

B

BARÓMETRO DE ECONOMÍA DE LA CIUDAD DE MADRID

29

JULIO 2011

OBSERVATORIO ECONÓMICO

1. Análisis de coyuntura
2. Polo de atracción: Inversión extranjera directa en Madrid
3. Monográfico: La movilidad como pieza clave de la sostenibilidad y competitividad urbana



¡MADRID!

B

BARÓMETRO DE ECONOMÍA DE LA CIUDAD DE MADRID

29

3º TRIMESTRE 2011

OBSERVATORIO ECONÓMICO



Dirección y Coordinación

Javier Oyarzábal de Miguel, Coordinación General de Economía
Bernardino Sanz Berzal, Observatorio Económico
Ana Ramos Gallarín, Afi - Consultores de las Administraciones Públicas

Realización y Asistencia Técnica

Pablo Alonso Talon
Pedro Arévalo Sánchez
Matías Lamas Rodríguez
Diego Vizcaíno Delgado
Esther Aragón (edición)
Daniel Sánchez Casado (diseño)
Maribel Lupiáñez (maquetación)

Diseño

Perricac Compañía Gráfica

Impresión

UNIPRINT

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, Empleo y Participación Ciudadana y al Área de Medioambiente.

ÍNDICE

| | |
|--|-----|
| PRESENTACIÓN | 5 |
| RESUMEN EJECUTIVO | 7 |
| EXECUTIVE SUMMARY | 31 |
| 1. Análisis de coyuntura de la Ciudad de Madrid | 57 |
| 1. Entorno económico | 59 |
| 2. Actividades productivas | 65 |
| 3. Dinámica empresarial | 85 |
| 4. Demanda | 89 |
| 5. Precios y salarios | 93 |
| 6. Mercado de trabajo | 99 |
| 2. Polo de atracción empresarial | |
| Inversión extranjera directa en Madrid | 107 |
| 3. Monográfico | |
| La movilidad como pieza clave de la sostenibilidad y competitividad urbana | 135 |
| 4. Glosario y siglas | 159 |

PRESENTACIÓN

Miguel Ángel Villanueva González

Delegado del Área de Gobierno de Economía, Empleo y Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Madrid

El contexto económico en el que nos movemos continúa transmitiendo crecientes dudas en torno a la posición cíclica de la economía mundial, con revisiones a la baja en las previsiones de crecimiento de los principales organismos internacionales y con señales de desaceleración. Pese a ello, en el primer trimestre de 2011, la Zona Euro ha presentado un balance favorable impulsado por sus dos mayores economías (Alemania y Francia), manteniéndose la debilidad del crecimiento de los países periféricos.

En España, durante el primer trimestre del año el sector exterior ha vuelto a erigirse como principal soporte de la mejora de la actividad, pero la debilidad de la demanda interna y el proceso de ajuste fiscal, más allá del riesgo financiero derivado de eventuales episodios de estrés en la periferia del euro, se sitúan como los principales factores de incertidumbre.

En este entorno, la Ciudad de Madrid continúa con el proceso de recuperación económica iniciado en 2010, con unas previsiones de crecimiento interanual del PIB para el 2011 del 1,1%, tres décimas superior a la media española. Buena parte de los indicadores continúan marcando una tendencia hacia la recuperación, destacando el comportamiento de la actividad turística, el sector del transporte y el dinamismo de las exportaciones. Mientras, el mercado de trabajo sigue presentando incertidumbres, pues la recuperación del empleo se demora, con la afiliación a la Seguridad Social cayendo, aunque de forma más lenta. La **tasa de paro se sitúa en el 14,8%**, un punto menos que un año atrás, lo que supone 1,6 puntos por debajo de la tasa regional y 6,1 puntos por debajo de la nacional.

El habitual análisis de la coyuntura de nuestro Barómetro viene esta vez acompañado de dos informes: uno sobre el papel de la inversión extranjera directa (IED) como elemento de desarrollo de la economía madrileña; y otro dedicado a la movilidad como pieza clave de la sostenibilidad y competitividad urbana.

En el primero, se abordan los factores de atracción que explican la relevancia de Madrid en los flujos internacionales de inversión, la evolución de la este tipo de inversiones y su distribución sectorial y origen, con el fin de profundizar en las características de la inversión, su grado de relación con el tejido económico madrileño y las tendencias en un escenario global cambiante. Es destacable que, en

un escenario de intensa globalización, los últimos diez años han convertido a Madrid en un destacado polo internacional de atracción de inversión. En este sentido, durante el periodo 1996-2010, la región acumuló el 1,7% del total de IED generada en el mundo, un porcentaje a la altura de países desarrollados como Italia y Japón e incluso, de economías emergentes como México o la India.

A su vez, el artículo sobre movilidad ofrece una aproximación a sus principales rasgos y evolución en la ciudad, centrándose en el análisis de los costes económicos y medioambientales asociados a la misma, así como en las estrategias desplegadas por el Ayuntamiento de Madrid para organizar un sistema de movilidad eficiente y sostenible, elemento clave para la competitividad urbana y la atracción de talento e inversiones. Partiendo de la estimación de los costes de la movilidad motorizada sobre el PIB y del reparto de la misma según modo de transporte y tipo de coste, se han realizado estimaciones del ahorro total y del ahorro por tipo de coste, que supone para Madrid la existencia de los servicios de transporte colectivo; y el resultado obtenido valora este ahorro en un 4,6% del PIB de la Ciudad de Madrid. Igualmente, en este apartado se ha analizado el coste económico generado por la congestión, estimándose que el tiempo perdido en atascos, tanto en los accesos a Madrid como en el interior de la ciudad, asciende a 121,3 millones de horas/año, lo que representa un 1,4% de PIB de la Ciudad de Madrid.

En definitiva, un completo número del Barómetro de Economía que contribuye a precisar nuestro conocimiento de la realidad de la ciudad y que estamos convencidos será de gran utilidad a la hora de diseñar e implementar políticas públicas de todo tipo.

Madrid, agosto de 2011.

RESUMEN EJECUTIVO

1. Análisis de coyuntura de la Ciudad de Madrid

1.1. Entorno y perspectivas económicas

El “giro” en la gestión de la política monetaria por parte del BCE, iniciado el ciclo de subidas en los tipos de interés, se enmarca en un contexto de crecientes dudas en torno a la posición cíclica de la economía mundial, en la que se acumulan revisiones a la baja en las previsiones de crecimiento de los principales organismos internacionales y en la que las señales de desaceleración son cada vez más evidentes. Con todo, los registros de crecimiento del primer trimestre se han saldado con un balance favorable, sobre todo en el Área euro, con el tirón de sus dos mayores economías (Alemania: 1,5% en tasa trimestral; Francia: 1,0%) como principal factor de soporte. La debilidad de la demanda interna ha ejercido, sin embargo, de lastre en las cifras de PIB de los países periféricos (España: 0,3% en tasa trimestral, Italia: 0,1%).

En España en el primer trimestre de 2011, el PIB crece un 0,3% en tasa trimestral (un 0,8% en tasa interanual). El sector exterior ha vuelto a erigirse como principal soporte de la mejora de la actividad aportando 1,5 puntos al avance interanual, espoleado por el avance de las exportaciones ante el dinamismo de la actividad industrial en el Área euro y de las exportaciones de servicios turísticos. De cara a los próximos trimestres, y ante la evidente falta de pulso de la demanda interna, los riesgos para las perspectivas de crecimiento, más allá del riesgo financiero derivado de eventuales episodios de

Crecimiento del PIB y composición en el área euro (interanual %)

| | 1T10 | 2T10 | 3T10 | 4T10 | 1T11 |
|----------------------------|-------------|------------|------------|------------|------------|
| PIB | 0,8 | 2,0 | 2,0 | 1,9 | 2,5 |
| Consumo | 0,6 | 0,5 | 0,7 | 0,8 | 1,1 |
| Privado | 0,4 | 0,6 | 1,0 | 1,1 | 1,1 |
| Público | 1,1 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 1,1 |
| FBCF | -4,6 | -0,6 | 0,5 | 1,3 | 4,2 |
| Existencias (1) | 0,9 | 0,8 | 0,5 | 0,5 | 0,6 |
| Demanda interna (1) | -0,5 | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 1,9 |
| Exportaciones | 6,5 | 13,2 | 12,2 | 11,5 | 9,7 |
| Importaciones | 3,3 | 11,5 | 10,8 | 10,9 | 8,7 |
| Demanda externa (1) | 1,3 | 0,8 | 0,7 | 0,4 | 0,6 |

(1) Aportación al crecimiento interanual del PIB
Fuente: INE

estrés en la periferia del euro, se sitúan en una posible pérdida de tracción de la industria y el sector exterior y una aceleración del proceso de ajuste fiscal en el segundo semestre.

El PIB de la Comunidad de Madrid registró un crecimiento interanual del 2,6% durante el primer trimestre de 2011, lo cual implica un destacado aumento con respecto al trimestre anterior de 1,6 puntos porcentuales, y encadena el cuarto trimestre consecutivo con tasas de crecimiento de signo positivo. Atendiendo a los sectores económicos, los servicios continúan liderando la recuperación económica con una variación interanual del 2,8%. El crecimiento de la industria es más modesto, 1,1%, pero supone una notable mejora frente a los acusados retrocesos de los dos trimestres anteriores. Por su parte, la construcción sigue una senda descendente, -1,4%, aunque suaviza la caída en más de dos puntos porcentuales con respecto al anterior trimestre.

Respecto a las previsiones para España, CEPREDE apunta una variación del PIB del 0,8% del año en curso, lo cual supondría un incremento de casi un punto con respecto a 2010. El PIB para 2012 apenas aumentaría dos décimas con respecto a 2011, por lo que el país todavía estaría lejos de alcanzar el crecimiento necesario para recuperar el empleo. Para la Ciudad de Madrid las previsiones del Instituto L.R. Klein-Centro Stone apuntan a crecimiento interanual del PIB para el 2011 del 1,1%, tres décimas superior a la media española. Para los próximos años las previsiones continúan apuntando a una mejoría del crecimiento del PIB de la Ciudad, aunque a un reducido ritmo (dos décimas en 2012 y tres décimas en

| Cuadro macroeconómico de la Ciudad de Madrid (variación interanual en %) | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|
| | 2011 | 2012 | 2013 |
| PIB oferta | 1,1 | 1,3 | 1,6 |
| VAB energía | 4,3 | 2,6 | 2,4 |
| VAB industria | 1,6 | 1,5 | 1,2 |
| VAB construcción | -3,5 | -0,9 | 0,7 |
| VAB servicios | 1,2 | 1,4 | 1,7 |

Fuente: Instituto L.R.Klein-Centro Stone, junio 2011

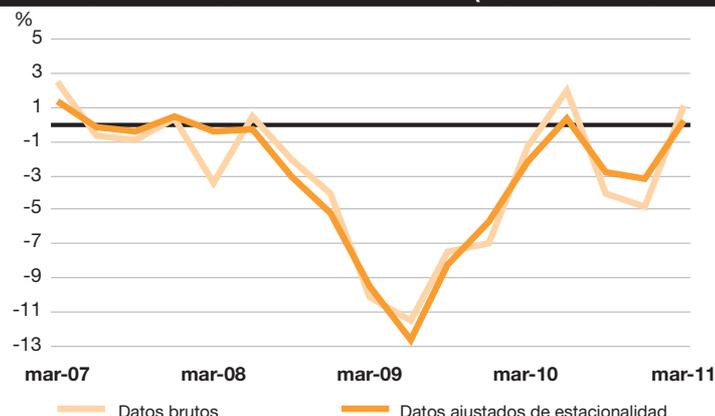
1.2. Actividades productivas

INDUSTRIA

El Índice de Producción Industrial (IPI) presentó una tasa de crecimiento medio anual negativa, -1,8%. No obstante, desde diciembre del año pasado (cuando se elevaba al -5,8%) ha experimentado una senda clara hacia la recuperación. Ello ha permitido reducir las diferencias con la media española, de 5,6 puntos porcentuales en enero a 2,9 en abril. Si continúa esta tendencia, es probable que el IPI de la región alcance un valor positivo en los próximos meses. Los bienes de equipo es la única partida que creció, 2,6%, y, a la inversa, los bienes duraderos sufrieron la mayor caída, -10,2%. El primer trimestre del año arranca con una tasa de crecimiento del VAB industrial regional, particularmente de los datos brutos (1,1%) y, en menor medida, de

los datos ajustados a la estacionalidad (0,2%). Habrá que esperar a los próximos meses para comprobar si el VAB industrial afianza su crecimiento. No obstante, continúa el descenso de afiliados en la industria, un 4,5% menos que el primer trimestre del año pasado. Las únicas ramas que crecieron en el trimestre están ligadas a la energía y el medio ambiente y reparación e instalación de maquinaria.

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

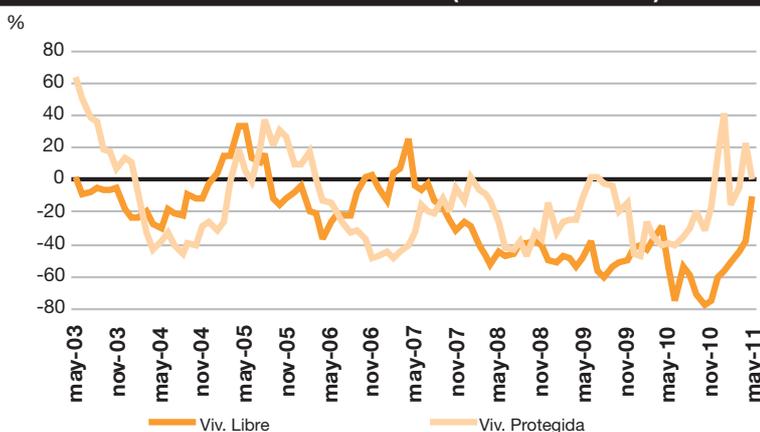


Fuente: Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid (Contabilidad Regional trimestral)

CONSTRUCCIÓN Y MERCADO INMOBILIARIO

El año comienza con una nueva reducción del número de afiliados del sector de la construcción. La tasa interanual acumula un descenso del 7,9%, muy por encima de la evolución seguida por el conjunto de afiliados de la Ciudad de Madrid (-1,6%). Las mayores pérdidas se produjeron en la rama de obra civil, que arrastra una pérdida interanual del 15%, mientras que se ha moderado sensiblemente el descenso de los afiliados en la construcción de edificios (-496, frente a una variación en el último trimestre de 2010 de -2.472). Algunos signos de esta relativa mejora se pueden apreciar en las licencias de vivienda. El número total de licencias concedidas en los cinco primeros meses se incrementó un 13,4% con respecto a 2010, gracias al empuje de la vivienda libre. La evolución de las tasas medias refleja cómo la vivienda libre, aunque todavía no haya salido

Licencias de construcción de viviendas (tasa media anual)



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

de los valores negativos, mantiene una sostenida recuperación (desde el -75,6% de noviembre de 2010 al -9,7% de 2011). Por su parte, la vivienda protegida desde finales de 2010 ha alcanzado tasas positivas en varias ocasiones, aunque su comportamiento varía notoriamente de unos meses a otros.

SERVICIOS

Sistema financiero

La inestabilidad económica y las dificultades del sistema financiero se percibe en la variación interanual del primer trimestre de 2011, tanto en la evolución negativa de los depósitos (-3,2%), como en el estancamiento crediticio (0%) y, en particular, en las restricciones en la concesión de créditos hipotecarios (-17,9%). Por otro lado, el inconcluso proceso de reestructuración del sistema financiero se traduce en un incremento del cierre de oficinas de entidades de depósito, con un descenso del número de oficinas del 4,8% en tasa interanual en la Ciudad de Madrid. En todas estas variables la situación de Madrid es común a la del resto de España y las perspectivas para los próximos meses, por el momento, no apuntan a una recuperación del clima financiero.

En los primeros cinco meses del año el Índice General de la Bolsa de Madrid (IGBM) acumula una ganancia del 6,2%, superior a otros índices bursátiles destacados. No obstante, el crecimiento se concentró en los dos primeros meses del año con una variación del 10,7%, mientras que desde febrero el índice bursátil de Madrid ha perdido un 4,4%.

Turismo

Las expectativas de crecimiento turístico en la Ciudad de Madrid se han cumplido en los primeros meses de 2011. De marzo a mayo el número de viajeros y pernoctaciones experimentaron un crecimiento interanual del 4,4% y 6,9%, respectivamente. El mayor incremento de las pernoctaciones del número de viajeros incidió directamente en el aumento de la estancia media, 2,4% de variación interanual. Para todas las variables, el principal motor de crecimiento fue el empuje de los turistas procedentes del exterior.

Principales indicadores turísticos de la Ciudad de Madrid

| | 2010 | 2011 | | | Var. % 10/09 | Var. % 11*/10 |
|----------------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | | mar | abr | may | | |
| Viajeros | 7.859.378 | 684.279 | 725.984 | 744.152 | 9,7 | 4,4 |
| nacionales | 4.019.583 | 353.601 | 344.444 | 337.425 | 5,8 | 1,3 |
| extranjeros | 3.839.796 | 330.678 | 381.539 | 406.727 | 14,1 | 7,3 |
| Pernoctaciones | 15.219.129 | 1.343.303 | 1.507.743 | 1.484.316 | 11,5 | 6,9 |
| nacionales | 6.941.609 | 620.970 | 633.361 | 565.554 | 7,6 | 1,7 |
| extranjeros | 8.277.520 | 722.333 | 874.382 | 918.762 | 14,9 | 11,0 |
| Estancia media | 1,94 | 1,96 | 2,08 | 1,99 | 1,6 | 2,4 |
| nacionales | 1,73 | 1,76 | 1,84 | 1,68 | 1,7 | 0,3 |
| extranjeros | 2,16 | 2,18 | 2,29 | 2,26 | 0,7 | 3,2 |
| Grado ocupación por plaza | 54,4 | 55,1 | 62,9 | 60,0 | 8,3 | 2,8 |

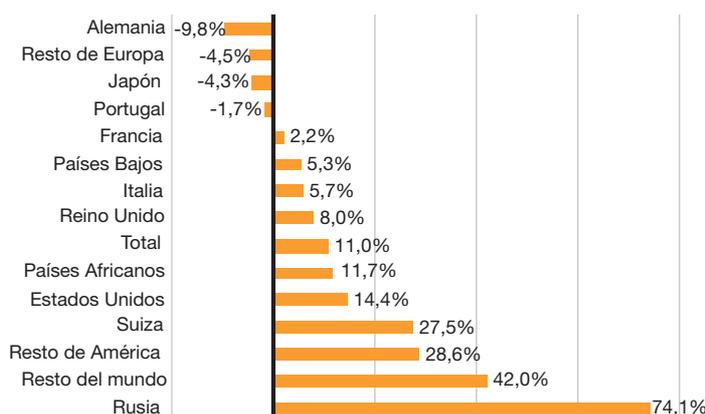
* Acumulado marzo - mayo 2011

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH). INE

Respecto a las pernoctaciones de los turistas procedentes del extranjero, los mayores incrementos provienen de Estados Unidos y, más aún, de los países del resto de América, que en conjunto en los meses de marzo a mayo acumularon 146 mil pernoctaciones más que en estos mismos meses de 2010 (el 59% del total incremento exterior). En términos relativos, los mayores ascensos se produjeron en dos países europeos extracomunitarios, Rusia y Suiza, con variaciones del 74,1% y 27,5%, respectivamente. Por el contrario, los tradicionales países emisores de la Unión Europea tuvieron, en general, un comportamiento discreto cuando no regresivo.

Fuera de los mercados europeo y americano, prosigue el ascenso de las pernoctaciones de los países africanos (11,7%), pero sobre todo destaca el crecimiento del resto del mundo (42%), particularmente por empuje de China y otros países asiáticos, lo que implica una diversificación de los mercados emisores del turismo madrileño.

Pernoctaciones extranjeras en alojamiento hotelero en la Ciudad de Madrid (tasa interanual del acumulado marzo-mayo 2011)



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH). INE

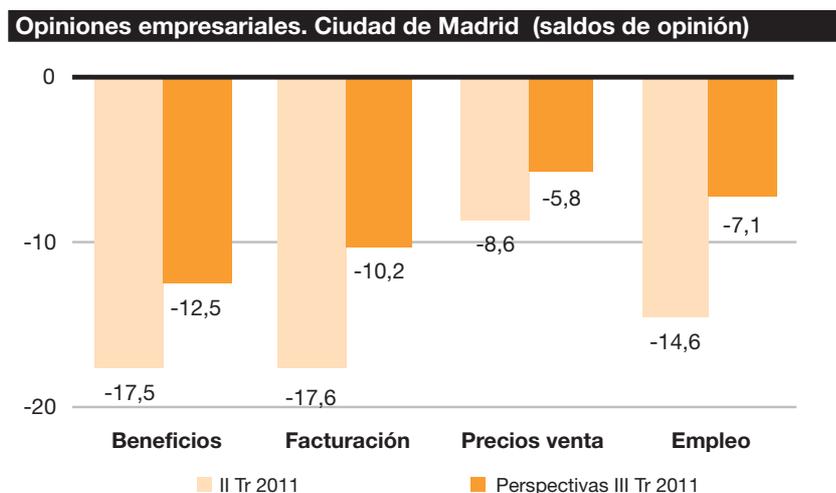
Transporte

De enero a mayo de 2011 el tráfico de pasajeros en el aeropuerto Madrid-Barajas se ha incrementado un 1,2% con respecto al mismo periodo de 2010. Esta evolución positiva se deriva del crecimiento del tráfico internacional, 6,3%, mientras que el tráfico nacional sufrió un nuevo retroceso, -7%, y ya sólo representa un 35,5% del total de pasajeros. Respecto al transporte de mercancías, el crecimiento interanual fue aún más elevado, 8,2%, lo cual marca un nuevo record histórico para Barajas. Este ascenso se deriva particularmente del tráfico internacional extracomunitario. También se aprecia un crecimiento del transporte urbano de Madrid, pues frente a la variación interanual negativa de 2010 (-0,5%), el número de viajeros de EMT, Metro y Cercanías registró una variación interanual del 3,8% durante el primer trimestre de 2011. Por su parte, prosigue la variación interanual negativa del número de afiliados del sector transporte de la Ciudad, aunque de manera más atenuada que el trimestre anterior (-2,3%, frente al -4,5%).

1.3. Dinámica empresarial

El promedio anual de constituciones de empresas alcanzó en marzo la cifra de 909 sociedades, aunque, el de disoluciones también ha aumentado hasta 221 sociedades (quince más que en enero). El arranque del año ha supuesto un record histórico en la capitalización de las sociedades constituidas en Madrid, con 1,4 millones de euros de capitalización media en el primer trimestre. No obstante, se trata de un salto excepcional derivado de la constitución de Bankia, operación que provocó que sólo en el mes de marzo se elevase la capitalización hasta los 12.578 millones de euros, frente a los 77 mil euros del mes anterior. Por su parte, los niveles de cotización a la Seguridad Social permanecen estancados y, por el momento, no se producen señales de un cambio de tendencia (la tasa de variación fue del -0,2% en el primer trimestre de 2011).

El Indicador de Confianza Empresarial del segundo trimestre de 2011 continua en valores marcadamente negativos, -10,6, la misma cifra que el trimestre anterior, lo cual denota las malas perspectivas de los empresarios madrileños. Por sectores, el deterioro se concentra en la industria y la construcción, con cifras en el segundo trimestre 5,5 y 6,6 puntos más negativos que el trimestre anterior, respectivamente, mientras que los servicios registran una leve mejoría, restando dos puntos negativos. Por variables económicas, en términos generales no se han cumplido las expectativas de mejoría señaladas en las perspectivas para el segundo trimestre del anterior Barómetro, particularmente en beneficios empresariales, facturación y precios de venta. Sin salir de los valores negativos, las expectativas de los empresarios para el tercer trimestre indican, como es habitual, una mejoría en todos los componentes, particularmente de la facturación y el empleo.



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

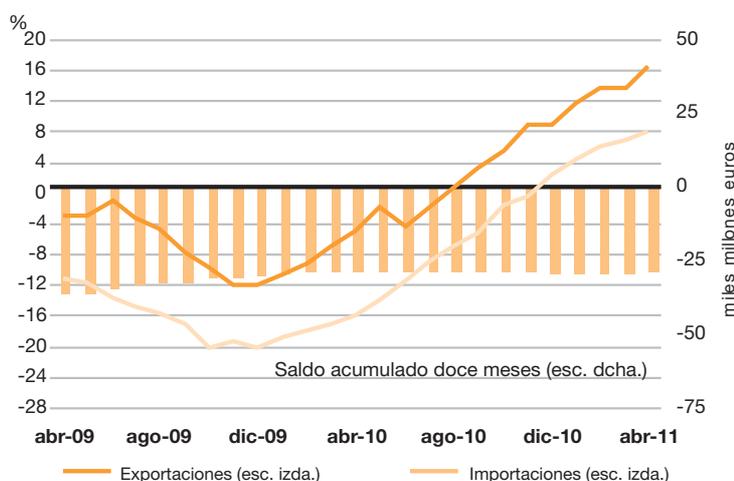
1.4. Demanda

De enero a mayo se ha acentuado la senda descendente de las ventas en el comercio al por menor. En mayo de 2011 la tasa media anual se situó en el -2,4%, alejándose de la recuperación experimentada en los meses finales del año pasado (donde la tasa rozó el 0%). La evolución fue prácticamente idéntica a la media española, aunque se mantiene un pequeño diferencial de casi un punto a favor de la región. Las malas perspectivas del comercio minorista repercuten en la destrucción de empleo de este sector, que en mayo tuvo una nueva recaída descendiendo la tasa interanual hasta el -1,4%, siete décimas peor que un mes antes.

En cambio se aprecia una mejora de la inversión de forma continuada en los últimos meses. La tasa media anual de inversión en bienes de equipo alcanzó en mayo un 2,6%, y con este mes son ya tres las variaciones positivas. Además, la recuperación mostrada por la región madrileña es sensiblemente superior a la del conjunto del país, cuya tasa en mayo aún no ha salido de los valores negativos (-1,4%).

También se confirma la fortaleza del sector exterior en la Comunidad de Madrid. El mayor dinamismo de las exportaciones ha contribuido a mejorar el saldo comercial con el exterior. En abril de 2011 la tasa interanual acumulada en doce meses de las exportaciones registró un nuevo record en la serie representada, con un crecimiento del 16,7% significativamente superior a la variación de las importaciones, 7,9%

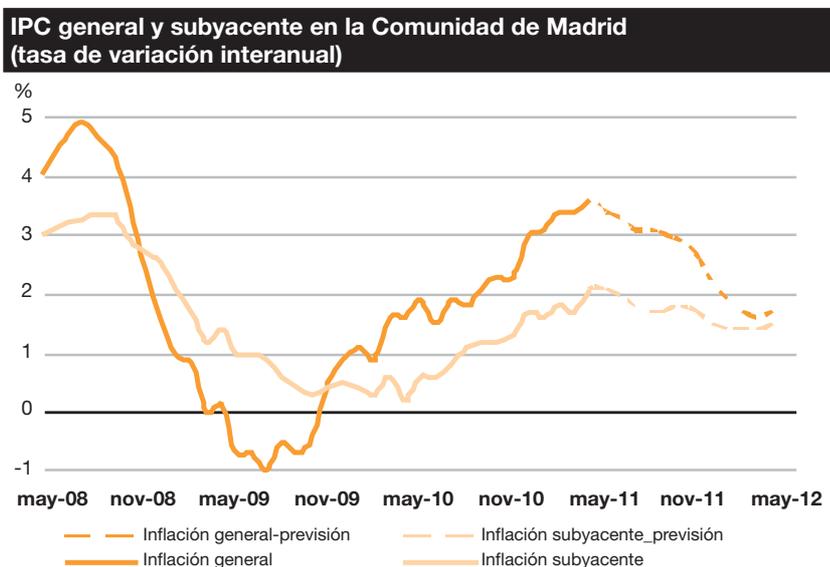
**Sector exterior de la Comunidad de Madrid
(tasa interanual de acumulado 12 meses)**



Fuente: ICEX

1.5. Precios y salarios

La evolución del IPC en la Comunidad de Madrid en los primeros meses del año reprodujo la tensión inflacionista del conjunto del país. De enero a abril la tasa aumentó seis décimas, situándose en el 3,6%. Esta subida en gran parte se debió al elevado precio que han alcanzado algunas materias primas, como el petróleo. Sin embargo, el IPC del mes de mayo desciende tres décimas -no lo hacía desde agosto de 2010-, situándose en el 3,3%. Es probable que en los próximos meses se asista a nuevas bajadas de la tasa de inflación, cumpliéndose así las previsiones del Instituto Flores de Lemus que para finales de año sitúan el IPC de la Comunidad de Madrid en el 2%. Los productos que registran un mayor crecimiento interanual de los precios en mayo fueron “bebidas alcohólicas y tabaco” y “transporte” (15,6% y 7,6%, respectivamente); aunque, estos dos grupos han moderado su presión alcista en los últimos meses.



*Nota: Las líneas discontinuas corresponden a predicciones
Fuente: INE e IFL

El Índice de Precios Industriales (IPRI) de la Comunidad de Madrid se ha elevado significativamente en los primeros meses de 2011, alcanzando un 4,7% en abril, 2,4 puntos más que al cierre de 2010. En cuanto a los precios por metro cuadrado de la vivienda nueva, los datos aportados por TINSA para el primer trimestre de 2011 describen descensos de la tasa interanual marcadamente más pronunciados en la Ciudad de Madrid (-10,8%, es decir, 5,7 puntos por encima de la media española), mientras que la vivienda usada registró una menor caída, -7,1%, similar a la media española. Por su parte, los costes laborales experimentan un ligero repunte en el primer trimestre de 2011, tras varios trimestres de descenso. Así en marzo, la variación interanual de la Comunidad de Madrid alcanzó el 0,1%. No obstante, respecto al trimestre anterior, el coste laboral por trabajador desciende en 94,2 euros, situándose en los 2.896 euros (aunque 410 euros por encima de la media española).

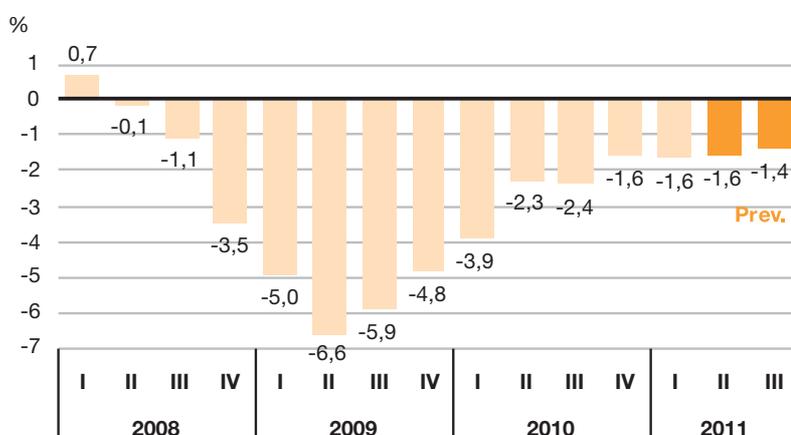
1.6. Mercado de trabajo

Entrado el año 2011, la evolución del mercado de trabajo en la Ciudad de Madrid presenta muchas incertidumbres. La caída del empleo no alcanza la virulencia de años pasados, pero todavía se percibe que no ha alcanzado el suelo y que la recuperación del empleo se antoja complicada. Según los datos de la EPA, entre junio de 2010 y marzo de 2011 la Ciudad de Madrid ha perdido 67 mil activos, alejándose el listón de 1,7 millones de activos. La variación interanual en marzo vuelve a ser negativa, -2,3%, una circunstancia que no sucedía desde el cuarto trimestre de 2009. Por grupos de edad, los retrocesos son especialmente agudos en los intervalos de menor edad, de 16-19 y 20-24 años, con caídas de las tasas interanuales de -5,8 y -5 puntos porcentuales, respectivamente. Los datos de empleo del primer trimestre del año tampoco son favorables, pues la variación interanual de marzo arroja una caída del -1,2%, rompiendo la senda de recuperación de los dos anteriores trimestres. Por sectores de actividad, la destrucción del empleo afecta particularmente a la industria, con una caída interanual del -9,1%, frente al -2,7% del sector servicios.

Respecto a los datos de afiliación en la Ciudad de Madrid, el mes de mayo supone un nuevo mínimo de la serie representada, con un descenso interanual del 2,6%, un punto por encima de la disminución de final del primer trimestre. Para los próximos periodos, las previsiones de afiliación no apuntan una recuperación. Así, en junio se estima una caída interanual de los afiliados en torno al -1,6% y la de septiembre sólo se reduce en dos décimas, situándose en el -1,4%.

En cambio, el descenso del desempleo en el primer trimestre, según la EPA, es el dato más positivo (9.300 personas menos desempleadas respecto al trimestre anterior y un nuevo descenso de la tasa de paro interanual, -1%). Sin embargo, este descenso no afecta por igual a

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

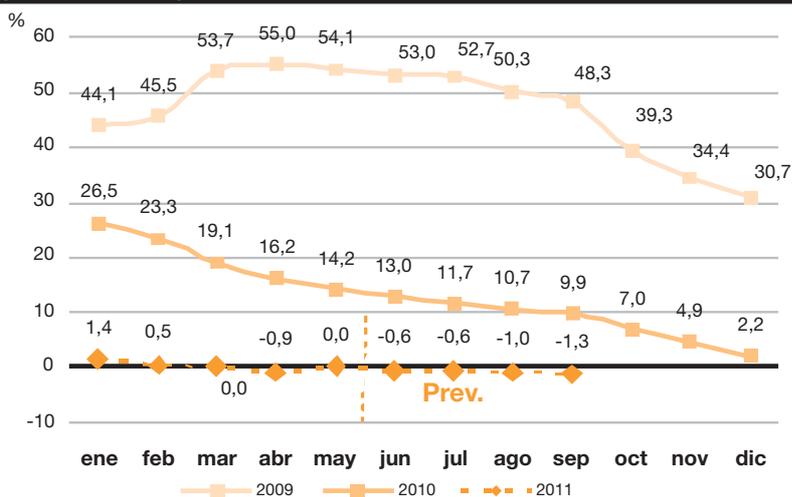


Previsión: IITR y IIITR de 2011

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

todos los grupos de población. La tasa de paro interanual creció para las mujeres un 1,2% en el primer trimestre de 2011, frente al descenso del 3% en el caso de los varones. Respecto a los grupos de edad, la tasa de paro sólo se redujo en términos interanuales para el intervalo de 25 a 54 años, hasta situarse en el 12,7%, 1,5 puntos menos que en el primer trimestre de 2010. Por el contrario los grupos de menor edad, empeoran la situación, con un aumento del 3,2% para el intervalo de 20 a 24 años y del 26,2% para el intervalo de 16 a 19 años. Por su parte, el Servicio Público de Empleo Estatal para la Ciudad de Madrid cifra el desempleo en 217.968 personas en el mes de junio, 2.058 menos que en el mes de enero, y junto a abril son los dos únicos meses de toda la serie representada donde se ha producido una variación interanual negativa (-0,6% en junio y -0,9% en abril). Las previsiones de desempleo son más optimistas, y, a partir de junio, se esperan tasas interanuales negativas, con descensos que se irán afianzando en los meses estivales (desde el -0,6% en junio hasta el -1,3% en septiembre).

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



Previsión: julio-septiembre de 2011

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

2. Polo de atracción

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN MADRID

Buena parte de la proyección internacional alcanzada por España deriva de la capacidad de Madrid a la hora de canalizar los flujos de inversión exterior en su tejido empresarial

La inversión extranjera directa (en adelante, IED) ha desempeñado un papel crucial en la apertura exterior de la economía madrileña. Su importancia no sólo radica en la capitalización empresarial, sino también porque favorece la competitividad, es un medio para acceder a la tecnología y estimula la adecuación de las empresas nacionales con sede en Madrid a los estándares internacionales de eficiencia. Al mismo tiempo, la IED ha sido un vehículo para la entrada de las multinacionales en el mercado español. El presente artículo de Polo de atracción se articula en tres apartados. En el primero se abordan algunos de los principales factores de atracción que explican la relevancia de Madrid en los flujos internacionales de inversión. En el segundo apartado se estudia la evolución de la inversión, teniendo en cuenta el peso de Madrid en el conjunto de España, pero también su relevancia internacional, así mismo se analizan la distribución sectorial y el origen con el fin de profundizar en las características de la inversión, su grado de relación con el tejido económico madrileño y las tendencias en un escenario global cambiante. El último apartado se dedica a las multinacionales extranjeras ubicadas en Madrid, artífices en gran medida de la inversión recibida.

Ventajas de Madrid

Madrid es una metrópoli atractiva para los flujos internacionales de IED

Junto a los factores coyunturales, como el intenso crecimiento de la economía madrileña durante las últimas décadas o la atracción de inversiones extranjeras a través de los procesos de reestructuración y apertura exterior de las grandes empresas localizadas en la región, la confluencia de factores clásicos de tipo estructural convierten a Madrid en un polo internacional favorable para invertir y hacer negocios. Entre estos caben subrayarse las infraestructuras de transporte y equipamientos de primer nivel mundial, su función de sede y centro de decisiones de las empresas nacionales y multinacionales ubicadas en el país, las dimensiones del mercado la tercera área metropolitana de la Unión Europea con un alto poder adquisitivo, el capital humano y cualificación profesional, su condición de centro financiero internacional y concentración de servicios avanzados a las empresas, así como los lazos económicos y culturales que convierten a Madrid en una plataforma estratégica para acceder al mercado latinoamericano.

El escenario de los flujos internacionales de IED es sumamente variable en el tiempo

En un escenario de intensa globalización, Madrid ha sabido aprovechar estas ventajas y, en consecuencia, en la última década se ha convertido en un destacado polo internacional de atracción de inversión. En este sentido, durante el periodo 1996-2010, la región acumuló el 1,7% del total de IED generado en el mundo, un porcentaje a la altura de países desarrollados como Italia y Japón (1,7 y 0,9%, respectivamente), o de economías emergentes de la talla de México o la India (1,9 y 1,2%, respectivamente).

No obstante, estos factores no son estáticos, sino que varían en el tiempo. La reciente crisis internacional redujo el capital disponible de las multinacionales para acometer las nuevas inversiones en el exterior o realizar fusiones y adquisición de empresas. Además, el deterioro actual de la imagen exterior de la economía española, con un aumento del riesgo-país, repercute negativamente en el posicionamiento internacional de Madrid. Por otro lado, en los últimos años se asiste a un nuevo panorama internacional donde los países desarrollados hasta ahora hegemónicos en los flujos internacionales de inversión van cediendo el protagonismo a nuevos actores de las economías emergentes y países en desarrollo. En 2010 las economías en desarrollo, crecieron un 9,7%, y acaparan ya casi el 50% de la IED total recibida en el mundo.

Las cifras disponibles de IED, pese a sus limitaciones metodológicas, continúa siendo el principal indicador para valorar la capacidad de atracción de capitales procedentes del extranjero

Evolución de IED

El peso de la IED madrileña

Atendiendo a los datos proporcionados por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (DataInVex), la inversión extranjera bruta directa recibida en la Comunidad de Madrid entre 1996 y 2010 ascendió a los 195.928 millones de euros, lo que representó el 59% del total de IED en España, muy por delante de la segunda comunidad autónoma, Cataluña (13,9%). El grueso de esta inversión correspondió a las empresas sin tenencia de valores extranjeros en adelante no ETVE-, 122.574 millones de euros (62,6% de la IED en Madrid), que en el conjunto de España representó el 58,6% de la inversión no ETVE-. La IED en empresas de tenencia de valores extranjeros en adelante ETVE¹ - sumó 73.354 millones de euros, el 59,8% del total de la inversión en España.

La IED alcanzó su máximo histórico en el bienio 2007-2008, momento en el cual Madrid rozaba los 25.000 millones de euros anuales

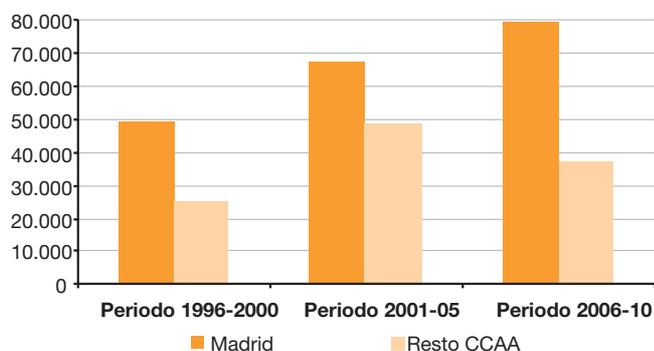
El ritmo anual de recepción de inversiones permite diferenciar varios periodos. De 1996 a 2000 la inversión en Madrid experimentó un crecimiento notable, particularmente en el capítulo no ETEVE, que alcanzó su máximo histórico hasta entonces (próximo a los 20.000 millones de euros). Por su parte la inversión en ETVE comenzó a tener un significado destacado a partir de 1999, y alcanzó su punto álgido por encima de los 15.000 millones de euros de forma consecutiva en 2001 y 2002; no obstante, una vez terminado el “efecto llamada” de la atracción fiscal la inversión en ETVE se fue reduciendo progresivamente. La IED se reduce considerablemente en los primeros seis años del siglo XXI, motivado por la caída de los flujos tras la crisis económica mundial de 2001, para posteriormente alcanzar su máximo histórico desde que existe la serie en el bienio 2007-2008 (cuando se rozaba los 25.000 millones de euros anuales). La expansión económica mundial y, particularmente, el interés de los inversores extranjeros en las fusiones y adquisiciones en el mercado español explicaron dicho boom de la inversión recibida en Madrid. La profunda crisis económica mundial interrumpió bruscamente esta tendencia, con intensas caídas en 2009 y 2010 respecto a los años precedentes. El análisis de la evolución de IED acumulada en periodos más amplios (quinquenal) reduce el efecto de las

A escala mundial, Madrid ha tenido un peso muy destacado en los flujos de inversión, al recibir cerca del 2% de la IED mundial en el último quinquenio

¹ Sus orígenes están en la Ley 43/1995 del impuesto de sociedades, y en los sucesivos añadidos legislativos (1998 y 2000).

oscilaciones anuales que provocan las operaciones de fusión y adquisición. El protagonismo de Madrid no ha decaído en el tiempo. En el periodo 2006-2010 acaparaba el 61,1% de la inversión, tan sólo un punto porcentual menos que su peso en el quinquenio 1996-2000.

Evolución de IED en Madrid vs resto de CCAA. Inversión bruta en millones de euros por quinquenios (1996-2010)



Fuente: DataInVex

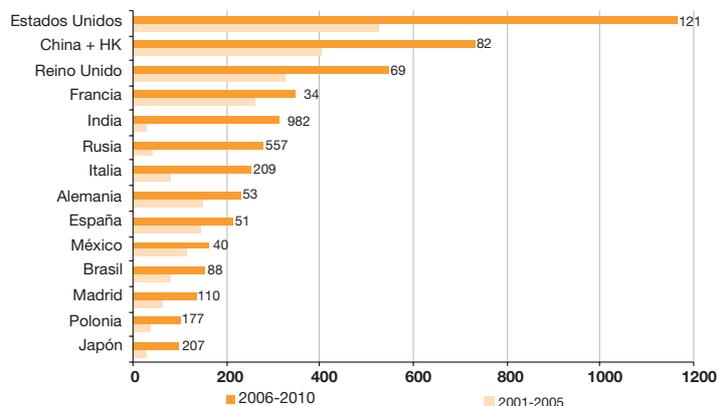
Madrid es un foco internacional de atracción de inversiones. En el último periodo, 2006-2010, Madrid recibió el equivalente al 1,8% del flujo mundial, lo que en el ranking de países equivaldría al puesto duodécimo, por delante de países como Polonia o Japón, y próximo a Brasil y México. Sin embargo, este peso disminuye en el último año, 2010, donde Madrid desciende nueve puestos (siendo superado por economías emergentes de Latinoamérica, Chile y Colombia, países del sudeste asiático como Indonesia y Singapur, pero también del entorno europeo desarrollado, Bélgica, Austria, Luxemburgo, Suecia o Polonia). No obstante, la caída de los últimos años debe ser matizada. En primer lugar por el efecto de los elevados volúmenes de inversión captados en 2007 y 2008 (los dos años record de la serie histórica) que provocaron que el descenso de los siguientes años se haya percibido de forma más acusada. Además, es preciso tener en cuenta que Madrid sigue la tendencia de las economías desarrolladas en el que la emisión de inversión va desplazando a un segundo término a la recepción de la inversión. Con todo, Madrid sigue atrayendo un destacado flujo de inversión extranjera (en 2010 recibió aproximadamente 5.000 millones de euros de inversión no ETVE).

Distribución sectorial de la IED

La IED recibida en Madrid se ha canalizado preferentemente hacia los sectores de energía y algunas ramas específicas del sector servicios, como el comercio y hostelería y turismo, y la industria, caso de la actividad de refino de petróleo

El análisis en detalle de la inversión por sectores y países emisores excluye la las ETVE, porque básicamente sus inversiones se restringen a la transferencia de inmovilizados financieros y, en consecuencia, su efecto directo en la economía madrileña es limitado. Si comparamos la evolución entre los dos últimos quinquenios (2001-2005 y 2006-2010) con la media del resto de CCAA se aprecian diferencias significativas. Así mientras en la Comunidad de Madrid la IED vinculada a la energía eléctrica creció un 2803%, en el resto de CCAA decreció un -35%. Más significativo aún por el peso que desempeña en la economía madrileña, fue el crecimiento del 45,7% de los servicios, frente a su estancamiento en el resto de España (0,5%). El mejor comportamiento de los servicios

Flujo anual de IED periodos 2001-2005 y 2006-2010
Miles millones \$ y Var. % acumulada

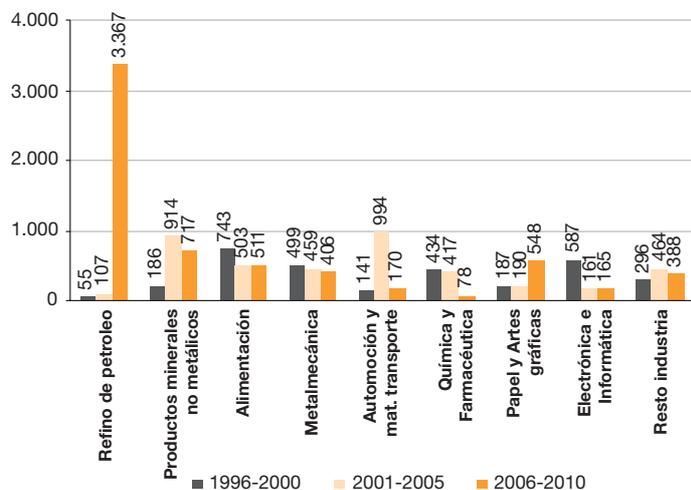


Fuente: UNCTAD

se debió a la progresión de algunas ramas, particularmente el comercio (que aumentó un 414,6%, frente al descenso del -33% del resto de España). Por el contrario, el crecimiento del resto de CCAA fue sensiblemente superior en la industria (145%, por un 50,8% en Madrid) y la construcción (68,1%, por un 31,9%).

Atendiendo al peso de Madrid para toda la serie (de 1996 a 2010), la contribución es especialmente elevada en energía y servicios, con un 85,3% y 61,5% del total respectivo en el conjunto de España. Ambos acapararon el 85,8% de la IED recibida durante el periodo. La relevancia madrileña en el país es inferior en el resto de sectores: 30,2% de agricultura, 33,9% de industria y 37% de construcción. Un análisis más pormenorizado por ramas permite reconocer que el crecimiento de la inversión industrial del último quinquenio se debió a la aportación de la rama de refino de petróleo, que registró un aumento del 3046%. Así, si se excluye esta rama, el resto actividades industriales decrecieron un -27,3% en el último quinquenio. Dicho retroceso se relaciona con los procesos de deslocalización y la preferencia de la inversión hacia economías emergentes.

IED (no ETVE) en el sector industria y energía de Madrid
Inversión bruta en millones de euros

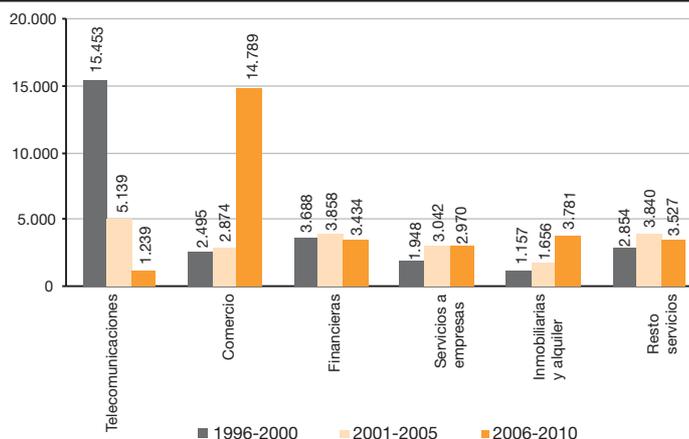


Fuente: DataInVex

El 94,4% de la IED recibida en Madrid es aportado por tan sólo 15 países

Por ramas de servicios, se aprecia las sucesivas caídas del subsector de telecomunicaciones, que si en el quinquenio 1996-2000 representaba el 56% de la inversión recibida en el sector servicios, su peso en el periodo 2006-2010 se reduce al 4,2%. Todo lo contrario ha sucedido en la rama comercial, que en el primer quinquenio tan sólo representaba un 9% de la inversión en el sector servicios, para terminar acumulando en el quinquenio 2006-2010 el 49,7%. Este dinamismo se explica por el interés mostrado por los inversores extranjeros en el posicionamiento de marcas, las grandes cadenas de distribución comercial o la implantación de franquicias extranjeras.

