personas que realizan una o más pernoctaciones seguidas en el mismo alojamiento. Los viajeros se clasifican por su país de residencia, y para los residentes en España, por la comunidad autónoma donde residen habitualmente.

Pernoctaciones o plazas ocupadas: Se entiende por pernoctación cada noche que un viajero se aloja en el establecimiento. Al igual que en la entrada de viajeros, las plazas ocupadas se desglosan según el lugar de residencia.

Estancia media: Esta variable es una aproximación al número de días que, por término medio, los viajeros permanecen en los

establecimientos y se calcula como cociente entre las pernoctaciones y el número de viajeros.

Grado de ocupación por habitaciones: Relación, en porcentaje, entre la media diaria de habitaciones ocupadas en el mes y el total de habitaciones disponibles.

Grado de ocupación por plazas: Relación, en porcentaje, entre el total de las pernoctaciones y el producto de las plazas, incluyendo las camas supletorias, por los días a que se refieren las pernoctaciones. Se entiende por camas supletorias todas aquellas que no tengan carácter fijo y que no estén en las plazas declaradas oficialmente por el establecimiento y que constan en el directorio.

Movimientos Turísticos en Fronteras FRONTUR (Fuente: Instituto de Estudios Turísticos)

Visitante: Toda persona que viaja, por un periodo no superior a 12 meses, a un país distinto de aquel en el que tiene su residencia habitual, pero fuera de su entorno habitual, y cuyo motivo principal de la visita no es el de ejercer una actividad que se remunere en el país visitado.

Turista: Un visitante que permanece una noche por lo menos en un medio de alojamiento colectivo o privado en el país visitado.

Visitante del día (excursionista): Un visitante que no pernocta en un medio de alojamiento colectivo o privado en el país visitado.

MOVILIDAD Y CONECTIVIDAD

Transporte aéreo de pasajeros (Fuente: INE): miles de pasajeros en los aeropuertos españoles. La fuente original de la información es la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento.

Las principales variables son vuelo total, interior e internacional de:

- Vuelo regular. Nº aviones entrados y salidos
- Vuelo no regular. Nº aviones entrados y salidos
- Vuelo regular. Pasajeros entrados y salidos
- Vuelo no regular. Pasajeros entrados y salidos

Transporte ferroviario de pasajeros (Fuente: INE y RENFE): miles de pasajeros en los trenes españoles. La fuente original de la información es RENFE.

FINANZAS

Balance: Documento contable que refleja la situación patrimonial de una empresa en un momento determinado. Dividido en dos partes, activo y pasivo, en la primera de ellas muestra los diferentes elementos del patrimonio, mientras que en la segunda detalla el origen financiero de los mismos.

Créditos: Conjunto de fondos puestos a disposición del acreditado (el receptor del crédito, ya sea particular, empresa o Administración Pública) durante un plazo previamente estipulado.

Débitos: Fondos depositados en las entidades, ya sea a través de instrumentos a la vista (cuentas corrientes y de ahorro) o a plazo (imposiciones a plazo fijo y cesiones temporales de activo. En ocasiones reciben la denominación genérica de depósitos.

Siglas empleadas

AAPP: Administraciones Públicas
 BCE: Banco Central Europeo
 BE: Banco de España
 CCAA: Comunidades Autónomas
 CNAE: Clasificación Nacional de Actividades Económicas
 CNE: Contabilidad Nacional de España
 CNTR: Contabilidad Nacional Trimestral de España
 EEUU: Estados Unidos de América
 EURIBOR: Tipo de Interés de Oferta de los Depósitos Interbancarios en Euros
 EUROSTAT: Oficina de Estadística de la Comunidad Europea
 EPA: Encuesta de Población Activa
 IPCA: Índice Armonizado de Precios de Consumo
 INE: Instituto Nacional de Estadística
 INEM: Instituto Nacional de Empleo
 INSS: Instituto Nacional de la Seguridad Social
 IPC: Índice de Precios de Consumo
 IPI: Índice de Producción Industrial
 I+D: Investigación y Desarrollo
 MTAS: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
 OCDE: Organización de Cooperación y Desarrollo Económico
 OPEP: Organización de Países Exportadores de Petróleo
 PIB: Producto Interior Bruto
 PIBpm: Producto Interior Bruto a Precios de Mercado
 RENFE: Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
 TIC: Tecnologías de la Información y Comunicación
 UE: Unión Europea
 UEM: Unión Económica y Monetaria
 VAB: Valor Añadido Bruto



***j*MADRID!**

ÁREA DE GOBIERNO
DE ECONOMÍA Y EMPLEO