IED (no ETVE) en el sector servicios de Madrid
Inversión bruta en millones de euros



Fuente: DataInVex

Origen de la IED

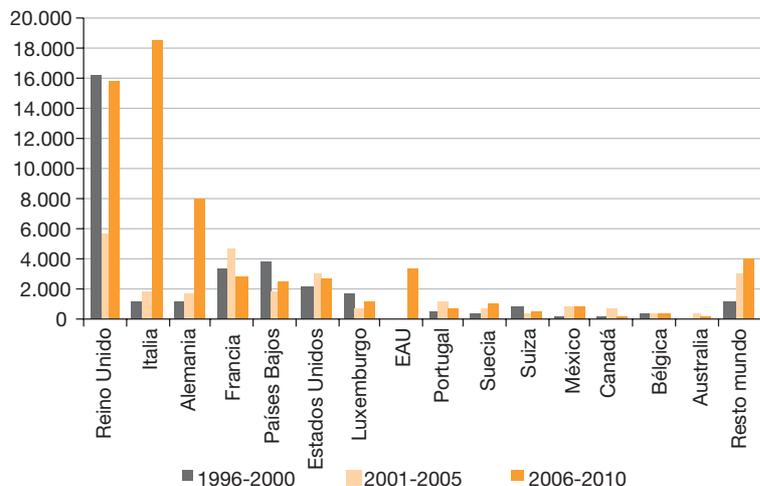
El peso de los países ha evolucionado en el tiempo, condicionados por el perfil sectorial de la inversión, las tendencias globales en los flujos de la IED y las operaciones de adquisición de grandes empresas nacionales

En cuanto al origen, el grueso de las inversiones extranjeras se concentra en unos pocos países. El gráfico adjunto incluye el top 15 de los países emisores, que en conjunto acaparaban el 93,4% de la IED madrileña durante el periodo 1996-2010. Sobresalen los dos primeros, Reino Unido e Italia, por este orden, que representaban casi la mitad de la inversión (48,5%). A cierta distancia de los puestos de cabeza se sitúan Alemania, Francia, Países Bajos y Estados Unidos. Se percibe la preponderancia de la UE como principal región geopolítica de procedencia con el 80,5% de la inversión. La importancia de los países varía significativamente en el tiempo. Si en el primer quinquenio, Reino Unido encabezaba el *ranking*, aglutinando un 48,9% parte de la inversión, en el último periodo desciende al segundo puesto, por detrás de Italia, aunque su peso sigue siendo muy elevado al acaparar un cuarto de la inversión. El ascenso de Italia es muy significativo, teniendo en cuenta que en el primer periodo ocupaba el sexto puesto. La inversión alemana también ha crecido sensiblemente, pasando del séptimo puesto en el primer quinquenio al tercero en el último.

La concentración de multinacionales extranjeras en Madrid ha contribuido intensamente en la atracción de IED, y ha inducido a una globalización comercial y financiera de la economía madrileña

Atendiendo en mayor detalle la evolución de la inversión por países en los últimos años, además de la intensa concentración geográfica, se percibe la preponderancia de las grandes operaciones de las multinacionales extranjeras en la adquisición total o parcial de sociedades, producidas entre el 2006 y 2009 (Endesa por parte de la italiana Enel, Altadis por la británica Imperial Tobacco, CEPSA por IPIC de Emiratos Árabes Unidos).

Evolución de IED (no ETVE) en Madrid por países emisores últimos Acumulado por periodos (millones de euros)



Fuente: DataInVex

El papel de las multinacionales extranjeras en Madrid

Gran parte de la fortaleza económica y proyección internacional de Madrid radica en la densidad del tejido de empresas extranjeras instaladas, que, a su vez, influye decisivamente en la atracción de IED. Prueba de la magnitud alcanzada, es que casi la mitad (49,4%) de las 500 empresas madrileñas con mayor facturación son extranjeras (en el sentido de control de sus acciones por parte de una matriz extranjera). Esta relevancia de las empresas extranjeras dentro del Top-500 de la Comunidad de Madrid es algo menor en términos de facturación (41%) y, particularmente, en cuanto al empleo (34,4%). Por otro lado, si se considera el Top-500 de empresas extranjeras con mayor facturación del país, la Comunidad de Madrid concentra el 56% de los casos (281) y una proporción aún mayor de la facturación y el empleo generado por estas empresas (59 y 57,2%, respectivamente). Dentro de la Comunidad, las empresas extranjeras de mayor tamaño se ubican de forma preferente en la Ciudad de Madrid, que acapara el 71% de las mismas, y un porcentaje aún superior en términos de facturación y empleo (82,7 y 77,6%, respectivamente).

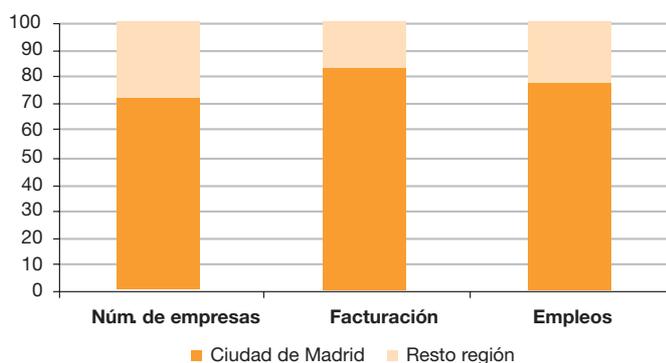
El grueso de las Top-500 empresas extranjeras de la Comunidad de Madrid tienen su sede en la Ciudad

Por sectores, las empresas extranjeras alcanzan un gran peso en la industria y energía, acaparando el 79 y 71,3% del Top-500, respectivamente, de la facturación de estos sectores. Esta contribución se reduce en los servicios al 37% y a un insignificante 2,9% en la construcción. A continuación se ha realizado un análisis de las principales ramas de actividad. En la mayoría de las ramas representadas de la industria y energía, las empresas extranjeras acumulan el grueso de la facturación del Top-500.

La mayoría de las empresas industriales y energéticas del Top-500 de Madrid con más facturación son extranjeras

El enorme peso alcanzado por las empresas extranjeras en el subsector de producción de energía eléctrica y gas es consecuencia directa de la adquisición de Endesa por parte de la multinacional italiana Enel (Endesa acumula el 83,1% del total facturado por esta rama en el Top-500 de Madrid). También, la relevancia de las

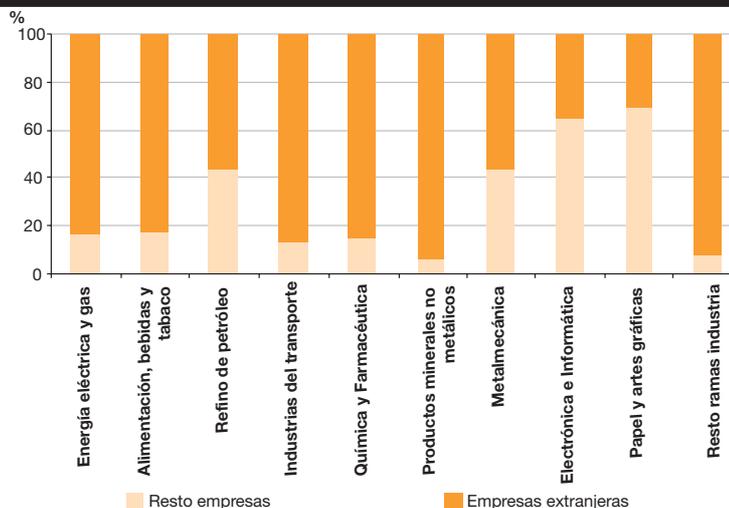
Distribución de las empresas extranjeras Top-500: Ciudad de Madrid vs resto de la región (en %)



Fuente: SABI

empresas extranjeras en la rama de refino de petróleo se explica por la compra de CEPSA por parte de IPIC (Emiratos Árabes Unidos). La industria alimentaria, de bebidas y tabaco cuenta con siete empresas extranjeras en el Top-500 (de un total de trece), cuya contribución se eleva al 82% del conjunto de la facturación de esta rama. Gran parte de esta contribución es consecuencia del peso que adquiere la tabaquera Altadis integrada en la multinacional Imperial Tobacco. La presencia de las empresas extranjeras es también muy intensa dentro de las industrias fabricación de materiales para el transporte, acaparando ocho de las 12 empresas de esta rama incluidas en el Top-500, y un 86,7% de su facturación. Entre las diversas actividades, destaca automoción y componentes, que acumulan el 68,7% de la facturación de las empresas extranjeras en esta rama, básicamente por la presencia de la sede de Ford e Iveco en Madrid. Por su parte las empresas aeronáutica (ligadas al gigante internacional EADS) y de fabricación de material ferroviario (Alstom) son algunas de las industrias más avanzadas de la región. En la rama química y farmacéutica el predominio de las empresas extranjeras es extremo, con trece de las quince empresas situadas en el Top-500, que de forma agregada representan el 85,4% de la facturación.

Ramas industria y energía: peso de las empresas extranjeras en la facturación del total empresas Top 500 de Madrid (en %)



Fuente: SABI

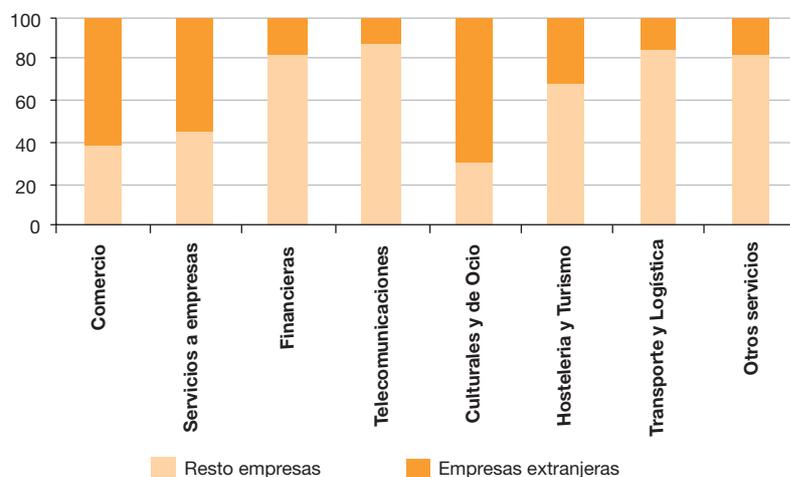
El peso de las empresas extranjeras dentro de las ramas de servicios del conjunto de empresas del Top-500 se reduce sensiblemente en comparación con el mostrado en las ramas de industria y energía. Entre los servicios sobresalen las empresas extranjeras clasificadas en la rama comercial que acaparan un 32,2% de la facturación y el 34,5% del empleo. Gran parte de este peso se deriva del peso de las actividades relacionadas con la venta de automóviles y otros vehículos de motor, que por sí sola supone el 41,9% de la facturación del comercio. Las grandes cadenas extranjeras de distribución alimentaria también alcanzan un notable peso en el comercio, particularmente en el empleo (34,5%, por un 10,8% de la facturación). Los servicios a empresas son la segunda rama más representativa del sector terciario de las empresas extranjeras del Top-500, particularmente en términos de empleo (25,1%) y de forma más discreta en la facturación (13,8%). La actividad más relevante se relaciona con la 'consultoría y gestión empresarial', que acapara casi un 40% de la facturación.

La rama financiera representa un 8,3% de la facturación y un 7,4% del empleo de las empresas extranjeras. La inmensa mayoría de éstas se incluyen dentro del epígrafe 6420 de la CNAE, que hace referencia a las sociedades *holding*. Otra de las ramas de servicios destacadas son las telecomunicaciones, que reúne al 3,5% de la facturación y 2,8% del empleo del total de las empresas extranjeras.

Al igual que la IED recibida, la presencia de las multinacionales en Madrid influye en las relaciones comerciales. Aunque es importante matizar que dicha contribución es limitada, debido a que con frecuencia la organización de las multinacionales establecidas en Madrid se restringe a las funciones de sede corporativa, sin efectos directos en los flujos comerciales. No obstante, 29 de las 50 empresas madrileñas de mayor tamaño que exportan son extranjeras. En términos de facturación y empleo, el peso de las empresas extranjeras representa el 52,7 y el 47,3%, respectivamente, del Top-50 de empresas exportadoras madrileñas.

Veintinueve de las cincuenta mayores empresas de la Comunidad de Madrid que exportan son extranjeras

Sector servicios: peso de las empresas extranjeras en la facturación del total empresas Top 500 de Madrid (en %)



Fuente: SABI

3. Monográfico

LA MOVILIDAD COMO PIEZA CLAVE DE LA SOSTENIBILIDAD Y COMPETITIVIDAD URBANA

La competitividad de las áreas urbanas en expansión con necesidades crecientes de movilidad pasa por sistemas de transporte sostenibles y eficientes

El crecimiento de las ciudades y la ampliación de sus áreas metropolitanas, se ha traducido en una necesidad creciente de movilidad, tanto en número de desplazamientos como en distancia de los mismos. El reto de las ciudades es dar respuesta a estas necesidades a través de sistemas de transporte eficientes y sostenibles, como elemento clave de competitividad urbana y de capacidad de atracción de talento e inversiones. Madrid no es ajena a este reto.

El objetivo de este artículo es ofrecer una aproximación a los principales rasgos de la movilidad madrileña y su evolución en los últimos 15 años, los costes económicos y medioambientales asociados a la misma, así como las estrategias desplegadas.

Breve caracterización de la movilidad madrileña

Entre 1996 y 2004, se ha producido un incremento del 39% en el número de desplazamientos con origen o destino en Madrid, especialmente entre la Ciudad y el área metropolitana

En el periodo 1996-2010, Madrid ha experimentado un importante fenómeno de expansión urbana. Así, mientras la población que vive en la Almendra central ha crecido un 11%, el crecimiento poblacional de los distritos periféricos ha sido del 16%, y del 48% el de la población en la corona metropolitana. Junto a esta expansión urbana, se ha producido un fenómeno de deslocalización de las actividades económicas también hacia el área metropolitana. Todo ello ha dado lugar a un incremento sustancial de los flujos de personas entre la Ciudad de Madrid y su área metropolitana. Así, los viajes con origen o destino en la Ciudad de Madrid crecieron entre 1996 y 2004 un 39%, pasando de los 6,9 a los 9,5 millones. Los mayores crecimientos se experimentaron en los desplazamientos dentro de la Almendra central de Madrid (51%), seguidos de los flujos entre la Almendra central y distritos periféricos con la corona metropolitana con un 48% y 44% respectivamente¹. Si bien no hay información posterior a *Encuesta de movilidad domiciliaria* (EDM) de 2004, es razonable suponer que este crecimiento, si bien minorado, se mantiene.

Hasta 2004, presencia creciente del vehículo privado en los desplazamientos, especialmente entre la Ciudad y la corona metropolitana. Desde 2005 se observa un cambio en el patrón de movilidad hacia un mayor uso del transporte público

En cuanto al reparto modal, y aunque no hay datos homogéneos que permitan analizar la evolución desde 1996 a la actualidad, la combinación de los resultados de las EDM de 1996 y 2004, la *Encuesta de consumo* de la Ciudad de Madrid², permiten intuir un cambio en el patrón de movilidad a partir de 2004, que viene constatado por los datos de intensidad media diaria. Así, mientras entre 1996 y 2004 los desplazamientos en vehículo privado experimentaron un crecimiento de cuota del 9% en el caso de los viajes en el interior de Madrid (pasando del 31% en 1996 al 34% en

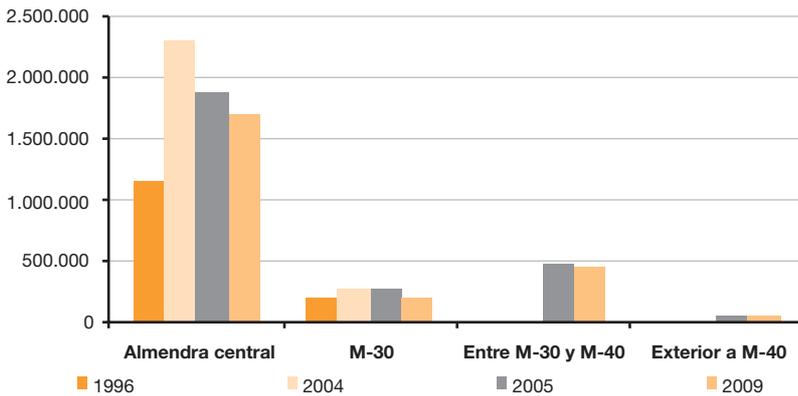
¹ Consorcio Regional de Transportes. Encuesta de Movilidad Domiciliaria 1996 y 2004.

² Mientras las EDM tienen como población muestral el conjunto de habitantes en la región de Madrid, la *Encuesta de consumo* incluye únicamente a habitantes de la Ciudad

2004) y del 6% en los viajes entre Madrid y la corona metropolitana (del 49 al 52%) en detrimento del transporte público; entre 2004 y 2009, la cuota del transporte público en los viajes motorizados en el interior de la Ciudad por parte de residentes creció un 3%, pasando del 61 al 63%.

El incremento del número de desplazamientos, y de la cuota cubierta por el vehículo privado ha llevado a un incremento sustancial de la intensidad media diaria de tráfico que soporta la Ciudad de Madrid, desde los 1,3 millones de vehículos en 1996 a los 2,4 de la actualidad, aunque con lo que parece un punto de inflexión en 2005. Así, entre 1996 y 2004, la intensidad media creció un 92%, pasando de 1,3 a 2,6 millones de vehículos. Desde 2005 se observa una reducción continua y paulatina, desde los 2,6 millones de vehículos a los 2,4 de 2009, con los mayores descensos en el tráfico rodado dentro de la Almendra central, que viene a reflejar la reducción del uso de vehículo privado y que coincide con el esfuerzo inversor desplegado desde el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid en la red de transporte público y políticas de movilidad sostenible.

Evolución de la intensidad media diaria (nº vehículos)



Fuente: DG Estadística del Ayuntamiento de Madrid

El desempeño de Madrid en materia de movilidad comparado con el de otras grandes ciudades europeas es bueno y ha mejorado en los últimos años, reflejando los esfuerzos realizados y siendo uno de los factores de atraktividad de inversiones y talento de la Ciudad. Según el estudio *European Cities Monitor*, Madrid ocupa en 2010 la cuarta posición europea en términos de movilidad urbana, sólo por detrás de Londres, París y Berlín, ganando ocho puestos desde la décimo segunda posición de 2004.

Madrid ocupa la cuarta posición en movilidad interna en el *ranking European Cities Monitor*, escalando ocho puestos desde 2004

Una aproximación a los costes de la movilidad en Madrid

Existen múltiples estudios, tanto en España como a nivel europeo, que abordan el análisis y cuantificación en términos económicos de los costes vinculados al transporte³, entre ellos, el desarrollado en 2008 por Andrés Monzón y otros investigadores del grupo TRANSyT-

Los costes totales asociados a la movilidad en la Región de Madrid en 2004 fueron del 13,3% del PIB, y el coche privado es la principal fuente de coste

³ Véase, por ejemplo, Maibach, M. et al. (2000): "External Costs of Transport Accident, Environmental, and Congestion Costs in Western Europe". INFRAS-IWW.

UPM, en el que se estiman los costes totales del transporte de viajeros en la Comunidad de Madrid en el año 2004, así como los costes unitarios para los diferentes modos de transporte motorizado⁴. Según estas estimaciones, el coste total ascendió en 2004 a 19.855,9 millones de euros, un 13,3% del PIB de la Comunidad de Madrid, lo que pone en relieve la importancia de la movilidad como factor de competitividad.

Por modos, es el coche el principal contribuidor con un 59% del coste total, seguido de Metro con un 15%, autobuses urbanos e interurbanos con un 8 y 6% respectivamente, Cercanías con un 6%, y taxis con un 5%. Por tipo de coste, el 59% corresponde al tiempo de viaje (11.817,9 millones de euros), 34% a costes directos (6.725,2 millones) y el 7% restante a los costes externos (1.312,8 millones de euros).

| Costes totales de la movilidad en la Región de Madrid por modos de transporte en 2004 (millones euros) | | | | | | | | |
|--|----------------|----------------|-------------------|----------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|
| | Bus urbano | Metro | Bus metropolitano | Cercanías | Taxi | Coche | Moto | Total |
| Operativos e infraestructuras | 321,1 | 631,2 | 234,9 | 294,7 | 424,1 | 4.757,8 | 61,35 | 6.725,2 |
| Tiempo | 1.155,3 | 2.242,0 | 916,0 | 956,3 | 479,7 | 5.961,5 | 107,0 | 11.817,9 |
| Accidentes | 13,0 | 2,9 | 5,2 | 0,1 | 13,2 | 551,6 | 174,3 | 760,2 |
| Ruido | 3,7 | 0,0 | 2,5 | 0,1 | 8,9 | 92,7 | 11,9 | 119,8 |
| Contaminación | 14,9 | 1,8 | 9,5 | 1,2 | 21,0 | 188,7 | 20,8 | 258,0 |
| Cambio climático | 1,8 | 3,4 | 2,2 | 2,2 | 6,1 | 108,4 | 0,6 | 124,7 |
| Ocupación del suelo | 0,1 | 0,0 | 1,5 | 2,0 | 0,5 | 45,7 | 0,4 | 50,2 |
| Total | 1.509,9 | 2.881,4 | 1.171,8 | 1.256,5 | 953,6 | 11.706,4 | 376,4 | 19.855,9 |

Fuente: Monzón, A. et al (2008). "Cuenta socioambiental del transporte terrestre de viajeros en la Comunidad de Madrid, año 2004"

El hecho de que sea el coche el principal generador de costes se debe, no sólo a su elevada cuota en el reparto modal, sino también a que es el modo más ineficiente por viajero-km transportado, con unos costes totales un 66% superiores al promedio de costes de los transportes colectivos (1,02€/viajero-km frente a 0,61€/viajero-km).

El transporte público frente a la alternativa del vehículo privado supuso un ahorro equivalente al 4,6% del PIB de la Ciudad en 2009

Partiendo de estos datos y del reparto modal entre vehículo privado y modos públicos, es posible realizar una estimación de los ahorros totales, y por tipo de coste, que la existencia de los servicios de transporte colectivo supone para Madrid. Así, el hecho de que el autobús urbano transportara en 2009 1.650,2 millones de viajeros-km, el Metro 4.612,0, los autobuses metropolitanos 3.621,6 y Cercanías 3.503,1 millones de viajeros-km, frente a la alternativa de que esos viajes se hubieran realizado en vehículo privado, supuso un ahorro total de 5.719,3 millones de euros, un 4,6% del PIB de la Ciudad de Madrid y un 3% del PIB regional.

El coste de la congestión en Madrid en términos de productividad perdida supuso en 2009 un 1,4% del PIB de la Ciudad

El tiempo de viaje, como se evidencia en el anterior análisis, es un componente esencial de los costes vinculados a la movilidad. Una parte importante del tiempo de viaje se debe a la congestión. Se estima que el tiempo perdido en atascos, tanto en los accesos a Madrid como en el interior de la Ciudad, asciende a 121,3 millones de

⁴ Monzón, A. et al. "Cuenta socioambiental del transporte terrestre de viajeros en la Comunidad de Madrid, año 2004". VIII Congreso de Ingeniería de los Transportes. A Coruña, 2-4 de julio de 2008. http://oa.upm.es/3169/1/INVE_MEM_2008_53459.pdf

horas/año, cuyo coste social en términos de pérdida de productividad (estimada a partir del salario medio bruto por hora en la Comunidad de Madrid) es de 1.770,4 millones de euros/año, lo que representa un 1,4% de PIB de la Ciudad de Madrid y el 0,9% del PIB total de la Región.

| Contribución económica de los modos colectivos frente al vehículo privado en 2009 (millones de euros) | | | | | |
|--|-------------------|----------------|--------------------------|------------------|----------------|
| | Bus urbano | Metro | Bus metropolitano | Cercanías | Total |
| Operativos e infraestructuras | 625,9 | 1.971,2 | 1.667,4 | 1.610,0 | 5.874,5 |
| Tiempo | -229,7 | -67,8 | -578,4 | 219,3 | -656,6 |
| Accidentes | 6,6 | 45,7 | 37,7 | 37,5 | 127,4 |
| Ruido | 10,4 | 37,8 | 22,1 | 28,7 | 99,0 |
| Contaminación | 19,5 | 88,1 | 39,5 | 66,9 | 213,9 |
| Cambio climático | 7,1 | 21,2 | 17,0 | 16,1 | 61,4 |
| Ocupación del suelo | 0,2 | 0,5 | 0,4 | -1,4 | -0,4 |
| Total | 439,9 | 2.096,6 | 1.205,6 | 1.977,1 | 5.719,3 |

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Monzón, A. et al (2008) y Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino: Observatorio de la Movilidad Metropolitana 2009

Estrategias para lograr una movilidad más sostenible y eficiente

El análisis de los costes vinculados a la movilidad pone en evidencia la relevancia y necesidad para la Ciudad de Madrid de articular estrategias efectivas de promoción de una movilidad sostenible y eficiente. Esas políticas de movilidad han de ir acompañadas de una estrategia de desarrollo y ordenación urbana tendente a reducir el urbanismo disperso y la segregación de usos, y de políticas laborales que fomenten el teletrabajo, ambas con el objetivo de reducir los desplazamientos. Sin esta combinación de estrategias de movilidad, urbanismo y trabajo, el éxito de los esfuerzos desde el lado de la movilidad será reducido.

Promoción del transporte público

La oferta de transporte público ha experimentado una importante expansión en los últimos años. En términos de longitud de red, en 2009 ésta era de 3.870 kilómetros en el caso de los autobuses urbanos (un 20% más que en 2004), 20.192 km en el caso de los autobuses metropolitanos (con un crecimiento del 1% respecto a 2004), 279 km de red de Metro (23% más que en 2004) y 358 en el caso de Cercanías (un 6% más que en 2004)⁵. Este esfuerzo en la expansión de redes se ha traducido en un elevado grado de cobertura: el 98% de la población tiene acceso a una parada de autobús a menos de 300 metros de su domicilio, y el 90% a una parada de Metro a menos de 600 metros.

Adicionalmente se ha llevado a cabo una inversión en intercambiadores, como el de Sol o el de plaza de Castilla, que desempeñan un papel esencial en la articulación de los flujos intermodales, especialmente en los movimientos entre la Ciudad de Madrid y su área metropolitana, reduciendo los desplazamientos para trasbordos y los tiempos de espera. La expansión de los carriles bus es otro de los objetivos del Ayuntamiento, que planea

⁵ Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino: Observatorio de la Movilidad Metropolitana

incrementar su longitud total un 50%, como herramienta para aumentar la velocidad comercial de los autobuses, y con ello el cambio modal del vehículo privado al transporte público.

El esfuerzo inversor en transporte colectivo ha permitido absorber el incremento de la demanda, ahorrando 770,9 millones de euros frente a la alternativa del vehículo privado

El esfuerzo inversor ha permitido atender al incremento del volumen de viajeros-km experimentado por el transporte público, que pasó de 12.838 millones de 2003 a 14.219 en 2007 (un crecimiento acumulado del 11%). El hecho de que ese incremento de la movilidad haya sido atendido por el transporte colectivo frente a que lo hubiera sido por el vehículo privado, ha supuesto un ahorro de 770,9 millones de euros en el periodo 2003-2007, 703,5 millones derivados de los menores costes de operación e infraestructuras, y 67,4 millones derivados de las menores externalidades negativas.

Fomento de la movilidad no motorizada

La sustitución del vehículo privado por modos no motorizados supone el ahorro de 0,58€/viajero-km

La apuesta por los medios no motorizados (a pie o en bicicleta) es clave. La sustitución del vehículo privado por los desplazamientos a pie, supone un ahorro de 0,58€/viajero-km en términos de costes directos y externalidades negativas, además de la reducción de los costes derivados de la congestión.

En el ámbito de la promoción de la movilidad no motorizada, el Ayuntamiento viene desarrollando una activa política de recuperación de espacio para el peatón y para la bicicleta. En lo relativo a la peatonalización, tres son las actuaciones llevadas a cabo: (1) la creación de tres áreas de prioridad residencial; (2) la peatonalización total o parcial de algunos ejes comerciales y plazas de gran afluencia; y (3) pasarelas peatonales para mejorar la integración territorial de la Ciudad y los flujos peatonales periferia-centro. En el ámbito de la movilidad ciclista, Madrid cuenta con el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid que prevé la construcción hasta 2016 de una red mallada de 575 km de carriles bici en el interior de la ciudad, de los que ya existen 263 km, en los que se integra el anillo verde ciclista.

Racionalización del uso del vehículo privado

La política disuasoria más efectiva es la restricción del aparcamiento (un 40% de los residentes en la Ciudad de Madrid encuestados que disponen de vehículo privado no lo utilizan a diario por las dificultades y/o el coste del aparcamiento). Con este fin, Madrid ha extendido la zona de aparcamiento regulado (SER) a todos los distritos del interior de la M-30.

El bus-vao de la A-6, que permitió incrementar en un 15% la ocupación media de los vehículos que acceden a Madrid, es un ejemplo del éxito de este tipo de iniciativas que podría suponer reducir en un 25% los problemas de congestión

La racionalización del uso del vehículo privado pasa también por un incremento de la tasa media de ocupación (actualmente 1,34 ocupantes/vehículo en los desplazamientos en el interior de la M-30 y 1,29 en los accesos a Madrid)⁶. El establecimiento de carriles bus-vao de entrada a la Ciudad o iniciativas de vehículo compartido son herramientas eficaces para incrementar los niveles de ocupación. Como ejemplo del éxito de estas iniciativas, la puesta en marcha del carril bus-vao de la A-6 ha supuesto pasar de una tasa media de

⁶ Fundación Movilidad (2009): "Primer del estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid. 2006-2008"

ocupación por vehículo de 1,3 a 1,5. Si esta experiencia se extendiera a la totalidad de accesos a Madrid, podría suponer una reducción de un 25% de los niveles de congestión actuales⁷, lo que supondría, sólo en términos de tiempo perdido, un ahorro de alrededor de 113 millones de euros/año.

Por último, los planes de movilidad de empresas, contemplados por la ley de economía sostenible, son otro de los instrumentos destinados a reducir el uso del vehículo privado y complementar la oferta de transporte público.

Fomento de un parque móvil público y privado menos contaminante

La clave de la reducción de los niveles de contaminación relacionados con la movilidad pasa de nuevo, y fundamentalmente, por el fomento del cambio modal del vehículo privado a transporte público y no motorizado, pero también por la inversión en flotas públicas y la promoción de un parque móvil privado menos contaminante.

En este sentido, la EMT ha llevado a cabo un importante esfuerzo de renovación de flotas, reduciendo el peso de las motorizaciones diésel a favor de flota de emisiones reducidas, que ha pasado en 4 años de representar el 10 al 84% del total. Para los próximos 4 años el objetivo es haber renovado el 100% de la flota de autobuses articulados sustituyéndola por autobuses propulsados por gas natural comprimido (GNC). En 2010, de hecho, ya habían desaparecido los autobuses propulsados por gasóleo de la flota de la EMT.

Un 84% de la flota de la EMT es de bajas emisiones

Al mismo tiempo, se ha realizado, especialmente en 2010, un importante esfuerzo de adaptación de las estaciones de servicio existentes y creación de nuevos puntos para el suministro de los combustibles menos contaminantes, incluidos los puntos de recarga eléctrica de vehículos. En 2010 existían en Madrid 96 estaciones de acceso público de combustibles alternativos, de las cuales 81 son puntos de recarga para vehículos eléctricos. A los que hay que sumar la red de estaciones para el suministro a los autobuses de la EMT y los vehículos de la flota municipal.

Una tasa de penetración del 1% del vehículo eléctrico supondría una reducción de 30.000 toneladas de las emisiones de CO2 al año

En el ámbito de la movilidad privada, la apuesta de la Ciudad de Madrid, es la introducción progresiva del coche eléctrico, siendo Madrid una de las tres ciudades españolas en las que se está desarrollando el Proyecto MOVELE, que debe servir de soporte para el posterior despliegue, a escala nacional, de la Estrategia y el Plan de Acción para el Impulso del Vehículo Eléctrico. La trasposición del objetivo de la Estrategia Nacional (la sustitución del 1% del parque por vehículos eléctricos) supondría evitar la emisión de más de 30.000 toneladas de CO2 al año, un 0,8% del total de emisiones de CO2 equivalente del transporte por carretera de Madrid.

⁷ Fundación Movilidad: Taller sobre movilidad en las áreas de actividad económica. 2ª sesión. 15 de marzo de 2011.

EXECUTIVE SUMMARY

1. Analysis of the situation of the City of Madrid

1.1. Economic environment and prospects

The change in direction of the ECB's monetary policies, with the first increase in interest rates, took place in a context of growing doubts about the cyclical situation of the world economy. The main international organisations are revising downward their growth forecasts and signs of deceleration are increasingly evident. Nevertheless, the growth figures for the first quarter were generally favourable, especially in the eurozone, supported by the strength of the two leading economies (Germany, with a QoQ rate of 1.5%, and France: 1.0%). The weakness of domestic demand has, nevertheless, been a drag on the GDP performance of the peripheral countries (Spain 0.3% QoQ, and Italy 0.1%).

Spain's GDP grew by 0.3% QoQ in the first quarter of 2011 (0.8% YoY). The external sector was again the main factor behind the improvement in activity. It contributed 1.5 percentage points to the YoY figure, spurred by the rise in exports in response to the dynamism of eurozone industrial activity and to the growth in tourism. Given the evident weakness of domestic demand, the risks to the growth outlook in the coming quarters are related not only to the financial risks arising from eventual episodes of stress on the periphery of the eurozone, but also to a possible loss of momentum in industry and the export sector and an acceleration of the fiscal adjustment process in the second half of the year.

| GDP growth in the euro area (year-on-year rate) | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1T10 | 2T10 | 3T10 | 4T10 | 1T11 |
| PIB | 0,8% | 2,0% | 2,0% | 1,9% | 2,5% |
| Consumption | 0,6% | 0,5% | 0,7% | 0,8% | 1,1% |
| Private | 0,4% | 0,6% | 1,0% | 1,1% | 1,1% |
| Public | 1,1% | 0,3% | 0,1% | 0,1% | 1,1% |
| GFCF | -4,6% | -0,6% | 0,5% | 1,3% | 4,2% |
| Stocks (1) | 0,9 | 0,8 | 0,5 | 0,5 | 0,6 |
| Domestic demand (1) | -0,5 | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 1,9 |
| Exports | 6,5% | 13,2% | 12,2% | 11,5% | 9,7% |
| Imports | 3,3% | 11,5% | 10,8% | 10,9% | 8,7% |
| Foreing demand (1) | 1,3 | 0,8 | 0,7 | 0,4 | 0,6 |

Source: INE:

(1) Contribution to YoY GDP growth

The Madrid region's GDP recorded YoY growth of 2.6% during the first quarter of 2011, a noticeable increase of 1.6 percentage points over the previous quarter, and notching up the fourth consecutive quarter of positive growth. Turning to the economic sectors, services continue to lead the recovery with a YoY growth of 2.8%. Growth in industry is more modest at 1.1%, but represents a notable improvement over the sharp declines of the two previous quarters. Construction, however, continues to decline, with a fall of 1.4%, though this is an improvement of more than two percentage points over the previous quarter.

With respect to forecasts, the Economic Forecasting Centre (CEPREDE) expects GDP to grow by 0.8% in the current year, which would be almost a percentage point more than in 2010. Growth in 2012 is seen at barely 0.2%, meaning that the country would still be far from reaching the growth levels needed for a recovery in employment. For the city of Madrid, the Instituto L.R. Klein-Centro Stone forecasts YoY GDP growth of 1.1% for 2011, 0.3 percentage points better than the Spanish average. For the coming years, the forecasts point to continuing improvements in the city's GDP growth, although at a slower pace (down 0.2 percentage points in 2012 and 0.3 in 2013).

| Macroeconomic variables for the City of Madrid (year-on-year rate) | | | |
|---|------------|------------|------------|
| | 2011 | 2012 | 2013 |
| GDP (supply) | 1,1 | 1,3 | 1,6 |
| GAV energy | 4,3 | 2,6 | 2,4 |
| GAV industry (ohter) | 1,6 | 1,5 | 1,2 |
| GAV construction | -3,5 | -0,9 | 0,7 |
| GAV servicies | 1,2 | 1,4 | 1,7 |

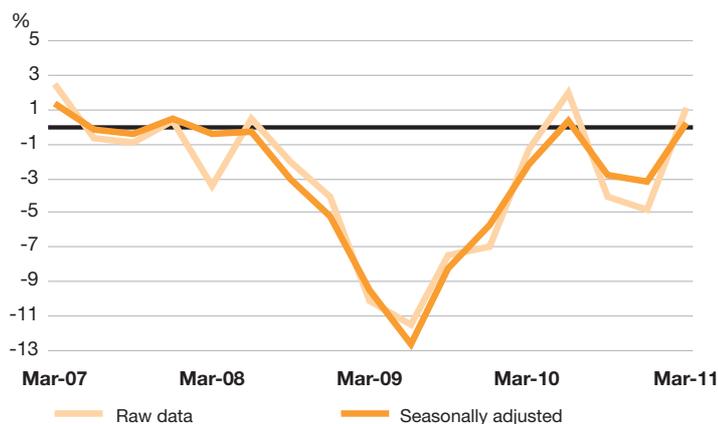
Source: Instituto L. R. Klein-Centro Stone, June 2011.

1.2. Production activities

INDUSTRY

The Industrial Production Index (IPI) showed negative annual average growth of 1.8%; however, since December last year (when the decline reached 5.8%) there has been a clear trend towards recovery. This has reduced the difference with the Spanish average, from 5.6 percentage points in January to 2.9 in April. If this tendency continues, the regional IPI will probably move into positive territory in the coming months. Capital goods was the only sector which grew, by 2.6%; conversely, durable goods saw the greatest fall, of 10.2%. The year began with growth in industrial regional Gross Value Added (GVA) in the first quarter, particularly in the raw data (1.1%) and, to a lesser extent, in the seasonally adjusted data (0.2%). The coming months will confirm whether the industrial GVA can consolidate its growth. Nevertheless, the fall in Social Security enrolment in industry continues, with a YoY decline of 4.5% in the first quarter. The only sectors that grew in the quarter are those related to energy and the environment, and repairs and installation of machinery.

Industry GVA in the Madrid Region (year-on-year change)

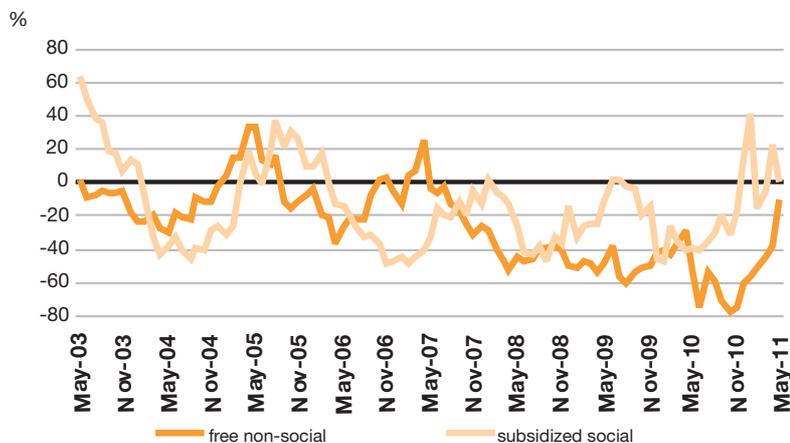


Source: Institute of Statistics of the Madrid Region (Quarterly Regional Accounts)

CONSTRUCTION AND THE REAL ESTATE MARKET

The year began with a further fall in Social Security enrolment in construction. The YoY decline is 7.9%, far higher than in the city of Madrid as a whole (1.6%). The biggest losses were in civil works, with a YoY decline of 15%, while the fall in building construction has moderated noticeably (down 496, compared to a fall of 2,472 in the last quarter of 2010). This relative improvement can be appreciated in housing construction licenses: the total number of licenses granted in the five first months of the year was 13.4% up on 2010, due to non-social housing. Although the growth rate in non-social housing remains negative, the trend in average growth rates reflects a sustained recovery (from -75.6% in November 2010 to -9.7% in 2011). Social housing, for its part, has recorded positive growth on several occasions since the end of 2010, although its performance varies significantly from one month to another.

New housing construction licenses. Non-social and Social (annual average rate)



Source: Town planning and Housing Department Madrid City Council

SERVICES

The Financial System

Economic instability and the financial system's difficulties are reflected in the YoY changes in the first quarter of 2011, both the decline in deposits (3.2%), and the stagnation of credit (0%) and, particularly, the restrictions on mortgage lending (down 17.9%). On the other hand, the restructuring of the financial system -still to be completed- is reflected in increased closures of bank branches (with a YoY fall of 4.8% in the city of Madrid). In all these variables, Madrid's situation is no different to that of the rest of the country, and the outlook for the coming months does not yet point to a recovery in the financial climate.

In the first five months of the year, the General Index of the Madrid stock market (IGBM in Spanish) has accumulated a rise of 6.2%, more than other leading stock market indices. However, the growth was concentrated in the two first months of the year, with a rise of 10.7%, while from February the index lost 4.4%.

Tourism

The expectations of tourist growth in the city of Madrid have been fulfilled in the first months of 2011. From March to May, the numbers of visitors and overnight stays experienced YoY growth of 4.4% and 6.9%, respectively. The larger increase in overnight stays as opposed to the number of visitors reflects an increase in the average stay, of 2.4% YoY. For all variables, the main driver of growth was the increase in foreign tourists.

Main tourism indicators for the City of Madrid

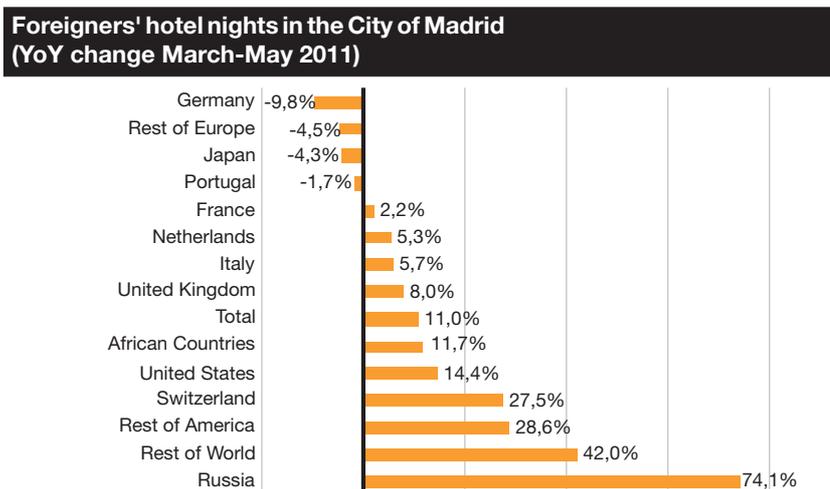
| | 2010 | 2011 | | | Change % | |
|----------------------------|-------------------|------------------|------------------|------------------|-------------|------------|
| | | Mar | Apr | May | 10/09 | 11*/10 |
| Tourists | 7.859.378 | 684.279 | 725.984 | 744.152 | 9,7 | 4,4 |
| domestic | 4.019.583 | 353.601 | 344.444 | 337.425 | 5,8 | 1,3 |
| foreign | 3.839.796 | 330.678 | 381.539 | 406.727 | 14,1 | 7,3 |
| Overnight stays | 15.219.129 | 1.343.303 | 1.507.743 | 1.484.316 | 11,5 | 6,9 |
| domestic | 6.941.609 | 620.970 | 633.361 | 565.554 | 7,6 | 1,7 |
| foreing | 8.277.520 | 722.333 | 874.382 | 918.762 | 14,9 | 11,0 |
| Average stay | 1,94 | 1,96 | 2,08 | 1,99 | 1,6 | 2,4 |
| domestic | 1,73 | 1,76 | 1,84 | 1,68 | 1,7 | 0,3 |
| foreign | 2,16 | 2,18 | 2,29 | 2,26 | 0,7 | 3,2 |
| Occupancy rate | | | | | | |
| per place available | 54,4 | 55,1 | 62,9 | 60,0 | 8,3 | 2,8 |

* Accumulated March-May 2011

Source: Hotel Occupancy Survey (EOH). INE

With respect to the overnight stays of foreign tourists, the largest increases were in tourists from the US and, even more so, from countries in the rest of the Americas, which together recorded 146,000 more overnight stays than in the same period in 2010 (59% of the total increase in foreign tourist nights). In relative terms, the largest increases were in two non-EU European countries, Russia and Switzerland, up 74.1% and 27.5%, respectively. On the other

hand, the traditional EU source countries in general recorded discreet or even negative increases. Looking beyond the American and European markets, overnight stays from African countries continue to rise (11.7%), but above all what stands out is the growth in visitors from the rest of the world (42%), particularly China and other Asian countries, resulting in a diversification of Madrid's tourism markets.



Source: Hotel Occupancy Survey (EOH). INE

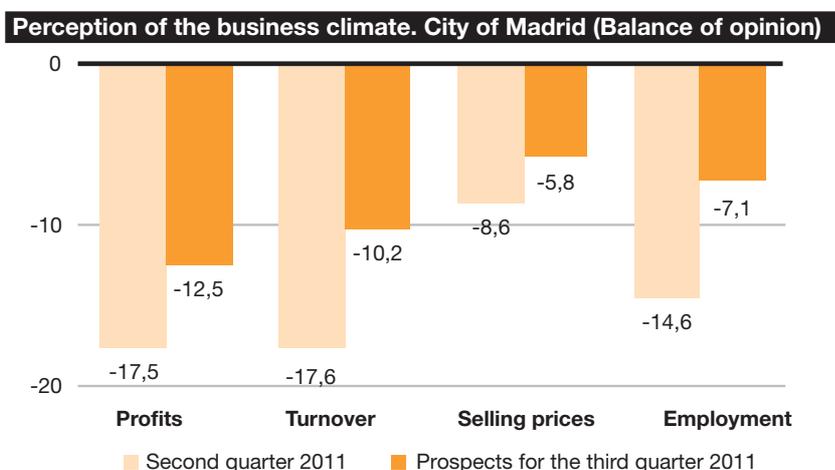
Transport

In the January-May period of 2011, passenger traffic in the Madrid-Barajas airport increased by 1.2% compared to the same period of 2010. This trend is due to the growth in international traffic (6.3%), while domestic traffic again declined, by 7%, and now represents only 35.5% of total passengers. With regard to freight, the YoY growth was even higher, at 8.2%, a new record for Barajas. This rise is due particularly to non-EU international traffic. An increase in urban transport in Madrid is also apparent; after the YoY decline in 2010 (0.5%), the number of passengers on buses, Metro and local train services recorded a YoY rise of 3.8% during the first quarter of 2011. On the other hand, Social Security enrolment in the city's transport sector continued to fall, though less sharply than in the previous quarter (2.3%, compared with 4.5%).

1.3. Business dynamic

The 12-month rolling average of monthly company start-ups stood at 909 in March; however, the figure for closures also rose, to 221 companies (fifteen more than in January). The beginning of the year marked an all-time record in the capitalization of the companies newly constituted in Madrid, with an average of €1.4 million in the first quarter. Nevertheless, it was a one-off increase due to the creation of Bankia, which caused average capitalization in the month of March alone to rise to €12.58 billion, compared with the €77,000 of the previous month. Social Security contributions remain stagnant and, for now, there is no sign of a new trend (there was a 0.2% fall in the first quarter).

The Business Confidence Indicator for the second quarter of 2011 continues to be markedly negative, at -10.6, the same as the previous quarter, denoting the poor outlook for Madrid's entrepreneurs. By sector, the deterioration is concentrated in industry and construction, with second quarter figures more negative than the previous quarter by 5.5 and 6.6 points respectively, while services registered a slight improvement, reducing its negative score by two points. In general terms, economic indicators have not fulfilled the expectations of improvement for the second quarter flagged in the previous issue of the Barometer, particularly with regard to company profits, turnover and selling prices. Though still negative, businessmen's expectations for the third quarter indicate, as is customary for this part of the year, an improvement in all aspects, particularly turnover and employment.



Source: Business Climate Survey prepared by the Economic Observatory, Economy and Employment Department. Madrid City Council

1.4. Demand

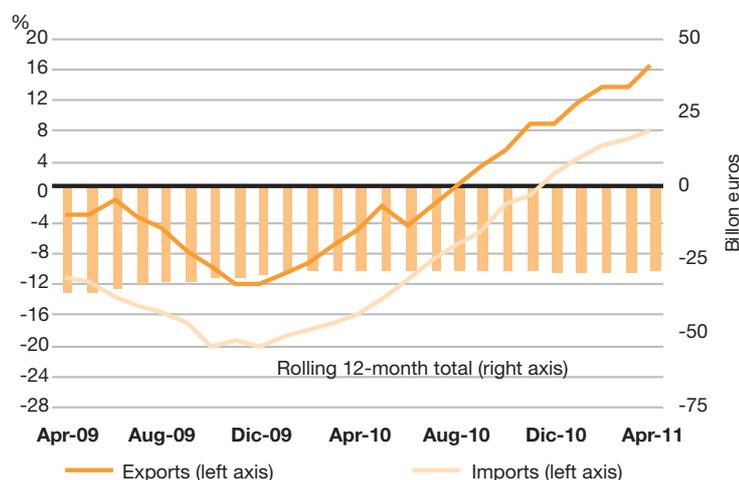
Between January and May, the fall in retail sales has steepened. In May 2011, the 12-month rolling average monthly decline stood at 2.4%, slipping back from the recovery experienced in the final months of last year (when it came close to 0%). The trend was practically identical to the Spanish average, although a small differential of almost a point in the region's favour persists. The poor outlook for the retail trade is reflected in the sector's falling employment; in May, it fell back further, with the YoY decline rising by 0.7 percentage points over the previous month, to 1.4%.

On the other hand, there has been an appreciable continuous improvement in investment in recent months. The annual average increase in capital goods investment reached 2.6% in May, the third month of positive growth. Moreover, the recovery seen in the Madrid region is noticeably stronger than that in the country as a whole, where the growth rate in May was still negative.

The strength of the Madrid region's export sector was also confirmed. The stronger growth in exports has contributed to improve the

foreign trade balance. In April 2011, the YoY growth in the rolling 12-month total of exports reached a new record, with growth of 16.7%, significantly higher than the rise of 7.9% in imports.

Foreign Trade of the Madrid Region (year-on-year rate in accumulated twelve months)



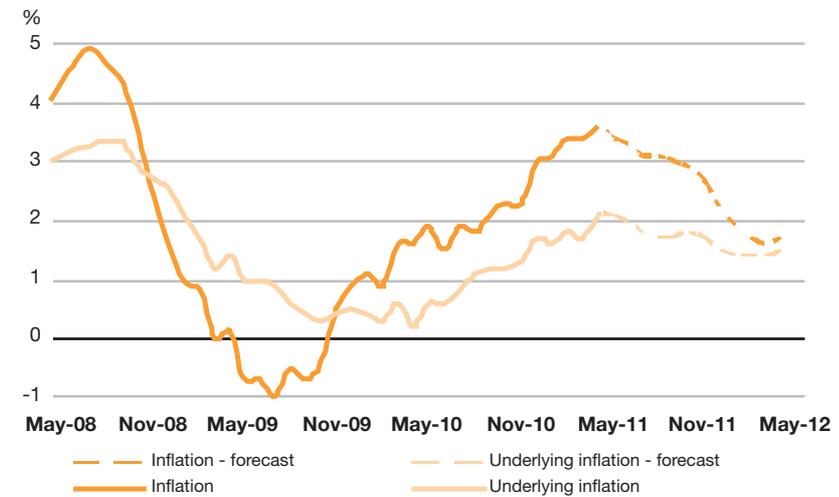
Source: ICEX

1.5. Prices and salaries

The behaviour of the Madrid region's CPI in the first months of the year reflected the inflationary tensions in the country as a whole. From January to April the rate rose by 0.6 percentage points, to 3.6%. This increase was due to a large extent to the high prices reached by some commodities, such as oil. Nevertheless, the May CPI fell by 0.3 percentage points which had not occurred since August 2010 - to 3.3%. The coming months are likely to see further declines in inflation, fulfilling the forecasts of the Instituto Flores de Lemus, which puts the rise in the Madrid region's CPI for the end of the year at 2%. The products with the greatest YoY price rises in May were "alcoholic beverages and tobacco" (15.6% and 7.6%, respectively); however, these two groups have moderated their increases in recent months.

The Industrial Price Index (IPRI) of the Madrid Region has seen significant increases in the first months of 2011, reaching 4.7% in April, 2.4 points more than at the close of 2010. As for the prices per square meter of new housing, the data provided by TINSA (a real estate valuation company) for the first quarter of 2011 show much sharper falls in the in the city of Madrid (10.8%, or 5.7 points more than the Spanish average), while used housing recorded a smaller fall of 7.1%, similar to the national average. Meanwhile, labour costs experienced a slight increase in the first quarter of 2011, after several quarters of decline. Thus in March the YoY change in the Madrid Region reached 0.1%. Nevertheless, with respect to the previous quarter, the labour cost per worker declined by €94.20, to €2,896 (still €410 above the Spanish average).

Headline and underlying CPI in the Madrid Region (year-on-year rate)

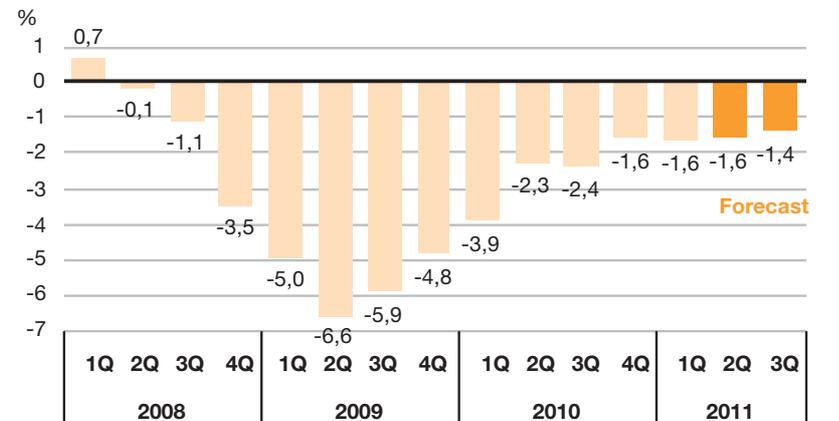


NB: The dotted lines show forecasts
Source: INE and IFL

1.6. Labour market

At the present moment, well into the year 2011, many uncertainties surround the outlook for the city of Madrid's labour market. The fall in employment is less fierce than in recent years, but it is still not seen to have reached its floor and a recovery in employment looks unlikely for now. According to the EPA labour force survey data, between June 2010 and March 2011 the city of Madrid lost 67,000 jobs, with employment falling further below the 1.7 million mark. In March, the YoY change was again negative, down 2.3%, something which has not occurred since the fourth quarter of 2009. By age groups, the declines are especially sharp in the lower cohorts, of 16-19 and 20-24 years, with YoY falls of 5.8 and 5.0 percentage points, respectively. The employment data for the first quarter of the year were also

Quarterly forecast for enrolment in the City of Madrid (year-on-year rate)

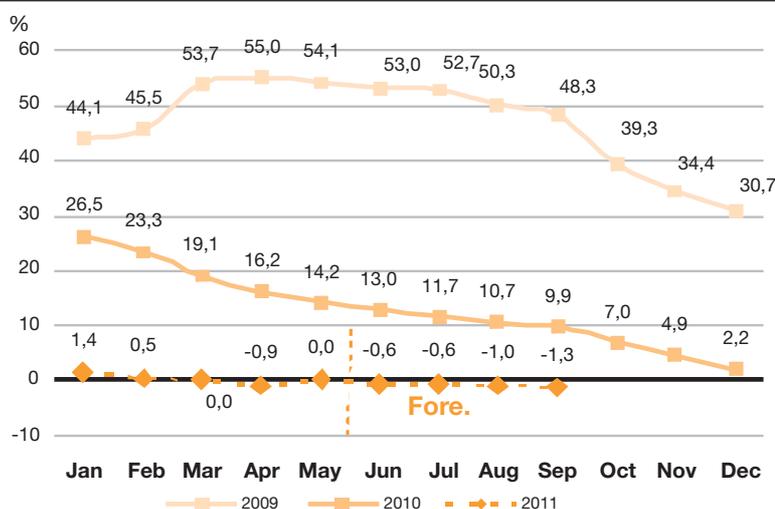


Forecast: 2Q and 3Q 2011
Source: Statistics Dept., Madrid city Council Social Security Treasury and Afi

unfavourable, with a YoY fall of 1.2% in March, interrupting the recovery trend of the previous two quarters. By economic sectors, job losses particularly affected industry, with a YoY fall of 9.1%, compared with 2.7% in services.

With regard to the Social Security enrolment data for the city of Madrid, May marked a new low, with a YoY fall of 2.6%, a percentage point more than the decline at the end of the first quarter. For the coming periods, enrolment forecasts do not point to a recovery. Thus, in June enrolment is estimated to have fallen by 1.6% on a YoY basis, while the forecast for September is only 0.2 percentage points better, at 1.4%.

Monthly forecast of registered unemployment in the City of Madrid (year-on-year rate)



Forecast: July-September 2011

Source: Statistics Dept., Madrid city Council State Employment Service and Afi

On the other hand, the first quarter's fall in unemployment, according to the EPA labour force survey, is the most encouraging figure (down 9,300 compared with the previous quarter and a further YoY fall in unemployment, of 1%). Nevertheless, this decline does not affect all demographic groups equally. Unemployment among women rose by 1.2% YoY in the first quarter of 2011, compared with a fall of 3% for males. With regard to age groups, the 25-54s were the only group which saw their unemployment rate reduced in YoY terms, to 12.7%, 1.5 points less than in the first quarter of 2010. In contrast, the lower age groups saw their situation get worse, with an increase of 3.2% in the 20-24 band and 26.2% for the 16-19s. The State Employment Service puts the city of Madrid's unemployment at 217,968 in June, down 2,058 since January; June and April are the two only months since June 2008 in which there has been a YoY decline (0.6% in June and 0.9% in April). The forecasts for unemployment are more optimistic: from June, YoY declines are expected, with falls consolidating in the summer months (from the 0.6% decline in June to 1.3% in September).

2. Business attraction pole

FOREIGN DIRECT INVESTMENT IN MADRID

Much of Spain's international prominence derives from Madrid's capacity to channel foreign investment flows into its businesses

Foreign direct investment (hereafter FDI) has played a crucial role in linking Madrid to the global economy. Its importance lies not only in the capitalization of the corporate sector, but also in the fact that it promotes competitiveness, provides access to technology and encourages Spanish companies based in Madrid to strive for international standards of efficiency. At the same time, FDI has been a vehicle for multinationals to enter the Spanish market. This article in the 'Centre of attraction' series is divided into three sections. The first addresses some of the major pull factors that account for Madrid's importance in international investment flows. The second section examines investment trends, taking into account Madrid's importance in Spain as a whole, and also its international importance; similarly, it examines the sectoral distribution and country of origin of investment in order to investigate its characteristics, the degree of relationship with Madrid's business sector and the trends of a changing global scenario. The last section is devoted to foreign multinationals located in Madrid, the main recipients of investment.

Madrid's advantages

Madrid is an attractive city for FDI flows

Along with contextual factors such as the Madrid economy's strong growth in recent decades and the attraction of foreign investment through the restructuring and opening up to foreign markets of the large companies located in the region, the combination of classical structural advantages favour Madrid as an international centre for investment and business. Key factors include world-class transport infrastructure and facilities, its role as headquarters and decision centre for national and multinational companies located in the country, the size of the market (the third largest metropolitan area in the European Union with high levels of purchasing power, human resources and professional qualifications), its status as an international financial centre and a concentration of advanced business services and economic and cultural ties that make Madrid a strategic platform from which to enter the Latin American market.

International investment flows are subject to large variations

In a context of intense globalization, Madrid has taken advantage of these benefits to become a leading magnet for international investment in the last decade. In this regard, during the period 1996-2010, the region accounted for 1.7% of total world FDI flows, a percentage equal to developed countries such as Italy and Japan (1.7% and 0.9% respectively), or emerging markets of the stature of Mexico and India (1.9% and 1.2% respectively).

The figures available on FDI, despite their methodological limitations, remain the main indicator for evaluating the ability to attract capital from abroad

However, these factors are not static but vary over time. The recent international crisis reduced the capital available to multinational corporations for new foreign investments or mergers and acquisitions. In addition, the current deterioration in the external image of the Spanish economy, with an increase in country risk, has had a negative effect on Madrid's international standing. Moreover,

in recent years a new world order has emerged, in which the developed countries' hegemonic position in international investment flows is giving way to new players from emerging economies and developing countries. In 2010, the developing economies grew by 9.7% and accounted for almost 50% of global FDI inflows.

FDI trends

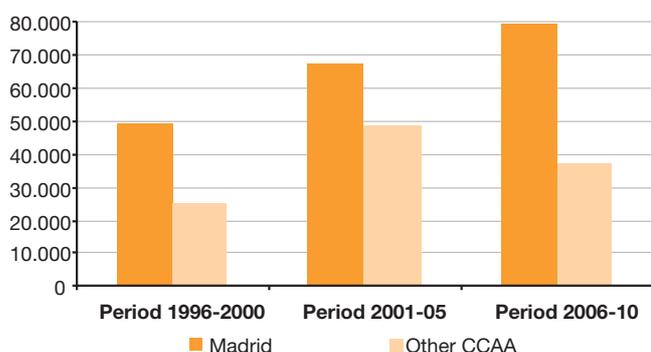
The importance of Madrid's FDI

According to data provided by the Ministry of Industry, Tourism and Trade (DataInxex), gross foreign direct investment received by the Madrid region between 1996 and 2010 amounted to €195.9 billion, representing 59% of total FDI in Spain, far ahead of the second region, Catalonia (13.9%). The bulk of this investment - €122.6 billion (62.6% of FDI in Madrid) - was in non-holding companies (non-ETVEs in Spanish). This represented 58.6% of the investment in non-ETVEs in Spain as a whole. FDI in holding companies (hereafter ETVEs) totalled €73.4 billion, 59.8% of total investment in Spain.

FDI in Madrid reached a record high in 2007-2008, of close to euros25 billion annually

Several periods can be distinguished in annual investment inflows. From 1996 to 2000, investment in Madrid experienced remarkable growth, particularly in non-ETVEs, which reached a record high at the time (close to €20 billion). Meanwhile ETVE investment became significant after 1999, peaking above €15 billion for two years in a row in 2001 and 2002; however, once the tax advantage "call effect" ended, ETVE investment gradually declined. FDI reduced considerably in the first six years of this century, due to falling flows after the 2001 global economic crisis, later reaching the highest levels to date in 2007 and 2008 (at almost €25 billion annually). The global economic expansion, and particularly the interest of foreign investors in mergers and acquisitions in the Spanish market, were responsible for this boom in inward investment in Madrid. The deep global economic crisis abruptly interrupted this trend, with strong declines in 2009 and 2010 compared to previous years. The analysis of FDI inflows over longer periods (five years) reduces the effect of annual fluctuations caused by mergers and acquisition. Madrid's prominence has not fallen over time. In the 2006-2010 period, it cornered 61.1% of investment, only one percentage point less than in the 1996-2000 period.

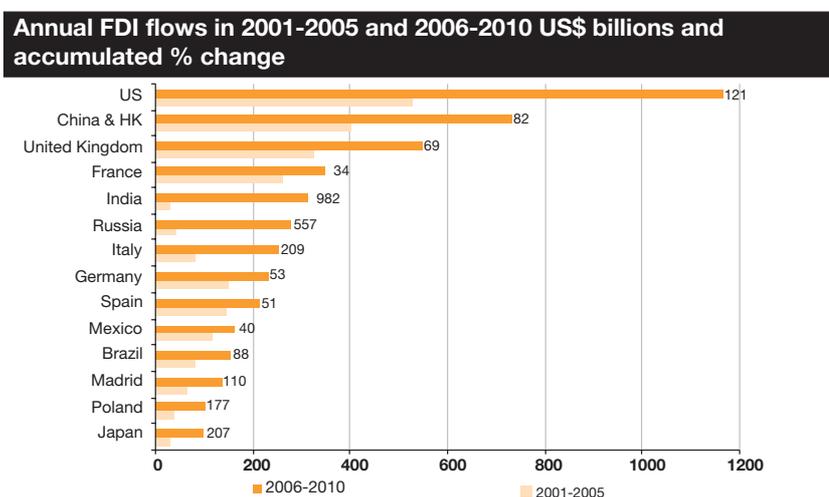
FDI in Madrid vs. other regions Gross investment in € millions by 5-yearly periods (1996-2010)



Source: DataInxex

Globally, Madrid has played a very important role in investment flows, receiving about 2% of global FDI in the last five year period

Madrid is an international magnet for investment. In the last 5-year period, 2006-2010, Madrid received the equivalent to 1.8% of global flows, which in a ranking of countries would put it in twelfth position, ahead of countries like Poland and Japan, and close to Brazil and Mexico. However, it would have slipped down the ranking in the last year, 2010, falling nine places (overtaken by emerging economies in Latin America, Chile and Colombia, Asian countries such as Indonesia and Singapore, and also by developed European countries: Belgium, Austria, Luxembourg, Sweden and Poland). However, the decline of recent years must be viewed in context. Firstly, the record levels of investment captured in 2007 and 2008 make the decline in the following years appear sharper. It should also be borne in mind that Madrid follows the pattern of developed economies, where investment outflows are more important than inflows. Nevertheless, Madrid continues to attract important foreign investment flows (approximately €5 billion of non-ETVE investment in 2010).



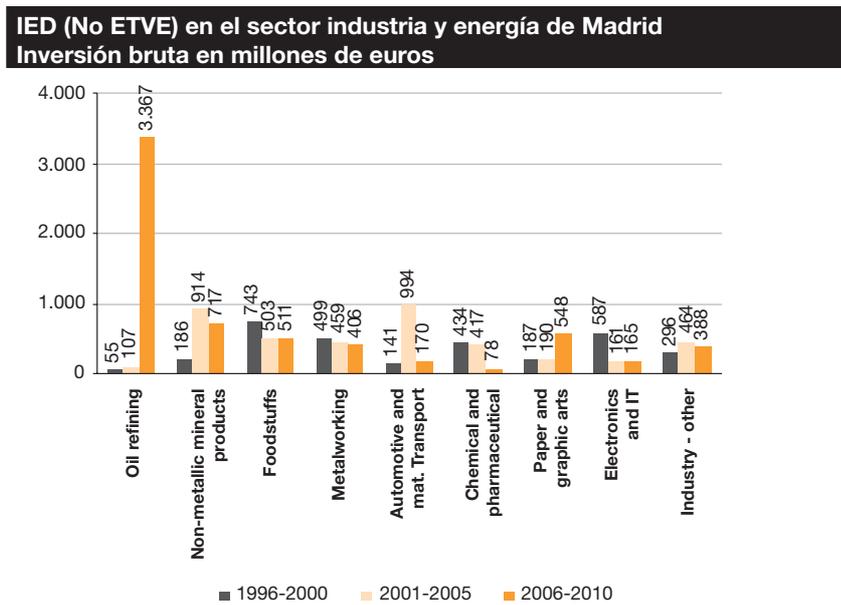
Source: UNCTAD

Sectoral distribution of FDI

FDI destined for Madrid was channelled mainly towards the energy sector, some specific branches of the services sector (such as retail, hotels and catering, and tourism) and industry, as in the case of oil refining

The following detailed analysis of investment by sectors and source countries excludes that in ETVEs, mainly because their investments are restricted to the transfer of financial assets and hence their direct effect on Madrid's economy is limited. If we compare the change between the last two periods of five years (2001-2005 and 2006-2010) with the average of other regions, significant differences are apparent. Thus, while in Madrid FDI related to electric power grew by 2803%, in the rest of regions it decreased by 35%. Even more significantly, because of its importance in the Madrid economy, was the growth of 45.7% of services as opposed to stagnation (0.5%) in the rest of Spain. The better performance of services was due particularly to certain branches, especially retail trade (which increased by 414.6% compared to a 33% decline in the rest of Spain). In contrast, growth in other regions was significantly higher in industry (145%, compared with 50.8% in Madrid) and construction (68.1%, compared with 31.9%).

Considering Madrid's importance over the period for which data are available (1996 to 2010), its share is particularly high in energy and services, with 85.3% and 61.5% respectively of the total for Spain. Together they accounted for 85.8% of FDI during the period. Madrid's share in other sectors was smaller: 30.2% in agriculture, 33.9% in industry and 37% in construction. A more detailed analysis by subsector reveals that the growth of industrial investment in the last five years was due to the oil refining industry, which recorded an increase of 3046%. If this sector is excluded, FDI in other industrial activities decreased by 27.3% in the last five year period. This decline is related to the offshoring process and the preference for investment in emerging economies.



Source: DataInVex

In services, the successive falls of the telecommunications sector can be seen: whereas in the 1996-2000 period it accounted for 56.0% of the investment received in the service sector, its weight in the 2006-2010 period fell to 4.2%. Quite the opposite has happened in retail, which in the first five years represented only 9% of investment in the services sector, but ended up with 49.7% in the 2006-2010 period. This dynamism was due to foreign investor interest in brand positioning, large retail chains and the establishment of foreign franchises.

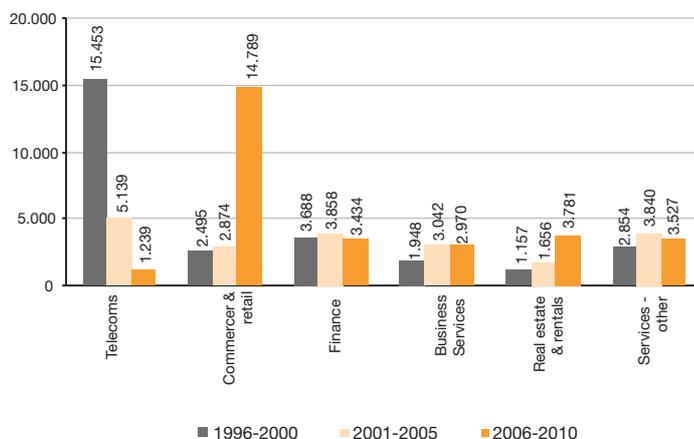
Origin of FDI

With regard to the origin, the bulk of foreign investment is concentrated in a few countries. The chart below includes the top 15 source countries, which together accounted for no less than 93.4% of FDI in Madrid during the 1996-2010 period. Of note are the top two, the UK and Italy, in that order, representing almost half total investment (48.5%). At some distance behind the leaders come Germany, France, the Netherlands and the United States. The EU is clearly the dominant geopolitical region of origin, with 80.5% of

Of the FDI received by Madrid, 94.4% originates in only fifteen countries

The relative importance of countries has varied over time, in function of the sectoral profile of investment, global trends in FDI flows and the acquisition of large local companies

FDI (non-ETVE) in the services sector in Madrid Gross investment in € millions



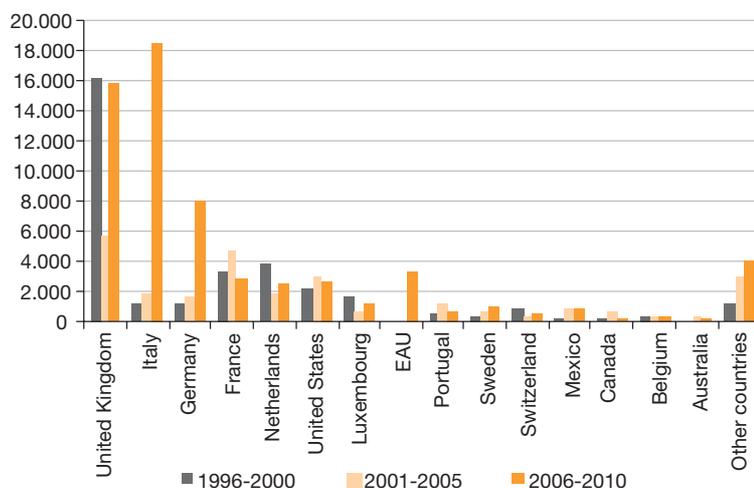
Source: DataInVex

investment. The importance of countries varies significantly over time. Whereas the UK led the ranking in the first five-year period, with 48.9% of total investment, in the last period it drops to second place behind Italy, although it is still very important, with a quarter of the investment. The rise of Italy is very significant, considering that in the first period it occupied the sixth position. German investment has also grown significantly, rising from seventh place in the first period to third in the latest.

The concentration of foreign multinationals in Madrid has contributed strongly in attracting FDI, and has led to the globalization of the Madrid economy in terms of trade and finance

Looking in greater detail at the investment trends by country in recent years, in addition to the marked geographic concentration, a leading factor is major acquisitions of all or part of companies by foreign multinationals, which occurred between 2006 and 2009 (Endesa acquired by Italy's Enel, Altadis by Imperial Tobacco of Britain, and CEPSA by IPIC of the United Arab Emirates).

FDI (Non-ETVE) in Madrid by original source country Total in period (€ millions)

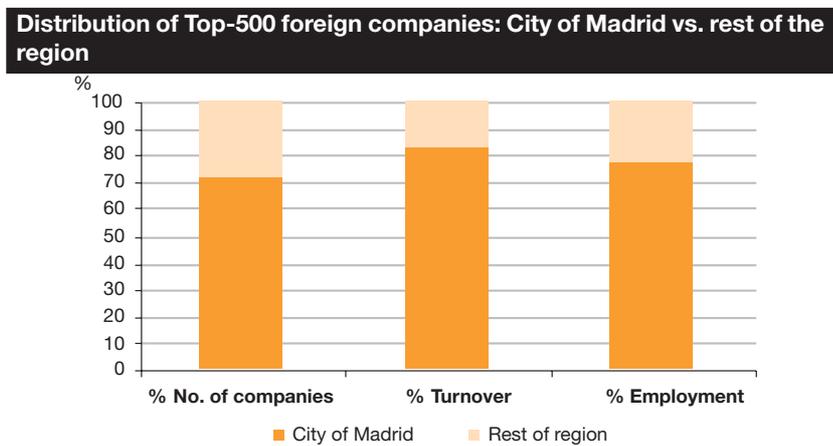


Source: DataInVex

The role of foreign multinationals in Madrid

Much of Madrid's economic strength and international prominence lies in the high density of foreign firms located there, which in turn is a decisive factor in attracting FDI. Evidence of the size it has reached is that nearly half (49.4%) of the 500 companies with the highest turnover in Madrid are foreign (in the sense that their share capital is controlled over by a foreign parent). The relevance of foreign companies is slightly smaller in the top 500 of the Madrid region in terms of turnover (41%) and particularly in employment (34.4%). On the other hand, of the top 500 foreign companies by turnover in the country, Madrid accounts for 56% (281) and an even larger share of the turnover and employment generated by these companies (59% and 57.2%, respectively). Within the region, the largest foreign companies are concentrated in the City of Madrid, which accounts for 71%, and even higher percentages in terms of turnover and employment (82.7% and 77.6%, respectively).

The bulk of the top 500 foreign companies in the Madrid region are located in the city



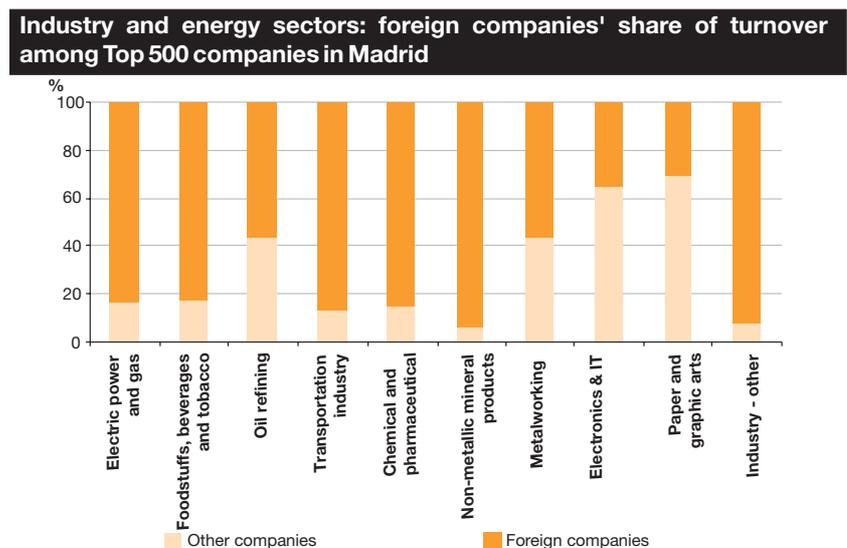
Source: SABI

By sector, foreign companies represent a large proportion of industry and energy, accounting for 79% and 71.3% respectively of the turnover of the top 500 in these sectors. This contribution declines to 37% in services and a negligible 2.9% in construction. Next, an analysis was made of the main industries. In most of the industry and energy subsectors in which they are present, foreign firms represent the bulk of the top 500 turnover.

The majority of the industrial and energy companies in the top 500 in Madrid by turnover are foreign

The overwhelming predominance achieved by foreign firms in the electric power and gas subsector is a direct result of the multinational Enel's acquisition of Endesa (Endesa accounts for 83.1% of top 500 companies' turnover in this subsector in Madrid). Also, the importance of foreign companies in the oil refining industry reflects the purchase of CEPSA by IPIC (United Arab Emirates). Foreign companies account for seven of the thirteen food, beverage and tobacco companies in the top 500, and for as much as 82% of the overall turnover of this subsector. Much of this is due to the dominance of the tobacco company Altadis, now integrated into the multinational Imperial Tobacco. The presence of foreign firms is also very significant in the transportation materials industry, representing

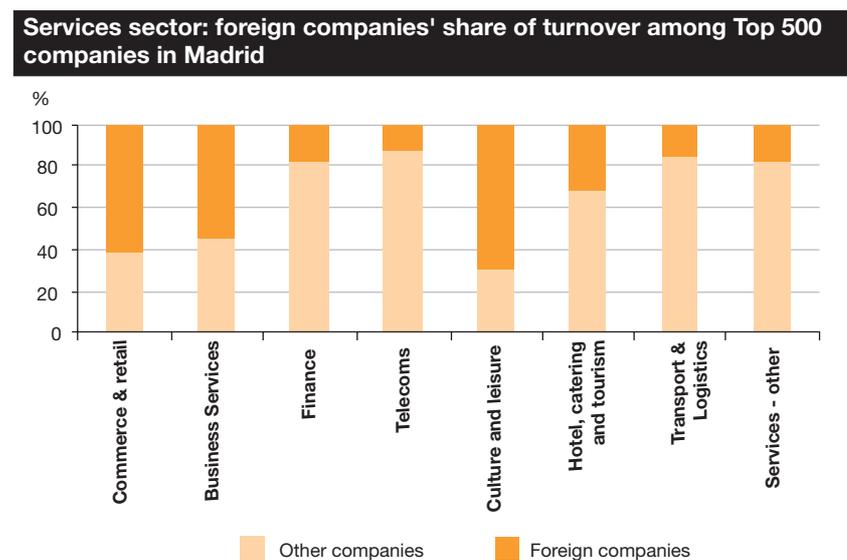
eight of this subsector's twelve top 500 companies and 86.7% of their turnover. Among the various activities, motor vehicles and components stand out, accounting for 68.7% of the turnover of foreign firms in this field, mainly due to the presence in Madrid of the Ford and Iveco headquarters. In turn, aerospace companies (linked to international giant EADS) and railway equipment manufacturing (Alstom) are among the most advanced industries in the region. In the chemical and pharmaceutical industries, the dominance of foreign companies is extreme, with thirteen of the fifteen top 500 firms, accounting for 85.4% of turnover.



Source: SABI

29 of the 50 largest exporting companies in the Madrid region are foreign

Foreign firms' share of top 500 companies in the service industries is significantly lower than in the industry and energy sectors. Commerce stands out among services, as foreign companies account for 32.2% of turnover and 34.5% of employment. Much of this strength comes from their position in activities related to the sale of



Source: SABI

automobiles and other motor vehicles, which alone accounts for 41.9% of turnover in commerce. Large foreign food retail chains also have an important share, particularly with regard to employment (34.5%, with 10.8% of turnover). Business services are the second most important tertiary subsector for top 500 foreign companies, particularly in terms of employment (25.1%) and to a lesser extent in turnover (13.8%). The most important activity is 'consultancy and business management', which accounts for almost 40% of turnover.

The finance industry accounts for 8.3% of foreign companies' turnover and 7.4% of their employment. The vast majority of these companies are included under heading 6420 of the National Classification of Economic Activities (CNAE in Spanish), which refers to holding companies. Another outstanding service industry is telecommunications, with 3.5% of turnover and 2.8% of total employment by foreign firms.

As with inward FDI, the presence of multinationals in Madrid affects trade relations, although it is important to clarify that this contribution is limited, because often multinational companies establish only their corporate headquarters functions in Madrid, with no direct effects on trade flows. However, 29 of the 50 largest exporting companies in Madrid region are foreign. In terms of turnover and employment, foreign firms account for 52.7% and 47.3% respectively of the top 50 exporting companies in Madrid.

29 of the 50 largest exporting companies in the Madrid region are foreign

3. Monographic report

MOBILITY AS A KEY ELEMENT OF URBAN SUSTAINABILITY AND COMPETITIVENESS

The competitiveness of expanding urban areas with growing mobility needs requires efficient and sustainable transport systems

The growth of cities and the expansion of their metropolitan areas have resulted in an increased need for mobility, in both number and length of journeys. The challenge for cities is to respond to these needs through efficient and sustainable transport systems as a key element of urban competitiveness and the ability to attract talent and investment. Madrid is no stranger to this challenge.

The aim of this article is to provide an introduction to the main features of mobility in Madrid and its development over the past fifteen years, the economic and environmental costs associated with it, together with the strategies employed.

A brief description of mobility in Madrid

Between 1996 and 2004, there has been a 39% increase in the number of trips to or from Madrid, especially between the city and the metropolitan area

In the 1996-2010 period, Madrid experienced a significant process of urban expansion. Thus, while the population living in the central districts grew by 11%, population growth in outlying districts was 16% and in the metropolitan area it was 48%. Alongside this urban expansion, there was a process of relocation of economic activities, also to the metropolitan area. This led to a substantial increase in the flow of people between the city of Madrid and its metropolitan area. Hence, travel to and from the city of Madrid grew by 39% between 1996 and 2004, from 6.9 million to 9.5 million. The highest increases were experienced in movements within the central districts of Madrid (51%), followed by flows between central districts and the metropolitan area (48%) and the peripheral districts and the metropolitan area (44%)¹. While there is no information subsequent to the 2004 Home Mobility Survey (EDM), it is reasonable to assume that this growth has been maintained, albeit at a slower pace.

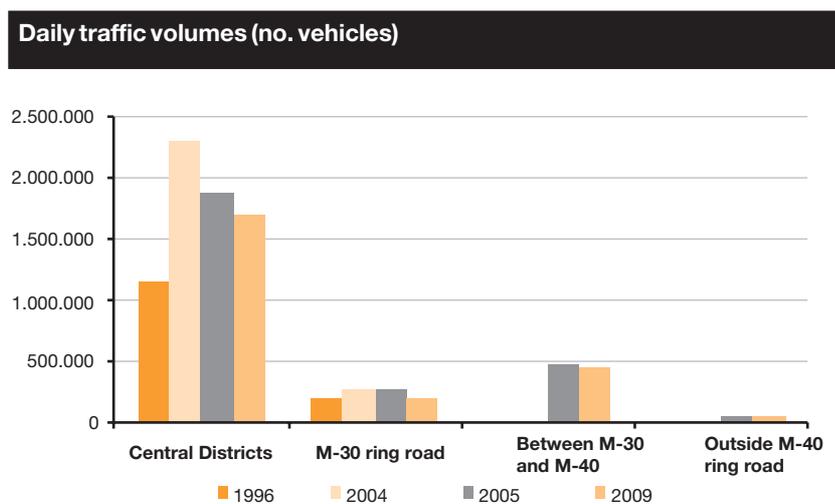
Until 2004, private vehicle travel was increasing, especially between the city and the metropolitan ring. Since 2005 there has been a change in the pattern of mobility towards a greater use of public transport

As regards the modal split, although there are no consistent data from which to analyze the changes from 1996 to the present, combining the results of the EDM in 1996 and 2004 with the city of Madrid's Consumer Survey² suggests a change in mobility patterns from 2004, which is confirmed by average daily traffic data. Thus, while between 1996 and 2004 trips in private vehicles experienced growth of 9% in their share of travel within Madrid (from 31% in 1996 to 34% in 2004) and 6% in travel between Madrid and the metropolitan area (49 to 52%) to the detriment of public transport, between 2004 and 2009 the public transport's share of motorised trips within the city by residents grew by 3% from 61% to 63%.

¹ Consorcio Regional de Transportes. Encuesta de Movilidad Domiciliaria (Home Mobility Survey) 1996 y 2004.

² The EDM survey sample is drawn from the whole Madrid Region, the Consumer Survey cover only the inhabitants of the city.

The increase in the number of journeys and in the proportion made by private vehicle has led to a substantial increase of the average daily traffic in the city of Madrid, from 1.3 million vehicles in 1996 to 2.4 million today, but with what looks like a turning point in 2005. Between 1996 and 2004, the average traffic volume increased by 92%, from 1.3 to 2.6 million vehicles. Since 2005, there has been a continuous and gradual decrease, from 2.6 million vehicles to 2.4 million in 2009, with the largest declines in traffic occurring in the central districts, reflecting the reduction in private vehicle use and coinciding with investments deployed by the city Council and the Madrid Regional authority in public transport and sustainable mobility policies.



Source: Statistics Dept., Madrid city Council

Madrid has a good performance in mobility compared to other major European cities and it has improved in recent years, reflecting the efforts made, and is one of the factors attracting investment and talent to the city. According to the European Cities Monitor, in 2010 Madrid occupied the fourth position in Europe in terms of urban mobility, behind only London, Paris and Berlin, gaining eight places from its 12th position in 2004.

Madrid occupies the fourth position in internal mobility in the European Cities Monitor ranking, climbing eight places since 2004

An estimation of mobility costs in Madrid

There are a number of studies, both in Spain and throughout Europe, which address the analysis and quantification in economic terms of costs related to transportation,³ including that carried out in 2008 by Andrés Monzón and other researchers of the TRANSyT-UPM group, which estimated the total costs of passenger transport in the Community of Madrid in 2004, and unit costs for different modes of motorised transport.⁴ According to these estimates, the total cost in

The total costs associated with mobility in the Madrid Region in 2004 were 13.3% of GDP, and the private car is the main source of cost

³ See, for example, Maibach, M. et al. (2000): "External Costs of Transport Accident, Environmental, and Congestion Costs in Western Europe". INFRAS-IWW.

⁴ Monzón, A. et al. "Cuenta socioambiental del transporte terrestre de viajeros en la Comunidad de Madrid, año 2004". VIII Transport Engineering Congress. A Coruña, 2-4 de julio de 2008. http://oa.upm.es/3169/1/INVE_MEM_2008_53459.pdf

2004 was €19.9 billion, 13.3% of GDP of the Community of Madrid, which highlights the importance of mobility as a factor in competitiveness.

By mode, the car is the main contributor with 59% of the total cost, followed by metro with 15%, city and intercity buses with 8% and 6% respectively, suburban rail with 6% and taxis 5%. By type of cost, 59% corresponds to the travel time (€11.9 billion), 34% direct costs (€6.7 billion) and 7% external costs (€1.3 billion).

| Total mobility costs by transport mode in the Madrid region in 2004 (€ million) | | | | | | | | |
|---|----------------|----------------|------------------|----------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|
| | City bus | Metro | Metropolitan bus | Commuter train | Taxi | Car | Motor bike | Total |
| Operating and infrastructure | 321,1 | 631,2 | 234,9 | 294,7 | 424,1 | 4.757,8 | 61,35 | 6.725,2 |
| Time | 1.155,3 | 2.242,0 | 916,0 | 956,3 | 479,7 | 5.961,5 | 107,0 | 11.817,9 |
| Accidents | 13,0 | 2,9 | 5,2 | 0,1 | 13,2 | 551,6 | 174,3 | 760,2 |
| Noise | 3,7 | 0,0 | 2,5 | 0,1 | 8,9 | 92,7 | 11,9 | 119,8 |
| Contamination | 14,9 | 1,8 | 9,5 | 1,2 | 21,0 | 188,7 | 20,8 | 258,0 |
| Climate change | 1,8 | 3,4 | 2,2 | 2,2 | 6,1 | 108,4 | 0,6 | 124,7 |
| Land use | 0,1 | 0,0 | 1,5 | 2,0 | 0,5 | 45,7 | 0,4 | 50,2 |
| Total | 1.509,9 | 2.881,4 | 1.171,8 | 1.256,5 | 953,6 | 11.706,4 | 376,4 | 19.855,9 |

Source: Monzón, A. et al (2008). "Cuenta socioambiental del transporte terrestre de viajeros en la Comunidad de Madrid, año 2004"

The car is the main source of cost due not only to its high share in the modal split, but also to the fact that it is the most inefficient per passenger-km, with total costs 66% higher than the average cost of public transport (€1.02/passenger-km compared to €0.61/passenger-km).

Public transportation, compared with the alternative of private vehicles, represented a saving equivalent to 4.6% of the city's GDP in 2009

Based on these data and the modal split between private car and public modes, it is possible to estimate the total savings, by type of cost, implied by the use of public transport services in Madrid. Thus, the fact that in 2009 the bus transported 1,650.2 million passenger-km, the metro 4,612.0 million, metropolitan buses 3,621.6 million and commuter trains 3,503.1 million passenger km, compared with the alternative of making these journeys in private vehicles, results in savings totalling €5.7 billion, 4.6% of the city of Madrid GDP and 3% of regional GDP.

| Economic contribution of public transport compared with private vehicles in 2009 (€ million) | | | | | | |
|--|--------------|----------------|------------------|----------------|----------------|--------|
| | City bus | Metro | Metropolitan bus | Commuter train | Total | |
| Operating and infrastructure | 625,9 | 1.971,2 | 1.667,4 | 1.610,0 | 5.874,5 | |
| Time | | -229,7 | -67,8 | -578,4 | 219,3 | -656,6 |
| Accidents | | 6,6 | 45,7 | 37,7 | 37,5 | 127,4 |
| Noise | | 10,4 | 37,8 | 22,1 | 28,7 | 99,0 |
| Contamination | | 19,5 | 88,1 | 39,5 | 66,9 | 213,9 |
| Climate change | | 7,1 | 21,2 | 17,0 | 16,1 | 61,4 |
| Land use | | 0,2 | 0,5 | 0,4 | -1,4 | -0,4 |
| Total | 439,9 | 2.096,6 | 1.205,6 | 1.977,1 | 5.719,3 | |

Source: Prepared by Afi using data from Monzón, A. et al (2008) and Ministry of Development and Ministry of the Environment and Rural and Marine Affairs: Observatorio de la Movilidad Metropolitana 2009

Travelling time, as evidenced by the above analysis, is an essential component of the costs associated with mobility. An important part of travel time is due to congestion. It is estimated that the time lost in traffic jams, both in Madrid and travelling into the city, amounts to 121.3 million hours per year, whose social costs in terms of lost productivity (estimated from the average gross hourly wage in the Madrid region) is €1.7 billion per year, representing 1.4% of GDP in the city of Madrid and 0.9% of the total GDP of the region.

In terms of lost productivity, the cost of congestion in Madrid represented 1.4% of the city's GDP in 2009

Strategies for a more efficient and sustainable mobility

The analysis of the costs associated with mobility reveals the need for the city of Madrid to implement effective strategies to promote sustainable and efficient mobility. These mobility policies must be accompanied by a strategy of urban development and management aimed at reducing urban spread and segregation of land uses, and employment policies that encourage telecommuting, all aimed at reducing travel. Without this combination of mobility, town planning and employment strategies, the success of efforts focused on mobility alone will be limited.

Promotion of public transport

The provision of public transport has undergone significant expansion in recent years. In 2009 the network length was 3,870 kilometres for city buses (20% more than in 2004), 20,192 km. in the case of metropolitan buses (with 1% growth over 2004), 279 km of metro network (23% more than in 2004) and 358 km in the case of commuter trains (6% more than in 2004)⁵. This effort in the expansion of networks has resulted in a high degree of coverage: 98% of the population has a bus stop within 300 meters from their home, and 90% has a metro station within 600 meters.

Additionally, there has been investment in transport exchanges, such as Sol or the Plaza de Castilla, which play an essential role in facilitating intermodal flows, especially in journeys between the city of Madrid and its metropolitan area, facilitating transfers and reducing waiting times. The expansion of bus lanes is another of the city Council's objectives, which plans to increase their total length by 50% as a means of increasing the commercial speed of buses, and thus encouraging the modal shift from private car to public transport.

The investment has enabled public transport to serve the increased volume of passenger km, which rose from 12,838 million in 2003 to 14,219 million in 2007 (an increase of 11%). The fact that this increased mobility has been served by public transport rather than the private car has generated savings of €770.9 million in the period 2003-2007, €703.5 million from the lower operating costs and infrastructure, and €67.4 million from the lower negative externalities.

The investment in public transport has enabled the increased demand to be absorbed, saving €770.9 million compared to the private vehicle alternative

⁵ Ministry of the Environment and Rural and Marine Affairs: Metropolitan Mobility Observatory

Promotion of non-motorised mobility

The substitution of private cars by non-motorised transport saves €0.58 / passenger-km

The commitment to non-motorised transport (walking or cycling) is essential. The substitution of private cars by walking saves €0.58/passenger-km in terms of direct costs and negative externalities, in addition to reducing the costs of congestion.

With regard to the promotion of non-motorised mobility, the city Council has developed an active policy of increasing the space for pedestrians and bicycles. With respect to the pedestrian, three actions have been undertaken: (1) the creation of three Residential Priority Areas, (2) the total or partial pedestrianisation of some busy squares and shopping areas, and (3) pedestrian bridges to improve the geographical integration of the city and the periphery-centre pedestrian flows. In the area of cyclist mobility, the Madrid Master Plan for Cycling Mobility foresees the construction of a meshed network of 575 km of cycling lanes within the city by 2016, of which 263 km already exist, integrated with the Cycling Green Belt.

Rationalisation of the use of private vehicles

The most effective deterrent is parking restrictions (40% of city of Madrid residents surveyed who have a private vehicle do not use it daily because of the difficulties and/or cost of parking). To this end, Madrid has extended the regulated parking area (SER) to all districts inside the M-30 ring road.

The bus-HOV lane on the A-6 motorway, which has increased the average vehicle occupancy by 15%, is an example of the success of such initiatives, which could reduce current congestion levels by 25%

Rationalizing the use of private vehicles also involves an increase in the average occupancy rate (currently 1.34 occupants/vehicle for journeys within the M-30 and 1.29 on the roads entering Madrid)⁶. Establishing bus-HOV lanes on the roads entering the city and carpool initiatives are effective tools for increasing occupancy levels. An example of the success of these initiatives is the implementation of the bus-HOV lane on the A-6 motorway which has increased the average vehicle occupancy from 1.3 to 1.5. If this experience is extended to all accesses to Madrid, it could reduce current congestion levels by 25%⁷, which in terms of lost time alone would mean annual savings of around €113 million.

Finally, companies' mobility plans, provided for in the Law of Sustainable Economy, are another tool for reducing car use and complementing public transport.

Promotion of cleaner public and private vehicles

The key to reducing mobility-related contamination levels again requires, as a fundamental measure, the encouragement of a modal shift from private car to public and non-motorised transport, but also investment in public fleets and the promotion of less polluting private vehicles.

⁶ Fundación Movilidad (2009): "Primer del estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid. 2006-2008"

⁷ Fundación Movilidad: Workshop on mobility in areas of economic activity. 2nd session. 15th March 2011.

In this regard, the EMT bus company has undertaken a major renewal of its fleet, reducing the number of diesel-powered buses in favour of low emission vehicles, which in four years have risen from 10% to 84% of the total. For the next 4 years, the goal is to renew 100% of the fleet of articulated buses, replacing them with buses powered by compressed natural gas (CNG). In 2010, in fact, diesel-powered buses had already disappeared from EMT's fleet.

84% of the EMT bus fleet is low emission

At the same time, a major effort has been made, especially in 2010, to supply cleaner fuels by adapting existing service stations and adding new facilities, including electric charging stations for vehicles. In 2010, there were 96 public alternative fuels stations in Madrid, of which 81 were charging points for electric vehicles. To these we must add the network of stations supplying EMT buses and municipal vehicles.

In the field of private transport, the city of Madrid is committed to the gradual introduction of electric cars, Madrid being one of the three Spanish cities in which the MOVELE Project is being developed; this should provide support for further deployment, nationwide, of the Strategy and Action Plan for the Promotion of the Electric Vehicle. Achieving the National Strategy's objective (of replacing 1% of cars with electric vehicles) would prevent the emission of 30,000 tons of CO² per year, 0.8% of total CO² emissions from road transport in Madrid.

Replacing 1% of cars with electric vehicles would reduce CO² emissions by 30,000 tons annually

1

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

1. ENTORNO Y PERSPECTIVAS ECONÓMICAS

Las divergencias en el discurso de los principales bancos centrales tienen lugar en un contexto de desaceleración global y revisiones a la baja en las previsiones de crecimiento

El Banco Central Europeo (BCE) ha tensionado su discurso de política monetaria e iniciado el ciclo de subidas en los tipos de interés, mientras que la Reserva Federal estadounidense (FED), por el contrario, se ha comprometido a mantener el nivel de los *fed funds* en niveles históricamente reducidos y reiterado su voluntad de mantener el carácter expansivo de la política monetaria (la FED mantendrá el tamaño de balance tras la finalización del QE2 en junio). También el Banco Central de Inglaterra (BoE) se ha alineado con un discurso monetario menos tensionador.

El “giro” en la gestión de la política monetaria por parte del BCE se enmarca en un contexto de crecientes dudas en torno a la posición cíclica de la economía mundial, en la que se acumulan revisiones a la baja en las previsiones de crecimiento de los principales organismos internacionales y en la que las señales de desaceleración son cada vez más evidentes.

Así, en su último informe de perspectivas económicas, la OCDE cifraba su previsión de crecimiento para la economía mundial en el 4,2% para 2011 y el 4,6% para 2012, pero con un balance de riesgos sesgado a la baja, por el potencial impacto de un encarecimiento estructural de las materias primas, por una contracción más intensa de lo esperado en Japón y por la desaceleración de las economías avanzadas y algunas emergentes.

Desde el frente macro, los indicadores más adelantados de ciclo y los primeros de actividad real del segundo trimestre se sitúan en zona de fuerte desaceleración (aunque todavía en clave expansiva). Con todo, pensamos que el deterioro de la actividad tendrá un carácter temporal, vinculado más al parón de la industria en Japón tras el terremoto que a un deterioro estructural de las bases que han sustentado la recuperación.

Con todo, el balance de crecimiento del área euro para el primer trimestre ha sido positivo, con Alemania y Francia como motores. En EEUU y Reino Unido los registros de PIB decepcionan

Con todo, los registros de crecimiento del primer trimestre se han saldado con un balance favorable, sobre todo en el área euro, con el tirón de sus dos mayores economías (Alemania: 1,5% en tasa trimestral; Francia: 1,0%) como principal factor de soporte. La debilidad de la demanda interna ha ejercido, sin embargo, de lastre en las cifras de PIB de los países periféricos (España: 0,3% en tasa trimestral, Italia: 0,1%). En cualquier caso, el sector exterior sigue siendo clave en la recuperación del conjunto de países del euro.

En EEUU y Reino Unido, los registros de crecimiento decepcionan (0,5% en tasa trimestral en ambos casos). En el primer caso, por la desaceleración con respecto al cuarto trimestre de 2010 (0,8%). En el

| Crecimiento del PIB y composición en el área euro (interanual en %) | | | | | |
|--|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1T10 | 2T10 | 3T10 | 4T10 | 1T11 |
| PIB | 0,8 | 2,0 | 2,0 | 1,9 | 2,5 |
| Consumo | 0,6 | 0,5 | 0,7 | 0,8 | 1,1 |
| Privado | 0,4 | 0,6 | 1,0 | 1,1 | 1,1 |
| Público | 1,1 | 0,3 | 0,1 | 0,1 | 1,1 |
| FBCF | -4,6 | -0,6 | 0,5 | 1,3 | 4,2 |
| Existencias (1) | 0,9 | 0,8 | 0,5 | 0,5 | 0,6 |
| Demanda interna (1) | -0,5 | 1,2 | 1,3 | 1,5 | 1,9 |
| Exportaciones | 6,5 | 13,2 | 12,2 | 11,5 | 9,7 |
| Importaciones | 3,3 | 11,5 | 10,8 | 10,9 | 8,7 |
| Demanda externa (1) | 1,3 | 0,8 | 0,7 | 0,4 | 0,6 |

(1) Aportación al crecimiento interanual del PIB

Fuente: Eurostat

segundo, por la pobre composición del cuadro macro, que recoge un estancamiento de la demanda interna tras la fuerte caída de cuatro trimestre de 2010.

En España en el primer trimestre de 2011, el PIB crece un 0,3% en tasa trimestral (un 0,8% en tasa interanual). La composición del dato (ver tabla) no arroja sorpresas con respecto al perfil de recuperación de la economía española de los últimos trimestres, con un sector exterior que ha vuelto a erigirse como principal soporte de la mejora de la actividad -aporta 1,5 puntos al avance interanual-, gracias al sólido avance de las exportaciones, sobre todo de bienes (7,7% en tasa trimestral, el mejor registro de crecimiento de esta partida desde 1994) y la menor tracción de las importaciones. El dinamismo de la actividad industrial en el área euro y de las exportaciones de servicios turísticos, que se benefician de la crisis en los países de Oriente Medio y norte de África (MENA), explican el buen comportamiento de las ventas al exterior en el trimestre.

La demanda interna, por el contrario, sigue sin mostrar señales de reactivación, con todos sus componentes en terreno negativo o zona de estancamiento, con la excepción del consumo público, que puede estar recogiendo el reconocimiento de gastos realizados por las Administraciones Públicas en la parte final de 2010, además del lógico incremento del gasto público en periodos electorales.

De cara a los próximos trimestres, y ante la evidente falta de pulso de la demanda interna, los riesgos para las perspectivas de crecimiento, más allá del riesgo financiero derivado de eventuales episodios de estrés en la periferia del euro, se sitúan en:

- Una posible pérdida de tracción de la industria y el sector exterior, motores de la recuperación. Esta posibilidad ha cobrado fuerza en las últimas semanas al hilo de las señales de desaceleración a las que apuntan los indicadores más adelantados de ciclo y algunas referencias de actividad real (pedidos industriales en Alemania, producción industrial en EEUU), asociados a los efectos del terremoto de Japón sobre la actividad industrial del bloque desarrollado.

El perfil de las importaciones da cuenta de hasta qué punto nos encontramos en una fase del ciclo marcada por la atonía de la demanda interna. Y es que sólo las importaciones de materias primas y productos energéticos explican en torno al 50% del crecimiento de las compras al exterior, mientras que los componentes más vinculados a la demanda interna (autos,

El PIB crece un 0,3% en tasa trimestral en España en el primer trimestre, gracias al buen comportamiento del sector exterior. La demanda interna sigue sin señales de reactivación

bienes de consumo duradero) presentan un cuadro más recesivo, una vez eliminado el “efecto precios”.

- Una aceleración del proceso de ajuste fiscal en el segundo semestre, siempre que fuera necesario para cumplir con los objetivos de consolidación fiscal del ejercicio, con implicaciones negativas para la obra pública (acentuación del ajuste) y el consumo y la inversión del sector privado.

| Crecimiento del PIB en España (tasa interanual en %) | | | | | |
|---|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1T10 | 2T10 | 3T10 | 4T10 | 1T11 |
| PIB | -1,4 | 0,0 | 0,2 | 0,6 | 0,8 |
| Consumo | -0,5 | 1,5 | 0,9 | 0,9 | 0,8 |
| Privado | -0,3 | 2,2 | 1,6 | 1,7 | 0,7 |
| Público | -1,1 | -0,1 | -0,7 | -0,9 | 1,1 |
| FBCF | -10,5 | -6,7 | -6,7 | -6,1 | -5,8 |
| Privado | -4,6 | 8,7 | 2,4 | 1,2 | 0,3 |
| Público | -11,4 | -11,3 | -11,2 | -10,6 | -10,2 |
| Inversión residencial | -20,9 | -18,7 | -15,1 | -11,4 | -8,9 |
| Otra construcción | -4,1 | -5,9 | -8,7 | -10,1 | -10,9 |
| Otros productos | -15,8 | -11,0 | -3,0 | -1,5 | -0,1 |
| Demanda interna (1) | -3,1 | -0,3 | -0,7 | -0,6 | -0,7 |
| Exportaciones | 9,4 | 11,9 | 9,4 | 10,5 | 11,2 |
| Importaciones | 14,7 | 16,3 | 11,3 | 12,3 | 15,9 |
| Demanda externa (1) | 0,0 | 3,9 | 5,8 | 7,2 | 1,6 |

(1) Aportación al crecimiento interanual del PIB

Fuente: INE

La Comunidad de Madrid ha arrancado el año con un destacado crecimiento interanual del PIB, derivado del empuje de los servicios

El PIB de la Comunidad de Madrid registró un crecimiento interanual del 2,6% durante el primer trimestre de 2011, lo cual implica un destacado aumento con respecto al trimestre anterior de 1,6 puntos porcentuales, y encadena el cuarto trimestre consecutivo con tasas de crecimiento de signo positivo. Atendiendo a los sectores económicos, los servicios continúan liderando la recuperación económica con una variación interanual del 2,8%. El crecimiento de la industria es más modesto, 1,1%, pero supone una notable mejora frente a las acusadas caídas de los dos trimestres anteriores. Por su parte la construcción sigue una senda descendente, -1,4%, aunque suaviza la caída en más de dos puntos porcentuales con respecto al anterior trimestre.

Según los datos de la EPA para el primer trimestre de 2011, la población activa de Comunidad de Madrid asciende a 3.383.600 personas, de las cuáles 2.861.600 son ocupados y 522.100 figuran como desempleadas. La variación interanual muestra una caída de la población activa del -1,7%, en contraste con la evolución positiva de los trimestres anteriores. Pese a ello, Madrid sigue siendo la primera comunidad autónoma en tasa de actividad (64,24%).

En mayo la tasa de paro de la Comunidad de Madrid se sitúa en el 15,4%, ocho décimas menos que el año anterior

El descenso de la población activa se explica por la disminución con respecto al trimestre anterior tanto del número de ocupados, 36.800 personas, como del número de parados, 19.900 personas. Así, el dato negativo de la variación interanual de ocupados, -1,3%, se compensa por el descenso del paro, -3,7%. Sin duda, lo más positivo es que la tasa de paro marca un nuevo descenso, situándose en el 15,4%, cuatro décimas menos que el trimestre anterior, y casi seis puntos por debajo de la media nacional.

Respecto a los datos ofrecidos por la Seguridad Social, el número de afiliados en la Comunidad de Madrid asciende a 2.805.762 personas, lo cual supone una tasa de variación interanual de -0,9% (25.656 afiliados menos que en mayo de 2010). En cuanto a los datos de paro registrado, la Comunidad de Madrid contaba con 475.876 desempleados en el mes de mayo, 3.194 personas menos respecto al mes anterior, aunque la variación interanual supuso un ligero aumento del 0,3%.

| Cuadro macroeconómico Comunidad de Madrid (tasa variación interanual (en %))* | | | | | | |
|--|-------------|----------------|-----------------|------------------|-----------------|-----------------------|
| | 2010 | I Tr 10 | II Tr 10 | III Tr 10 | IV Tr 10 | I Tr 11 |
| PIB (ciclo-tendencia) | 0,7 | -0,3 | 0,8 | 1,3 | 1,0 | 2,6 |
| VAB industria | -2,0 | -1,2 | 2,1 | -4,0 | -4,8 | 1,1 |
| VAB construcción | -2,9 | -3,0 | -3,0 | -2,1 | -3,5 | -1,4 |
| VAB servicios | 1,3 | 0,4 | 1,2 | 1,8 | 1,7 | 2,8 |
| EPA | 2010 | I Tr 10 | II Tr 10 | III Tr 10 | IV Tr 10 | I Tr 11 |
| Activos | 0,9 | 0,2 | 0,8 | 1,5 | 1,3 | -1,7 |
| Ocupados | -1,5 | -2,9 | -2,5 | -0,4 | 0,0 | -1,3 |
| Parados | 15,7 | 20,1 | 21,7 | 12,8 | 8,7 | -3,7 |
| Tasa de paro | 16,1 | 16,2 | 16,4 | 16,0 | 15,8 | 15,4 |
| | 2010 | feb-11 | mar-11 | abr-11 | may-11 | may-11 (miles) |
| Paro registrado | 12,4 | 0,8 | 0,4 | -0,5 | 0,3 | 476 |
| Afiliados a la SS | -2,1 | -0,8 | -0,7 | -0,7 | -0,9 | 2.806 |

* Excepto la tasa de paro

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

Previsiones

Con respecto a la economía española, las estimaciones de CEPREDE realizadas en mayo de 2011 prevén una variación del PIB del 0,8% del año en curso, lo cual supondría un incremento de casi un punto con respecto a 2010. El PIB para 2012 apenas aumentaría dos décimas con respecto a 2011, por lo que el país todavía estaría lejos de alcanzar el crecimiento necesario para recuperar el empleo.

El crecimiento del PIB viene propiciado por el incremento de las exportaciones, espoleadas por el crecimiento de las principales economías europeas durante la primera parte del año, aunque las previsiones de CEPREDE apuntan una tendencia regresiva de las mismas según avanza el año. Pese a ello, en el global del año las exportaciones alcanzarían una variación interanual del 8%, lo cual unido al diferencial de casi cuatro puntos con respecto a las importaciones contribuiría a que el saldo positivo de la balanza comercial tenga un claro protagonismo en el PIB.

De esta forma el buen comportamiento de la demanda externa compensaría la caída de la demanda interior, lastrada por el bajo nivel de consumo y la intensa caída de la inversión en construcción. Los problemas económicos del país, particularmente el desempleo y la incertidumbre laboral, frenan el consumo privado, aunque en relación con año anterior se pronostica una leve mejoría (alcanzando

Las estimaciones de CEPREDE señalan una lenta recuperación del PIB del país, basado en el aumento de las exportaciones, mientras continúa la crisis de la demanda interna

un crecimiento interanual del 0,9%). En cambio el consumo público se retraería un -1,1% durante 2011, afectado por el elevado déficit público y los ajustes de las administraciones.

Para 2012 las previsiones de los diferentes componentes marcan un cambio de tendencia, ya que el crecimiento se apoyaría en la demanda nacional, gracias al aumento del consumo privado y, en menor medida, del público (con variaciones interanuales del 1,3% y 0,5%, respectivamente). Por el contrario, la demanda externa se retraería ligeramente por la contención de las exportaciones.

| Previsiones cuadro macroeconómico español (tasa interanual en %) | | | | | | | | | | | |
|--|-------------|-------------|------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | 1T11 | 2T11 | 3T11 | 4T11 | 1T12 | 2T12 | 3T12 | 4T12 | 2010 | 2011 | 2012 |
| PIB | 0,8 | 0,7 | 0,8 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 1,1 | 1,2 | -0,1 | 0,8 | 1,0 |
| Consumo privado | 1,1 | 0,0 | 1,1 | 1,2 | 1,2 | 1,2 | 1,3 | 1,4 | 1,2 | 0,9 | 1,3 |
| Consumo público | -1,2 | -2,0 | -1,1 | 0,0 | 0,6 | 0,5 | 0,5 | 0,5 | -0,7 | -1,1 | 0,5 |
| FBCF | -4,3 | -3,5 | -0,4 | 1,2 | 1,5 | 1,9 | 2,2 | 2,5 | -7,6 | -1,8 | 2,0 |
| Construcción | -10,5 | -7,1 | -4,6 | -1,9 | -1,4 | -0,7 | -0,3 | 0,3 | -11,1 | -5,6 | -0,5 |
| Bines de equipo | 0,3 | 0,9 | 7,2 | 6,3 | 6,2 | 5,2 | 4,8 | 4,4 | 1,8 | 4,0 | 5,1 |
| Demanda nacional⁽¹⁾ | -0,6 | -1,3 | 0,5 | 1,2 | 1,2 | 1,3 | 1,3 | 1,5 | -1,1 | -0,1 | 1,2 |
| Exportaciones | 11,2 | 9,6 | 7,3 | 4,4 | 3,9 | 4,1 | 4,5 | 4,8 | 10,3 | 8,0 | 4,3 |
| Importaciones | 5,2 | 2,2 | 5,2 | 4,1 | 3,9 | 4,4 | 4,8 | 5,4 | 5,4 | 4,1 | 4,6 |
| Demanda externa⁽¹⁾ | 1,4 | 1,8 | 0,3 | -0,2 | -0,2 | -0,3 | -0,3 | -0,5 | 1,0 | 0,9 | -0,2 |

(1) Aportación al crecimiento del PIB
Fuente: Ceprede, mayo 2011

Para 2011 se prevé un crecimiento del PIB de la Ciudad de Madrid del 1,1%, apoyado en la evolución positiva de la actividad industrial y de los servicios

En cuanto a la Ciudad de Madrid, las previsiones del Instituto L.R. Klein-Centro Stone apuntan a un notable crecimiento interanual del PIB para el 2011 (1,1 puntos porcentuales con respecto al año anterior). Por su peso en la economía madrileña, el sector que más contribuiría a dicho crecimiento sería los servicios, con una variación del VAB del 1,2%. En términos relativos, la energía seguiría protagonizando el mayor ascenso, 4,3%, y, en el sentido contrario, la construcción encadenaría otro descenso pronunciado de su VAB del -3,5%.

Para los próximos años las previsiones continúan apuntando a una mejoría del crecimiento del PIB, aunque a un reducido ritmo (dos décimas en 2012 y tres décimas en 2013). Por sectores se aprecia un progreso de los servicios, mientras que la energía modera sus tasas de crecimiento y la construcción alcanzaría en 2013, por primera vez en los últimos años, una tasa positiva.

| Cuadro macroeconómico de la Ciudad de Madrid (variación interanual en %) | | | |
|--|------------|------------|------------|
| | 2011 | 2012 | 2013 |
| PIB oferta | 1,1 | 1,3 | 1,6 |
| VAB energía | 4,3 | 2,6 | 2,4 |
| VAB industria | 1,6 | 1,5 | 1,2 |
| VAB construcción | -3,5 | -0,9 | 0,7 |
| VAB servicios | 1,2 | 1,4 | 1,7 |

Fuente: Instituto L.R.Klein-Centro Stone, junio 2011

2. ACTIVIDADES PRODUCTIVAS

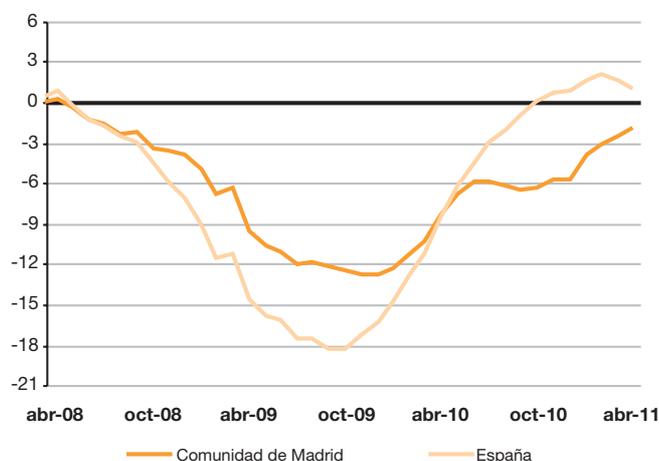
2.1. Industria

En índice de producción industrial en la Comunidad de Madrid, pese a ser negativo (-1,8% de tasa media anual en abril), ha mejorado sensiblemente en los últimos meses

En el conjunto de España, el índice de producción industrial (IPI) registró en abril de 2011 una tasa de crecimiento medio anual del 1,7%, situándose en valores positivos por séptimo mes consecutivo. Para la Comunidad de Madrid la tasa media anual se mantiene en valores negativos, -1,8% en abril, no obstante desde diciembre del año pasado (cuando se elevaba al -5,8%) ha experimentado una senda clara hacia la recuperación. Ello ha permitido reducir las diferencias con la media española, de 5,6 puntos porcentuales en enero a 2,9 en abril. Si continúa esta tendencia, es probable que el IPI de la región alcance, en términos anuales, un valor positivo en los próximos meses.

Los bienes de equipo es la única partida que en abril presentaba una tasa de crecimiento medio anual positiva, 2,6%, encadenando así tres meses de recuperación. La partida que ha conseguido reducir de forma más significativa el decrecimiento son los bienes de consumo no duraderos (-1,7%), que contrasta con los duraderos (-10,2%). Los bienes intermedios logran atenuar suavemente la caída en los primeros meses del año, aunque la tasa sigue siendo pronunciadamente negativa (-4,9%). Por el contrario, la energía es la única partida que empeora la situación en los primeros meses del año (de una tasa de -2,7% en enero a un -5,8% en el mes de abril).

Índice de producción industrial (IPI) (tasa media anual, en %)

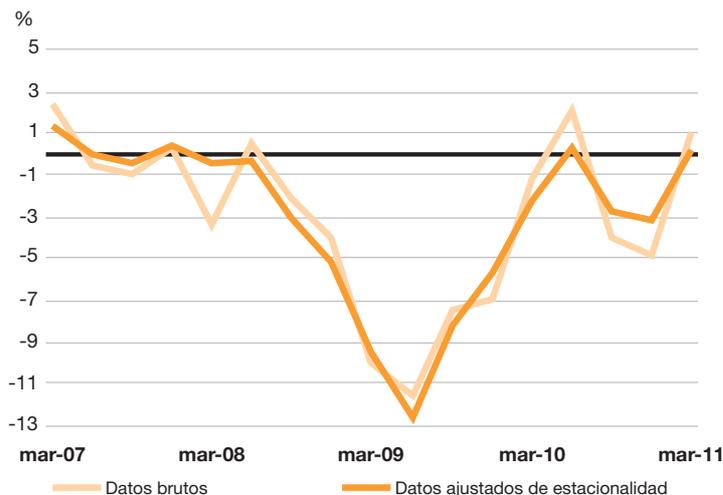


Fuente: INE

Los datos brutos del VAB industrial de la Comunidad de Madrid registran un crecimiento del 1,1% durante el primer trimestre de 2011. Los datos ajustados de estacionalidad experimentan una evolución similar, aunque el incremento del primer trimestre es menos intenso (0,2%). En los próximos meses se podrá conocer si el VAB industrial afianza su crecimiento, o por lo contrario el dato de marzo es otra excepción a un prolongado decrecimiento como ya ocurrió con el segundo trimestre de 2010.

El sector industrial de Madrid ha logrado crecer un 1,1% su VAB bruto en el primer trimestre de 2011

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



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

Pese a la mejora del VAB, continúa el retroceso del empleo industrial. En el primer trimestre de 2011 los afiliados a la industria ascienden a 85.382, un 4,5% menos que el primer trimestre del año pasado y un 1,9%, también menos, que el trimestre anterior.

La leve recuperación del VAB no se ha completado con un aumento del empleo industrial

Frente al descenso del conjunto del sector, algunas ramas ligadas a la energía y el medio ambiente (recogida, tratamiento y eliminación de residuos y captación y depuración y distribución de agua) experimentaron un incremento del número de afiliados. Del resto de ramas con un peso significativo y más propiamente industriales- sólo

Por ramas, las relacionadas con la energía y el medioambiente se contabilizaron entre los escasos ejemplos que aumentaron el número de afiliados

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

| | I Tr 10 | I Tr 11 | Variación (%) |
|--|---------------|---------------|---------------|
| Artes gráficas y reproducción de soportes grabados | 9.241 | 8.474 | -8,3 |
| Fabricación de vehículos de motor, remolques y semirremolques | 7.558 | 7.302 | -3,4 |
| Recogida, tratamiento y eliminación de residuos; valorización | 7.105 | 7.225 | 1,7 |
| Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado | 6.030 | 6.185 | 2,6 |
| Industria de la alimentación | 6.255 | 6.122 | -2,1 |
| Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p. | 6.252 | 5.442 | -13,0 |
| Reparación e instalación de maquinaria y equipo | 4.984 | 5.072 | 1,8 |
| Confección de prendas de vestir | 5.380 | 4.609 | -14,3 |
| Fabricación de productos farmacéuticos | 4.267 | 4.264 | -0,1 |
| Fabricación de otros productos minerales no metálicos | 3.837 | 3.453 | -10,0 |
| Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equipo | 3.400 | 3.293 | -3,1 |
| Captación, depuración y distribución de agua | 3.220 | 3.260 | 1,2 |
| Fabricación de otro material de transporte | 2.835 | 2.562 | -9,6 |
| Resto | 19.060 | 18.119 | -4,9 |
| Total industria | 89.424 | 85.382 | -4,5 |

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

Reparación e instalación de maquinaria y equipo registró una variación interanual positiva (1,8%). Las pérdidas relativas más acusadas se dieron, por este orden, en las ramas de confección de prendas de vestir, fabricación de maquinaria y equipo y fabricación de otros productos minerales no metálicos (todas ellas con descensos por encima del 10% de variación).

En cuanto a la evolución del tejido empresarial de la industria madrileña, las cuentas de cotización a la Seguridad Social correspondientes al primer trimestre de 2011 reflejan una variación interanual del -5,2%, alcanzando a 31 de marzo un total de 4.376. La evolución también fue negativa con respecto al trimestre anterior, -1,1%.

Las cuentas de cotización del sector industrial siguen retrocediendo en el primer trimestre de 2011, tanto en la variación interanual como respecto al trimestre anterior

En detalle, las dos únicas ramas con un crecimiento interanual en las cuentas de cotización fueron suministro de energía, electricidad, gas, vapor y aire acondicionado y fabricación de material y equipo eléctrico, ambas con un crecimiento en torno al 2%. La rama otras industrias manufactureras tuvo un crecimiento igual cero. El resto de ramas registró una variación negativa, particularmente adversa en los casos de fabricación de maquinaria y equipo y de artes gráficas y reproducción de soportes grabados (-10,2 y -7,4%, respectivamente).

| Cuentas de cotización a la Seguridad Social: ramas industriales (CNAE-09) | | | |
|--|----------------|----------------|----------------------|
| | I Tr 10 | I Tr 11 | Variación (%) |
| Artes gráficas y reproducción de soportes grabados | 982 | 909 | -7,4 |
| Confección de prendas de vestir | 529 | 502 | -5,1 |
| Fabricación de productos metálicos, excepto maquinaria y equip. | 400 | 379 | -5,3 |
| Industria de la alimentación | 371 | 358 | -3,5 |
| Reparación e instalación de maquinaria y equipo | 292 | 283 | -3,1 |
| Fabricación de maquinaria y equipo n.c.o.p. | 266 | 239 | -10,2 |
| Otras industrias manufactureras | 225 | 225 | 0,0 |
| Fabricación de muebles | 162 | 153 | -5,6 |
| Fabricación de otros productos minerales no metálicos | 128 | 127 | -0,8 |
| Industria química | 126 | 125 | -0,8 |
| Fabricación de material y equipo eléctrico | 114 | 112 | -1,8 |
| Suministro de energía eléctrica, gas, vapor y aire acondicionado | 107 | 109 | 1,9 |
| Fabricación de productos informáticos, electrónicos y ópticos | 89 | 91 | 2,2 |
| Resto | 823 | 764 | -7,2 |
| Total | 4.614 | 4.376 | -5,2 |

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

2.2. Construcción y mercado inmobiliario

En el comienzo de 2011 se produjo una nueva reducción del número de afiliados a la Seguridad Social en el sector de la construcción, al perder 2.181 afiliados respecto al cuarto trimestre del año pasado. No obstante, se ha suavizado la caída de la tasa intertrimestral, -2,1% frente al -4,9% del trimestre anterior. Con todo la tasa interanual acumula un descenso del 7,9%, muy por encima de la evolución seguida por el conjunto de afiliados de la Ciudad de Madrid (-1,6%).

Respecto a las ramas de actividad del sector, la caída de las inversiones públicas sigue perjudicando a la obra civil, que sufrió el descenso intertrimestral más acusado, -3,5%, y arrastra una pérdida interanual de -15% (cinco y 10 puntos por encima de la construcción de edificios y actividades de construcción especializada, respectivamente). Durante el primer trimestre de 2011 se ha moderado sensiblemente el descenso del número de afiliados en la construcción de edificios (-496, frente a una variación en el último trimestre de 2010 de -2.472), aunque hasta no conocer el comportamiento de los siguientes trimestres es prematuro apuntar una tendencia de recuperación de esta rama.

Algunos signos de esta relativa mejora se pueden apreciar en las licencias de viviendas. En los cinco primeros meses de 2011 el número de licencias urbanísticas autorizadas por el Área de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid asciende a 1.159, lo que supone un incremento del 7,8% respecto al mismo periodo de 2010 (y un 6% en comparación con los cinco últimos meses de 2010). Todo lo cual ha favorecido una clara reducción de la tasa anual acumulada (del -34 al -4,7% entre febrero y mayo de 2011).

En el arranque del año de 2011 se ha suavizado la caída de empleo del sector de la construcción, especialmente en la rama de construcción de edificios

El balance de los primeros cinco meses del año es positivo en cuanto a la recuperación del número de licencias de viviendas

Licencias de construcción de viviendas (tasa media anual en %)



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

El aumento de las licencias concedidas por los distritos es especialmente significativo

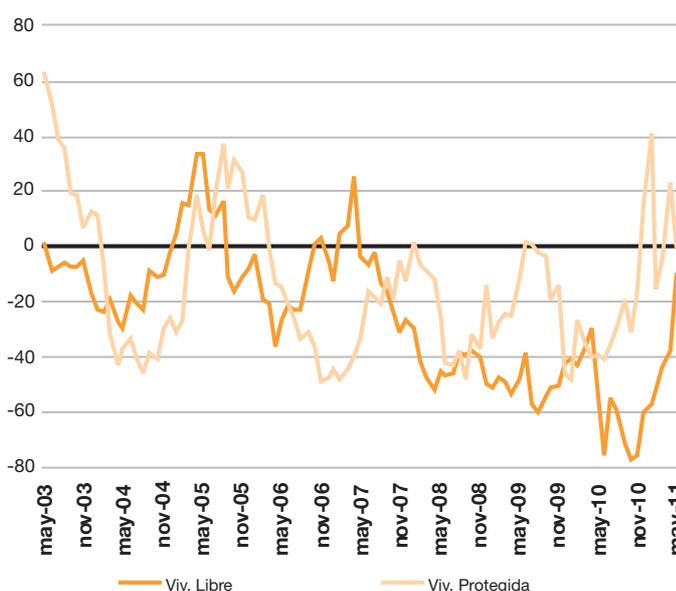
En los primeros cinco meses de 2011 una de cada tres viviendas son libres, mientras que en el mismo periodo de 2010 esa proporción se reducía a una de cada diez

A las licencias urbanísticas concedidas por el Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Madrid, hay que añadir las licencias de obra nueva concedidas por los distritos, y que entre enero y mayo de 2011 sumaron un total de 362, un 67,6% más que en el mismo periodo del año anterior. Considerando ambas fuentes, el número total de licencias concedidas en los cinco primeros meses de 2011 ascendió a 1.106, un 13,4% más con respecto a 2010.

Por tipología, la vivienda libre tuvo el mejor comportamiento en los primeros cinco meses de 2011 con un incremento del 260,8% respecto al mismo periodo de año anterior, mientras que el número de licencias de vivienda protegida se redujeron un 18,7%. Esta evolución positiva ha permitido aumentar la cuota de la vivienda libre, desde un exiguo 9,5% en los primeros cinco meses de 2010 al 31,8% del mismo periodo en el 2011. No obstante, atendiendo a la variación con respecto a los últimos cinco meses del año 2010, se aprecia la tendencia contraria, y es la vivienda protegida la que aumenta, 30,1%, mientras que la vivienda libre decrece un -24,1%.

La evolución de las tasas medias (véase gráfico adjunto) refleja cómo la vivienda libre, aunque todavía no haya salido de los valores negativos, mantiene una sostenida recuperación (desde el -75,6% de noviembre de 2010 al -9,7% de 2011), y de continuar esta tendencia es previsible que alcance valores positivos en la segunda mitad de 2011. Por su parte la vivienda protegida desde finales de 2010 ha alcanzado tasas positivas en varias ocasiones, aunque su comportamiento varía notoriamente de unos meses a otros.

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



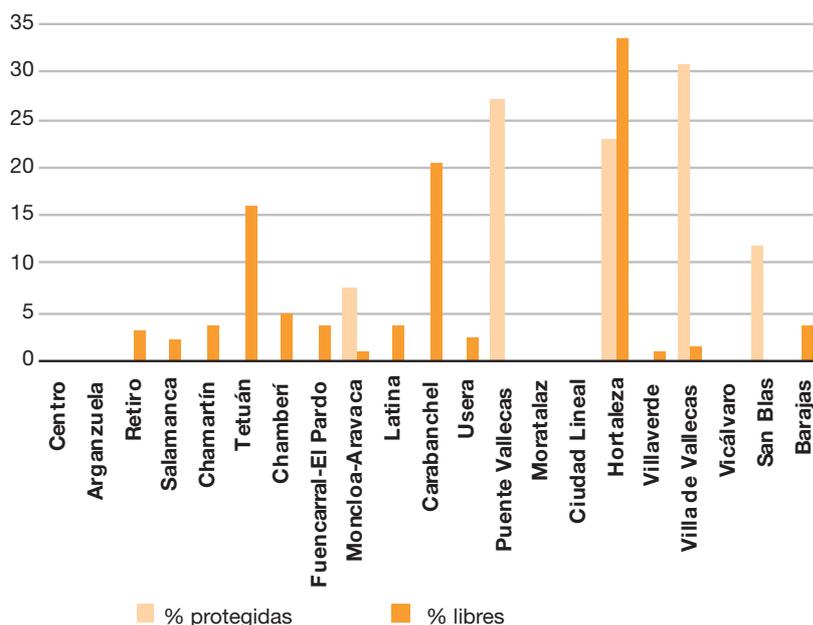
Fuente: Área de Gobierno de Urbanismo y Vivienda. Ayuntamiento de Madrid

En cuanto a la distribución de las licencias por distrito y tipologías, el primer trimestre de 2011 muestra un reparto desigual, particularmente respecto a la vivienda protegida: tan sólo tres distritos, Villa de Vallecas, Puente de Vallecas y Hortaleza, concentran el 80,6% del total; el resto se reparte entre los distritos de San Blas y Moncloa-Aravaca, quedando 16 distritos sin ninguna licencia de vivienda protegida. La distribución de las viviendas libres está más repartida (con presencia en 14 distritos), aunque también está muy concentrada en pocos distritos (Hortaleza, Carabanchel y Tetuán acaparan el 70,1%). La localización de los nuevos desarrollos urbanos influye en el hecho de que el 100% de las licencias de vivienda protegida y el 70,4% de vivienda libre se encuentren en los distritos fuera de la almendra central.

Hortaleza es el distrito con una mayor concentración de licencias de construcción de vivienda libre y el segundo en vivienda protegida (considerando ambas, acapara el 27,2% de las licencias). Villa de Vallecas es el distrito más destacado en vivienda protegida (30,6%)

Sumando ambos tipos de licencias, el ranking está encabezado, en este orden, por Hortaleza, Villa de Vallecas y Puente de Vallecas, que en el primer trimestre de 2011 acumularon el 61,5% de todas las licencias concedidas en los distritos.

Distribución de las licencias por tipologías y distrito (I Trim. 2011 en %)



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

Los datos de certificados de fin de obra ofrecidos por el Colegio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos de Madrid (COAATM) siguen arrojando un retroceso, particularmente en el número de viviendas nuevas y en menor medida en las ampliaciones y reformas. Entre enero y mayo de 2011 se concedieron 1.156 certificados de fin de obra nueva para uso residencial visados por el COAATM, un -59,0% menos que en el mismo periodo de 2010, que pone de manifiesto el escaso número de viviendas iniciadas durante aquel año.

El descenso el número de viviendas terminadas ha sido pronunciado en los primeros meses del año

En el caso de las ampliaciones y reformas de viviendas, se concedieron 627 certificados en los primeros cinco meses de 2011, lo cual supone un retroceso con respecto al año anterior de -6,8%, claramente menor que el caso de las viviendas nuevas.

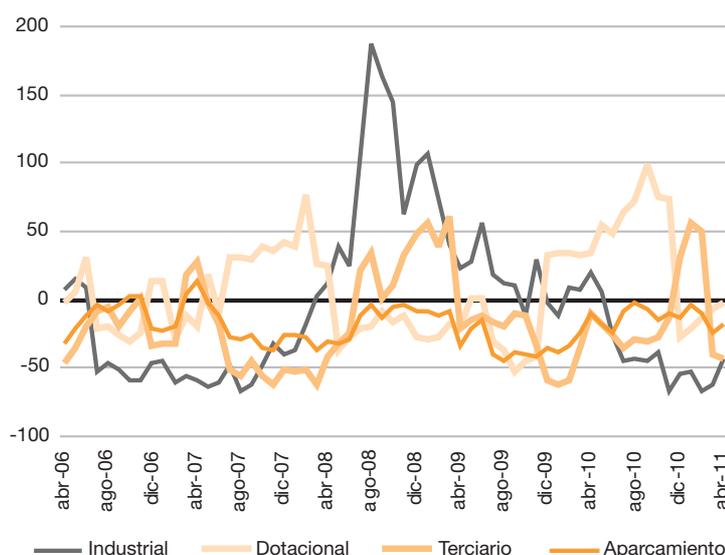
Es de esperar que el aumento de las licencias de obra experimentado en los últimos meses se traduzca en una recuperación del número de certificados de fin de vivienda nueva en la segunda mitad del año. No obstante, es preciso contar con nuevos registros en los próximos meses para aventurar resultados.

Las superficies no residenciales no logran recuperarse. Los descensos más acusados se producen durante los meses de marzo y abril, afectando particularmente a los usos terciario e industrial

En cuanto a las superficies construidas de uso no residencial, los datos hasta abril de 2011 suponen una tasa media anual del -22,3%, lo cual supone un deterioro respecto a la tasa del mes de enero (-7%). Por tipología, el uso de aparcamiento acaparó casi la mitad (48,1%) de toda la superficie nueva edificada no residencial creada entre los meses de enero y abril, seguida de la dotacional (25,6%) y, a gran distancia, de la terciaria e industrial (19,4 y 7%, respectivamente).

Ningún tipo de uso alcanza una tasa media anual positiva en el mes de abril, aunque el dotacional se acerca al valor positivo (-1,2%) y el de aparcamiento (-17,4%) no es tan restrictivo como los usos terciario e industrial (con tasas de -43,2 y -43%, respectivamente). En definitiva, el menor volumen de superficie no residencial generada en los meses de marzo y abril ha truncado la leve recuperación iniciada en los dos primeros meses del año.

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



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

2.3. Sistema financiero

La inestabilidad económica y dificultades del sistema financiero se percibe en el primer trimestre de 2011, tanto en la evolución negativa de los depósitos, como el estancamiento crediticio y, en particular, las restricciones en la concesión de créditos hipotecarios. Por otro lado, el inconcluso proceso de reestructuración del sistema financiero se traduce en un incremento del cierre de oficinas de entidades de depósito. En todas estas variables la situación de Madrid es común a la del resto de España y las perspectivas para los próximos meses por el momento no apuntan a una recuperación del clima financiero.

Oficinas de entidades de depósito

El efecto de las fusiones y reestructuración del sistema financiero comienza a dejarse a notar con intensidad en la disminución del número de oficinas en la Ciudad de Madrid, que registró un descenso del -2,9% de la tasa intertrimestral y del -4,8% de la tasa interanual. Así, en marzo se contabilizaban 3.006 oficinas de entidades de depósito en la Ciudad de Madrid, 89 menos que el trimestre anterior y 152 menos con respecto a marzo del año pasado.

En el primer trimestre del año se ha intensificado el descenso de las entidades de depósito

El ritmo de descenso del número de oficinas en la Ciudad fue similar al de la media española y el conjunto de la Comunidad de Madrid. La diferencia más apreciable fue la evolución menos regresiva del conjunto de España (-2,3% de variación intratrimestral y -4,4% de variación interanual).

El ajuste de las entidades de depósito se considera incompleto por parte del Banco de España. Por ello, en los próximos meses se espera nuevas reducciones del número de oficinas, tanto en la Ciudad como el resto del país, como resultado de los cambios del sistema bancario (particularmente por las fusiones de las cajas).

Depósitos e inversión crediticia

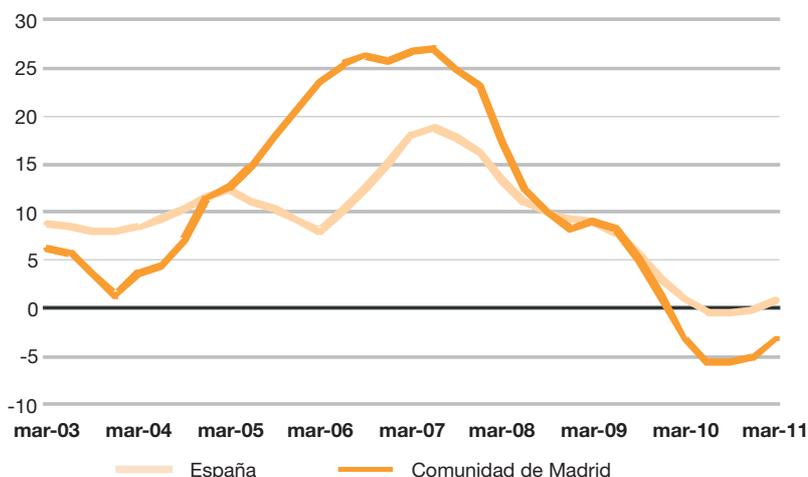
Con marzo son ya cinco trimestres seguidos que se produce un descenso en el volumen de depósitos de las entidades financieras de la Comunidad de Madrid. La variación interanual del primer trimestre de 2011 fue del -3,2%, lo cual contrasta con una ligera recuperación del agregado español (0,8%).

Marzo encadena un nuevo trimestre negativo en la evolución de la tasa interanual del volumen de depósitos

No obstante, el ritmo de descenso de los depósitos en la Comunidad de Madrid se ha moderado, y respecto al trimestre anterior la tasa interanual es dos puntos porcentuales menos negativa.

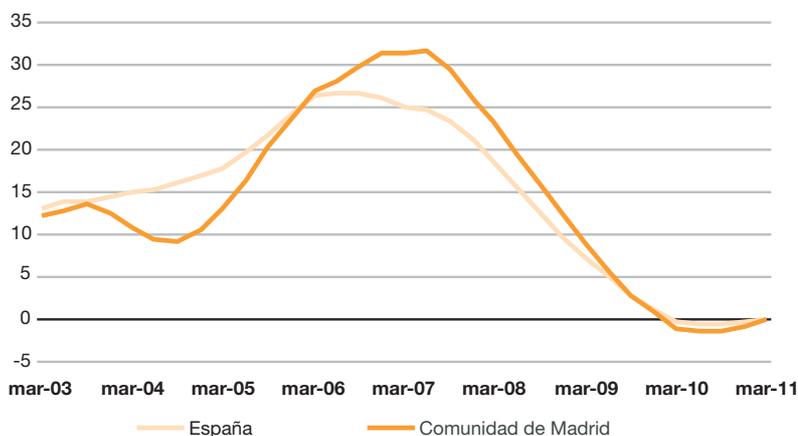
La evolución del volumen de crédito concedido por las entidades financieras se encuentra estancada, con una variación interanual del 0%. Aunque se haya salido de los valores negativos de trimestres anteriores, se percibe la dificultad de recuperar el ritmo de crecimiento del crédito. El comportamiento del crédito en la región fue prácticamente idéntico a la media española.

A pesar de que el crédito concedido sale de terrenos negativos, no remonta, permaneciendo estacando en el primer trimestre de 2011

Depósitos de clientes (tasa media anual en %)

Fuente: Banco de España

La ratio de liquidez estructural (créditos cubiertos por el volumen de depósitos en entidades financieras con sucursales en la región) se mantiene sin cambios respecto al trimestre anterior en el 70,8%, aunque es 2,3 puntos inferior al registrado un año antes. El diferencial con el conjunto de España alcanza los 6,7 puntos a favor de la región madrileña.

El crédito al sector privado (tasa media anual en %)

Fuente: Banco de España

Evolución del crédito hipotecario

En el primer trimestre de 2011 persiste el duro ajuste del mercado hipotecario madrileño, con menos hipotecas y menos crédito concedido

Durante el primer trimestre de 2011 se constituyeron 27.138 hipotecas en la Comunidad de Madrid, cuyo montante ascendió a 4.798 millones de euros y un importe medio (definido por el cociente entre el volumen total de crédito y el número de hipotecas constituidas) de 176.000 euros.

La variación interanual del número de hipotecas constituidas registró un descenso del -17,9% (5.913 hipotecas menos que el primer trimestre del año pasado), y son ya cinco trimestres consecutivos con números negativos. El descenso interanual fue aún más acusado en el volumen total de dinero concedido, -27,2% (1.793 millones de euros menos que el primer trimestre de 2010). Por su parte, el descenso del importe medio de las hipotecas fue algo menos intenso, -11,3% (22.628 euros menos por hipoteca).

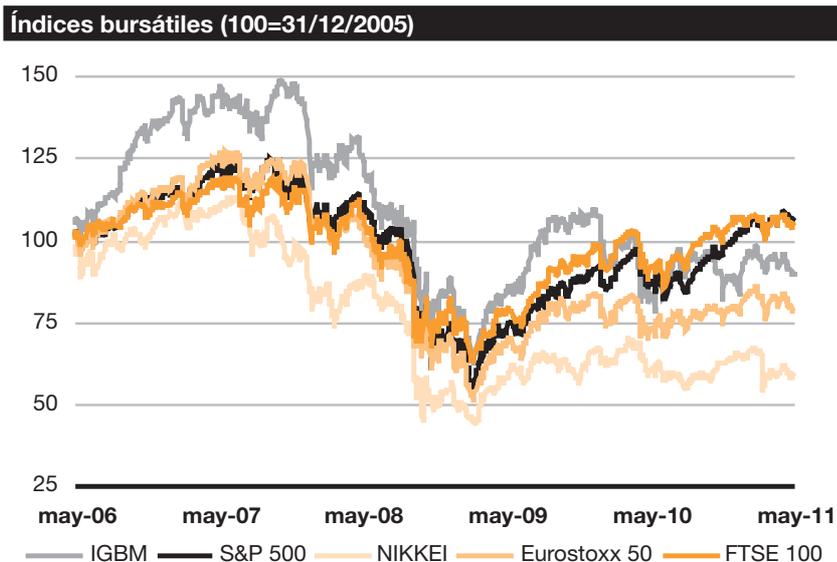
El ajuste en la Comunidad de Madrid fue ligeramente más acentuado que la media española, cuyas variaciones interanuales fueron de -15,9% para el número de hipotecas, -24% del volumen de crédito concedido y -9,6% del importe medio de las hipotecas.

Mercado bursátil

En los primeros cinco meses del año el índice general de la Bolsa de Madrid (IGBM) acumula una ganancia del 6,2%, superior a otros índices bursátiles destacados como FTSE (1,5%), EuroStoxx 50 (2,5%), DAX Index (5,5%) o Nikkei (-8,0%), aunque por debajo del S&P 500 (7,0%). Este aumento de la rentabilidad del IGBM se ha traducido en un crecimiento interanual del 10,3% respecto al periodo de enero a mayo del año pasado.

Buena parte de las ganancias de la Bolsa madrileña producidas en los dos primeros meses de 2011 se han perdido en los siguientes meses del año

No obstante, si analizamos en detalle la evolución seguida en los últimos meses se observa como el crecimiento se concentró en los dos primeros meses del año con un crecimiento del 10,7%, mientras que desde febrero el índice bursátil de Madrid ha perdido un 4,4%, tendencia también observada en otros mercados como el EuroStoxx 50, que se deja un 5,0%, el Nikkei, que pierde un 8,8%, o el FTSE, que cede un 0,1%, y con crecimiento más moderados del DAX Index (0,3%) o del S&P 500 (1,4%).



Fuente: Bloomberg

2.4. Turismo

La evolución mostrada entre marzo y mayo evidencia el dinamismo de la Ciudad y, en suma, contribuye a reforzar el papel de Madrid como uno de los principales destinos urbanos internacionales

Las expectativas de crecimiento turístico en la Ciudad de Madrid se han cumplido en los primeros meses de 2011. Todos los parámetros turísticos analizados (viajeros, pernoctaciones, estancia media y grado de ocupación) han mostrado una variación interanual positiva. La evolución económica mundial favorable ha contribuido a un significativo aumento del número de turistas procedentes del extranjero, principalmente fuera de la Unión Europea. Madrid también se ha beneficiado del redireccionamiento de turistas provocado por la inestabilidad de los países del sur del Mediterráneo, pero en menor medida porque su perfil medio tiene un fuerte sesgo de “sol y playa”.

Atendiendo a los datos de la encuesta de ocupación hotelera elaborada por el INE, el número de viajeros alojados en establecimientos hoteleros en la Ciudad de marzo a mayo asciende a 2.154.414, lo que supone un incremento interanual del 4,4%. La mayor parte del mismo se debió a los viajeros residentes en el extranjero, que son 76.443 más respecto a los tres meses del año anterior, mientras que el aumento de los viajeros residentes en España fue más modesto, 13.729. El mejor comportamiento de los residentes en el extranjero elevan su cuota hasta el 52% del total de viajeros, 1,4 puntos porcentuales más que en el mismo periodo del año pasado. En cuanto a las variaciones mensuales, abril fue particularmente bueno por el hecho de caer Semana Santa en este mes, registrando un crecimiento interanual del 8,2%; otro mes con un incremento notable fue marzo, 4,5%, mientras que en el mes de mayo la variación se limitó a un 0,8%.

El aumento del número de viajeros y pernoctaciones procedentes del extranjero ha tenido un claro protagonismo en el crecimiento turístico de los últimos meses

La evolución de las pernoctaciones fue aún más positiva. De marzo a mayo de 2011 se alcanzó la cifra de 4.335.362 pernoctaciones en la Ciudad de Madrid, lo que supone una variación interanual del 6,9%. De nuevo la contribución de los residentes extranjeros fue significativamente superior, aportando el 89,2% del total (278.543 pernoctaciones ganadas con respecto a los mismos meses de 2010). De esta forma, el peso de los residentes extranjeros se eleva al 58% del total de pernoctaciones, 2,1 puntos porcentuales más que en 2010. Las variaciones interanuales por meses fueron todavía mejores en el caso de pernoctaciones, también todos los meses creciendo y con incrementos muy notables en los meses marzo (6,5%) y, sobre todo, abril (11,9%), mientras que en mayo la variación fue más discreta (2,5%).

El mayor incremento de las pernoctaciones que el número de viajeros incidió directamente en el aumento de la estancia media, 2,4% de variación interanual. Nuevamente, los residentes en el extranjero registraron el incremento más notable (3,2%, por tan sólo un 0,3% de los residentes en España), de tal forma que de marzo a mayo de 2011 la estancia media de los viajeros procedentes del extranjero se eleva a los 2,2 días, frente a los 1,7 días de los viajeros procedentes del resto de España.

| Principales indicadores turísticos de la Ciudad de Madrid | | | | | | |
|--|-------------------|------------------|------------------|------------------|-----------------|------------------|
| | 2010 | 2011 | | | Var. % 10/09 | Var. % 11*/10 |
| | | mar | abr | may | | |
| Viajeros | 7.859.378 | 684.279 | 725.984 | 744.152 | 9,7 | 4,4 |
| nacionales | 4.019.583 | 353.601 | 344.444 | 337.425 | 5,8 | 1,3 |
| extranjeros | 3.839.796 | 330.678 | 381.539 | 406.727 | 14,1 | 7,3 |
| Pernoctaciones | 15.219.129 | 1.343.303 | 1.507.743 | 1.484.316 | 11,5 | 6,9 |
| nacionales | 6.941.609 | 620.970 | 633.361 | 565.554 | 7,6 | 1,7 |
| extranjeros | 8.277.520 | 722.333 | 874.382 | 918.762 | 14,9 | 11,0 |
| Estancia media | 1,94 | 1,96 | 2,08 | 1,99 | 1,6 | 2,4 |
| nacionales | 1,73 | 1,76 | 1,84 | 1,68 | 1,7 | 0,3 |
| extranjeros | 2,16 | 2,18 | 2,29 | 2,26 | 0,7 | 3,2 |
| Grado ocupación por plaza | 54,4 | 55,1 | 62,9 | 60,0 | 8,3 | 2,8 |

*Variación % interanual acumulada de marzo a mayo 2011
Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH). INE

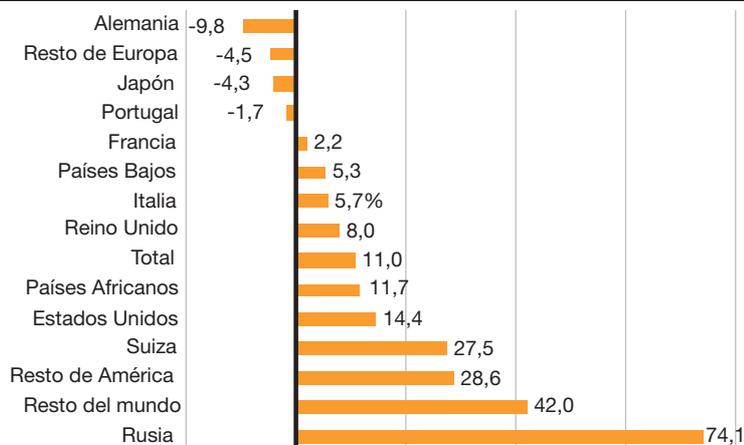
Según el origen de las pernoctaciones de no residentes, la evolución interanual acumulada de los últimos tres meses ofrece diferencias notables. Los mayores incrementos provienen de Estados Unidos y, más aún, los países del resto de América, que en conjunto acumularon 146.000 pernoctaciones más que en los meses de 2010 (el 59% del total incremento de no residentes). Dados los intensos vínculos culturales, la buena marcha de las economías latinoamericanas es un factor muy positivo que va influir cada vez más en la evolución del número de viajeros y pernoctaciones en la Ciudad.

En términos relativos, los mayores ascensos se produjeron en dos países europeos extracomunitarios, Rusia y Suiza, con variaciones del 74,1 y 27,5%, respectivamente (entre ambos acumularon más de 35.000 turistas). Por el contrario, los tradicionales países emisores de la Unión Europea tuvieron, en general, un comportamiento discreto cuando no regresivo. Dentro de estos países las diferencias más extremas fueron el aumento de 17.308 de las pernoctaciones de italianos y, a la inversa, el descenso en -16.247 pernoctaciones por parte de los alemanes. Otros países con incrementos destacados dentro de la UE fueron Reino Unido y Holanda (8 y 5,3%, respectivamente). La crisis económica de Grecia e Irlanda influyó en la acusada regresión de las pernoctaciones de estos dos países (-22,8 y -20,3%, respectivamente), que de forma agregada supusieron 13.029 pernoctaciones menos.

Fuera de los mercados europeo y americano, prosigue el ascenso de las pernoctaciones de los países africanos (11,7%), mientras que el principal mercado asiático, Japón, registró una esperable caída (-4,3%), derivada de los recientes acontecimientos vividos en este país. Pero sobre todo, destaca el crecimiento del resto del mundo (42%), particularmente por empuje de China y otros países asiáticos, lo que implica una diversificación de los mercados emisores del turismo madrileño.

Los mayores incrementos en las pernoctaciones se dan fuera de la Unión Europea. La economías emergentes de Latinoamérica y Rusia cobran cada vez más importancia en el mercado turístico de Madrid

Pernoctaciones extranjeras en alojamiento hotelero en la Ciudad de Madrid (tasa interanual en % del acumulado marzo-mayo 2011)

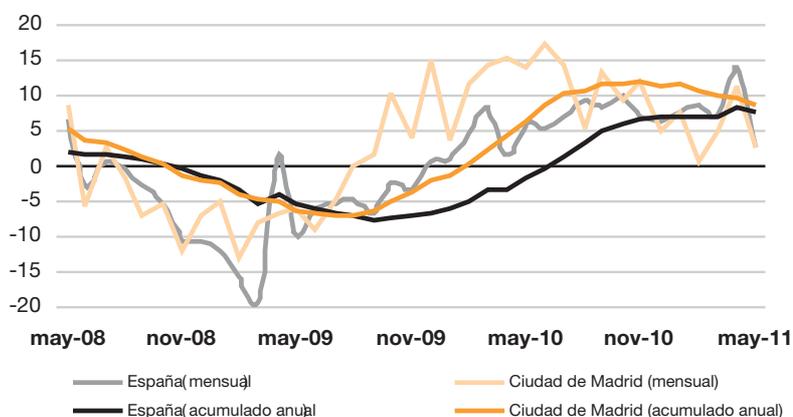


Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH). INE

Las pernoctaciones, aunque continúen las tasas positivas, aminoran los ritmos de crecimiento con respecto a los últimos meses del anterior año

Conforme avanza el año se aprecia una ralentización del crecimiento de las pernoctaciones de la Ciudad de Madrid. Así, entre marzo y mayo el promedio de la tasa interanual registró un crecimiento del 6,5%, 8 puntos menos que el año anterior. El crecimiento más destacado fue en el mes en que se celebró la Semana Santa, abril, con una tasa de interanual del 11,3%, mientras que la tasa se redujo al 2,8% en mayo. De manera paralela, la tasa anual acumulada descendió 1,4 puntos entre marzo y mayo, situándose en el 8,7%, lo cual supone una reducción sensible de la ventaja de partida con respecto a la media española (de 2,9 a 0,9 puntos entre marzo y mayo). En este sentido, otros destinos, españoles, preferentemente costeros, se han beneficiado del incremento de turistas derivado de los conflictos del norte de África.

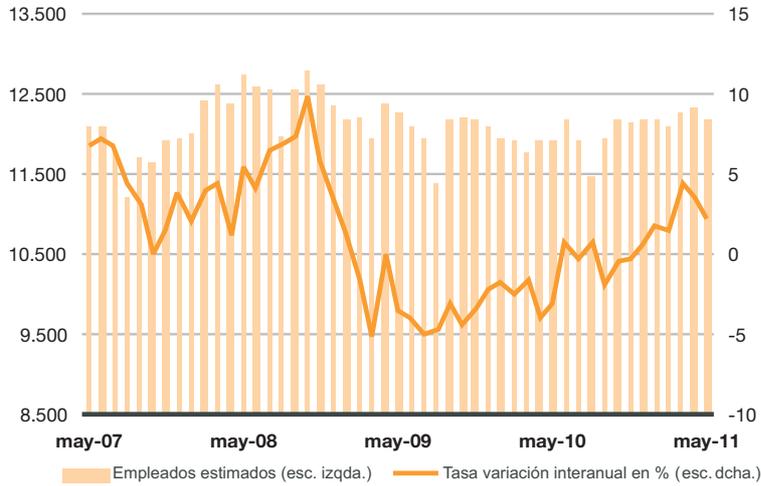
Pernoctaciones en hoteles (tasa interanual en % de los datos mensuales y del acumulado anual)



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH). INE

No obstante, la Ciudad Madrid encadena veintidós meses de crecimiento interanual de las pernoctaciones (desde agosto de 2009), y la tasa anual acumulada para el mes de mayo de 2011 es 2,4 puntos superior al mes de mayo de 2010, y un punto más que la media española.

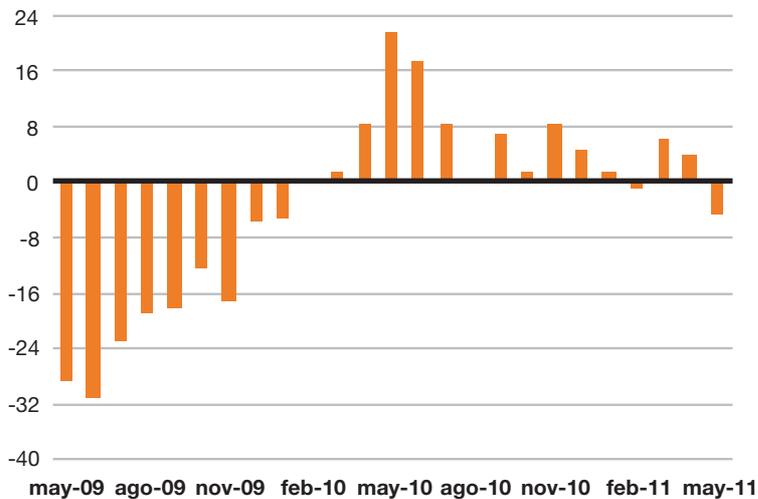
Empleo en los establecimientos hoteleros de la Ciudad de Madrid



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH). INE

El incremento del número de plazas ofertadas es la respuesta del sector hostelero madrileño al aumento sostenido de la demanda. Con 79.416 plazas estimadas en el mes de mayo se ha alcanzado un nuevo techo histórico en la Ciudad de Madrid. Entre enero y mayo se han incorporado 1.620 nuevas plazas y la variación interanual de este último mes alcanza un crecimiento del 4,4%.

Ingresos por habitación disponible de la Comunidad de Madrid (en %)



Fuente: INE

Frente al dinamismo de la demanda y oferta turística de la Ciudad en los últimos meses, el empleo del sector crece de manera más modesta

Este ascenso turístico, tanto de la demanda como de la oferta, no se corresponde de igual modo por el empleo del sector, que en los primeros meses del año permaneció prácticamente estancado. El mes de mayo se registraron 12.189 empleos, lo cual supone un aumento insignificante del 0,1% respecto al mes de enero. La variación interanual del mes de mayo es más elevada, 1,8%, registrándose una tendencia media ascendente.

La evolución positiva del número de viajeros y pernoctaciones no se ha traducido en aumento de los precios medios de los establecimientos hoteleros. Para la Comunidad de Madrid los ingresos por habitación ascienden a 57,5 euros en el mes de mayo, lo cual supone tres euros menos que un año antes, es decir, la variación interanual descendió un -4,7%. Por el contrario, la evolución de la media española registró un crecimiento interanual del 2,8%, aunque su nivel de ingresos se sitúa claramente por debajo de la región madrileña (34,6 euros por habitación en el mes de mayo).

2.5. Transporte

El aumento del tráfico internacional ha compensado las pérdidas del tráfico nacional y ha permitido recuperar buena parte del flujo de pasajeros perdido en años anteriores

De enero a mayo de 2011 el tráfico de pasajeros en el aeropuerto Madrid-Barajas se ha incrementado un 1,2% con respecto al mismo periodo de 2010. Esta evolución positiva se deriva de las aportaciones del tráfico internacional, que crecieron un 6,3%. El número de pasajeros de los vuelos internacionales acumulado en los primeros cinco meses del año se eleva a 12,5 millones, 1,7 más que en el mismo periodo de 2007 (ejercicio que registró el máximo anual de pasajeros hasta la fecha). El contexto de recuperación económica de los principales mercados emisores de turistas de la Unión Europea ha favorecido el aumento del tráfico aéreo en Barajas: el número de pasajeros con origen o destino en otro país de la Unión Europea se incrementó un 7,4% durante el periodo analizado. Por otro lado, el tráfico con otros ámbitos internacionales también creció de forma considerable (4,5%).

Por el contrario, el tráfico nacional sufrió un nuevo retroceso, registrando una variación interanual en lo que va de año del -7%. De esta forma, la cuota de pasajeros nacionales se sitúa en un 35,5%, lo que supone un descenso de casi diez puntos porcentuales con respecto a 2007 (en aquel año los pasajeros nacionales representaban un 44,2%). La competencia de otros modos de transporte (particularmente por el despliegue de nuevas líneas de alta velocidad), unido a la situación coyuntural de la economía española que limita los flujos turísticos y de negocios internos, explican el retroceso del tráfico aéreo nacional.

Principales indicadores de tráfico aeroportuario en Madrid-Barajas

| | Pasajeros (miles) | | | Mercancías (Tn) | | |
|--------------------|-------------------|--------------|---------------|-----------------|--------------|---------------|
| | Total | Nacional | Internacional | Total | Nacional | Internacional |
| 2007 | 51.403 | 22.743 | 28.660 | 323.450 | 65.859 | 257.591 |
| 2008 | 50.521 | 20.726 | 29.794 | 329.188 | 65.251 | 263.937 |
| 2009 | 48.302 | 19.058 | 29.244 | 302.893 | 53.185 | 249.708 |
| 2010 | 49.789 | 18.778 | 31.011 | 373.381 | 51.088 | 322.293 |
| ene-10 | 3.450 | 1.296 | 2.155 | 26.326 | 3.663 | 22.663 |
| feb-10 | 3.428 | 1.393 | 2.034 | 27.658 | 3.953 | 23.705 |
| mar-10 | 4.117 | 1.600 | 2.517 | 33.307 | 4.707 | 28.600 |
| abr-10 | 3.961 | 1.539 | 2.423 | 31.110 | 3.939 | 27.171 |
| may-10 | 4.284 | 1.599 | 2.685 | 31.480 | 4.326 | 27.154 |
| ene-11 | 3.559 | 1.246 | 2.313 | 30.521 | 3.532 | 26.989 |
| feb-11 | 3.389 | 1.279 | 2.110 | 31.974 | 3.666 | 28.308 |
| mar-11 | 4.032 | 1.476 | 2.556 | 36.051 | 4.199 | 31.852 |
| abr-11 | 4.281 | 1.447 | 2.833 | 30.612 | 3.380 | 27.232 |
| may-11 | 4.205 | 1.462 | 2.743 | 32.943 | 4.210 | 28.733 |
| Var. 11/10* | 1,2% | -7,0% | 6,3% | 8,2% | -7,8% | 10,7% |

* Tasa interanual del acumulado del periodo enero-mayo de 2011

Fuente: AENA. Los datos no incluyen Tránsitos Directos ni Otras Clases de Tráfico

En lo relativo al transporte de mercancías, los datos de AENA confirman un crecimiento interanual aún más sustancial, 8,2%, lo cual equivale a 162 millones de toneladas acumuladas entre enero y mayo de 2011 que permiten alcanzar a Barajas un nuevo récord histórico. Este ascenso se deriva del aumento del tráfico internacional extracomunitario, un 15% más que el año pasado, mientras que el crecimiento del volumen de mercancías con los países de la Unión Europea permaneció estacando y en el ámbito nacional retrocedió un 7,8%.

El tráfico de mercancías creció de forma intensa por los flujos internacionales más allá de la Unión Europea, que en la actualidad acaparan un 65,3% del volumen de mercancías transportado

Principales indicadores de transporte colectivo en Madrid (en miles)

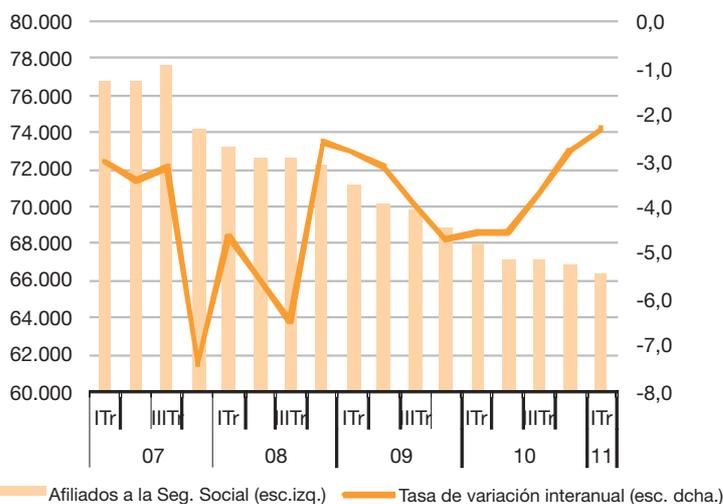
| | Viajeros Metro y EMT | | | Viajeros Cercanías |
|------------------|----------------------|---------|---------|--------------------|
| | Total | Autobús | Metro | |
| 2007 | 1.142.620 | 454.892 | 687.728 | 331.185 |
| 2008 | 1.120.059 | 434.520 | 685.539 | 324.323 |
| 2009 | 1.076.401 | 426.425 | 649.976 | 300.685 |
| 2010 | 1.066.480 | 439.381 | 627.099 | 304.227 |
| ene-10 | 87.410 | 33.255 | 54.155 | 26.050 |
| feb-10 | 89.306 | 34.709 | 54.597 | 24.702 |
| mar-10 | 96.938 | 38.499 | 58.439 | 26.234 |
| ene-11 | 90.066 | 36.146 | 53.920 | 26.279 |
| feb-11 | 90.651 | 36.672 | 53.979 | 25.486 |
| mar-11 | 103.496 | 42.132 | 61.364 | 27.949 |
| Var. Interanual* | 3,9% | 8,0% | 1,2% | 3,5% |

*La tasa interanual corresponde al acumulado enero-marzo 2011
Fuente: Dirección General de Estadística del Ayuntamiento de Madrid e INE

Al comienzo del año se aprecia una mejoría del transporte urbano de Madrid. Así, frente a la variación interanual negativa de 2010 (-0,5%), el número de viajeros de EMT, Metro y Cercanías registró un crecimiento interanual del 3,8% durante el primer trimestre de 2011. En cuanto los modos de transporte urbanos, destaca la contribución de los autobuses de la EMT, con un crecimiento del 8%, lo cual

Durante el primer trimestre de 2011, el transporte urbano ha recuperado parte del dinamismo perdido en los últimos años, particularmente por el crecimiento de los viajeros de autobús de la EMT

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

representa 8,5 millones de viajeros más que en los cinco primeros meses del año pasado. El incremento del número de viajeros de Metro fue sensiblemente más modesto, dos millones, pero supone un significativo cambio frente a los retrocesos experimentados en los anteriores años. Por su parte, el transporte de Cercanías aumentó un 3,5%, lo que supone 2,7 millones más de viajeros.

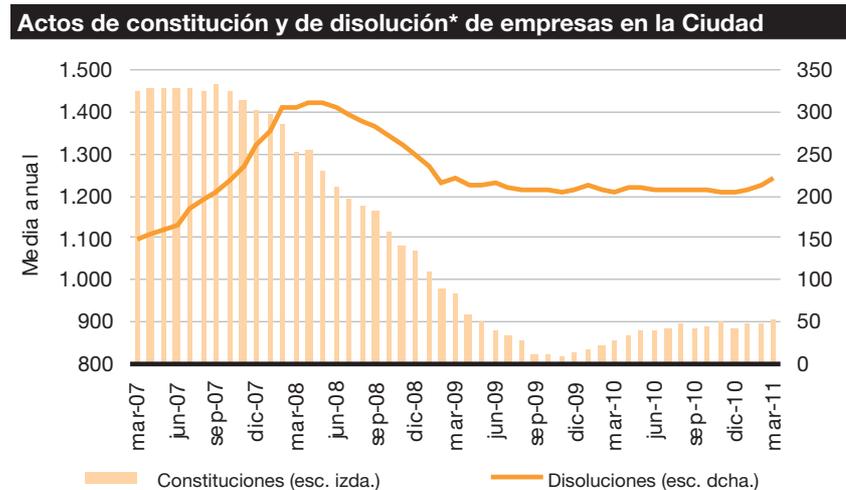
Continúa el descenso del número de afiliados en los sectores vinculados al transporte, con una tasa interanual del -2,3%

Respecto al empleo del sector transportes en la Ciudad, en el primer trimestre de 2011 prosigue la tendencia de reducción del número de afiliados a la Seguridad Social, de manera que se han perdido 1.568 empleos respecto de hace un año. No obstante, el ritmo de caída no es tan pronunciado como el primer trimestre del año pasado (-2,3%, frente a -4,5%).

3. DINÁMICA EMPRESARIAL

En el primer trimestre de 2011 aumentó el ritmo de constitución y disolución de sociedades

Los actos de constitución de sociedades en la Ciudad de Madrid se han incrementado en los primeros meses de 2011. El promedio anual de constituciones alcanzó en marzo la cifra de 909 sociedades, 56 más que hace un año y 25 que en el mes de diciembre. No obstante, aunque se haya rebasado el umbral 900, todavía queda muy lejos los promedios por encima de 1.400 sociedades alcanzados en 2007. Además, el promedio anual de disoluciones también está creciendo en los últimos meses, situándose en 221 sociedades en marzo de 2011, 15 más que en enero.

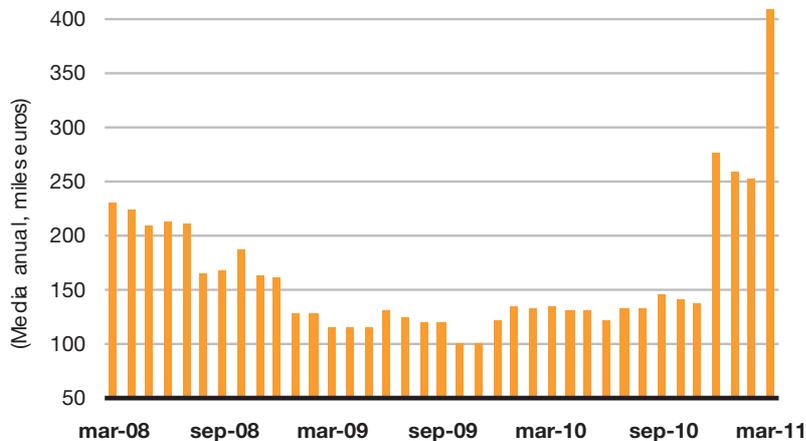


* Extinciones, suspensiones, quiebras y declaraciones concursales de sociedades
Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid. Colegio de Registradores

La envergadura de la constitución de Bankia en marzo ha distorsionado la evolución de la capitalización media de las nuevas sociedades

El arranque del 2011 ha traído consigo un gran dinamismo de la capitalización de las sociedades constituidas en Madrid. La elevada capitalización media anual al cierre de 2010, 272.000 euros por sociedad constituida (155.000 euros más que en diciembre de 2009) quedan aún muy por debajo del 1,4 millones de euros de capitalización media conseguida en marzo de 2011. No obstante, se trata de un salto excepcional derivado por la constitución de Bankia, operación que provocó que sólo en el mes de marzo se elevase la capitalización de las nuevas sociedades hasta los 12.578 millones de euros, cuando un mes antes esta cifra se limitaba a 77.000 euros. Por ello, es de esperar que en los próximos meses se produzca una corrección a la baja de dicha capitalización.

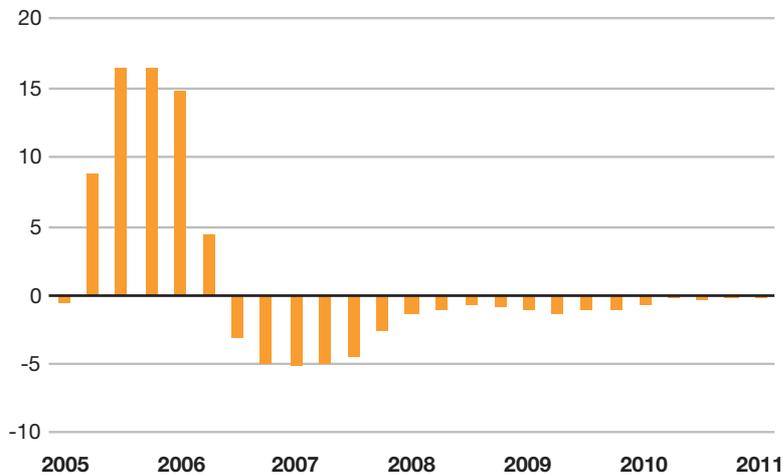
Capitalización media de sociedades mercantiles constituidas en la Ciudad de Madrid



Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid. Colegio de Registradores

Los niveles de cuentas de cotización a la Seguridad Social permanecen estancados y, por el momento, no se producen señales de un cambio de tendencia. En el primer trimestre de 2011 la tasa de variación fue del -0,2%, el mismo valor que el trimestre anterior.

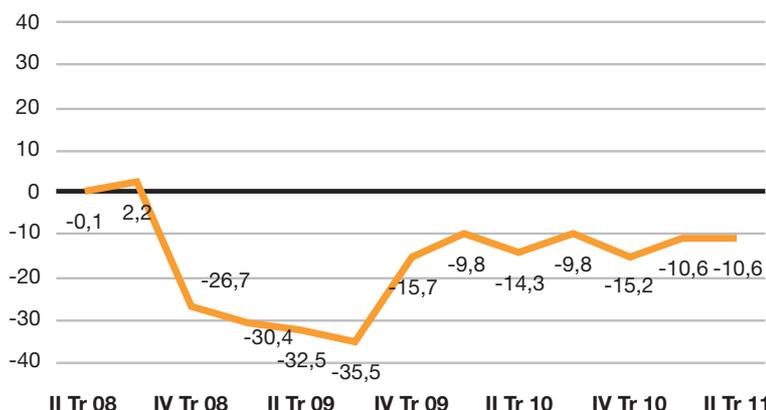
Cuentas de cotización a la Seguridad Social en la Ciudad de Madrid (tasa interanual en %)



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

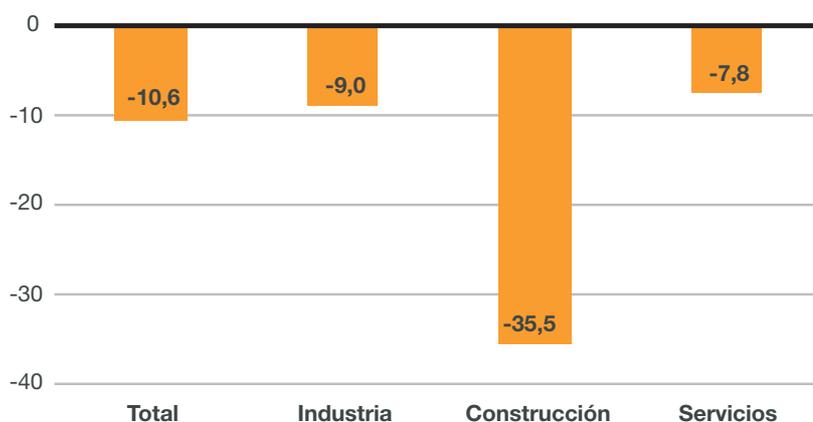
Así, el indicador de clima empresarial del segundo trimestre de 2011 continúa en valores marcadamente negativos, -10,6, la misma cifra que el trimestre anterior, lo cual evidencia la dificultad de recuperación la confianza empresarial (en valores negativos desde el tercer trimestre de 2008).

Los empresarios madrileños siguen sin percibir cambios apreciables en la situación económica

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

Por sectores, el índice de confianza empresarial empeora en la industria y la construcción, con cifras en el segundo trimestre 5,5 y 6,6 puntos más negativos que el trimestre anterior, respectivamente, mientras que los servicios registran una leve mejoría, de casi dos puntos menos negativos con respecto al trimestre anterior. El descenso de la construcción, con una percepción negativa extrema (-35,5) es un síntoma de que los empresarios del sector están inmersos en una profunda crisis. La regresión de la industria también es preocupante, ya que se aleja de la tendencia hacia la recuperación experimentada en el trimestre anterior. No obstante, dado su peso en la economía, la mejora de los servicios, que deja atrás el umbral de los -10 puntos negativos, compensa la caída del resto de sectores, y de seguir esta senda es probable una mejora del indicador general de confianza empresarial.

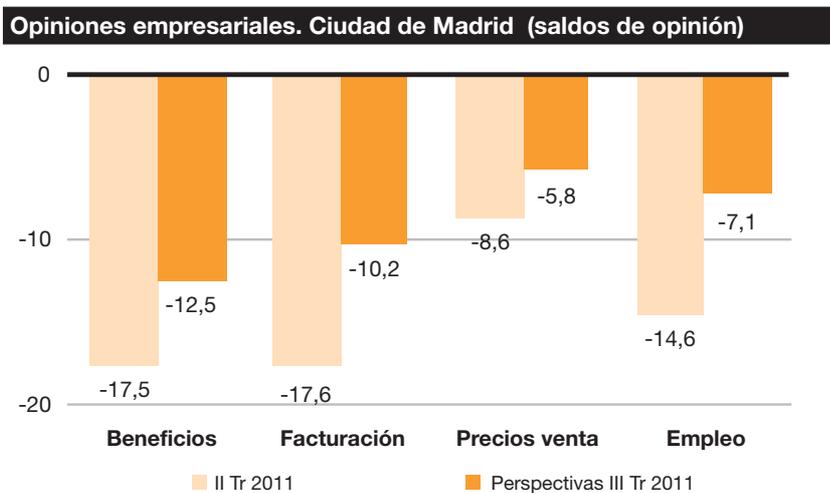
Indicador de confianza empresarial por sectores. Ciudad de Madrid. II trimestre de 2011

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

En cuanto a la desagregación de los datos de opinión empresarial por variables económicas, en términos generales no se han cumplido las expectativas de mejora señaladas en las perspectivas para el segundo trimestre del anterior *Barómetro*. En este sentido, la opinión empresarial arroja unas valoraciones sensiblemente peores en los beneficios empresariales, la facturación, los precios de venta y el empleo (11,5, 16,0, 3,6 y 3,1 puntos más negativos, respectivamente).

La opinión de los empresarios en el segundo trimestre de 2011 es regresiva respecto de todas las variables económicas

Sin salir de los valores negativos, las expectativas de los empresarios para el tercer trimestre indican, como es habitual, una mejora en todos los componentes, particularmente de la facturación y el empleo.



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

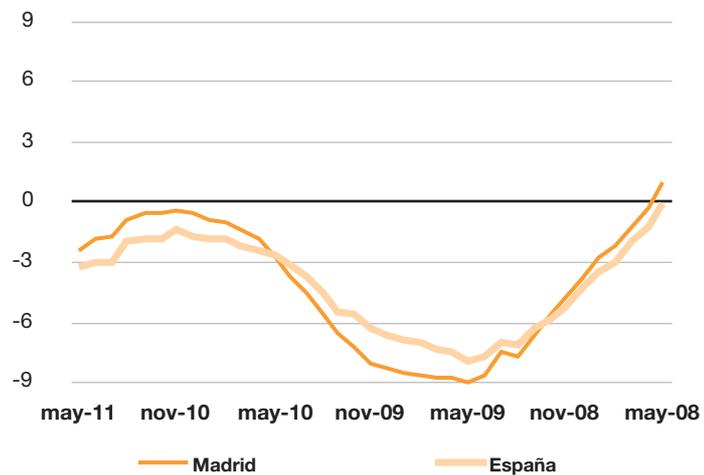
4. DEMANDA

4.1. Consumo

Las ventas del comercio minorista se retraen en los primeros meses de 2011

De enero a mayo se ha acentuado la senda descendente de las ventas en el comercio al por menor. En mayo de 2011 la tasa media anual se situó en el -2,4%, alejándose de la recuperación experimentada en los meses finales del año pasado (donde la tasa rozó el 0%). Aunque, obviando la estacionalidad del cierre del año, más propenso a las compras, la situación es prácticamente idéntica a la del mes de mayo del año anterior, apenas mejorando en cuatro décimas la tasa media de entonces. Como se puede apreciar en las curvas del gráfico adjunto, la evolución ha sido pareja al conjunto de España y se mantiene un pequeño diferencial de casi un punto a favor de la región.

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

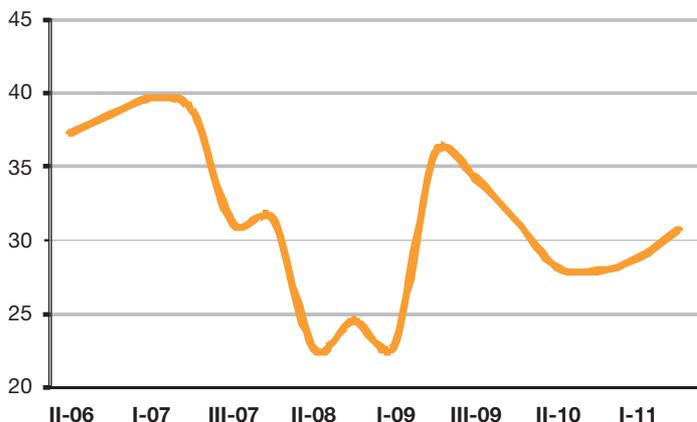


Fuente: INE

El índice de confianza del consumidor mejora en 2,6 puntos respecto de hace un año

Detrás de los malos datos del comercio minorista se encuentran el clima de desconfianza de los consumidores ante la situación económica. Así, el índice de confianza del consumidor para el segundo cuatrimestre se situó en 30,7 puntos, 5,2 puntos menos que el segundo cuatrimestre de 2010, aunque con respecto al trimestre anterior ha registrado un ligero repunte de dos puntos.

Índice de Confianza del consumidor madrileño

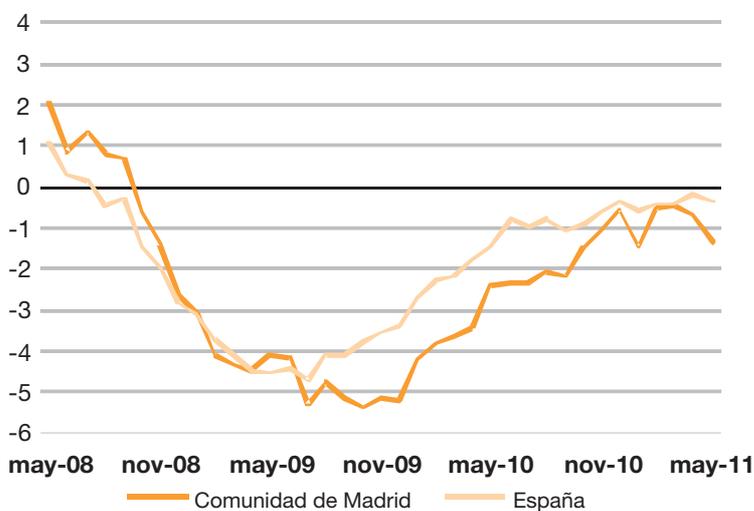


Fuente: Camara de Comercio de Madrid

Las malas perspectivas del comercio minorista repercute en la destrucción de empleo de este sector, que en mayo tuvo una nueva recaída descendiendo la tasa interanual hasta el -1,4%, siete décimas peor que un mes antes, y un punto por debajo de la media española. De esta manera, parece truncarse la tendencia hacia la recuperación del empleo seguida en los meses de 2010.

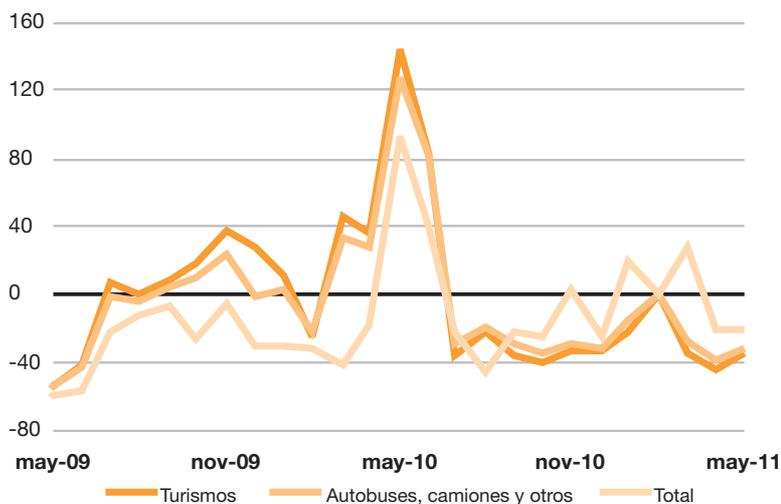
Las reducidas perspectivas de mejora del consumo y ventas del comercio minorista cuarta impide la recuperación del empleo

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



Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social - MTAS

La evolución seguida por la matriculación de vehículos es otro indicador de la debilidad de la demanda interna. La tasa interanual de matriculación de vehículos permanece enclavada en valores marcadamente negativos, -31,3% en mayo (un año antes se matriculaban 2.378 vehículos más). La falta de estímulos ha retrasado particularmente la compra de turismos, que registró una variación aún más negativa (-35%), frente a otros tipos de vehículos (-21,2%).

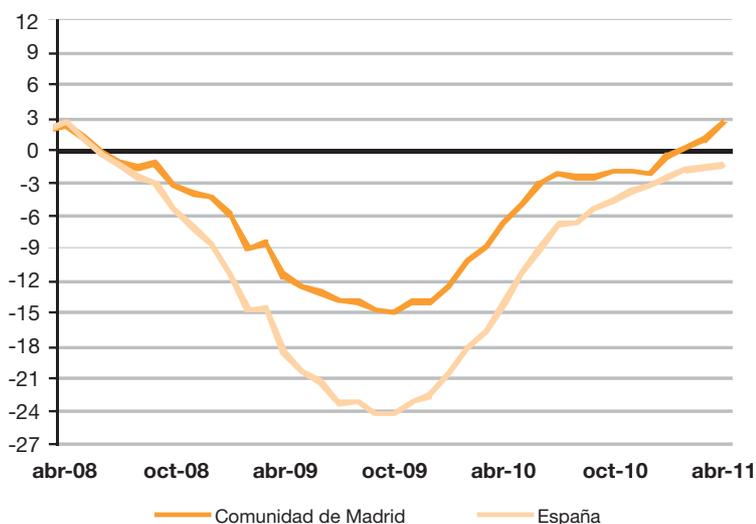
Matriculación de vehículos en la Ciudad de Madrid (tasa interanual en

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

4.2. Inversión

El crecimiento interanual de la inversión en bienes de equipo es uno de los mejores datos obtenidos en el comienzo del año

Aunque de forma leve, se aprecia una mejoría de la inversión de forma continuada en los últimos meses. En este sentido, la tasa media anual de inversión en bienes de equipo alcanzó en mayo un 2,6% y con este mes son ya tres las variaciones positivas. Además, la recuperación mostrada por la región madrileña es sensiblemente superior a la del conjunto del país, cuya tasa en mayo aún no ha salido de los valores negativos (-1,4%).

Inversión en bienes de equipo (tasa media anual en %)

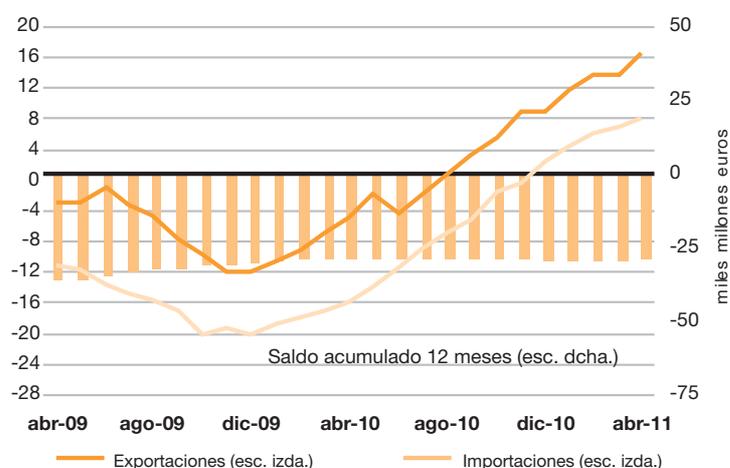
Fuente: INE

4.3. Sector exterior

Se confirma en los primeros meses del año una fortaleza creciente del sector exterior en la Comunidad de Madrid. El mayor dinamismo de las exportaciones ha contribuido a mejorar el saldo comercial con el exterior. En abril de 2011 la tasa interanual acumulada en 12 meses de las exportaciones registró un nuevo récord en la serie representada, con un crecimiento del 16,7% significativamente superior a la variación de las importaciones, 7,9%. Las exportaciones acumuladas en abril durante 12 meses superaron en 3.234 millones de euros al mismo intervalo de tiempo un año antes.

Prosigue el buen compartamiento del sector exterior liderado por el alza de las exportaciones

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



Fuente: ICEX

En detalle por tipos de productos, los mayores ascensos tanto de las exportaciones como las importaciones, se concentraron en los sectores energético y de materias primas. Mención especial merece las exportaciones de productos energéticos con una variación interanual acumulada en doce meses del 52,8%. Los únicos componentes de las exportaciones que registraron un descenso fueron, por este orden, los bienes de construcción duradero, los bienes de equipo y las manufacturas de consumo. Por su parte, en las importaciones la caída más intensa se dio igualmente en los bienes de construcción duradero, seguida de los sectores del automóvil y las manufacturas.

Comercio exterior por sectores económicos en la Comunidad de Madrid

| | Acumulado 12 meses (abril 2011) | | | Var 11/10* (%) | | |
|----------------------------|---------------------------------|-------------------|--------------------|----------------|-------------|-------------|
| | Exports. | Imports. | Saldo | Exports. | Imports. | Saldo |
| Total (miles euros) | 20.465.688 | 47.469.695 | -27.004.007 | 5,4 | -1,3 | -5,8 |
| 1 Alimentos | 832.092 | 3.376.183 | -2.544.090 | 2,5 | 2,4 | 2,4 |
| 2 Prod. Energéticos | 1.372.716 | 2.534.487 | -1.161.771 | 52,8 | 22,6 | -37,0 |
| 3 Materias primas | 173.568 | 488.398 | -314.830 | 34,6 | 32,9 | 31,4 |
| 4 Semimanufacturas | 6.536.096 | 12.311.074 | -5.774.979 | 0,7 | -9,4 | -18,8 |
| 5 Bienes de equipo | 6.354.786 | 15.648.830 | -9.294.044 | -3,5 | 2,0 | 5,9 |
| 6 Sector automóvil | 1.628.341 | 4.553.628 | -2.925.287 | 6,1 | -12,7 | -21,2 |
| 7 Bs. Cons. duradero | 260.662 | 1.600.996 | -1.340.334 | -20,5 | -15,3 | -14,5 |
| 8 Manuf consumo | 1.658.223 | 6.514.512 | -4.856.289 | -2,3 | 5,6 | 8,6 |
| 9 Otras mercancías | 597.944 | 441.587 | 156.356 | 69,1 | 166,4 | 31,8 |

* Variación interanual del acumulado a 12 meses (abril 2011/ abril 2010)
Fuente: DATACOMEX.

5. PRECIOS Y SALARIOS

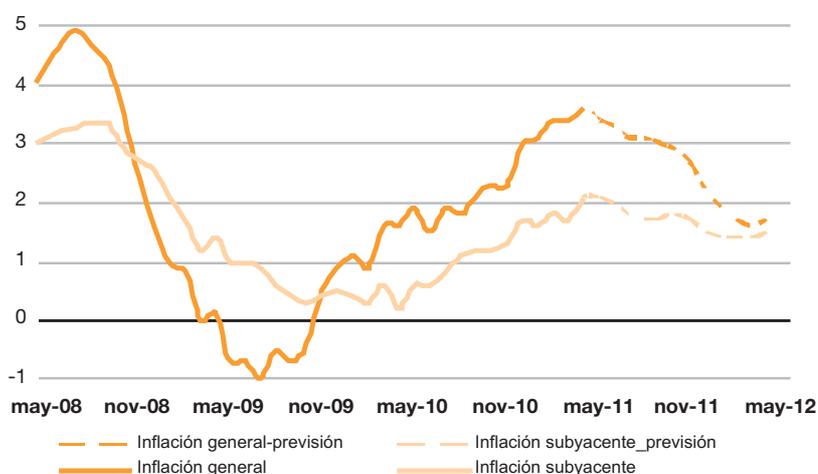
Continúa la presión inflacionista en los primeros meses del año, aunque en mayo el IPC bajó al 3,3% y la inflación subyacente al 2,1%

La evolución del IPC en la Comunidad de Madrid en los primeros meses del año reproduce la tensión inflacionista del conjunto del país. De enero a abril la tasa aumentó seis décimas, situándose en 3,6%. Las causas de la presión inflacionista se derivan del elevado precio que han alcanzado algunas materias primas, como el petróleo, cuyo precio rozó los 130 dólares en el mes de abril, lo cual repercute en el encarecimiento generalizado de los bienes y servicios. Además del incremento de los precios energéticos, el efecto retardado del aumento del IVA, la subida de la luz y los impuestos del tabaco influyeron en la alza de la inflación total y, estos factores de forma combinada repercutieron en la subida de la inflación subyacente en cinco décimas más que en enero.

La inestabilidad de precios, particularmente del petróleo, puede alterar las previsiones de reducción de la inflación para el segundo semestre del año 2011

Sin embargo, el IPC del mes de mayo desciende tres décimas -no lo hacía desde agosto de 2010-, situándose en el 3,3%. En dicho descenso han influido varios factores, como la competencia de precios de las compañías tabaqueras y el descenso de los precios de las fuentes energéticas. De continuar esta tendencia es probable que en los próximos meses se asista a nuevas bajadas de la tasa de inflación, cumpliéndose así las previsiones del Instituto Flores de

**IPC general y subyacente en la Comunidad de Madrid
(tasa de variación interanual en %)**



*Nota: Las líneas discontinuas corresponden a predicciones
Fuente: INE e IFL

Lemus que para finales de año sitúan el IPC de la Comunidad de Madrid en el 2%. Aunque también es cierto que la inestabilidad del mercado global puede desencadenar nuevos episodios alcistas y truncar estas previsiones.

Muy por encima de la media del IPC regional, los productos que registran un mayor crecimiento interanual de los precios en mayo son “bebidas alcohólicas y tabaco” y “transporte” (15,6 y 7,6%, respectivamente); no obstante, estos dos grupos han moderado su presión alcista en los últimos meses (-0,7 puntos el primero y -1,6 puntos el segundo respecto de diciembre de 2010). El crecimiento interanual también fue destacado en “vivienda” (6,1%), cuyo precios además se incrementaron con respecto al final del año pasado (1,1 puntos más). Los grupos “medicina” y “ocio y cultura” fueron los únicos que registraron un descenso de la tasa interanual (-1,4 y -0,5%, respectivamente). No obstante, otros tres grupos lograron situarse por debajo del 2% (“comunicaciones”, “vestido y calzado”, “menaje” y “enseñanza”, por este orden) y “hoteles, cafés y restaurantes”, tradicionalmente inflacionista durante las vacaciones de Semana Santa, no superó este umbral.

Los grupos con mayor inflación son “bebidas alcohólicas y tabaco”, “transporte” y “vivienda”, mientras que “medicina” y “ocio y cultura” redujeron sus precios

En el mes de mayo Madrid se mantiene ligeramente por debajo del IPC medio del país (0,2 puntos menos). Por grupos, el diferencial más notable fue “vivienda” (-1,5 puntos menos de subida en la tasa interanual). Otros grupos con un comportamiento sensiblemente menos alcista en la región fueron “enseñanza”, “medicina” y “transporte”. En el sentido contrario, los precios de “bebidas alcohólicas y tabaco” y “otros bienes y servicios” se encarecieron particularmente más en Madrid. Las diferencias en el resto de grupos no fueron significativas.

Como se señalaba anteriormente, el análisis de la inflación en función de las distintas partidas denominadas grupos especiales pone de manifiesto cómo el incremento de precios se debió fundamentalmente al aumento de los precios de los productos

| Índice de precios de consumo (IPC) (tasa interanual en %) | | | | |
|--|---------------------|------------|------------|------------------------|
| Grupos | Comunidad de Madrid | | | Diferencial con España |
| | 2010 | | 2011 | |
| | may-10 | dic-10 | may-11 | |
| General | 1,9 | 3,0 | 3,3 | -0,2 |
| Alimentos y bebidas no alcohólicas | -0,8 | 0,8 | 2,3 | -0,2 |
| Bebidas alcohólicas y tabaco | 13,2 | 16,3 | 15,6 | 0,9 |
| Vestido y calzado | -0,6 | 0,6 | 0,6 | 0,1 |
| Vivienda | 2,5 | 5,0 | 6,1 | -1,5 |
| Menaje | 0,8 | 0,8 | 1,3 | -0,1 |
| Medicina | -0,5 | -1,5 | -1,4 | -0,7 |
| Transporte | 8,5 | 9,2 | 7,6 | -0,3 |
| Comunicaciones | -1,1 | -0,7 | 0,3 | 0,0 |
| Ocio y cultura | -1,3 | -1,0 | -0,5 | 0,1 |
| Enseñanza | 1,8 | 1,4 | 1,4 | -0,8 |
| Hoteles, cafés y restaurantes | 0,9 | 1,7 | 2,0 | 0,2 |
| Otros bienes y servicios | 2,3 | 3,3 | 3,6 | 0,5 |

Fuente: INE (Base 2006=100)

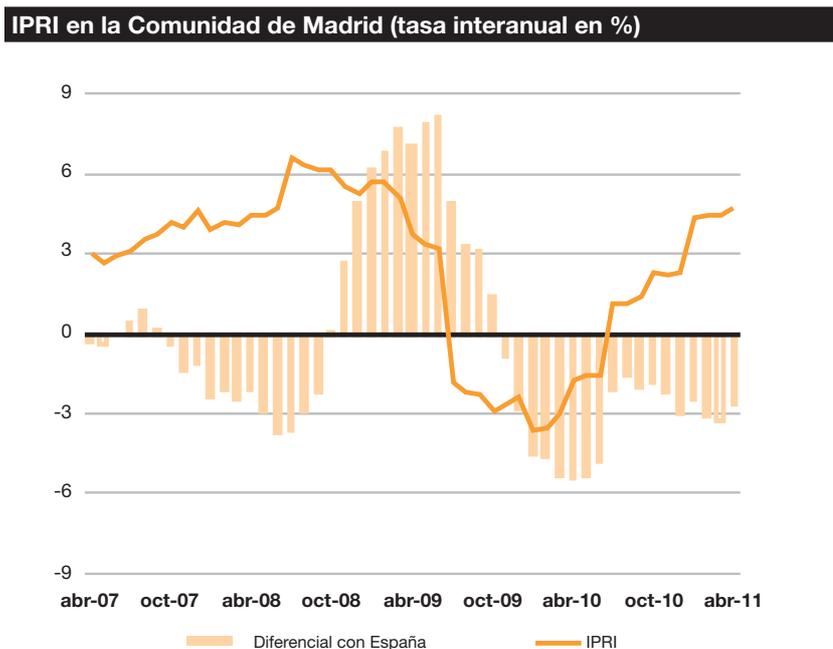
energéticos, cuyo incremento de la tasa interanual en mayo de 2011 era del 14,8%. De forma algo menos acusada, “alimentos con elaboración, bebidas alcohólicas y tabaco” sobrepasó la tasa regional y, además, se incrementa en casi dos puntos porcentuales con respecto a diciembre de 2010. El resto de partidas se encarecieron por debajo de la media, siendo especialmente reducido el aumento de los precios en los “bienes industriales sin productos energéticos”.

| Índice de precios de consumo (IPC) (tasa interanual en %) | | | | |
|--|---------------------|------------|------------|------------------------|
| Grupos especiales | Comunidad de Madrid | | | Diferencial con España |
| | 2010 | | 2011 | |
| | may-10 | dic-10 | may-11 | may-11 |
| General | 1,9 | 3,0 | 3,3 | -0,2 |
| Alimentos con elaboración, bebidas y tabaco | 1,7 | 3,4 | 5,3 | 0,6 |
| Alimentos sin elaboración | 0,0 | 2,3 | 2,2 | -0,5 |
| Bienes industriales sin productos energéticos | -1,0 | 0,8 | 0,7 | -0,2 |
| Productos energéticos | 15,3 | 14,9 | 14,8 | -0,5 |
| Servicios (con alquiler de vivienda) | 1,1 | 1,7 | 2,0 | 0,0 |
| Subyacente | 0,6 | 1,7 | 1,5 | 0,0 |

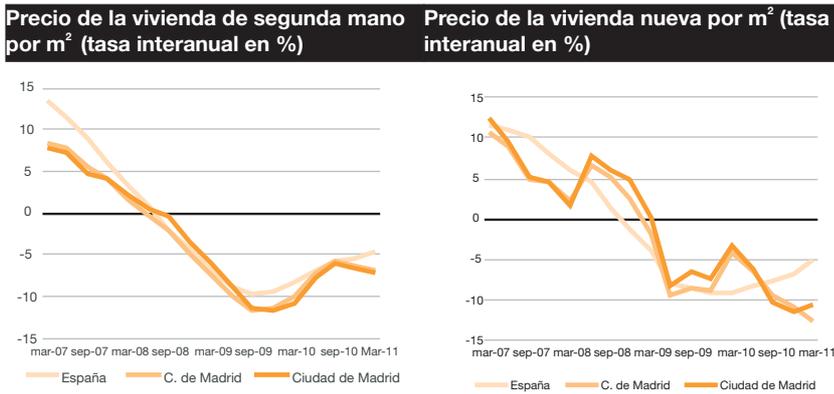
Fuente: INE (Base 2006=100)

El IPRI acelera su senda alcista con un crecimiento interanual en abril del 4,7%

La evolución de los precios industriales, medidos por el índice de precios industriales (IPRI), se ha elevado significativamente en los primeros meses de 2011, alcanzando un 4,7% en abril, 2,4 puntos más que al cierre de 2010. Por otro lado, aunque se mantenga el diferencial negativo a favor de Madrid respecto a la media española, las diferencias se han acortado en el último mes contabilizado (de -3,3 puntos en marzo a -2,6 puntos en abril).



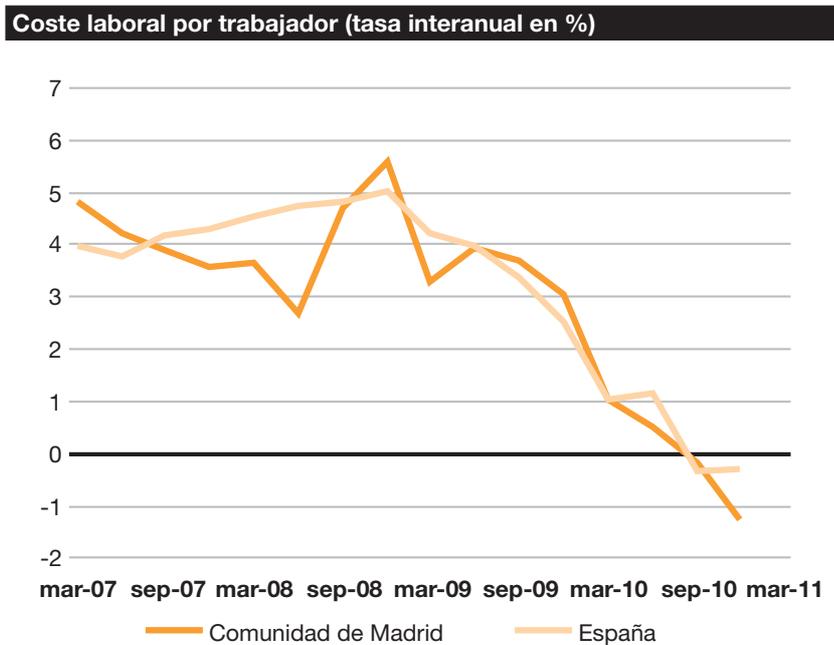
Fuente: INE



Fuente: Tinsa

En cuanto a los precios por metro cuadrado de la vivienda, los datos aportados por Tinsa para el primer trimestre de 2011 describen descensos marcadamente más pronunciados de la tasa interanual en la Ciudad de Madrid. Así la tasa interanual de la vivienda nueva fue en la Ciudad del -10,8%, es decir, 5,7 puntos por encima de la media española. La caída de la tasa de la vivienda usada fue más moderada, -7,1% y, en este sentido, las diferencias con la media nacional fueron de menor calado. El comportamiento fue parejo a la media regional, aunque el descenso de la tasa de la vivienda usada fue aún más pronunciado en la Comunidad de Madrid (-12,7%). Durante el primer trimestre del año el metro cuadrado de vivienda nueva en la Ciudad de Madrid costaba 4.044 euros, un 80,3% más que el valor de la media española, pero -487 euros menos que un año antes. Por su parte, el precio de la vivienda usada se cifraba en 3.158 euros por metro cuadrado, registrando una depreciación menos acusada (-242 euros).

Tanto en la Comunidad como en la Ciudad de Madrid, la caída de los precios está siendo particularmente intensa en la vivienda nueva



Fuente: INE

Los costes laborales experimentan un ligero repunte en el primer trimestre de 2011, tras varios trimestres de descenso. Así en marzo la variación interanual de la Comunidad de Madrid alcanzó el 0,1%, lo cual supone un incremento de 1,3 puntos con respecto al trimestre anterior. No obstante, respecto al trimestre anterior el coste laboral por trabajador desciende en 94,2 euros, situándose en los 2.896 euros.

La variación interanual de los costes laborales del primer trimestre de 2011 supone una pequeña contención de la caída de los trimestres anteriores

La variación interanual para el conjunto de España alcanzó un valor más destacado, 0,8%, aunque el diferencial a favor de Madrid crece de 348 euros en el cuarto trimestre de 2010 a 410 euros en el primer trimestre de 2011.

6. MERCADO DE TRABAJO

Las expectativas de recuperación del mercado de trabajo de la Ciudad para los primeros meses de 2011 no se han cumplido

Entrado el año 2011, la evolución del mercado de trabajo en la Ciudad de Madrid presenta muchas incertidumbres. La caída del empleo no alcanza la virulencia de años pasados pero todavía no se percibe que haya alcanzado el suelo, por lo que su recuperación se antoja complicada, lenta y no exenta de retrocesos, como el ocurrido en el primer trimestre de 2011. El descenso del desempleo es el dato más positivo, aunque no afecta por igual a todos los grupos de población.

6.1. La población activa

En los últimos tres trimestres se ha producido un retroceso del número de activos y de la tasa de actividad, que afecta de manera más preocupante a los jóvenes de la Ciudad

La evolución de los dos últimos trimestres de 2010 y el primer trimestre 2011 han truncado la tendencia de recuperación de la población activa mostrada en los dos primeros trimestres de 2010. Según los datos de la EPA, en el último año la Ciudad de Madrid ha perdido 40.000 activos, alejándose el listón de 1,7 millones de activos. La variación interanual en marzo vuelve a ser negativa, -2,3%, una circunstancia que no sucedía desde el cuarto trimestre de 2009.

El descenso del número de activos ha repercutido negativamente en la tasa de actividad de la Ciudad, que en marzo pierde casi un punto en relación a enero y 0,8 puntos en la variación interanual. De hecho, la tasa de actividad del primer trimestre del año, 61,3%, se retrotrae a la cifra del tercer trimestre de 2009. La evolución es desigual según el sexo, así mientras la variación de la tasa de actividad de los varones desciende 1,6 puntos porcentuales, en el caso de las mujeres no varía. De esta forma, las mujeres acortan las diferencias en la tasa de actividad con respecto a los varones (de 14,1 puntos en el primer trimestre de 2010 a 12,4 en el primer trimestre de 2011).

Atendiendo a la población activa por grupos de edad, tan sólo el intervalo de más edad (55 y más años) aumenta su número de activos. Los retrocesos son especialmente agudos en los grupos de menor edad, de 16-19 y 20-24 años, cuyo número de activos agregado desciende un -10% en tan sólo un trimestre. Esta regresión influye en las intensas caídas de las tasas interanuales de estos grupos de edad (-5,8 y -5 puntos porcentuales, respectivamente). Por su parte, el descenso de la población intermedia, entre 25 y 54 años, es poco

significativo y su tasa interanual de marzo no varía. En consecuencia, aumenta las diferencias de las tasas de actividad según la edad: así, en marzo de 2011 son ya 30,5 puntos la distancia entre los jóvenes de 20 a 24 años y el grupo de edad de 25 a 54 años (cinco puntos más que

| Activos en la Ciudad de Madrid | | | | | | | |
|---------------------------------------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|
| | 2010 | 2010 | | | | 2011 | 11/10* |
| | Media | I Tr | II Tr | III Tr | IV Tr | I Tr | I Tr |
| Activos (miles) | 1.702 | 1.693 | 1.719 | 1.707 | 1.688 | 1.652 | -2,4 |
| Tasa de actividad | 62,4 | 62,2 | 62,8 | 62,5 | 62,2 | 61,3 | -0,8 |
| Por sexo | | | | | | | |
| Hombres | 69,5 | 69,6 | 69,9 | 69,5 | 69,1 | 68,0 | -1,6 |
| Mujeres | 56,2 | 55,5 | 56,6 | 56,4 | 56,4 | 55,5 | 0,0 |
| Por edades | | | | | | | |
| De 16 a 19 años | 16,2 | 17,5 | 17,5 | 15,9 | 14,0 | 11,7 | -5,8 |
| De 20 a 24 años | 64,4 | 64,6 | 62,7 | 67,2 | 63,3 | 59,5 | -5,0 |
| De 25 a 54 años | 90,8 | 90,1 | 91,0 | 91,0 | 91,0 | 90,0 | 0,0 |
| De 55 años y más | 21,5 | 21,4 | 22,0 | 21,1 | 21,6 | 22,2 | 0,8 |

* Tasa de variación interanual para el número de activos, y variación en puntos porcentuales para las tasas de actividad

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

6.2. El empleo

Los datos de empleo del primer trimestre del año tampoco son favorables. La variación interanual de marzo arroja una caída de -1,2%, rompiendo la senda de recuperación de los dos anteriores trimestres. El número de ocupados es incluso más bajo que en el tercer trimestre de 2009 (momento de máxima virulencia de destrucción de empleo durante la crisis económica).

Por tipologías de ocupados el descenso es particularmente acusado entre los no asalariados, -6,5%. Entre los asalariados el descenso es moderado en el grupo de los indefinidos, -0,7%, mientras que los temporales experimentan un crecimiento del 0,8%. En cuanto a los ratios, el aumento de la asalarización es superior al de la temporalidad (0,7 por 0,2)

Atendiendo a un ciclo más corto, se aprecian diferencias. Así, respecto al último trimestre del año pasado el grupo de no asalariados logra detener su declive (mostrando un leve aumento de 3.000 empleos), y son los asalariados indefinidos los que acumulan las pérdidas (55.000 efectivos), frente al aumento de los temporales (en casi 27.000). Este comportamiento se traslada al ascenso de 2,5 del ratio de temporalidad y, por lo contrario, la ratio de asalarización retrocede tres décimas.

Desgranando la evolución por sectores de actividad, la destrucción del empleo en el primer trimestre del año afecta particularmente a la industria, con una caída interanual de -9,1%, que interrumpe la tendencia a la estabilidad mostrada en los trimestres anteriores. Por su parte los servicios retroceden un -2,7%, acumulando las mayores pérdidas de empleo en términos absolutos (-34.400

El descenso de los ocupados del último trimestre afecta a los indefinidos, y por lo contrario aumentan los asalariados en situación de temporalidad

La industria sigue siendo el sector que en términos relativos pierde más empleo, mientras la construcción confirma su recuperación

empleos, por -10.500 de la industria). La excepción es el sector de la construcción, con un crecimiento interanual pronunciado del 34,7%, que debe ser matizado por el efecto rebote tras la severa caída experimentada durante la crisis (en la fecha de referencia, el primer trimestre de 2010, había retrocedido un -47,2% con respecto a su tope en el primer trimestre de 2008). Con respecto al cuarto trimestre del año pasado, la industria y los servicios pierden más de 9.200 y 16.500 mil empleos, respectivamente, mientras que la construcción permanece estable.

| Ocupados en la Ciudad de Madrid | | | | | | | |
|--|-------|-------|-------|--------|-------|-------|--------|
| (En miles) | 2010 | | 2010 | | | 2011 | 11/10* |
| | Media | I Tr | II Tr | III Tr | IV Tr | I Tr | I Tr |
| Ocupados | 1.445 | 1.441 | 1.448 | 1.441 | 1.450 | 1.424 | -1,2 |
| Asalariados | 1.286 | 1.273 | 1.286 | 1.288 | 1.296 | 1.268 | -0,4 |
| Indefinidos | 1.043 | 1.029 | 1.021 | 1.044 | 1.077 | 1.022 | -0,7 |
| Temporales | 243 | 244 | 265 | 245 | 220 | 246 | 0,8 |
| No asalariados | 158 | 165 | 162 | 152 | 152 | 155 | -6,5 |
| Ocupados por ramas de actividad | | | | | | | |
| Industria | 113 | 115 | 117 | 107 | 114 | 105 | -9,1 |
| Construcción | 87 | 71 | 89 | 93 | 95 | 95 | 34,7 |
| Servicios | 1.242 | 1.253 | 1.240 | 1.238 | 1.235 | 1.219 | -2,7 |
| (Niveles en %) | | | | | | | |
| Ratio de asalarización | 89,0 | 88,4 | 88,8 | 89,4 | 89,4 | 89,1 | 0,7 |
| Ratio de temporalidad | 18,9 | 19,2 | 20,6 | 19,0 | 16,9 | 19,4 | 0,2 |

* Tasa de variación interanual para los ocupados y variación en puntos porcentuales para las ratios

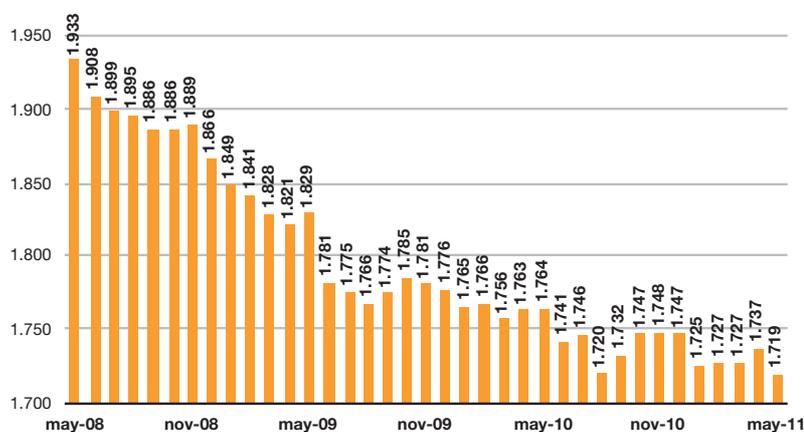
Fuente: D. G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid. EPA (INE)

El aumento de los afiliados se retrasa y, aunque las pérdidas se hayan ralentizado, el riesgo de nuevos retrocesos es alto

Respecto a los datos de afiliación en la Ciudad de Madrid, el mes de mayo supone un nuevo mínimo de la serie representada, con una pérdida de 18.288 afiliados respecto a abril, que fue un mes bueno para el empleo (por el inicio de la primavera y el tirón de la Semana Santa en algunos sectores). El retroceso de la variación interanual de mayo, -2,6%, prueba la dificultad de recuperar los niveles de empleo.

De forma desagregada, la evolución de la afiliación en los últimos tres trimestres muestra un balance negativo para el conjunto de los sectores económicos de la Ciudad. Se aprecian diferencias sensibles respecto a los datos de la EPA, ya que según los datos de afiliación las

Afiliados en la Ciudad de Madrid (miles)



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

mayores pérdidas se produjeron en el sector de la construcción, con un descenso interanual de -7,9%, más acusado que la industria (-4,5%), mientras que los servicios apenas se redujo un -1%. Atendiendo a las principales ramas de actividad del sector servicios, la caída más pronunciada se dio en las administraciones públicas (-9,9%), seguida del comercio minorista y mayorista (-2,9 y 2,5%, respectivamente). Por el contrario, las ramas que más crecieron fueron educación y actividades sanitarias (3,2 y 2,4%, respectivamente).

| Afiliados a la Seguridad Social en la Ciudad de Madrid. CNAE 2009 | | | | | | |
|---|------------------|------------------|------------------|-------------|-------------|-------------|
| | III Tr 10 | IV Tr 10 | I Tr 11 | III Tr 10* | IV Tr 10* | I Tr 11* |
| Agricultura | 3.955 | 3.783 | 3.491 | -4,0 | -4,2 | -4,5 |
| Industria | 86.197 | 87.069 | 85.382 | -5,3 | -4,6 | -4,5 |
| Construcción | 109.350 | 104.008 | 101.827 | -11,3 | -7,6 | -7,9 |
| Servicios | 1.532.592 | 1.552.537 | 1.536.758 | -1,5 | -1,0 | -1,0 |
| Comercio al por menor | 154.639 | 158.834 | 154.544 | -2,5 | -2,0 | -2,9 |
| Adm. Pública y defensa; Seg. Social | 110.652 | 110.064 | 100.750 | -2,0 | -2,7 | -9,9 |
| Servicios de comidas y bebidas | 93.699 | 96.578 | 95.509 | 1,3 | 1,0 | 0,4 |
| Actividades sanitarias | 91.737 | 91.972 | 97.119 | -4,5 | -3,7 | 2,4 |
| Servicios a edificios y act. de jardinería | 80.364 | 78.771 | 78.452 | -1,1 | -0,3 | 1,8 |
| Educación | 77.520 | 86.770 | 89.735 | 2,1 | 2,1 | 3,2 |
| Comercio al por mayor e intermediarios | 75.767 | 76.685 | 75.477 | -3,9 | -3,6 | -2,5 |
| Resto | 848.214 | 852.863 | 845.172 | 2,9 | -0,6 | -0,6 |
| TOTAL | 1.732.094 | 1.747.397 | 1.727.458 | -2,4 | -1,6 | -1,6 |

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

* Tasa de variación interanual (%)

6.3. El desempleo

Según los datos de la EPA para el primer trimestre de 2011, el número de parados en la Ciudad de Madrid fue de 228.900 efectivos, lo que implica 9.300 personas menos desempleadas respecto al trimestre anterior. De manera relacionada, la tasa de paro ha descendido 1,9 puntos con respecto al máximo alcanzado en el segundo trimestre de 2010, situándose en el 13,9%. Asimismo, en el primer trimestre del año se confirma la tendencia iniciada en el trimestre anterior, produciéndose un nuevo descenso de la tasa de paro interanual (-1%)

La tasa de paro es prácticamente idéntica para ambos sexos (tan sólo una décima más en las mujeres). Respecto al último trimestre, el descenso de la tasa de paro fue más intenso entre las mujeres (1,1 puntos porcentuales, frente a 0,6 puntos en los varones). Sin embargo, la tasa de paro interanual creció para las mujeres en 1,2 puntos en el primer trimestre de 2011, frente al descenso de tres en el caso de los varones

Respecto a los grupos de edad, la tasa de paro sólo se redujo en términos interanuales para el intervalo de 25 a 54 años, hasta situarse en el 12,7%, 1,5 puntos menos que en el primer trimestre de 2010. Por el contrario, los grupos de menor edad empeoran la situación en este periodo anual, con un aumento de 3,2 puntos para el intervalo de

Prosigue el descenso del desempleo iniciado hace tres trimestres, con una tasa de paro del 13,9% en el primer trimestre

20 a 24 años y de 26,2 para el intervalo de 16 a 19 años (que aunque sea muy acusado, es menos relevante por el escaso peso de los activos en este grupo de edad).

Tasas de paro en la Ciudad de Madrid

| | 2010 | 2010 | | | | 2011 | 11/10* |
|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| | Media | I Tr | II Tr | III Tr | IV Tr | I Tr | I Tr |
| Tasa de paro | 15,1 | 14,9 | 15,7 | 15,6 | 14,1 | 13,9 | -1,0 |
| (Niveles en %) | | | | | | | |
| Por sexo | | | | | | | |
| Hombres | 15,5 | 16,8 | 16,6 | 15,2 | 13,2 | 13,8 | -3,0 |
| Mujeres | 14,7 | 12,8 | 14,8 | 16,0 | 15,0 | 13,9 | 1,2 |
| Por edades | | | | | | | |
| De 16 a 19 años | 66,9 | 43,5 | 76,8 | 70,4 | 76,9 | 69,7 | 26,2 |
| De 20 a 24 años | 33,5 | 30,5 | 28,7 | 37,3 | 37,3 | 33,7 | 3,2 |
| De 25 a 54 años | 13,9 | 14,2 | 14,7 | 13,9 | 12,8 | 12,7 | -1,5 |
| De 55 años y más | 8,6 | 8,1 | 9,5 | 10,2 | 6,8 | 9,1 | 1,0 |

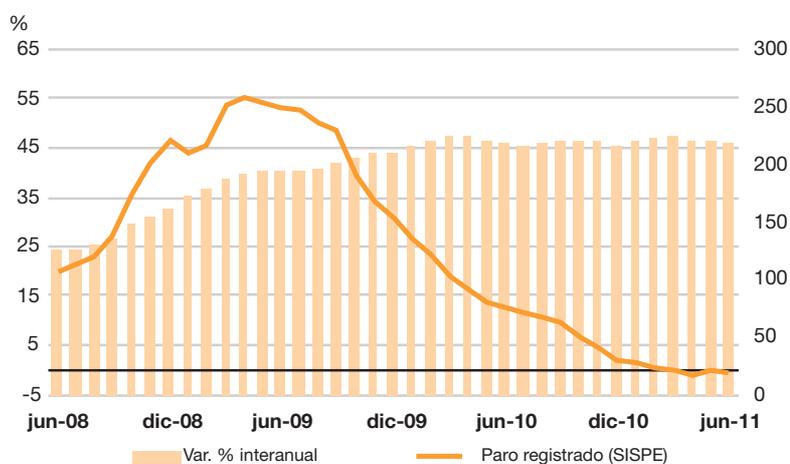
* Acumulado últimos 12 meses

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

La tasa de variación interanual del paro descendió en los meses de abril y junio de 2011 (-0,9 y -0,6%, respectivamente), una situación que no se producía desde que comenzó la crisis económica

La estadística de paro registrado del Servicio Público de Empleo Estatal (antiguo INEM) para la Ciudad de Madrid apunta a un descenso ligero del desempleo durante los primeros seis meses del año. El número de parados en el mes de junio fue de 217.968, 2.058 menos que en el mes de enero, y junto a abril son los dos únicos meses de toda la serie representada que se ha producido una variación interanual negativa (-0,6% en junio y -0,9% en abril). De todas formas, el descenso de la tasa interanual de paro es aún muy reducido y se aprecia una clara dificultad de que la tasa profundice las cifras negativas.

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



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

La evolución positiva del desempleo no afecta por igual a ambos sexos. El desempleo femenino registra tasas de crecimiento interanual de forma consecutiva en los primeros seis meses del año (aunque se ha moderado significativamente el aumento respecto a los meses de 2010), mientras que en los varones se produce el fenómeno contrario. En términos absolutos, en junio el número de mujeres en desempleo es superior al de los varones (110.280, por 107.688). Prueba de estas diferencias es que la variación interanual en los últimos doce meses se eleva al 7,3% en el caso de las mujeres, mientras que para los varones se reduce al 0,3%.

Aumenta el desempleo femenino en la primera mitad del año, frente al descenso en los varones

Parados registrados por el INEM en la Ciudad de Madrid (miles)

| | 2010-11 | | 2011 | | | Var. interanual (%) | | | |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|---------------------|------------|-------------|--|
| | Promedio* | abr | may | jun | Promedio* | abr | may | jun | |
| Parados (miles) | 219,7 | 222,0 | 220,6 | 218,0 | 3,7 | -0,9 | 0,0 | -0,6 | |
| Por sexo (miles) | | | | | | | | | |
| Hombres | 109,8 | 111,5 | 110,1 | 107,7 | 0,3 | -3,7 | -2,8 | -0,8 | |
| Mujeres | 109,9 | 110,5 | 110,5 | 110,3 | 7,3 | 2,2 | 3,1 | 2,1 | |

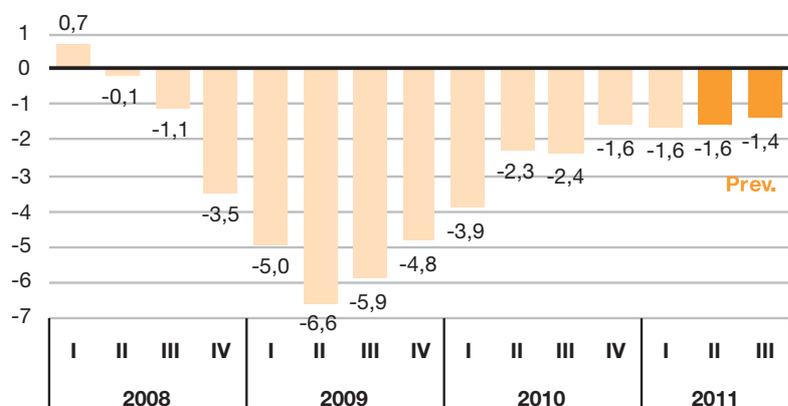
* Variación interanual
Fuente: D. G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid SPEE

6.4. Perspectivas del mercado laboral en la Ciudad de Madrid

Durante el primer trimestre del año persiste la destrucción del número de afiliados con una caída interanual del -1,6% y las previsiones para los próximos trimestres no apuntan una recuperación. Así, la previsión de junio repetirá una caída interanual en torno al -1,6% y la de septiembre sólo se reducirá dos décimas, situándose en -1,4%.

Continúan las previsiones negativas en la evolución del número de afiliados en la Ciudad

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

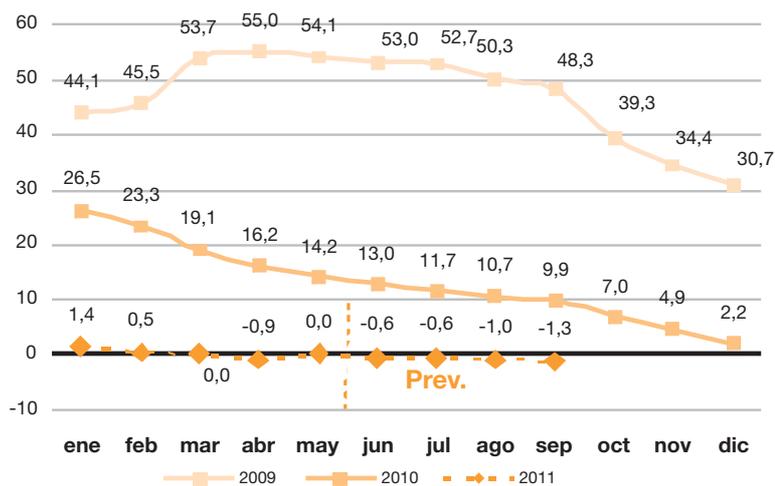


Previsión: II TR y III TR de 2011
Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid T. Gral. de la Seg. Social y Afi

Las perspectivas de desempleo para los meses de verano son favorables, con descensos de la tasa interanual de forma consecutiva entre julio y septiembre

No obstante, las previsiones de desempleo son más optimistas para la Ciudad de Madrid. Así, esperamos que desde junio se empiecen a observar tasas negativas de variación interanual, con descensos que se irán afianzando en los meses estivales, desde el -0,6% en julio hasta el -1,3% en septiembre.

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



Previsión: julio-septiembre de 2011

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

2

**POLO DE
ATRACCIÓN**

INVERSIÓN EXTRANJERA DIRECTA EN MADRID

Buena parte de la proyección internacional alcanzada por España deriva de la capacidad de Madrid a la hora de canalizar los flujos de inversión exterior en su tejido empresarial

La inversión extranjera directa (en adelante, IED) ha desempeñado un papel crucial en la apertura exterior de la economía madrileña. En este sentido, el papel de Madrid como polo receptor de inversión extranjera ha favorecido la integración del conjunto del país en la economía global. Su importancia no sólo radica en la función de fuente de capitalización, crucial para muchos proyectos de expansión empresarial, sino también porque favorece la competitividad, es un medio para acceder a la tecnología y estimula la adecuación de las empresas nacionales con sede en Madrid a los estándares internacionales de eficiencia. Al mismo tiempo, la inversión ha sido un vehículo para la entrada de las multinacionales en el mercado español, la inmensa mayoría de las cuales eligen Madrid como lugar más idóneo para localizar su sede (y, en consecuencia, Madrid capitaliza el grueso de inversión de estas operaciones). Por todo ello, la IED es un indicador muy útil para medir el valor internacional de la economía madrileña.

El presente artículo de Polo de atracción se articula en tres apartados. En el primero se abordan algunos de los principales factores de atracción que explican la relevancia de Madrid en los flujos internacionales de inversión. En el segundo apartado se estudia la evolución de la IED, teniendo en cuenta el peso de Madrid en el conjunto de España, pero también su relevancia internacional, así mismo se analizan la distribución sectorial y el origen con el fin de profundizar en las características de la inversión, su grado de relación con el tejido económico madrileño y las tendencias en un escenario global cambiante. El último apartado se dedica a las multinacionales extranjeras ubicadas en Madrid, artífices en gran medida de la inversión recibida.

Ventajas de Madrid

Madrid es una metrópoli atractiva para los flujos internacionales de IED

Junto a los factores coyunturales, como el intenso crecimiento de la economía madrileña durante las últimas décadas (muy por delante de la media de la Unión Europea) o la atracción de inversiones extranjeras a través de los procesos de reestructuración y apertura exterior de las grandes empresas localizadas en la región, la confluencia de factores clásicos de tipo estructural convierten a Madrid en un polo internacional favorable para invertir y hacer negocios. Entre éstos caben subrayarse:

El rango del sistema de comunicaciones. Madrid se está consolidado como uno de los *hubs* aeroportuarios más dinámicos del mundo. El aeropuerto de Barajas es el cuarto de Europa y el undécimo del mundo por número de pasajeros. Además, Madrid es el centro del sistema radial de carreteras y ferrocarril que comunica por vía terrestre a toda la península Ibérica y a esta con el resto de Europa.

Su función de sede y centro de decisiones de las empresas nacionales y multinacionales ubicadas en el país. La región concentra aproximadamente medio millón de empresas activas y una de cada cuatro nuevas empresas creadas tienen su sede en Madrid.

Las dimensiones del mercado urbano de alto poder adquisitivo y la posición estratégica para controlar el mercado nacional. Madrid se erige como la tercera área metropolitana de la Unión Europea (únicamente por detrás de París y Londres).

Un capital humano abundante y de calidad, apoyado en la capacidad de atracción de profesionales cualificados (tanto nacionales como del extranjero) y su condición de polo universitario europeo y el prestigio de las escuelas de MBA, entre otros factores.

Por su condición de centro financiero internacional y concentración de servicios avanzados a las empresas.

Política fiscal favorable a las empresas extranjeras, lo cual favorece la instalación de compañías *Holding* y dinamiza la inversión.

Los lazos económicos y culturales que convierten a Madrid en una plataforma estratégica para acceder al mercado latinoamericano (aprovechado por las multinacionales españolas como puente de internacionalización).

Los *rankings* internacionales de grandes ciudades permiten identificar de forma comparada las principales ventajas de Madrid como metrópoli de negocios y, en suma, sus potenciales para atraer inversiones del exterior.

La posición alcanzada en los *rankings* internacionales confirma la proyección de Madrid

Entre los muchos *rankings* que otorga a Madrid una posición de liderazgo, el *ranking* global elaborado por Deloitte en 2009 coloca a Madrid en el séptimo puesto del mundo y la tercera ciudad europea con el mejor entorno económico. Dicho estatus se deriva de la existencia de un marco idóneo para el desarrollo empresarial por la elevada presencia de empresas multinacionales en la ciudad y fácil acceso a mercados, la disponibilidad de infraestructuras y capacidad para la organización de eventos. De igual modo, otro prestigioso *ranking* internacional, "Fortune Global 500: Cities" en 2010 situó a Madrid como la novena ciudad del mundo y la tercera de Europa (por

El escenario de los flujos internacionales de IED es sumamente variable en el tiempo

detrás de París y Londres). En concreto, dicha posición en el *ranking* se deriva de la localización en Madrid de seis empresas de rango global.

En un escenario de intensa globalización, Madrid ha sabido aprovechar estas ventajas y, en consecuencia, en la última década se ha convertido en un destacado polo internacional de atracción de inversión. En este sentido, durante el periodo 1996-2010, Madrid acumuló el 1,7% del total de IED generado en el mundo, un porcentaje a la altura de países desarrollados como Italia y Japón (1,7 y 0,9%, respectivamente), o de economías emergentes de la talla de México o la India (1,9 y 1,2%, respectivamente).

Entre los principales retos, Madrid tiene que enfrentarse a la difícil coyuntura económica del país que lastra las inversiones extranjeras, así como la competencia de otros destinos internacionales (donde cada vez adquieren más preponderancia las metrópolis de las economías emergentes)

No obstante, estos factores no son estáticos, sino que varían en el tiempo. Es probable que en los próximos años aumente el protagonismo de la emisión de inversión desde Madrid, siguiendo el proceso de las economías desarrolladas (en 2010 España es el noveno país emisor del mundo, frente al puesto catorceavo como receptor), mientras la recepción de la inversión irá perdiendo peso. Asimismo, la coyuntura internacional adversa reciente ha provocado una reducción notable del beneficio operativo de las empresas multinacionales, lo que a su vez supuso una merma del capital disponible por éstas para acometer las nuevas inversiones en el exterior. Pero mayor efecto para la IED madrileña ha tenido aún la disminución del número de fusiones y adquisiciones, provocado por las dificultades de acceso a la financiación (crucial en este tipo de operaciones de elevado nivel de apalancamiento). Además, la crisis se ha prolongado en España, lo cual hace que la ventaja de liderar una de las economías con mayor crecimiento se haya disipado ante el deterioro actual de la imagen exterior de la economía española, con un aumento del riesgo-país que repercute negativamente en el posicionamiento internacional de Madrid.

Las cifras disponibles de IED, pese a sus limitaciones metodológicas, continúa siendo el principal indicador para valorar la capacidad de atracción de capitales procedentes del extranjero

Por otro lado, en los últimos años y de manera acelerada tras la crisis mundial se asiste a un nuevo panorama internacional donde los países desarrollados, hasta ahora hegemónicos en los flujos internacionales de inversión (tanto de emisión como de recepción), van cediendo el protagonismo a nuevos actores de las economías emergentes y países en desarrollo. A modo de ejemplo, según datos de UNCTAD, el área del sur, este y sudeste asiático incrementó en 2010 sus flujos de IED recibida en un 17,8%, alcanzando los 275.000 millones de dólares (una cuarta parte de la cuota mundial), mientras que en ese mismo año la IED retrocedió un 20%. De manera global, las economías en desarrollo, crecieron un 9,7%, y acaparan ya casi el 50% de la IED total recibida en el mundo. Además, esos flujos “norte-sur” ya no se circunscriben a operaciones de deslocalización industrial o control de materias primas, sino que aumentan su diversificación y sofisticación hacia ramas de actividad cada vez más avanzadas. En este contexto, a la hora de captar IED, Madrid no sólo debe hacer frente a la competencia de las metrópolis de los países desarrollados, sino de forma creciente y en cada vez más nichos de negocios también a las metrópolis de los países emergentes como Shanghai, Beijing, Hong Kong, Singapur, Mumbai, Kuala Lumpur, Moscú, Sao Paulo, México o Johannesburgo, por citar algunas de las

más destacadas. Por todo ello, la competencia por la atracción de inversiones exteriores, especialmente las de alto valor añadido, se va a intensificar en los próximos años.

Evolución de IED

El peso de la IED madrileña

Atendiendo a los datos proporcionados por el Ministerio de Industria, Turismo y Comercio (DataInvex), la inversión extranjera bruta directa recibida en la Comunidad de Madrid entre 1996 y 2010 ascendió a los 195.928 millones de euros, lo que representó el 59% del total de IED en España, muy por delante de la segunda comunidad autónoma, Cataluña (13,9%).

Antes de comenzar el análisis sobre la inversión extranjera en Madrid, se deben diferenciar las inversiones hechas a través de entidades de tenencia de valores extranjeros (ETVE) y las que no han sido realizadas a través de dichos instrumentos (no ETVE). Las primeras¹ fueron creadas siguiendo el modelo holandés con el fin de estimular la internacionalización del capital español, a través del ventajoso tratamiento fiscal que en España tienen los rendimientos de la inversión y las plusvalías generadas en el exterior. En este sentido, los convenios internacionales para evitar la doble imposición con terceros Estados, ha favorecido la elección de Madrid como lugar idóneo para ubicar, acometer y gestionar las inversiones en sociedades extranjeras tipo holding. En particular, los convenios de doble imposición con los principales países iberoamericanos, otorga a Madrid una localización óptima para canalizar las inversiones de las empresas extranjeras en sociedades situadas en estos países.

La IED alcanzó su máximo histórico en el bienio 2007-2008, momento en el cual Madrid rozaba los 25.000 millones de euros anuales

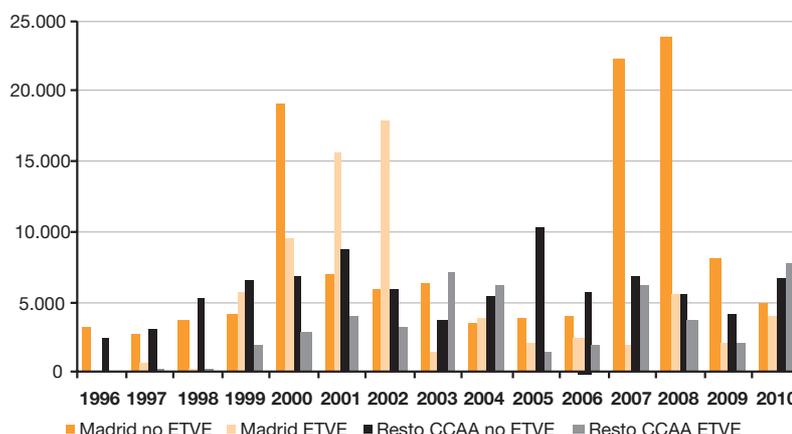
En el periodo 1996-2000 el grueso de la inversión -correspondió a las empresas sin tenencia de valores extranjeros en adelante no ETVE-, 122.574 millones de euros (62,6% de la IED en Madrid), que en el conjunto de España representó el 58,6% de la inversión total de esta categoría. La IED en empresas de tenencia de valores extranjeros o ETVE sumó 73.354 millones de euros, el 59,8% del total de la inversión en España.

El ritmo anual de recepción de inversiones permite diferenciar varios periodos. De 1996 a 2000 se produjo un crecimiento notable, particularmente de la inversión no ETVE, que alcanzó su máximo histórico hasta entonces (próximo a los 20.000 millones de euros). Por su parte la inversión en ETVE comenzó a tener un significado destacado a partir de 1999, y alcanzó su punto álgido por encima de los 15.000 millones de euros de forma consecutiva en 2001 y 2002; no obstante, una vez terminado el "efecto llamada" la inversión en ETVE se fue reduciendo progresivamente (tan sólo en el 2008 consiguió

¹ Sus orígenes están en la Ley 43/1995 del impuesto de sociedades, y en los sucesivos añadidos legislativos (1998 y 2000).

superar ligeramente el umbral de los 5.000 millones de euros). La IED se reduce considerablemente en los primeros seis años del siglo XXI, motivado por la caída de los flujos tras la crisis económica mundial de 2001. La IED alcanzó su máximo histórico desde que existe la serie del Registro de Inversiones en el bienio 2007-2008, momento en el cual Madrid recibía en torno a los 25.000 millones de euros anuales. La expansión económica mundial y, particularmente, el interés de los inversores extranjeros en las fusiones y adquisiciones en el mercado español (como por ejemplo la compra de Altadis por parte de British Tobacco o la de Endesa por parte de ENEL) explicaron dicho boom de la IED en Madrid. La profunda crisis económica mundial interrumpió bruscamente esta tendencia, con intensas caídas de la IED en 2009 y 2010 respecto a los años precedentes.

Evolución de IED en ETVE y no ETVE. Inversión bruta anual en millones de euros (1996-2010)

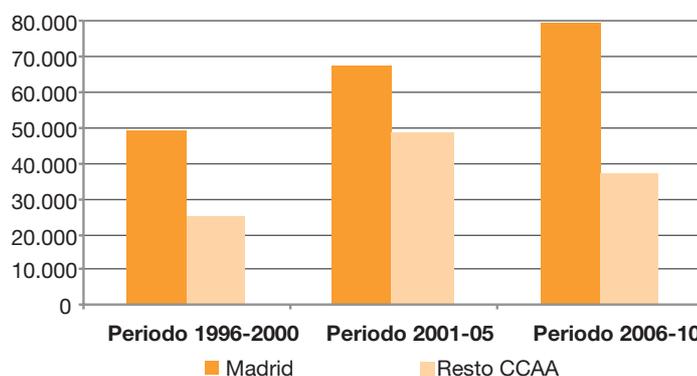


Fuente: Datalnvex

A escala mundial, Madrid ha tenido un peso muy destacado en los flujos de inversión, al recibir cerca del 2% de la IED mundial en el último quinquenio

El análisis de la evolución de IED acumulada en periodos más amplios (quinquenal) reduce el efecto de las oscilaciones anuales que provocan las operaciones de fusión y adquisición. El protagonismo de Madrid no ha decaído en el tiempo. En el periodo 2006-2010 acaparaba el 61,1% de la inversión, tan sólo un punto porcentual menos que su peso en el quinquenio 1996-2000.

Evolución de IED en Madrid vs resto de CCAA. Inversión bruta en millones de euros por quinquenios (1996-2010)

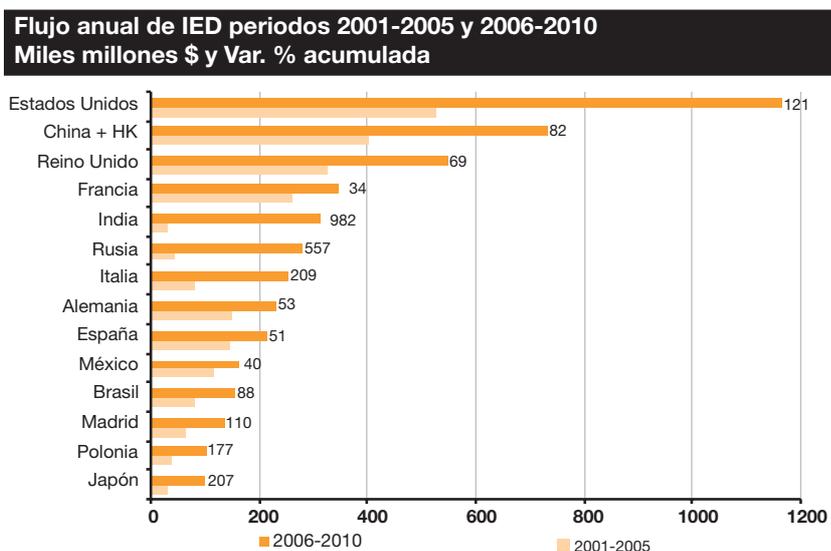


Fuente: Datalnvex

Por tipología de empresas según tengan o no tengan valores extranjeros, la evolución presenta diferencias apreciables. Así mientras el peso madrileño de la No ETVE en el conjunto del país se incrementó en once puntos entre los periodos 1996-2000 y 2006-2010 (de un 57,7 a un 68,6%), en el caso de la ETVE perdió 31,6 puntos porcentuales (de un 74,2 a un 42,7%).

Madrid es un foco internacional de atracción de inversiones. En el último periodo, 2006-2010, Madrid recibió el equivalente al 1,8% del flujo mundial, lo que en el ranking de países equivaldría al puesto duodécimo, por delante de países como Polonia o Japón, y próximo a Brasil y México. Sin embargo, este peso disminuye en el último año, 2010, donde Madrid desciende nueve puestos (siendo superado por economías emergentes de Latinoamérica, Chile y Colombia, países del sudeste asiático como Indonesia y Singapur y también del entorno europeo desarrollado, Bélgica, Austria, Luxemburgo, Suecia o Polonia).

En el gráfico adjunto, se compara la IED acumulada entre los periodos 2001-2005 y 2006-2010. En los primeros puestos se encuentran algunas de las principales economías desarrolladas, donde sobresale Estados Unidos, pero también han irrumpido las economías emergentes encabezadas por China. Son precisamente las economías emergentes las que experimentaron los mayores crecimientos entre ambos periodos (especialmente la India y Rusia).



Fuente: UNCTAD

En un contexto marcadamente negativo para las economías desarrolladas, el descenso interanual de los flujos de IED en 2009 fue significativamente más pronunciado en Madrid y España (-65 y -62%, respectivamente) que la media de la UE (-27%), e incluso superior al retroceso sufrido en Estados Unidos y Japón (-59 y -51%, respectivamente). La contracción fue menor en las principales economías emergentes: -12% en China y -12,5% en India. Como ya se ha apuntado, el retroceso de la inversión en Madrid se ha debido a la combinación de varios factores coyunturales adversos, como la recesión económica global, las restricciones crediticias, la caída de

La IED recibida en Madrid se ha canalizado preferentemente hacia los sectores de energía y algunas ramas específicas del sector servicios, como el comercio y hostelería y turismo, y la industria, caso de la actividad de refino de petróleo

los beneficios empresariales, la severa reducción de las operaciones de fusión y adquisición y la vuelta de los capitales hacia las empresas matrices. Por otro lado, y como elemento estructural, el creciente desvío de la inversión hacia las economías emergentes o países en desarrollo (cuya contribución mundial ha pasado de representar un 24,6% en 2006 a un 46,8% en 2010), en detrimento de los países desarrollados, junto con el deterioro en la percepción del riesgo-país en España, son algunas de las mayores amenazas que penden sobre la inversión extranjera en Madrid.

No obstante, la caída de la inversión en los últimos años debe ser matizada. En primer lugar por el efecto de los elevados volúmenes captados en 2007 y 2008 (los dos años récord de la serie histórica) que provocaron que el descenso de los siguientes años se haya percibido de forma más acusada. Además, es preciso tener en cuenta que en Madrid, como es propio de una economía desarrollada, la tendencia es que la emisión de inversión vaya desplazando a un segundo término a la recepción de la inversión. Con todo, Madrid sigue atrayendo un destacado flujo de inversión extranjera (en 2010 recibió aproximadamente 5.000 millones de euros de inversión no ETVE).

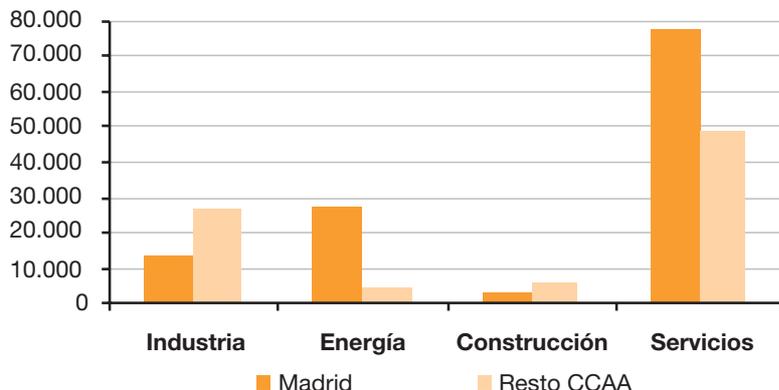
Distribución sectorial de la IED

A continuación, el análisis en detalle de la inversión por sectores y países emisores excluye la inversión las ETVE, porque se trata de “flujos de paso” de no residentes, que básicamente se restringen a la transferencia de inmovilizados financieros y, en consecuencia, su efecto directo en la economía madrileña es limitado.

Si comparamos la evolución de la IED por sectores entre los dos últimos quinquenios (2001-2005 y 2006-2010) con la media del resto de CCAA se aprecian diferencias significativas. Así mientras en la Comunidad de Madrid la inversión vinculada a la energía eléctrica creció un 2803%, en el resto de CCAA decreció un -35%. Más significativo aún por el peso que desempeña en la economía madrileña, fue el crecimiento del 45,7% de los servicios, frente a su estancamiento en el resto de España (0,5%). El mejor comportamiento de los servicios se debió a la progresión de algunas ramas, particularmente el comercio (que aumentó un 414,6%, frente al descenso del -33% del resto de España). Por el contrario, el crecimiento del resto de CCAA fue sensiblemente superior en la industria (145%, por un 50,8% en Madrid) y la construcción (68,1%, por un 31,9%). En el caso de la industria, las diferencias se explican por el retroceso de algunas ramas en Madrid, con el ejemplo más relevante en la metalmecánica (-11,6%, en contraposición del incremento del 537,6% del resto de CCAA).

Atendiendo al peso de Madrid para toda la serie analizada (de 1996 a 2010), la contribución madrileña es especialmente elevada en los sectores energético y los servicios, con un 85,3 y 61,5% del total respectivo en el conjunto de España. Ambos acapararon el 85,8% de la IED recibida en Madrid durante el periodo. La relevancia madrileña en el país es inferior en el resto de sectores: 30,2% de agricultura, 33,9% de industria y 37% de construcción.

IED (no ETVE) por sectores económicos: peso de Madrid vs resto de CCAA. Inversión bruta en millones euros (1996-2010)

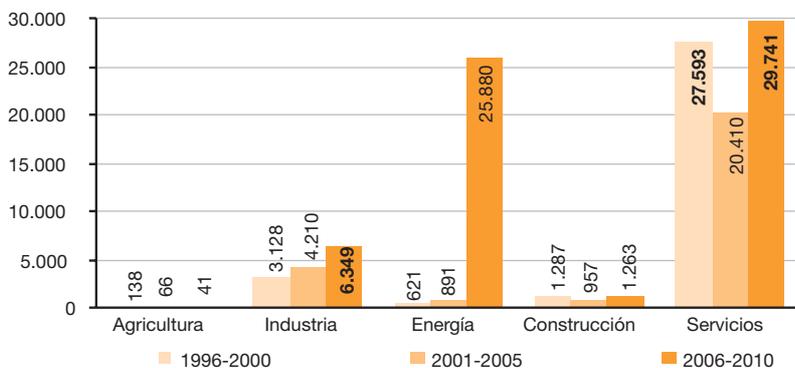


Fuente: DataInVex

Lo más notable de la evolución sectorial ha sido el ascenso del sector energético, que ha pasado de representar un exiguo 1,9% en el periodo 1996-2000 a un 40,9% en el último quinquenio 2006-2010. Dicho protagonismo se explica por el proceso de reestructuración del sector energético español que ha favorecido adquisiciones foráneas de gran calado (caso de Endesa por parte de la multinacional italiana Enel), así como las fuertes inversiones extranjeras y compra de participaciones de las grandes empresas del sector con sedes operativas en Madrid (muy atractivas en los mercados internacionales por el alza de precios de la energía o la posición de liderazgo de las energéticas españolas en el campo de las renovables).

Por su parte, el sector servicios sigue siendo el sector más relevante, con casi 30.000 millones de inversión en el periodo 2006-2010, mostrando un notable incremento de más de 9.000 millones con respecto al quinquenio anterior. Aunque en la distribución porcentual relativa ha ido perdiendo peso, pasando de un abrumador 84,2% en el quinquenio 1996-2000 a un 47% en el último quinquenio. Es de esperar que en los próximos años, una vez pasado el *boom* de las energéticas españolas, los servicios recuperen el predominio en la cuota de IED.

Evolución de IED en Madrid (No ETVE) por sectores económicos Inversión bruta en millones euros (1996-2010)



Fuente: DataInVex

Un análisis más pormenorizado por ramas de actividad económica permite apreciar con mayor nitidez las tendencias de la IED y el cambio del patrón sectorial.

La inversión industrial creció en el último quinquenio gracias a la aportación de la rama de refino de petróleo, que registró un aumento del 3046% (3.260 millones de euros). La contribución del refino de petróleo al total de la inversión industrial pasó de representar un 2,5% en 2001-2005 a un 53% en 2006-2010. Pero dicha contribución se basó casi exclusivamente a la operación de adquisición de CEPSA (véase cuadro adjunto) por parte de un grupo inversor de los Emiratos Árabes Unidos realizada en el año 2009.

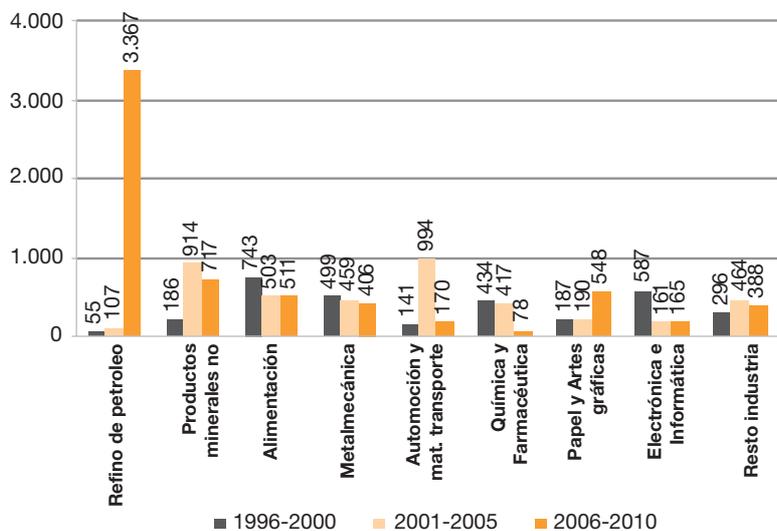
CEPSA

Clasificada dentro de la CNAE 1920 'Producción, transporte y distribución de energía eléctrica', alcanza el puesto número 5 del Top-500 de empresas con mayor facturación de Madrid. Cepsa es la segunda petrolera del mercado español, por detrás de Repsol. Realiza actividades de exploración y producción de petróleo y gas natural, refino, transporte y comercialización de derivados petrolíferos y de gas, petroquímica, cogeneración y comercialización de biocarburantes y de energía eléctrica. Prueba de esta diversidad de actividades, es la presencia en la Comunidad de Madrid de otras ensañas y empresas ligadas a la compañía: CEPSA Estaciones de Servicio SA, CEPSA Química SA, CEPSA Marine Fuels SA, CEPSA Gas Comercializadora, CEPSA Lubricantes y CEPSA Gas Licuado. Entre 2010 y 2011 el fondo de inversiones de Emiratos Árabes Unidos, International Petroleum Investment Company (IPIC) se hizo con el control completo de la compañía. A través de esta adquisición, este país acaparó el 20,1% de la IED recibida en Madrid durante el 2009. La última operación se ha realizado en el presente año con la compra del 48% de las acciones que la multinacional francesa Total poseía en la compañía. Uno de los principales fines de IPIC ha sido invertir en empresas petroleras de todo el planeta para multiplicar los beneficios del negocio del crudo. IPIC cuenta con participaciones o controla directamente empresas en el sector petroquímico (Nova Chemicals, Borealis, Chemaweyaat, Oman Polypropylene, Cosmo Oil), en el del refino (Hyundai Oilbank), en el del transporte de crudo (GEM) y en el eléctrico (EDP y OIP).

Sin embargo, si se excluye el refino de petróleo las actividades industriales decrecieron un -27,3% en el último quinquenio (-1.120 millones de euros). En el quinquenio 2006-2010 el retroceso fue particularmente intenso en los subsectores de automoción y material de transporte y química y farmacéutica (con caídas del -83 y -81%, respectivamente). Con anterioridad, en el quinquenio 2001-2005 los descensos más acusados se dieron en los subsectores de electrónica e informática y alimentación (-72,5 y -32,3%, respectivamente). El retroceso en la mayoría de las ramas industriales madrileñas se relaciona con los procesos de deslocalización y la preferencia de la inversión de los países desarrollados hacia las economías emergentes del sudeste asiático por sus ventajas de coste.

En cuanto a la evolución de las ramas del sector servicios, en el siguiente gráfico se aprecian las sucesivas caídas del subsector de telecomunicaciones, que si en el quinquenio 1996-2000 representaba el 56% de la inversión recibida en el sector servicios, su peso en el periodo 2006-2010 se reduce al 4,2%. Estos desequilibrios en el ritmo de entrada se explican de nuevo por las grandes operaciones de las multinacionales extranjeras en el mercado nacional. Así, en tan solo el año 2000 la compra de Airtel por parte de la británica Vodafone canalizó el 65% de toda la inversión en telecos del periodo 1996-2000; pasados los primeros años del siglo XXI y una vez consolidadas

IED (no ETVE) en el sector industria y energía de Madrid
Inversión bruta en millones de euros



Fuente: Datalnvex

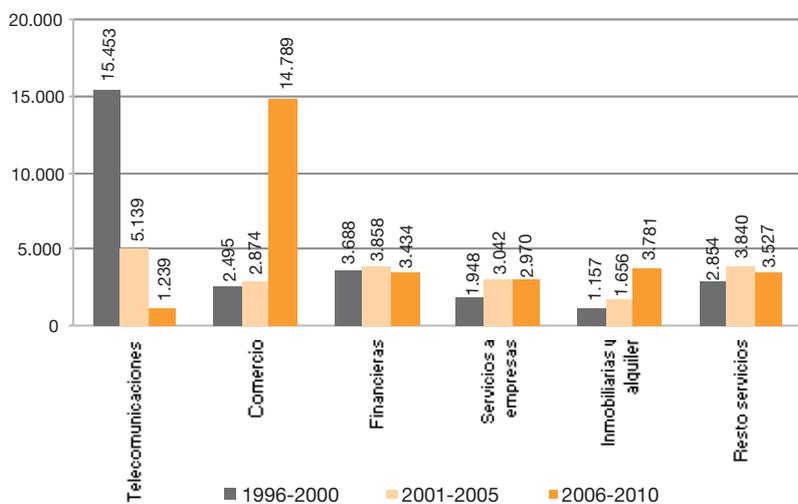
los principales operadores, el interés de las multinacionales decayó y las inversiones en la rama de telecomunicaciones descendieron considerablemente.

Todo lo contrario ha sucedido en la rama comercial, que en el primer quinquenio tan sólo representaba un 9% de la inversión en el sector servicios, para terminar acumulando en el quinquenio 2006-2010 el 49,7%. Este dinamismo se explica por el interés mostrado por los inversores extranjeros en las grandes cadenas de distribución comercial o la implantación de franquicias extranjeras en Madrid.

El 93,4% de la IED recibida durante el periodo 1996-2010 en Madrid es aportado por tan sólo 15 países

Otro subsector de servicios con gran dinamismo ha sido el inmobiliario y de alquiler, con un aumento del 128% en el último quinquenio. De hecho, 2010, a pesar de la crisis económica, fue un

IED (no ETVE) en el sector servicios de Madrid
Inversión bruta en millones de euros



Fuente: Datalnvex

buen año para la inversión extranjera en el sector inmobiliario (con el 25,8% de toda la inversión acumulada en el periodo 1996-2010). Por su parte, la IED en otras ramas destacadas como las actividades financieras, servicios a empresas y resto de servicios se mantuvo bastante estable a lo largo de los diferentes periodos analizados.

El peso de los países ha evolucionado en el tiempo, condicionados por el perfil sectorial de la inversión, las tendencias globales en los flujos de la IED y las operaciones de adquisición de grandes empresas nacionales

A modo de síntesis, en la tabla adjunta se recoge el ranking de inversión de las ramas económicas, identificando su cuota de IED y la variación en el último quinquenio. El hecho de que las tres primeras ramas por este orden, energía, telecomunicaciones y comercio, acumulasen el 56,6% de la inversión en el total del periodo analizado ofrece una idea de las preferencias de la inversión.

Ranking de IED por ramas de actividad en Madrid

| Ranking en el peso IED | Inversión bruta 1996-2010 | | Var. 2001-05 / 2006-10 | |
|------------------------------|---------------------------|---------|------------------------|---------|
| | Millones € | Cuota % | Millones € | Acum. % |
| Energía eléctrica y gas | 27.393 | 22,3% | 24.989 | 2803,0% |
| Telecomunicaciones | 21.831 | 17,8% | -3.901 | -75,9% |
| Comercio | 20.158 | 16,4% | 11.915 | 414,6% |
| Financieras | 10.980 | 9,0% | -424 | -11,0% |
| Servicios a empresas | 7.960 | 6,5% | -71 | -2,3% |
| Inmobiliarias y alquiler | 6.595 | 5,4% | 2.125 | 128,3% |
| Culturales y Ocio | 4.723 | 3,9% | -1.676 | -72,7% |
| Refino de petróleo | 3.528 | 2,9% | 3.260 | 3046,4% |
| Construcción | 3.507 | 2,9% | 305 | 31,9% |
| Transporte y logística | 2.683 | 2,2% | 525 | 62,6% |
| Prod. minerales no metálicos | 1.817 | 1,5% | -197 | -21,5% |
| Hostelería y Turismo | 1.764 | 1,4% | 783 | 218,3% |
| Alimentación | 1.756 | 1,4% | 8 | 1,5% |
| Metalmecánica | 1.365 | 1,1% | -53 | -11,6% |
| Automoción y mat. transporte | 1.306 | 1,1% | -824 | -82,9% |
| Resto ramas | 5.209 | 4,2% | -348 | -1,4% |

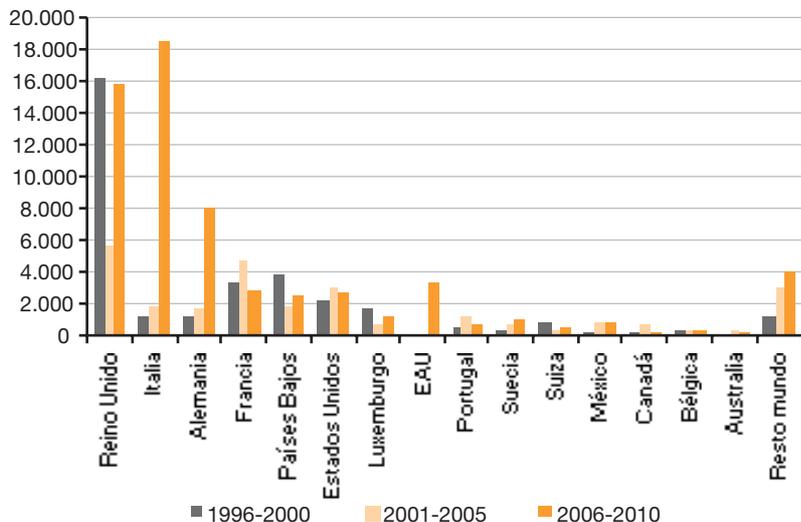
Fuente: DataInVex

Origen de la IED

China, además de un gran receptor de inversión, está llamado a liderar la emisión de inversión exterior en los próximos años y, en consecuencia, aumentar su presencia en la IED en Madrid que por el momento es exigua

En cuanto al origen, el grueso de las inversiones extranjeras se concentra en unos pocos países. El gráfico adjunto incluye el top 15 de los países emisores, que en conjunto acaparaban el 93,4% de la IED madrileña durante el periodo 1996-2010. Sobresalen los tres primeros, Reino Unido e Italia, por este orden, que representaban casi la mitad de la inversión (48,5%). A cierta distancia de los puestos de cabeza se sitúan Alemania, Francia, Países Bajos y Estados Unidos. En conjunto estos seis primeros países acaparan el 79,2% de la inversión extranjera. Se percibe la preponderancia de la Unión Europea como principal región geopolítica de procedencia con el 80,5% de la inversión. Por el contrario, descontando Estados Unidos, la presencia de otros países fuera del entorno europeo es poco relevante y se circunscribe básicamente a México y Emiratos Árabes Unidos.

Evolución de IED (no ETVE) en Madrid por países emisores últimos Acumulado por periodos (millones de euros)



Fuente: DataInVex

La importancia de los países varía significativamente en el tiempo. Si en el primer quinquenio, Reino Unido encabezaba el *ranking*, aglutinando un 48,9% parte de la inversión, en el último periodo desciende al segundo puesto, por detrás de Italia, aunque su peso sigue siendo muy elevado al representar un cuarto de la inversión. El ascenso de Italia es muy significativo, teniendo en cuenta que en el primer periodo ocupaba el sexto puesto. La inversión alemana también ha crecido sensiblemente, pasando del séptimo puesto en el primer quinquenio al tercero en el último.

Por su parte, la inversión procedente de Emiratos Árabes Unidos, partiendo de cero en los dos primeros quinquenios, se coloca en el cuarto lugar, superando a países como Francia, Estados Unidos o Países Bajos. La inversión de Francia y Estados Unidos se contrajo considerablemente entre el segundo y el tercer quinquenio (de un 17,3 al 4,5%, en el primer caso, y de 11 a 4,3%, en el segundo). Otro país que ha ido mermando su peso relativo es Países Bajos, que si en primer quinquenio ocupaba el segundo puesto desciende hasta el séptimo lugar en el último quinquenio. La tendencia a la baja de la inversión recibida de estos países desarrollados se enmarca dentro de la evolución de Madrid en los flujos de IED, que va dejando de ser un destino preferente para algunos países desarrollados, mientras se incrementa el papel de Madrid como foco internacional de emisión de inversión, precisamente hacia economías que en la actualidad lideran el crecimiento económico.

Del análisis de la distribución por países fácilmente se deduce la elevada dependencia de la inversión procedente de países desarrollos del entorno europeo, seguido a gran distancia de la inversión recibida por parte de Estados Unidos, Canadá y Australia. Mientras que las aportaciones de economías emergentes son por el momento discretas y tienen en México su principal referente. Así, el papel de países relevantes en los flujos mundiales es insignificante, como es el caso de Japón y otros enclaves desarrollados del sudeste asiático (Corea del Sur, Singapur y Taiwán), los países del Golfo Pérsico a

excepción de la puntual aportación de Emiratos Árabes Unidos-. El caso de la segunda economía del mundo, China, es sumamente revelador, ya que su incidencia en la IED madrileña es por ahora irrelevante, tan sólo un 0,01% en el periodo 1996-2010. No obstante, atendiendo a las crecientes relaciones bilaterales y protagonismo internacional de China, es de esperar un incremento de las inversiones de este país en los próximos años, particularmente en las operaciones de fusiones o adquisiciones o en la capitalización de las empresas madrileñas.

Atendiendo en mayor detalle la evolución de la inversión por países en los últimos años, además de la intensa concentración geográfica, se percibe la preponderancia de las grandes operaciones de las multinacionales extranjeras en la adquisición total o parcial de sociedades, producidas entre 2006 y 2009, mientras que en 2010 predominan más los flujos de ampliación de las multinacionales ya establecidas en Madrid. Algunos ejemplos de ello son:

- En 2007 la compra de acciones de Endesa por parte de la empresa energética italiana Enel convirtió aquel país en el primer inversor (con el 88,7% de la cuota del total de IED).
- En 2008 el protagonismo recae en el Reino Unido, acaparando casi el 60% de la inversión recibida en Madrid. Detrás de esa pujanza se encuentra la compra de la española Altadis por la británica Imperial Tobacco por valor de 12.782 millones de euros, operación clasificada dentro de la distribución comercial al por mayor, que absorbió por si sola el 80,7% de la inversión británica del conjunto del periodo 1996-2010.
- En 2009 destacó Emiratos Árabes Unidos, con una inversión superior a 3.000 millones de euros (casi la mitad de la inversión total anual), derivada de la adquisición de una participación significativa en CEPSA por el fondo soberano International Petroleum Investment Company (IPIC).

En las tablas siguientes se analiza la evolución de la IED por ramas de actividad de los cuatro países más relevantes, Reino Unido, Italia, Alemania y Francia, que por si solos concentran el 66,2% de la inversión recibida en Madrid durante el periodo 1996-2010.

Países emisores principales de la IED en Madrid 2006-2010 (Millones euros)

| | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | % IED 2006-2010 |
|-----------------|-------|--------|--------|-------|-------|-----------------|
| Italia | 62 | 17.962 | 37 | 64 | 365 | 29,6 |
| Reino Unido | 508 | 791 | 13.034 | 624 | 873 | 25,3 |
| Alemania | 184 | 114 | 7.320 | 162 | 221 | 12,8 |
| EAU | 0 | 0 | 0 | 3.314 | 0 | 5,3 |
| Francia | 294 | 319 | 235 | 1.084 | 861 | 4,5 |
| Países Bajos | 596 | 295 | 603 | 667 | 333 | 4,0 |
| Estados Unidos | 1.036 | 484 | 164 | 517 | 462 | 4,3 |
| Luxemburgo | 114 | 205 | 438 | 287 | 233 | 2,0 |
| Portugal | 168 | 75 | 186 | 243 | 43 | 1,1 |
| Total selección | 4.968 | 20.244 | 22.018 | 6.961 | 3.390 | 92,0 |

Fuente: DataInVex

El principal rasgo de la inversión Reino Unido en Madrid es el predominio de las ramas de telecomunicaciones (particularmente derivado de las inversiones realizadas por la multinacional Vodafone en el primero y segundo quinquenios) y, posteriormente, en el comercio. Estas dos ramas de forma agregada acaparan el 70% de toda la IED británica.

Vodafone

Clasificada dentro de la CNAE 6190 'otras actividades de telecomunicaciones', alcanza el puesto número 25 del Top-500 de empresas con mayor facturación de Madrid. La presencia de esta multinacional de origen británico en Madrid se remonta a los años 1999 y 2000, cuando se hace con el control del grueso de las acciones de Airtel, por aquel entonces el segundo operador de telecomunicaciones del país. Esta adquisición tuvo un gran impacto en la IED en Madrid procedente del Reino Unido, que en 2010 concentró el 40,2% del total. El Grupo Vodafone es uno de los líderes mundiales de telecomunicaciones con presencia en 31 países y acuerdos con otros 40, que configuran un mercado de 147 millones de clientes. Vodafone cuenta con un centro de I+D en Madrid, integrado en la red europea de centros de I+D de la compañía. El centro madrileño se ha especializado en las tecnologías m2m (machine to machine), redes de sensores, servicios de localización y redes sociales.

Otras inversiones británicas destacadas se canalizaron hacia los servicios a empresas y las actividades financieras, que en conjunto concentra el 90,5% de las inversiones (por tan sólo un 6,8% de la industria y 1,2% de la construcción).

IED del RU en Madrid. Distribución por ramas y evolución

| | Acumulado (% sb total) | | | | Var. % | |
|--------------------------|------------------------|-------------|------------|------------|---------------------|-------------------|
| | 1996-2000 | 2001-2005 | 2006-2010 | 1996-2010 | 2001-05 / 1996-2000 | 2006-10 / 2001-05 |
| Telecomunicaciones | 67,8 | 41,4 | 5,8 | 39,3 | -74,9 | -70,2 |
| Comercio | 2,3 | 7,6 | 73,6 | 30,6 | 33,8 | 1968,8 |
| Servicios a empresas | 2,2 | 12,9 | 7,0 | 6,0 | 142,4 | 16,7 |
| Financieras | 6,2 | 12,9 | 1,5 | 5,6 | -14,3 | -75,6 |
| Culturales y Ocio | 4,8 | 2,7 | 1,3 | 3,1 | -76,9 | 1,2 |
| Química y Farmacéutica | 4,3 | 1,9 | 0,9 | 2,5 | -81,9 | -2,6 |
| Transporte y logística | 2,1 | 0,7 | 3,7 | 2,4 | -87,0 | 1105,0 |
| Hostelería y Turismo | 1,9 | 1,6 | 1,1 | 1,6 | -66,4 | 55,0 |
| Inmobiliarias y alquiler | 0,6 | 4,5 | 1,3 | 1,5 | 217,6 | -39,4 |
| Energía eléctrica y gas | 3,0 | 0,9 | 0,0 | 1,5 | -87,3 | -93,0 |
| Resto ramas | 4,9 | 12,9 | 3,8 | 5,9 | 8,3 | -36,7 |

Fuente: DataInVex

La inversión italiana está intensamente volcada hacia la rama energética, que adsorbió por sí sola casi tres cuartas partes del total, debido al gran peso que tuvo la operación ya comentada de compra de Endesa por parte de Enel durante el último quinquenio.

Endesa

Clasificada dentro de la CNAE 3511 'Producción, transporte y distribución de energía eléctrica', alcanza el puesto número 4 del Top-500 de empresas con mayor facturación de Madrid. Forma parte del grupo Enel que en 2007, de forma conjunta con Acciona, se hizo con el 92% del capital de Endesa. Esta operación implicó que en ese año casi la mitad del total de la IED recibida en Madrid procediera de Italia. Posteriormente, en el 2009 Enel compró el 25% de las acciones que poseía Acciona a cambio de los activos de energías renovables de Endesa. De esta forma, Enel ha adquirido una posición ventajosa en el mercado ibérico y Latinoamericano (como la primera eléctrica española, el segundo operador eléctrico en Portugal y la principal multinacional privada de Latinoamérica). Endesa desarrolla actividades de generación, transporte, distribución y comercialización de electricidad a través de un amplio número de empresas en España, América Latina, Europa y África, apoyada en una producción de 130.485 GWh y una ventas que en 2010 alcanzaron 175.217 GWh, entre más de 25 millones de clientes. Además de la electricidad, ha alcanzado una posición relevante en otros sectores, como el del gas, la cogeneración y las energías renovables. Se contabilizan cinco enseñas vinculadas a Endesa y el Grupo Endesa presentes en Madrid: Endesa SA, Endesa Energía SAU, Endesa Latinoamérica SA, Endesa Servicios SL y Enel Green Power España SL. En conjunto, para el último año acumulan una facturación de 38.902 millones de euros y 39.112 empleados.

Las inversiones italianas en otras ramas fueron muy discretas y se canalizaron preferentemente hacia las actividades de servicios (Financieras, telecomunicaciones y comercio).

IED italiana en Madrid. Distribución por ramas y evolución

| | Acumulado (% sb total) | | | | Var. % | |
|-------------------------|------------------------|------------|------------|------------|---------------------|-------------------|
| | 1996-2000 | 2001-2005 | 2006-2010 | 1996-2010 | 2001-05 / 1996-2000 | 2006-10 / 2001-05 |
| Energía eléctrica y gas | 0,0 | 29,8 | 91,7 | 74,1 | 429297,4 | 1544,9 |
| Financieras | 31,1 | 13,0 | 1,4 | 5,9 | -37,8 | -40,9 |
| Telecomunicaciones | 16,9 | 15,7 | 0,0 | 3,9 | 37,6 | -100,0 |
| Comercio | 8,9 | 7,9 | 1,1 | 2,8 | 31,4 | -23,4 |
| Culturales y Ocio | 8,4 | 12,3 | 0,0 | 2,6 | 115,9 | -98,0 |
| Alimentación | 0,7 | 0,1 | 2,9 | 2,3 | -75,6 | 14341,6 |
| Papel y Artes gráficas | 6,1 | 5,0 | 0,2 | 1,4 | 20,3 | -83,0 |
| Química y Farmacéutica | 0,9 | 1,9 | 1,2 | 1,3 | 229,0 | 239,3 |
| Metalmecánica | 8,3 | 1,5 | 0,3 | 1,3 | -72,9 | 21,3 |
| Servicios a empresas | 2,1 | 3,8 | 0,2 | 0,9 | 176,4 | -72,2 |
| Resto ramas | 16,6 | 9,0 | 0,8 | 3,5 | -19,5 | -54,1 |

Fuente: Datalnvex

Como en el caso italiano, la inversión alemana también tiene un fuerte sesgo hacia la rama energética (que acapara la mitad de la misma). Le siguen a gran distancia otras ramas de servicios (donde destacan las actividades comerciales, inmobiliarias y alquiler y servicios a empresas). La inversión en las ramas industriales es sensiblemente más modesta que los servicios (12,1%, frente a 34,5%).

En la IED del cuarto país en importancia, Francia, sobresale la rama de telecomunicaciones (más de un tercio), particularmente por la inversión producida en el periodo 2001-2005 (ligada a la entrada en el mercado de Orange y Jazztel). No obstante, uno de los rasgos principales de la inversión francesa es su carácter más diversificado y asociado al tejido productivo madrileño, con una presencia notable de las ramas de servicios, encabezadas por las actividades financieras y comerciales.

IED Alemana en Madrid. Distribución por ramas y evolución

| | Acumulado (% sb total) | | | | Var. % | |
|------------------------------|------------------------|-------------|------------|-------------|---------------------|-------------------|
| | 1996-2000 | 2001-2005 | 2006-2010 | 1996-2010 | 2001-05 / 1996-2000 | 2006-10 / 2001-05 |
| Energía eléctrica y gas | 0,2 | 31,6 | 74,7 | 50,1 | 30064,6 | 362,8 |
| Comercio | 18,9 | 8,3 | 3,7 | 7,6 | -26,1 | -12,4 |
| Inmobiliarias y alquiler | 5,8 | 16,0 | 3,6 | 7,5 | 358,5 | -55,8 |
| Servicios a empresas | 12,9 | 4,3 | 5,1 | 6,2 | -44,3 | 132,3 |
| Financieras | 15,3 | 3,9 | 0,6 | 4,0 | -57,5 | -68,4 |
| Construcción | 6,8 | 2,9 | 2,0 | 3,0 | -29,0 | 35,5 |
| Culturales y Ocio | 3,4 | 7,2 | 0,3 | 2,8 | 255,5 | -91,9 |
| Química y Farmacéutica | 6,9 | 4,9 | 0,2 | 2,7 | 18,0 | -90,9 |
| Productos caucho y plástico | 2,5 | 0,7 | 3,2 | 2,4 | -52,0 | 778,3 |
| Automoción y mat. transporte | 4,5 | 5,4 | 0,2 | 2,4 | 100,8 | -93,2 |
| Telecomunicaciones | 22,9 | 14,8 | 6,3 | 11,5 | 8,3 | -16,8 |

Fuente: Datalnvex

Para contrarrestar las diferencias según el origen, a continuación se compara la IED procedente de la Unión Europea y la del resto del mundo que aunque por ahora tenga un escaso peso (13%, excluido Estados Unidos) las previsiones apuntan a que alcance una mayor relevancia en los próximos años, particularmente por la expansión de las economías emergentes.

IED francesa en Madrid. Distribución por ramas y evolución

| | Acumulado (% sb total) | | | | Var. % | |
|----------------------------------|------------------------|------------|-------------|-------------|---------------------|-------------------|
| | 1996-2000 | 2001-2005 | 2006-2010 | 1996-2010 | 2001-05 / 1996-2000 | 2006-10 / 2001-05 |
| Telecomunicaciones | 11,0 | 53,9 | 23,6 | 37,1 | 1095,6 | -80,2 |
| Financieras | 22,3 | 8,7 | 31,4 | 17,2 | -5,6 | 64,2 |
| Comercio | 15,1 | 11,2 | 3,7 | 10,2 | 81,3 | -85,3 |
| Servicios a empresas | 9,0 | 2,5 | 5,4 | 4,6 | -32,4 | -3,0 |
| Culturales y Ocio | 4,0 | 4,7 | 1,2 | 3,7 | 184,0 | -87,9 |
| Construcción | 5,0 | 0,9 | 6,8 | 3,2 | -56,2 | 244,1 |
| Automoción y mat. transporte | 3,0 | 4,4 | 0,1 | 3,0 | 258,2 | -99,0 |
| Inmobiliarias y alquiler | 3,3 | 2,0 | 3,3 | 2,6 | 49,5 | -25,3 |
| Productos minerales no metálicos | 2,3 | 3,1 | 1,2 | 2,4 | 231,6 | -82,3 |
| Electrónica e Informática | 8,0 | 0,6 | 0,8 | 2,3 | -81,1 | -43,4 |
| Resto ramas | 17,2 | 8,1 | 22,4 | 13,6 | 14,0 | 25,4 |

Fuente: Datalnvex

En gran medida el origen condiciona la distribución sectorial de la inversión. El gran volumen de la inversión recibida de la Unión Europea (98.102 millones de euros de inversión no ETVE entre 1996 y 2010), refleja el papel rector que ejerce Madrid en el mercado nacional a la hora de capitalizar las inversiones de las multinacionales europeas. Respecto a las principales ramas, como ya se ha comentado anteriormente las telecomunicaciones tuvieron un papel muy destacado inicialmente, para terminar con el liderazgo del abastecimiento energético. En segundo término, la inversión procedente de la Unión Europea también se ha canalizado de forma significativa en la distribución comercial (particularmente, en el último quinquenio) y actividades financieras (aunque de forma

La concentración de multinacionales extranjeras en Madrid ha contribuido intensamente en la atracción de IED, y ha inducido a una globalización comercial y financiera de la economía madrileña

decreciente). Mientras, en general las ramas industriales han despertado menor interés (el sector de la industria tan sólo representó un 14,6% de la inversión de la UE en el periodo 1996-2010, superada por el sector energético, 19,1%, y muy por debajo de los servicios, 62,5%).

IED de la UE en Madrid. Distribución por ramas y evolución

| | Acumulado (% sb total) | | | | Var. % | |
|--------------------------|------------------------|-------------|------------|-------------|---------------------|-------------------|
| | 1996-2000 | 2001-2005 | 2006-2010 | 1996-2010 | 2001-05 / 1996-2000 | 2006-10 / 2001-05 |
| | Telecomunicaciones | 33,4 | 25,9 | 4,5 | 19,3 | -27,9 |
| Energía eléctrica y gas | 1,4 | 8,0 | 39,7 | 19,1 | 437,5 | 627,3 |
| Comercio | 8,5 | 9,6 | 22,2 | 14,5 | 6,0 | 236,1 |
| Financieras | 13,6 | 12,6 | 7,0 | 10,6 | -14,0 | -19,5 |
| Servicios a empresas | 5,9 | 5,8 | 4,9 | 5,5 | -9,0 | 24,2 |
| Inmobiliarias y alquiler | 3,5 | 5,6 | 4,4 | 4,5 | 48,8 | 14,0 |
| Construcción | 3,9 | 3,2 | 3,7 | 3,6 | -24,1 | 71,9 |
| Culturales y Ocio | 4,9 | 5,2 | 0,8 | 3,3 | -1,8 | -78,6 |
| Alimentación | 3,2 | 3,9 | 1,7 | 2,8 | 16,1 | -35,3 |
| Química y Farmacéutica | 4,6 | 2,7 | 1,2 | 2,6 | -45,2 | -37,6 |
| Resto ramas | 17,2 | 17,5 | 9,9 | 14,3 | -4,9 | -18,0 |

Fuente: DataInVex

El grueso de las Top-500 empresas extranjeras de la Comunidad de Madrid tienen su sede en la Ciudad

El componente sectorial de las inversiones del resto del mundo cambia sensiblemente respecto a la Unión Europea. Aunque la inversión esté encabezada por dos ramas terciarias (financieras y servicios a empresas), varias ramas industriales se encuentran entre los primeros puestos (productos minerales no metálicos, refino de petróleo y química y farmacéutica). La mayor diversificación de la inversión de fuera de la Unión Europea, se aprecia en un mayor equilibrio sectorial (un 49,7% de los servicios, por un 40,0% de la industria, seguida de la construcción con un 8,4%, mientras que la energía tan solo representa un 1%).

IED fuera de la UE en Madrid. Distribución por ramas y evolución (Millones de euros)

| | Acumulado (% sb total) | | | | Var. % | |
|----------------------------------|------------------------|-------------|-------------|-------------|---------------------|-------------------|
| | 1996-2000 | 2001-2005 | 2006-2010 | 1996-2010 | 2001-05 / 1996-2000 | 2006-10 / 2001-05 |
| | Financieras | 19,7 | 7,2 | 6,5 | 9,7 | -34,6 |
| Servicios a empresas | 8,5 | 8,8 | 10,6 | 9,4 | 86,4 | 18,5 |
| Productos minerales no metálicos | 0,8 | 18,1 | 4,4 | 9,0 | 4135,1 | -76,3 |
| Refino de petróleo y coquerías | 0,0 | 0,7 | 22,2 | 8,9 | | 2996,9 |
| Construcción | 5,9 | 8,0 | 10,2 | 8,4 | 145,2 | 24,5 |
| Comercio | 9,7 | 7,5 | 8,1 | 8,2 | 38,2 | 7,1 |
| Química y Farmacéutica | 4,5 | 14,2 | 3,3 | 7,9 | 470,7 | -77,2 |
| Inmobiliarias y alquiler | 10,7 | 6,3 | 6,2 | 7,2 | 5,6 | -1,9 |
| Metalmecánica | 6,4 | 3,0 | 4,1 | 4,2 | -15,0 | 33,3 |
| Telecomunicaciones | 4,8 | 4,6 | 2,9 | 4,0 | 70,4 | -38,3 |
| Resto ramas | 29,1 | 21,6 | 21,6 | 23,2 | 32,9 | -1,2 |

Fuente: DataInVex

En conclusión, Madrid cuenta con elementos potentes para la atracción de inversión extranjera que han hecho de la Ciudad el principal polo de referencia en España y uno de los más dinámicos de las economías europeas en los últimos quince años. El avance en el nivel de desarrollo de la economía y las empresas españolas que lleva a que se incremente su papel como emisores de IED, junto con la creciente competencia de economías emergentes en la atracción de inversiones, hacen que Madrid, como el resto de metrópolis europeas, vaya a ver reducidos los flujos de entrada de inversiones en los próximos años. La clave estará pues, no tanto en mantener cuantitativamente el flujo de inversión sino en mantener la capacidad de atracción de proyectos de inversión estratégicos y generadores de alto valor añadido para la economía de la Ciudad.

El papel de las multinacionales extranjeras en Madrid

Gran parte de la fortaleza económica y proyección internacional de Madrid radica en la densidad del tejido de empresas extranjeras instaladas, que, a su vez, influye decisivamente en la atracción de IED. No todas estas empresas tienen su origen en un país extranjero, sino que también aparecen ejemplos destacados de empresas de origen nacional con sede en Madrid cuyo control ha pasado a una multinacional extranjera. Como ya se ha señalado anteriormente, dichas adquisiciones, normalmente realizadas a través de la compra de acciones, han tenido un claro protagonismo en la IED recibida en Madrid. Por lo general, las motivaciones de estas operaciones se fundamentan en el deseo de entrar o consolidar la posición de la multinacional extranjera en el mercado español aprovechando el peso alcanzado por la empresa doméstica. También y, de forma creciente, dada la internacionalización de muchas de las empresas españolas adquiridas, la multinacional extranjera amplía su ámbito de influencia internacional (particularmente en la región Latinoamericana, donde la presencia de las empresas españolas se ha intensificado en la última década).

Las empresas extranjeras representan casi la mitad de los casos del Top-500 de las empresas madrileñas con mayor facturación

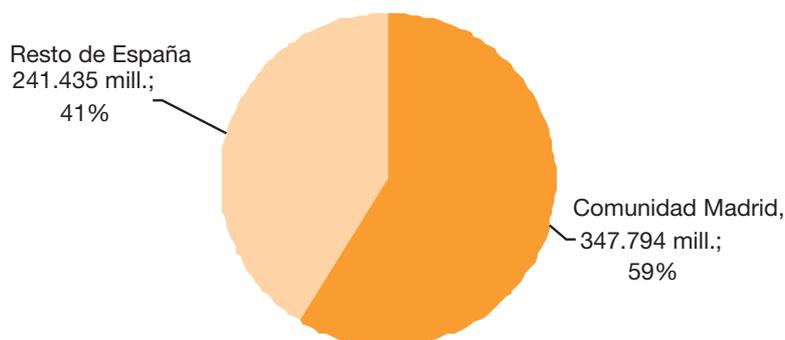
El análisis de las empresas extranjeras en Madrid se ha apoyado en las bases estadísticas de SABI². El criterio seguido para clasificar una empresa como extranjera ha sido el que al menos un 51% de los accionistas pertenezcan a la matriz global situada fuera del país; aunque la empresa extranjera puede tener accionistas locales (incluyendo aquéllos con porcentaje desconocido). Es importante matizar que tanto los datos de facturación como de empleo pueden estar sobredimensionados por el efecto sede de Madrid, ya que frecuentemente contabilizan el total del conjunto de España y otras áreas territoriales vinculadas (como el mercado latinoamericano y Portugal).

² SABI (Sistema de Análisis de Balances Ibéricos) es una base estadística elaborada por INFORMA D&B en colaboración con Bureau Van Dijk, a partir de la información económico-financiera que las empresas depositan en el Registro Mercantil.

El grueso de las empresas industriales y energéticas del Top-500 son extranjeras

En la Comunidad de Madrid se contabilizaban 12.045 empresas extranjeras con estas características, lo que representa el 30,1% de las empresas extranjeras en España y el 54% de su facturación. Por otro lado, si se considera el Top-500 de empresas extranjeras con mayor facturación del país, la Comunidad de Madrid concentra el 56% de los casos (281) y una proporción aún mayor de la facturación y el empleo generado por estas empresas (59 y 57,2%, respectivamente).

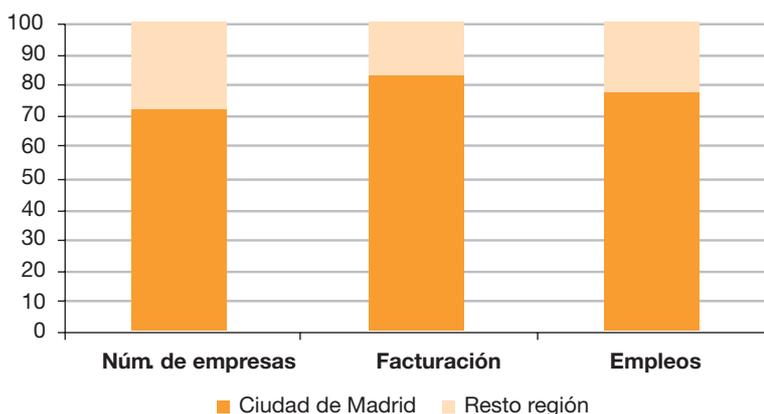
Top 500 empresas extranjeras en España por facturación



Fuente: SABI

Dentro de la Comunidad, las empresas extranjeras de mayor tamaño se ubican de forma preferente en la Ciudad de Madrid, que acapara el 71% de las mismas, y un porcentaje aún superior en términos de facturación y empleo (82,7 y 77,6%, respectivamente).

Distribución de las empresas extranjeras Top-500: Ciudad de Madrid vs resto de la región (en %)

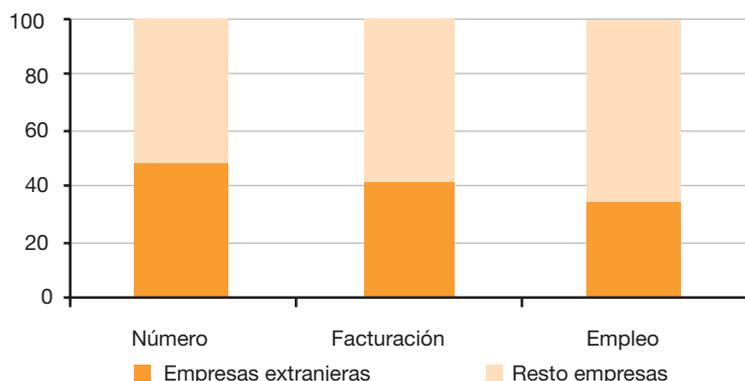


Fuente: SABI

La alta densidad de empresas extranjeras en Madrid contribuye a dinamizar el tejido empresarial local. Su presencia ha sido fundamental a la hora de acelerar los procesos de internacionalización productiva e integración a la economía global, así como han sido un referente muy valioso para el desarrollo de multinacionales españolas con sede en Madrid. Prueba de la magnitud alcanzada, es que casi la mitad (49,4%) de las 500

empresas madrileñas con mayor facturación son extranjeras (en el sentido de control de sus acciones por parte de una matriz extranjera). Esta relevancia de las empresas extranjeras dentro del Top-500 de la Comunidad de Madrid es algo menor en términos de facturación (41%) y, particularmente, en cuanto al empleo (34,4%).

Peso de las empresas extranjeras en el Top 500 de mayores empresas madrileña por facturación (en %)

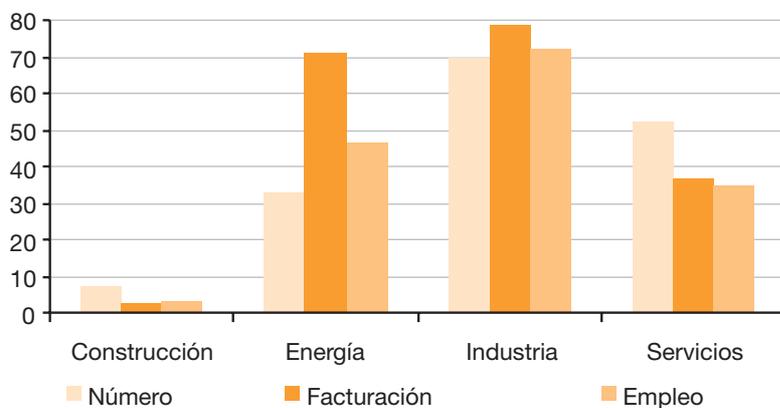


Fuente: SABI

En cuanto a los sectores representados, predomina el sector servicios que acapara el 61,7% de la facturación y el 78,8% del empleo de las empresas extranjeras de mayor tamaño. A gran distancia aparece la industria, con el 21,7 y el 17,9%, respectivamente. El peso de la energía es discreto en el empleo, 1,9%, pero se amplía hasta el 15,8% de la facturación. Por último, se encuentra la construcción con un 0,8% de la facturación y 1,3% del empleo.

Atendiendo a las quinientas primeras empresas madrileñas (Top-500), las empresas extranjeras alcanzan un gran peso en los sectores de industria y energía, acaparando el 79 y 71,3%, respectivamente, de la facturación de estos sectores. Esta contribución se reduce en los servicios al 37% y a un insignificante 2,9% en la construcción. Respecto a otras variables representadas (véase gráfico adjunto), el peso de las empresas extranjeras en la energía decrece sensiblemente

Peso de las empresas extranjeras por sectores en el Top 500 de Madrid (en %)

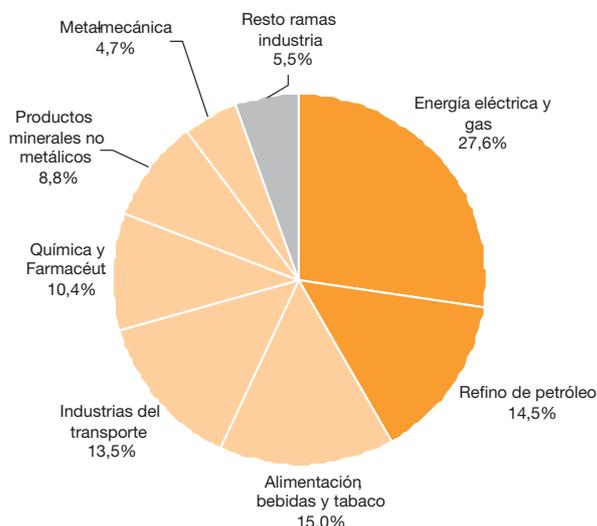


Fuente: SABI

tanto en el número de empresas (33,3%), como en el empleo (47%), mientras que en los servicios aumenta su proporción en el número de empresas (52,7%).

A continuación se ha realizado un análisis de las principales ramas de actividad, agrupadas en el sector industria y energía y el sector servicios. En el primer caso, las ramas energéticas ligadas a la producción de energía eléctrica y combustibles derivados del petróleo encabezan los primeros puestos. Entre las ramas más propiamente industriales, destaca la de transformación de productos alimentarios, bebidas y tabaco, seguida de las industrias del transporte (básicamente relacionadas con la automoción y aeronáutica) y química y farmacéutica.

Distribución de la facturación de las empresas extranjeras por ramas industriales y de energía

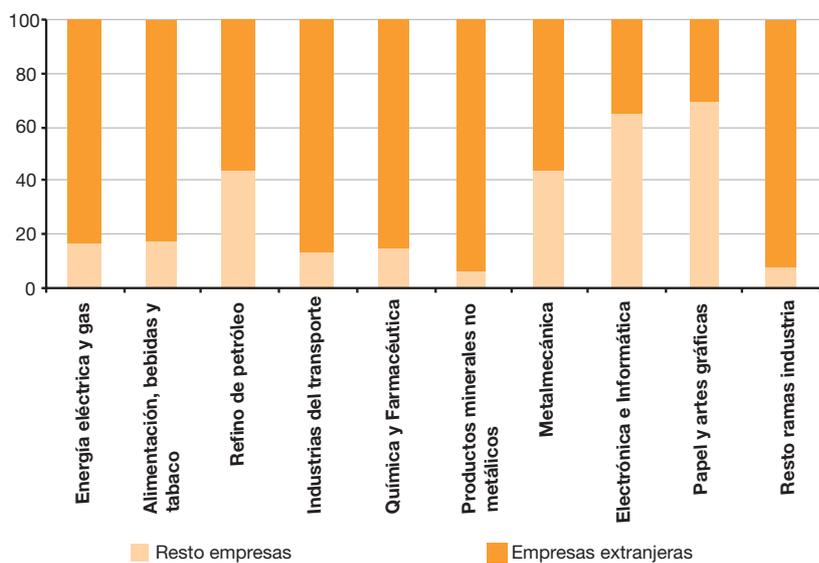


Fuente: SABI

En la mayoría de las ramas representadas de la industria y energía, las empresas extranjeras acumulan el grueso de la facturación del Top-500. En este sentido, el peso de las empresas extranjeras supera el 80% en cinco ramas ('productos minerales no metálicos', 'industrias del transporte', 'química y farmacéutica', 'energía eléctrica y gas' y 'alimentación, bebidas y tabaco'). Por el contrario, las empresas extranjeras se sitúan por debajo del 50% de la facturación únicamente en dos ramas ('papel y artes gráficas' y 'electrónica e informática').

El enorme peso alcanzado por las empresas extranjeras en el subsector de producción de energía eléctrica y gas es consecuencia directa de la adquisición de Endesa por parte de la multinacional italiana Enel (véase tabla adjunta). Endesa acumula el 83,1% del total facturado por esta rama en el Top-500 de Madrid. Más allá de Endesa, el papel de las empresas extranjeras se reduce a tres ejemplos, EGL Energía Iberia SL, de producción y distribución eléctrica, y Enagas SA y Sonatrach Gas, ambas de distribución de gas), que en de forma agregada tan sólo representan un 6% de la facturación de las empresas extranjeras de esta rama.

Ramas industria y energía: peso de las empresas extranjeras en la facturación del total empresas Top 500 de Madrid (en %)



Fuente: SABI

De igual modo, la relevancia de las empresas extranjeras en la rama de refino de petróleo también se deriva de la posición alcanzada por una multinacional extranjera tras la compra de una compañía nacional (es el caso de CEPSA, comentado a continuación). Aunque dicha relevancia, 56,1% de la facturación, no alcanza el nivel de las eléctricas, por la presencia de la multinacional española Repsol entre el resto de empresas del Top-500.

Como se ha analizado, la industria alimentaria, de bebidas y tabaco cuenta con siete empresas extranjeras en el Top-500 (de un total de trece), cuya contribución se eleva al 82% del conjunto de la facturación de esta rama. Gran parte de esta contribución es consecuencia del peso que adquiere la tabaquera Altadis, (integrada en la multinacional Imperial Tobacco), que por sí sola acapara el 66,5% de la facturación de las empresas extranjeras de esta rama (el resto se reparte en un 31,7% de la industria de alimentos y el 1,8% de la industria de bebidas).

La presencia de las empresas extranjeras es también muy intensa dentro de las industrias fabricación de materiales para el transporte, acaparando ocho de las 12 empresas de esta rama incluidas en el Top-500, y un 86,7% de su facturación. Entre las diversas actividades que componen la industria del transporte, destaca automoción y componentes, que acumulan el 68,7% de la facturación de las empresas extranjeras en esta rama, básicamente por la presencia de la sede de Ford e Iveco en Madrid. Por su parte aunque alcancen un menor peso en la facturación, las empresas aeronáutica (ligadas al gigante internacional EADS) y de fabricación de material ferroviario (Alstom) son algunas de las industrias más avanzadas de la región.

En la rama química y farmacéutica el predominio de las empresas extranjeras es extremo, con trece de las quince empresas situadas en el Top-500, que de forma agregada representan el 85,4% de la facturación. Las actividades más representativas se relacionan con la fabricación de diversos productos químicos, que en conjunto acapara el 57,1% de toda la facturación de las empresas extranjeras en esta rama. Le siguen las empresas de productos farmacéuticos de base (donde destaca la multinacional Lilly) con un tercio de la facturación. Por último, se encuentran la fabricación de perfumes y cosméticos de las empresas del Grupo L'Oreal, un 10,2% de la facturación.

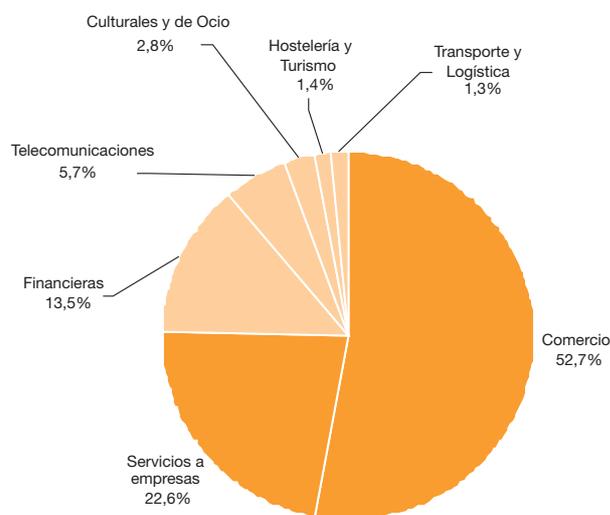
Veintinueve de las cincuenta mayores empresas de la Comunidad de Madrid que exportan son extranjeras

La rama de fabricación de productos minerales no metálicos (esencialmente fabricación de cemento y hormigón fresco), aunque tengan un papel discreto en el conjunto de las empresas extranjeras (aportando tan sólo un 3,3% de la facturación de las mismas), evidencian una intensa penetración internacional en esta rama, como se puede comprobar en el hecho de que seis de las siete empresas de la rama incluidas en el Top-500 son extranjeras, que en conjunto acumulan el 94% de la facturación. Dentro de éstas, sobresale CEMEX, que por sí sola concentran el 74,5% de la facturación del total de empresas extranjeras.

En la distribución de las empresas extranjeras por ramas de servicios, se aprecia el predominio del comercio, con más de la mitad de la facturación, seguida de los servicios a las empresas y financieras. En conjunto estas tres ramas acumulan el 88% del total de facturación.

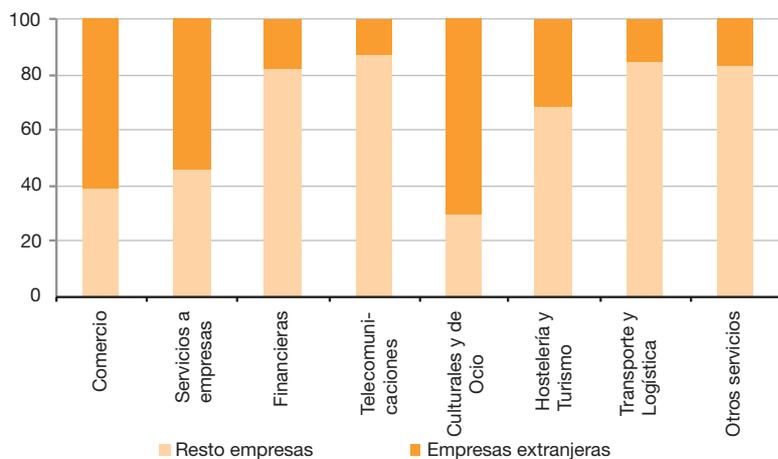
El peso de las empresas extranjeras dentro de las ramas de servicios del conjunto de empresas del Top-500 se reduce sensiblemente en comparación con el mostrado en las ramas de industria y energía. En tan sólo tres ramas de las siete representadas la contribución de las empresas extranjeras sobrepasa el umbral del 50% ('actividades culturales y de ocio', 'comercio' y 'servicios a empresas').

Distribución de la facturación de las empresas extranjeras por ramas de servicios



Fuente: SABI

Sector servicios: peso de las empresas extranjeras en la facturación del total empresas Top 500 de Madrid (en %)



Fuente: SABI

Entre los servicios sobresalen las empresas extranjeras clasificadas en la rama comercial. De manera agregada las ramas comerciales acaparan un 32,2% de la facturación y el 34,5% del empleo. Gran parte de este peso se deriva del peso de las actividades relacionadas con la venta de automóviles y otros vehículos de motor, que por sí sola supone el 41,9% de la facturación del comercio (aunque una proporción sensiblemente menor en el empleo, 7,1%) y que incluyen las principales marcas de automóviles que tienen su sede en Madrid como estrategia de acceso al mercado nacional. En este sentido, la multinacional francesa Peugeot ostenta el primer puesto en el ranking de facturación de las empresas extranjeras instaladas en Madrid. Las grandes cadenas extranjeras de distribución alimentaria también alcanzan un notable peso en el comercio, particularmente en el empleo (34,5%, por un 10,8% de la facturación). Otras ramas relevantes en términos de facturación se relacionan con el comercio al por mayor de 'combustibles y de productos químicos' y el 'ordenadores y equipos electrónicos' (8,7 y 5,4%, respectivamente). En definitiva, prevalece la función de distribución comercial y representación de la marca en el mercado español a la hora de clasificar estas empresas extranjeras dentro de algún subgrupo comercial establecido por la CNAE, independientemente de que en origen se dediquen a la producción de otros bienes y servicios.

Los servicios a empresas son la segunda rama más representativa del sector terciario de las empresas extranjeras del Top-500, particularmente en términos de empleo (25,1%) y de forma más discreta en la facturación (13,8%). La actividad más relevante se relaciona con la 'consultoría y gestión empresarial', que acapara casi un 40% de la facturación, seguida de 'actividades de contabilidad y asesoría fiscal' y 'actividades de sedes centrales' (12,1 y 9,6%, respectivamente). No obstante, en términos de empleo el peso recae en las empresas de trabajo temporal (con el ejemplo aportado de la multinacional Randstad) y de seguridad privada (ambas reúnen el 71,3% del empleo).

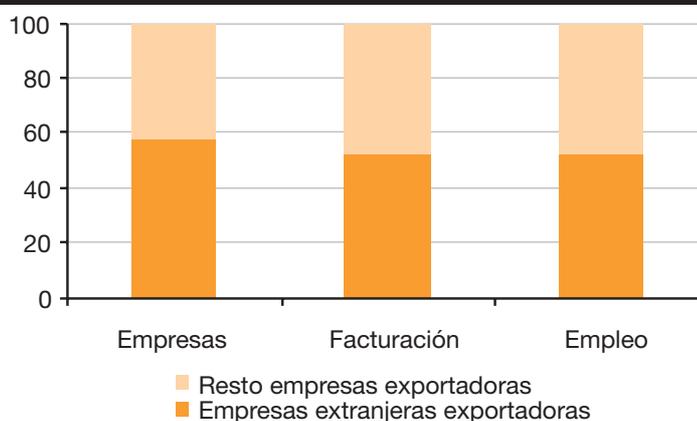
La rama financiera representa un 8,3% de la facturación y un 7,4% del empleo de las empresas extranjeras. Aunque el peso de éstas

dentro del total de la rama financiera en el Top-500 se reduce a tan sólo un 17,8%. La inmensa mayoría de los casos se incluyen dentro del epígrafe 6420 de la CNAE, que hace referencia a las sociedades holding que representan algunas de las principales multinacionales presentes en Madrid (Endesa Latinoamérica, Petrobas Participaciones, Holcim Investments Spain SL, CMA Retail España SL y Siemens Holding SL, entre las cinco primeras).

Otra de las ramas de servicios destacadas son las telecomunicaciones, que reúne al 3,5% de la facturación y 2,8% del empleo del total de las empresas extranjeras. La presencia de la multinacional española Telefónica, uno de las compañías líderes mundiales, explica el menor peso de las empresas extranjeras en el conjunto de la rama de telecomunicaciones del Top-500 (12,7% de la facturación y 20,5% del empleo). Pero, en la práctica el subsector de las telecomunicaciones ha sido uno de los más dinámicos en la entrada de multinacionales extranjeras (encabezadas por Vodafone), lo cual ha tenido un claro reflejo en la IED recibida en Madrid.

Al igual que la IED recibida, la presencia de las multinacionales en Madrid influye en las relaciones comerciales. Aunque es importante matizar que dicha contribución es limitada, debido a que con frecuencia la organización de las multinacionales establecidas en Madrid se restringe a las funciones de sede corporativa, sin efectos directos en los flujos comerciales. En términos de inversión, en este tipo de organizaciones predomina una estrategia de internacionalización horizontal cuyo objetivo es distinto a la deslocalización para aprovechar bajos costes y posterior cobertura de la demanda interna de los países emisores de la IED, lo cual también repercute en un menor intercambio comercial entre matrices y unidades deslocalizadas. No obstante, la mayoría de las empresas extranjeras del Top-500 (61%) presentes en Madrid realizan actividades en el exterior (de exportación, importación o ambas funciones a la vez). Por otro lado, 29 de las 50 empresas madrileñas de mayor tamaño que exportan son extranjeras. En términos de facturación y empleo, el peso de las empresas extranjeras representa el 52,7 y el 47,3%, respectivamente, del Top-50 de empresas exportadoras madrileñas.

Sector servicios: peso de las empresas extranjeras en la facturación del total empresas Top 500 de Madrid (en %)



Fuente: SABI

3

MONOGRÁFICO

LA MOVILIDAD COMO PIEZA CLAVE DE LA SOSTENIBILIDAD Y COMPETITIVIDAD URBANA

La competitividad de las áreas urbanas en expansión con necesidades crecientes de movilidad pasa por sistemas de transporte sostenibles y eficientes

El crecimiento de las ciudades y la ampliación de sus áreas metropolitanas para dar respuesta, tanto al crecimiento de la población como a los cambios en la estructura productiva con la descentralización de la actividad económica hacia la periferia, se ha traducido en una necesidad creciente de movilidad, tanto en número de desplazamientos como en distancia de los mismos y, en general, en una mayor dependencia de los modos motorizados y especialmente del vehículo privado.

Uno de los retos de la Estrategia Europea de Desarrollo Sostenible es garantizar sistemas de transporte que atiendan las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus impactos negativos sobre la economía, la sociedad y el medioambiente, como elemento clave de competitividad urbana y de capacidad de atracción de talento e inversiones.

Los diferentes modos de transporte (públicos, privados motorizados y no motorizados) contribuyen de manera diferente a esa movilidad sostenible y eficiente, al generar diferentes niveles de externalidades negativas (contaminación, ruido, accidentes, fragmentación de la ciudad), al contribuir de manera diferencial también a la congestión e implicar diferentes costes de provisión por viajero-km transportado, con un claro balance a favor de los modos de transporte público y no motorizado.

Conocer y cuantificar el impacto económico de los diferentes modelos de movilidad y/o la contribución de los diferentes modos de transporte a la movilidad eficiente y sostenible, es clave para poder realizar una adecuada política de planificación del sistema de transporte.

La Ciudad de Madrid no es ajena al reto de la movilidad sostenible. El desafío es conseguir que el crecimiento económico que ha dado lugar a la expansión metropolitana, no se vea frenado por restricciones impuestas por un sistema de transporte poco eficiente. Esto es, mantener unos costes de transporte bajos que no le hagan perder competitividad. En este contexto, el objetivo de este artículo es ofrecer una aproximación a los principales rasgos de la movilidad madrileña y su evolución en los últimos quince años, los costes económicos y medioambientales asociados a la misma, las

estrategias desplegadas, así como los retos de cara al futuro. Este artículo está centrado en el análisis de la movilidad de personas, dejando la movilidad de mercancías, el otro pilar de la movilidad urbana, para un estudio posterior.

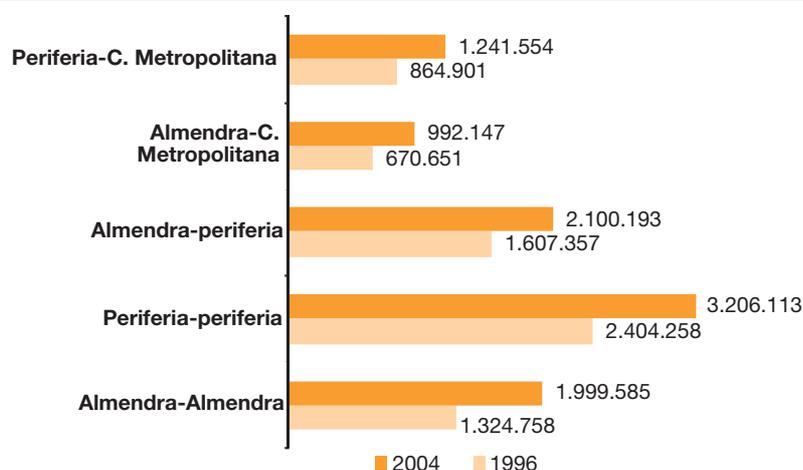
Breve caracterización de la movilidad madrileña

En el periodo 1996-2010, Madrid ha experimentado un importante fenómeno de expansión urbana. Así, mientras la población que vive en la Almendra central ha crecido un 11%, el crecimiento poblacional de los distritos periféricos ha sido del 16% y del 48% el de la población en la corona metropolitana. Junto a esta expansión urbana, se ha producido un fenómeno de deslocalización de las actividades económicas también hacia el área metropolitana. Este fenómeno de expansión urbana y metropolización, se ha traducido en un incremento sustancial de los flujos de personas entre la Ciudad de Madrid y su área metropolitana. Las encuestas domiciliarias de movilidad en día laborable (EDM) llevadas a cabo en 1996 y 2004 (última disponible) permiten analizar la evolución de esos flujos de movilidad, así como del reparto entre los modos privados y públicos de transporte que los atienden.

Los viajes con origen o destino en la Ciudad de Madrid crecieron entre 1996 y 2004 un 39%, pasando de los 6,9 a los 9,5 millones. Los mayores crecimientos se experimentaron en los desplazamientos dentro de la Almendra central de Madrid (51%), seguidos de los flujos entre la Almendra central y distritos periféricos con la corona metropolitana con un 48% y 44% respectivamente. Por último, los flujos que menor crecimiento han registrado, aunque son los mayores en términos absolutos, son los que se producen en el interior de los distritos periféricos (un 33%) junto con los existentes entre éstos y la Almendra central, un 31%. Este incremento de los desplazamientos se explica no sólo por el incremento de la población, sino también por un incremento de la movilidad diaria por persona, que ha pasado de 2,16 viajes en 1996 a 2,6 en 2004.

Entre 1996 y 2004, se ha producido un incremento del 39% en el número de desplazamientos con origen o destino en Madrid, especialmente entre la Ciudad y el área metropolitana

Viajes diarios por coronas de Madrid.1996-2004

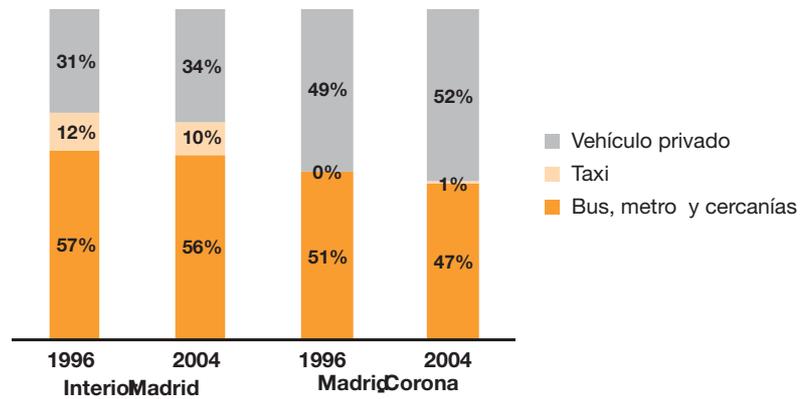


Fuente: Consorcio Regional de Transportes. EDM 1996 y EDM 2004

Hasta 2004, presencia creciente del vehículo privado en los desplazamientos, especialmente entre la Ciudad y la corona metropolitana

En los desplazamientos en el interior de la Ciudad de Madrid (Almendra central y distritos periféricos) predominan los modos sostenibles (no motorizados y transporte público) que cubren un 74% de los desplazamientos, con un 34% de los desplazamientos a pie o en bicicleta. En el caso de los desplazamientos cada vez más numerosos entre la Ciudad y la corona metropolitana, la práctica totalidad se cubren con modos motorizados, y con una presencia creciente del vehículo privado, que experimentó un crecimiento de cuota del 9% en el caso de los viajes en el interior de Madrid (pasando del 31% en 1996 al 34% en 2004) y del 6% en los viajes entre Madrid y la corona metropolitana (del 49 al 52%).

Evolución de las cuotas de los modos motorizados

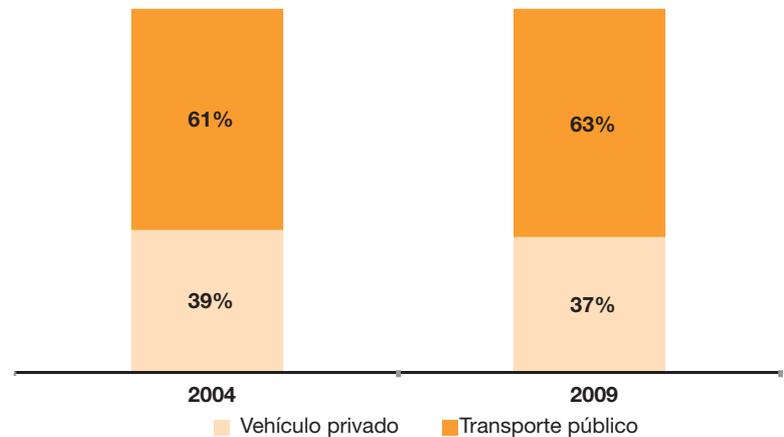


Fuente: EDM 1996 y 2004

Desde 2005 se observa un cambio en el patrón de movilidad hacia un mayor uso del transporte público

No existen datos posteriores a la EDM de 2004 que contenga información sobre los hábitos de movilidad de los residentes tanto en la Ciudad de Madrid como en el área metropolitana, y que permitan analizar la evolución de la movilidad desde 2004 hasta la actualidad. Sin embargo, los resultados de la *Encuesta de consumo* de la Ciudad de Madrid realizada a los residentes en la Ciudad arrojan información interesante que muestra un crecimiento de la cuota del transporte público frente al vehículo privado en los últimos cinco

Evolución de la cuota del transporte público sobre el total de viajes motorizados internos por los residentes de la Ciudad de Madrid



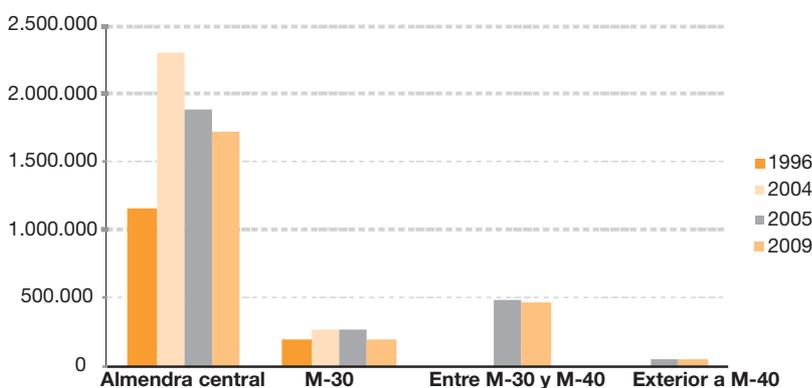
Fuente: Fundación Movilidad (2010): 2º informe del estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid

años. Así, mientras en 2004 un 61% de los viajes motorizados de los residentes de la Ciudad de Madrid con origen y destino en el interior de la Ciudad se realizaban en el transporte colectivo (un porcentaje superior al correspondiente al total de habitantes de región madrileña), este porcentaje ascendió al 63% en 2009. Como se analiza con posterioridad, este incremento en el uso de los modos públicos en detrimento del vehículo privado coincide con un importante esfuerzo inversor desplegado por el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid en políticas de movilidad sostenible.

El crecimiento del número de desplazamientos, y de la cuota cubierta por el vehículo privado, se ha traducido en un incremento sustancial de la intensidad media diaria de tráfico que soporta la Ciudad de Madrid, desde los 1,3 millones de vehículos en 1996 a los 2,4 de la actualidad, aunque con lo que parece un punto de inflexión en 2005. Así, entre 1996 y 2004, la intensidad media creció un 92%, pasando de 1,3 a 2,6 millones de vehículos. Desde 2005 se observa un reducción continua y paulatina, desde los 2,6 millones de vehículos a los 2,4 de 2009, con los mayores descensos en el tráfico rodado dentro de la Almendra central, que viene a reflejar la reducción del uso de vehículo privado que recoge la *Encuesta de consumo* de la Ciudad e Madrid, y que se ha visto agudizada por el descenso de la actividad económica como consecuencia de la crisis.

Madrid soporta una intensidad media diaria de 2,4 millones de vehículos, con los consiguientes costes económicos y medioambientales

Evolución de la intensidad media diaria (nº vehículos)



Fuente: DG Estadística del Ayuntamiento de Madrid

Este elevado flujo de vehículos, que en un 71% se concentra dentro de la Almendra central, genera costes, no sólo directos u operativos (consumo de combustible, reparaciones, etc.), sino también socio-medioambientales y de pérdida de productividad derivada de los problemas de congestión, que inciden directamente en la competitividad y capacidad de atracción de la Ciudad. No en vano, la movilidad urbana es una de las variables evaluadas en los diversos *rankings* de ciudades.

En relación con lo anterior, el desempeño de Madrid en materia de movilidad comparado con el de otras grandes ciudades europeas es bueno y ha mejorado en los últimos años, reflejando los esfuerzos realizados y siendo unos de los factores de atraktividad de inversiones y talento de la Ciudad. Según el estudio *European Cities*

Madrid ocupa la cuarta posición en movilidad interna en el *ranking European Cities Monitor*, escalando ocho puestos desde 2004

Monitor, Madrid ocupa en 2010 la cuarta posición europea en términos de movilidad urbana, sólo por detrás de Londres, París y Berlín, ganando ocho puestos desde la décimo segunda posición de 2004.

Sin embargo, y como se analiza a continuación, esto no es óbice para que exista margen de mejora para minorar los costes vinculados a la movilidad, a través de la articulación de unas adecuadas estrategias que reduzcan los desplazamientos innecesarios y fomenten el uso de los modos más eficientes y sostenibles.

Una aproximación a los costes de la movilidad en Madrid

Como se ha señalado, una movilidad eficiente es clave para la eficiencia económica y competitividad de las economías urbanas. Un modelo óptimo de movilidad es aquel que minimiza los diferentes costes asociados al mismo:

Costes directos, operativos y de infraestructuras, derivados de las inversiones en infraestructuras necesarias, inversión de vehículos, consumos de combustible, seguros, etc.

Costes externos en términos de ruido, contaminación (NOx, SOx, HC y partículas), efectos vinculados al cambio climático por emisiones de CO2, ocupación del suelo y accidentes. Como señala la teoría económica, el hecho de que estos costes no sean soportados al 100% por los usuarios de los diferentes modos de transporte, lleva a que se haga un uso “excesivo” del modo causante de la externalidad, dando lugar a una situación no óptima desde el punto de vista social en términos de mayores problemas medioambientales y de seguridad.

Costes por tiempo de los trayectos, donde los problemas de congestión, fundamentalmente en el centro de la Ciudad, las vías de circunvalación (M-30 y M-40) y de acceso, desempeñan un papel clave, y que se traducen en una pérdida de horas susceptibles de dedicarse a actividades productivas o generadoras de utilidad.

Como se analiza a continuación, los diferentes modos de transporte generan costes por viajero-kilómetro transportado diferentes, siendo clave, por tanto, el reparto modal para lograr una movilidad eficiente y que contribuya a la competitividad urbana.

Los costes totales asociados a la movilidad en la Región de Madrid en 2004 fueron del 13,3% del PIB, y el coche privado es la principal fuente de coste

Existen múltiples estudios, tanto en España como a nivel europeo, que abordan el análisis y cuantificación en términos económicos de los costes vinculados al transporte¹, entre ellos, el desarrollado en 2008 por Andrés Monzón y otros investigadores del grupo TRANSyT-UPM, en el que se estiman los costes totales del transporte de viajeros

¹ Véase, por ejemplo, Maibach, M. et al. (2000): “External Costs of Transport Accident, Environmental, and Congestion Costs in Western Europe”. INFRAS-IWW.

en la Comunidad de Madrid en el año 2004, así como los costes unitarios para los diferentes modos de transporte motorizado². Según estas estimaciones, el coste total ascendió en 2004 a 19.855,9 millones de euros, un 13,3% del PIB de la Comunidad de Madrid, lo que pone en relieve la importancia de la movilidad como factor de competitividad.

Por modos, es el coche el principal contribuidor con un 59% del coste total, seguido de Metro con un 15%, autobuses urbanos e interurbanos con un 8 y 6% respectivamente, Cercanías con un 6%, y taxis con un 5%. Por tipo de coste, el 59% corresponde al tiempo de viaje (11.817,9 millones de euros), 34% a costes directos (6.725,2 millones) y el 7% restante a los costes externos (1.312,8 millones de euros).

Costes totales de la movilidad en la Región de Madrid por modos de transporte en 2004 (millones euros)

| | Bus urbano | Metro | Bus metropolitano | Cercanías | Taxi | Coche | Moto | Total |
|-------------------------------|----------------|----------------|-------------------|----------------|--------------|-----------------|--------------|-----------------|
| Operativos e infraestructuras | 321,1 | 631,2 | 234,9 | 294,7 | 424,1 | 4.757,8 | 61,35 | 6.725,2 |
| Tiempo | 1.155,3 | 2.242,0 | 916,0 | 956,3 | 479,7 | 5.961,5 | 107,0 | 11.817,9 |
| Accidentes | 13,0 | 2,9 | 5,2 | 0,1 | 13,2 | 551,6 | 174,3 | 760,2 |
| Ruido | 3,7 | 0,0 | 2,5 | 0,1 | 8,9 | 92,7 | 11,9 | 119,8 |
| Contaminación | 14,9 | 1,8 | 9,5 | 1,2 | 21,0 | 188,7 | 20,8 | 258,0 |
| Cambio climático | 1,8 | 3,4 | 2,2 | 2,2 | 6,1 | 108,4 | 0,6 | 124,7 |
| Ocupación del suelo | 0,1 | 0,0 | 1,5 | 2,0 | 0,5 | 45,7 | 0,4 | 50,2 |
| Total | 1.509,9 | 2.881,4 | 1.171,8 | 1.256,5 | 953,6 | 11.706,4 | 376,4 | 19.855,9 |

Fuente: Monzón, A. et al (2008). "Cuenta socioambiental del transporte terrestre de viajeros en la Comunidad de Madrid, año 2004"

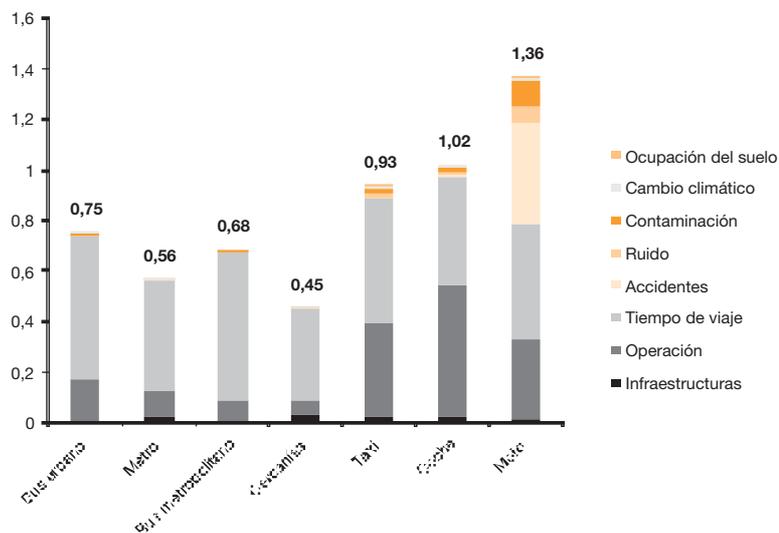
El hecho de que sea el coche el principal generador de costes se debe no sólo a su elevada cuota en el reparto modal, sino también a que es el más ineficiente por viajero-km transportado, con unos costes totales un 66% superiores al promedio de costes de los transportes colectivos (1,02€/viajero-km frente a 0,61€/viajero-km). Un 36% superiores a los del bus urbano (0,75 €/viajero-km), un 81% superiores a los de Metro (0,56€/viajero-km) y hasta un 125% superiores a los del tren de cercanías (0,45 €/viajero-km).

El coche es un 66% más ineficiente que el transporte colectivo

Esta mayor ineficiencia del vehículo privado se debe a los mayores costes de operación y costes externos. Así, frente al coste promedio por operación e infraestructuras necesarias de 0,11 €/viajero-km de los transportes colectivos, el coste del vehículo privado es de 0,54€. En términos de costes externos, el coche genera externalidades por valor de 0,04€/viajero-km frente a los 0,008€/viajero-km de los modos colectivos. Esta diferencia se debe fundamentalmente a la menor tasa de accidentalidad del transporte público (un 82% menor que la del vehículo privado), y a las menores emisiones de contaminantes locales y de CO2 (un 78 y 88% inferiores respectivamente). El único aspecto en el que el vehículo privado es más eficiente que algunos modos colectivos como el autobús es el tiempo de viaje, y que viene motivado por su mayor velocidad media, 21 km/hora en media para el conjunto de la Ciudad en 2004 frente los 14 km/hora del autobús urbano.

² Monzón, A. et al. "Cuenta socioambiental del transporte terrestre de viajeros en la Comunidad de Madrid, año 2004". VIII Congreso de Ingeniería de los Transportes. A Coruña, 2-4 de julio de 2008. http://oa.upm.es/3169/1/INVE_MEM_2008_53459.pdf

Coste unitario por viajero-km (€/viajero-km). Viajes urbanos



Fuente: Monzón, A. et al. (2008). "Cuenta socioambiental del transporte terrestre de viajeros en la Comunidad de Madrid, año 2004"

Partiendo de estos datos y del reparto modal entre vehículo privado y modos públicos, es posible realizar una estimación de los ahorros totales, y por tipo de coste, que la existencia de los servicios de transporte colectivo supone para Madrid. O dicho en otros términos, la contribución que estos servicios realizan a la eficiencia y competitividad de la Ciudad y su área metropolitana. Para ello se calcula la diferencia entre los costes unitarios de los diferentes modos públicos frente a los del vehículo privado para estimar la contribución por viajero-km, y se multiplican por los últimos datos de viajeros-km que proporciona el Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

El transporte público frente a la alternativa del vehículo privado supuso un ahorro equivalente al 4,6% del PIB de la Ciudad en 2009

Así, el hecho de que el autobús urbano transportara en 2009 1.650,2 millones de viajeros-km, el Metro 4.612,0, los autobuses metropolitanos 3.621,6 y Cercanías 3.503,1 millones de viajeros-km, frente a la alternativa de que esos viajes se hubieran realizado en vehículo privado, supuso un ahorro total de 5.719,3 millones de euros, un 4,6% del PIB de la Ciudad de Madrid y un 3% del PIB regional. Esta cifra de ahorro debe interpretarse como un umbral mínimo dado que, si efectivamente esos desplazamientos se hubieran realizado en vehículo privado, los problemas de congestión y, por tanto, los tiempos de viaje en vehículo privado hubieran sido muy superiores.

Los transportes públicos presentan pues indudables ventajas en términos de eficiencia frente al vehículo privado, y ello a pesar de los mayores costes en términos tiempo de viaje que afectan especialmente a los autobuses que, más allá del mayor tiempo propio del servicio por paradas, recorrido, etc. se ven afectados por los problemas de congestión originados por el uso masivo del vehículo privado.

Contribución económica de los modos colectivos frente al vehículo privado en 2009 (millones de euros)

| | Bus urbano | Metro | Bus metropolitano | Cercanías | Total |
|-------------------------------|--------------|----------------|----------------------|----------------|----------------|
| Operativos e infraestructuras | 625,9 | 1.971,2 | 1.667,4 | 1.610,0 | 5.874,5 |
| Tiempo | -229,7 | -67,8 | -578,4 | 219,3 | -656,6 |
| Accidentes | 6,6 | 45,7 | 37,7 | 37,5 | 127,4 |
| Ruido | 10,4 | 37,8 | 22,1 | 28,7 | 99,0 |
| Contaminación | 19,5 | 88,1 | 39,5 | 66,9 | 213,9 |
| Cambio climático | 7,1 | 21,2 | 17,0 | 16,1 | 61,4 |
| Ocupación del suelo | 0,2 | 0,5 | 0,4 | -1,4 | -0,4 |
| Total | 439,9 | 2.096,6 | 1.205,6 | 1.977,1 | 5.719,3 |

Fuente: Elaboración propia sobre datos de Monzón, A. et al (2008) y Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino: Observatorio de la Movilidad Metropolitana 2009

El tiempo de viaje, como se evidencia en el anterior análisis, es un componente esencial de los costes vinculados a la movilidad que, según estimaciones de Monzón y otros (2008) en base a la duración de los viajes y al valor en euros definido por el coste de oportunidad del tiempo empleado³, sumó un total de 11.817,9 millones de euros en 2004, un 7,9% del PIB de la región madrileña. En esta estimación se toma en consideración la totalidad del tiempo empleado en los desplazamientos. Como es evidente, este tiempo de viaje depende de la distancia a recorrer, del número de desplazamientos, del diseño del recorrido y de la velocidad media, y en esta última juega un papel esencial la congestión que sufran los viales.

Mientras parte de ese tiempo, fundamentalmente el relacionado con el número de desplazamientos y la distancia a recorrer, es difícilmente modificable salvo a través de estrategias urbanísticas y de organización laboral que reduzcan la necesidad y la distancia de los desplazamientos; en lo referente a la congestión, las posibilidades de actuación son más amplias y relativamente más rápidas de implantar, de ahí lo interesante de analizar cuál es el coste directamente vinculado al problema de congestión en la Ciudad de Madrid.

Las áreas fundamentalmente afectadas por problemas de congestión son el interior de Madrid, y las vías radiales de acceso y de circunvalación. Estos problemas de congestión se reflejan en unas velocidades medias sustancialmente por debajo de la velocidad de diseño de las vías. Así, la velocidad en Madrid (excluyendo M-30 y M-40) fue en 2009 en media de 21,3 km/hora. En el caso de las radiales de acceso y de las vías de circunvalación, la velocidad media en la hora punta de la mañana (8-9 horas) es inferior a los 50 y 40 km/hora respectivamente.

Una estimación exacta de los costes vinculados a la congestión requiere del análisis pormenorizado del grado de congestión de los viales, el perfil horario de dicha congestión así como del número de usuarios afectados. Para el caso de las vías de acceso y circunvalación de Madrid, existe un estudio detallado llevado a cabo por el RACC en 2009 que estimó en 42,2 millones de horas/año el tiempo perdido por la congestión, incluyendo tanto el tiempo de los usuarios de vehículo

³ Este coste de oportunidad va desde los 11,53€/hora de los trayectos para gestiones de trabajo y que viene dado por el salario medio, a los 5,7€/hora de los trayectos por motivo de estudios y otros (compras, ocio, deporte, etc.)

privado como los de transporte público, que se estima soportan el 30% de la congestión generada⁴. En el caso de los desplazamientos en Madrid, este tiempo puede estimarse por la diferencia entre el tiempo total de los desplazamientos dada la velocidad media observada, y el tiempo teórico que se daría en un escenario de no congestión con una velocidad media de 35 km/hora. Según los datos de la EDM 2004, y sólo para el caso de los usuarios de vehículo privado, el tiempo perdido por los problemas de congestión en el interior de Madrid sería de 79,3 millones de horas/año, que sumadas a las correspondientes a las vías de acceso y circunvalación, dan un total de 121,3 millones de horas perdidas al año por los atascos.

El coste de la congestión en Madrid en términos de productividad perdida supuso en 2009 un 1,4% del PIB de la Ciudad

Para estimar el coste social de la congestión en términos de pérdida de productividad, se toma en consideración el salario medio bruto por hora en la Comunidad de Madrid (14,75€ en 2009), dando como resultado un coste por congestión de 1.770,4 millones de euros/año, lo que representa un 1,4% de PIB de la Ciudad de Madrid y el 0,9% del PIB total de la Región. Esta cifra puede estar subestimando el coste real derivado de la congestión en la medida en que no tiene en cuenta los usuarios de autobús afectados por dichos problemas de congestión. La presencia de carriles bus en el interior de la Ciudad hace previsible que el porcentaje sea inferior al 30% estimado en el caso de las vías de acceso y circunvalación, pero en cualquier caso este coste vendría a sumarse al estimado.

| Costes derivados de la congestión en Madrid | | |
|--|---------------------------------|--|
| | Horas perdidas (año) | Coste (€/año) (millones de €) |
| Vías de entrada a Madrid | 42.161.231 | 614,4 |
| Interior de Madrid | 79.321.349 | 1.156,0 |
| Total | 121.482.580 | 1.770,4 |

Fuente: elaboración propia a partir de EDM 2004, INE y DG Estadística del Ayuntamiento de Madrid

Al igual que en el caso de los costes externos, en el caso de la congestión, la contribución de los diferentes modos de transporte a la misma es diferente, siendo de nuevo el vehículo privado, por su baja tasa de ocupación (1,34 personas/vehículo en la Almendra central y de 1,29 en las vías de acceso a Madrid)⁵, el que más contribuye a la generación de deseconomías asociadas a la movilidad, afectando además negativamente al buen funcionamiento de los modos públicos que ven reducida su velocidad comercial, variable clave para elección modal y el trasvase de usuarios desde el vehículo privado a los modos de transporte colectivo.

Las estrategias tendentes a la promoción del uso de transporte público frente al vehículo privado son claves para reducir los problemas de congestión. En este sentido, algunos datos⁶: (i) cada autobús puede sustituir a 59 coches; y (ii) el número de personas que pueden circular por hora por una calzada de 3-5 metros de ancho en

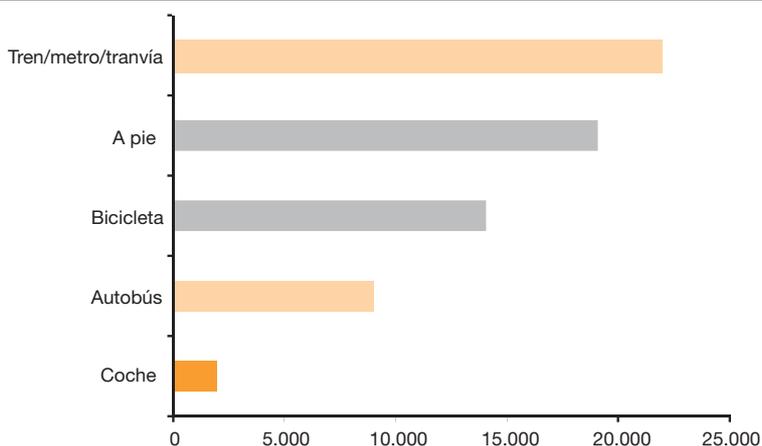
⁴ RACC (2009): "La congestión en los corredores de acceso a Madrid"

⁵ Fundación Movilidad (2009): "1er Informe del Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid 2006-2008"

⁶ FEMP (2009): "Factores determinantes del Transporte público urbano colectivo en España"

entorno urbano es de 2.000 si lo hacen en vehículo privado, 9.000 si lo hacen en autobús y 22.000 en metro, tren o tranvía, con lo que por viajero-km transportado, el vehículo privado genera una ocupación del vial y, por tanto, una contribución a la congestión que es 4,5 veces la del autobús y 11 veces la del metro, tren o tranvía (suponiendo que esos modos operaran en viales en superficie).

Flujo de personas/hora en vial de 3-5 metros según modo de transporte



Fuente: FEMP (2009): "Factores determinantes del Transporte público urbano colectivo en España"

Estrategias para lograr una movilidad más sostenible y eficiente

El análisis de los costes vinculados a la movilidad pone en evidencia la relevancia y necesidad para la Ciudad de Madrid de articular estrategias efectivas de promoción de una movilidad sostenible y eficiente. Esas políticas de movilidad han de ir acompañadas de una estrategia de desarrollo y ordenación urbana tendente a reducir el urbanismo disperso y la segregación de usos, y de políticas laborales que fomenten el teletrabajo, ambas con el objetivo de reducir los desplazamientos. Sin esta combinación de estrategias de movilidad, urbanismo y trabajo, el éxito de los esfuerzos desde el lado de la movilidad será reducido.

Las estrategias de movilidad, tal y como recoge la Comisión Europea tanto en el libro blanco *La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*, como en el libro verde *Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana*, pivotan sobre cuatro pilares:

1. Promoción del transporte público mediante la mejora de la calidad del servicio.
2. Fomento de la movilidad no motorizada: peatonalización y fomento del uso de la bicicleta.
3. Racionalización del uso del vehículo privado.
4. Fomento de un parque móvil público y privado menos contaminante.

A continuación se analiza brevemente cuáles han sido las estrategias implementadas por el Ayuntamiento de Madrid, así como los resultados obtenidos en cada una de estas líneas de actuación.

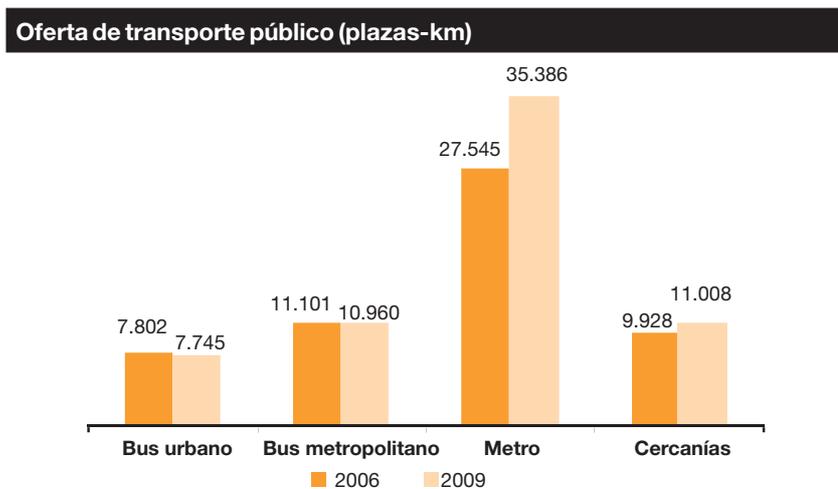
Promoción del transporte público

Como se deriva del anterior análisis, el transporte público es esencial para una movilidad sostenible y económicamente eficiente. Por ello, uno de los pilares de la estrategia de movilidad del Ayuntamiento y de la Comunidad de Madrid, a través del Consorcio de Transportes, es la promoción del transporte público, tanto mediante la extensión y mejora de la red y del parque de vehículos, como a través de la inversión en infraestructuras destinadas a mejorar la velocidad comercial, regularidad del servicio y la intermodalidad.

La oferta de transporte público ha crecido de manera importante, especialmente la de Metro, con un incremento del 23% en la longitud de red y del 28% en las plazas-km ofertadas

La oferta de transporte público ha experimentado una importante expansión en los últimos años. En términos de longitud de red, en 2009 ésta era de 3.870 kilómetros en el caso de los autobuses urbanos (un 20% más que en 2004), 20.192 km. en el caso de los autobuses metropolitanos (con un crecimiento del 1% respecto a 2004), 279 km de red de Metro (23% más que en 2004) y 358 en el caso de Cercanías (un 6% más que en 2004)⁷. Este esfuerzo en la expansión de redes se ha traducido en un elevado grado de cobertura y capilaridad. Así, en el caso de la red de autobuses, casi el 98% de la población tiene acceso a una parada de autobús a menos de 300 metros de su domicilio. En el caso de Metro, los avances de la cobertura de la red de Metro han sido sustanciales, lo que permite que el acceso a una estación de Metro a menos de 600 metros beneficie en torno al 90% de la población. La segunda ampliación en curso (Plan 2007-2013) supondrá aproximarse a la cobertura total.

En términos de plazas-km, la expansión ha sido especialmente importante en el caso del Metro y Cercanías, del 28 y 11% respectivamente en el periodo 2006-2009, y con el práctico



Fuente: Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino: Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

⁷ Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino: Observatorio de la Movilidad Metropolitana

Este crecimiento de la oferta se traduce en un nivel de servicio, medido en vehículos-km/habitante, creciente y que está entre los más elevados de Europa, con 44 vehículos-km por habitante en el caso de los servicios de autobús, 25 en el caso del Metro y 18 en el caso de Cercanías, sólo por detrás de Praga y Estocolmo entre las capitales europeas⁸.

Madrid es a tercera capital europea en nivel de servicio por habitante

Se prevé continuar con la expansión de la red de autobuses de EMT, con redes transversales compuestas por 30 líneas que favorezcan las relaciones entre barrios de la Ciudad con el objetivo de descongestionar la M-30 y M-40, y con la extensión de nueve nuevos servicios lanzadera a polígonos industriales y centros sanitarios de la periferia, que se sumarán a los ya existentes con las 6 principales áreas terciario industriales (Villaverde, Plaza Castilla, Mercamadrid, Aeropuerto, Telefónica y Polígono Industrial de Vallecas). Igualmente, el Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para Madrid 2009-2015 supondrá la ampliación en 115 km. de la red, 25 nuevas estaciones y nueve nuevas líneas.

Además de la extensión de las redes de los diferentes modos, los intercambiadores juegan un papel esencial en la articulación de los flujos intermodales, especialmente en los movimientos entre la Ciudad de Madrid y su área metropolitana, reduciendo los desplazamientos para trasbordos y los tiempos de espera. En este sentido, se han llevado a cabo importantes actuaciones como el intercambiador de Sol, en el que confluyen dos líneas de la red de Cercanías, la C-3 y la C-4, junto con las líneas 1, 2 y 3 de Metro; el intercambiador de plaza Castilla, donde confluyen 40 líneas interurbanas de autobuses procedentes de los corredores de la A-1 y la M-607 y las líneas 1, 9 y 10 de Metro, así como mejoras en los intercambiadores de Príncipe Pío, avenida de América, Moncloa y Plaza Elíptica, y se prevé la construcción de nuevos intercambiadores como el de Colonia Jardín o Mar de Cristal.

Uno de los factores clave para lograr el cambio modal del vehículo privado al transporte público es la regularidad y velocidad comercial. Un 16,1% de residentes en Madrid que utilizan a diario el vehículo privado argumentan que lo utilizan frente al transporte público porque les supone un ahorro de tiempo⁹. Esta cifra es del 34% en el caso de los conductores usuarios de los corredores de acceso a Madrid¹⁰. En este último caso, los conductores exigen al transporte público una velocidad entre un 15-20% superior al transporte privado para seleccionar esta opción. Como se discutió anteriormente, la congestión provocada por el tráfico privado es una de las razones de la reducida velocidad comercial del autobús. Por ello, los carriles bus, tanto en el interior de la Ciudad como en los corredores de acceso resultan claves.

⁸ EMTA (2008): "Barometer of Public Transport in European Metropolitan Areas".

⁹ Ayuntamiento de Madrid. Área de Gobierno de Economía, Empleo y Participación Ciudadana. Encuesta de Consumo de la Ciudad de Madrid. 3º cuatrimestre de 2010.

¹⁰ RACC (2009): "La congestión en los corredores de acceso a Madrid"

En la actualidad la Ciudad de Madrid cuenta con 94 km de carril-bus, de los cuales 39 km están segregados. El Ayuntamiento planea incrementar la longitud total un 50%, y en 20 km. la red de carriles bus segregados. Respecto a las vías de acceso, Madrid fue pionera en Europa con la creación en 1996 del bus-vao en la A-6, que logró que el porcentaje de viajeros que accedían a Madrid en autobús pasara del 23,5% en 1991 al 36% en 2007, con los consiguientes efectos positivos, no sólo por la reducción de los problemas de congestión, sino también de ahorros por menores externalidades negativas, tanto en el propio recorrido como para el conjunto de la Ciudad de Madrid al reducirse el tráfico de vehículos privados en el interior de la misma. El PEIT contemplaba la extensión de carriles bus-vao en la radiales de acceso a Madrid, sin embargo, a fecha de hoy no se han construido, constituyendo uno de los retos de futuro, estando contemplado en la ley de economía sostenible como una de las prioridades en la planificación estatal de infraestructuras.

El esfuerzo inversor ha permitido atender al incremento del volumen de viajeros-km experimentado por el transporte público, que pasó de 12.838 millones de 2003 a 14.219 en 2007 (un crecimiento acumulado del 11%), y que ha descendido ligeramente en 2009 como consecuencia de la menor actividad económica motivada por la crisis, hasta los 13.387. Este incremento ha sido especialmente importante en el caso de Metro, con tasas de crecimiento del 42% entre 2003-2007 y del 36% para el conjunto del periodo 2003-2009.

El esfuerzo inversor en transporte colectivo ha permitido absorber el incremento de la demanda, ahorrando 770,9 millones de euros frente a la alternativa del vehículo privado

El hecho de que ese incremento de la movilidad haya sido atendido por el transporte colectivo frente a que lo hubiera sido por el vehículo privado, ha supuesto un ahorro de 770,9 millones de euros en el periodo 2003-2007, 703,5 millones derivados de los menores costes de operación e infraestructuras, y 67,4 millones derivados de las menores externalidades negativas.

Fomento de la movilidad no motorizada

Además del fomento del uso del transporte público, y especialmente en el caso de los desplazamientos dentro del centro de las ciudades, la apuesta por los medios no motorizados (a pie o en bicicleta) es clave, tanto por su contribución a la reducción del consumo energético y contaminación, como por sus efectos positivos en términos de mejora de la calidad de vida de la zona y dinamización del comercio y, por tanto, de la generación de actividad económica y empleo. Por poner un ejemplo, tras la peatonalización de la calle Fuencarral, el número de peatones circulando por la misma se ha incrementado entre un 40-50% en función del tramo (entre 5.000 y 8.000 peatones/día más), lo que implica un incremento de la misma magnitud en los compradores potenciales.

En este sentido, la Ciudad de Madrid está desarrollando actuaciones dirigidas a recuperar espacio para el peatón y para la bicicleta. En lo relativo a la peatonalización, tres son las actuaciones principales llevadas a cabo. Por un lado, la creación de tres áreas de prioridad residencial (el APR de Embajadores, el APR de Las Letras y el APR de Cortes), y que suponen una superficie total de 155,8 hectáreas. Por otro, la peatonalización total de algunos ejes comerciales y plazas de

gran afluencia (calle Arenal, calle Fuencarral, calle de Huertas, plaza de Callao) o el ensanchamiento de aceras (Serrano, Puerta del Sol), que en 2009 suponían una superficie peatonal de 12 hectáreas. Por último, y para mejorar la integración territorial de la Ciudad y los flujos peatonales periferia-centro, se han construido varias pasarelas peatonales que comunican diferentes distritos, salvando las grandes infraestructuras de comunicación, como por ejemplo, las dos pasarelas en servicio sobre la R-3 y la M-40, que unen los distritos de Vicálvaro y San Blas, o las siete pasarelas habilitadas en el arco este de la M-30, que completan el proyecto ejecutado de remodelación de la M-30, al facilitar, en los tramos no soterrados, la conectividad peatonal.

Un dato que ilustra la aportación de las iniciativas de peatonalización a la movilidad sostenible de la Ciudad, es el descenso del 10 al 4,5% en el número de ciudadanos que accede a la calle Fuencarral en vehículo privado tras su peatonalización, y el descenso del 3% en el aforo total de tráfico en la calle Fuencarral y las vías alternativas. Esta sustitución del vehículo privado por los desplazamientos a pie, supone un ahorro de 0,58€/viajero-km en términos de costes directos y externalidades negativas, además de la reducción de los costes derivados de la congestión¹¹.

La sustitución del vehículo privado por modos no motorizados supone el ahorro de 0,58€/viajero-km

La bicicleta únicamente supone el 0,14% del total de vehículos en circulación en el interior de la M-30¹². Más allá de la cuota de movilidad que cubra, la importancia de la bicicleta radica en su papel como coadyuvante del cambio cultural en la movilidad de la Ciudad, alejándose de la cultura del vehículo privado y ayudando a pacificar el tráfico.

En 2008 el Ayuntamiento de Madrid elaboró el Plan Director de Movilidad Ciclista de Madrid que prevé la construcción, hasta 2016, de una red mallada de 575 km de carriles bici en el interior de la Ciudad. En la actualidad esta red cuenta con un total de 263 km, donde se integra el anillo verde ciclista, un itinerario de circunvalación de 64 km que conecta entre sí barrios, distritos, y zonas verdes.

Como se ha señalado, hasta el momento el uso de la bicicleta es reducido y vinculado al ocio. El uso de la bicicleta como medio de transporte dependerá de la creación efectiva de los ejes principales e itinerarios secundarios contemplados en el plan director que permitan la extender una red mallada en el interior de la Ciudad y su permeabilidad hacia los distritos periféricos, bien a través de vías segregadas o a través de ciclocalles con velocidad limitada y con prioridad para la bicicleta.

Racionalización del uso del vehículo privado

Como se señaló con anterioridad, y a pesar de que tanto los costes directos como los costes externos del vehículo privado son superiores

¹¹ Monzón, A. et al. "Cuenta socioambiental del transporte terrestre de viajeros en la Comunidad de Madrid, año 2004". VIII Congreso de Ingeniería de los Transportes. A Coruña, 2-4 de julio de 2008. http://oa.upm.es/3169/1/INVE_MEM_2008_53459.pdf

¹² Fundación Movilidad (2008): "Primer informe del estado de la movilidad en la Ciudad de Madrid"

a los de las alternativas de transporte colectivo, el uso del vehículo privado sigue jugando un papel muy importante en la movilidad, que tiene un claro factor cultural para cuya superación no basta con la mejora de la oferta de transporte público o las posibilidades de movilidad no motorizada, sino que es necesario:

1. Instrumentar medidas disuasorias del uso del vehículo.
2. Articular incentivos para incrementar la tasa media de ocupación y, por tanto, reducir el número total de vehículos en circulación.
3. Promover el diseño de planes de movilidad por parte de las empresas.

La regulación de aparcamiento es una de las políticas más efectivas de disuasión del uso del vehículo privado

Respecto a las medidas disuasorias, la política de aparcamiento en la Ciudad de Madrid es uno de los instrumentos clave para la disuasión del uso automóvil en la Ciudad. Así, un 40% de los residentes en la Ciudad de Madrid encuestados que disponen de vehículo privado no lo utilizan a diario por las dificultades y/o el coste del aparcamiento. Este porcentaje se eleva al 75% según la encuesta del RACC a los usuarios de transporte público en el área metropolitana¹³. Las medidas en este campo se dividen entre aquellas que regulan y limitan el aparcamiento en zonas de gran afluencia, y aquellas que crean plazas disuasorias junto a estaciones de transporte público.

Madrid ha extendido la zona de aparcamiento regulado (SER) a todos los distritos del interior de la M-30. Se estima un total de 164.862 plazas reguladas a un precio de entre uno y 1,8 euros la hora. Además, el área de movilidad metropolitana de Madrid cuenta con 22.256 plazas en aparcamientos disuasorios junto a estaciones de Cercanías, de Metro o de autobús interurbanos, un 19% más que en 2004¹⁴.

La tasa media de ocupación de los vehículos privados que circulan por la Ciudad es reducida, 1,34 ocupantes/vehículo en los desplazamientos en el interior de la M-30 y 1,29 en los accesos a Madrid¹⁵, lo que implica un mayor número de vehículos en circulación que los que habría con tasas de ocupación superiores. Se estima que incrementar en un 5% la ocupación media por vehículo podría suponer reducir el tráfico en cerca de 250.000 coches en la Comunidad de Madrid, 50.000 de los cuales en los desplazamientos radiales entre la Ciudad y la corona metropolitana, con los consiguientes ahorros en términos económicos, medioambientales y de reducción de congestión¹⁶.

El establecimiento de carriles bus-vao de entrada a la Ciudad se ha mostrado como una iniciativa eficaz para incrementar la ocupación media de los vehículos que acceden a la Ciudad. Así, la puesta en marcha del carril Bus-vao de la A-6 ha supuesto pasar de una tasa

¹³ RACC (2009): "La congestión en los corredores de acceso a Madrid"

¹⁴ Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino: Observatorio de la Movilidad Metropolitana

¹⁵ Fundación Movilidad (2009): "Primer del estado de la movilidad de la Ciudad de Madrid. 2006-2008"

¹⁶ Fundación Movilidad: Taller sobre movilidad en las áreas de actividad económica. 2ª sesión. 15 de marzo de 2011

media de ocupación por vehículo de 1,3 a 1,5. Si esta experiencia se extendiera a la totalidad de accesos a Madrid, podría suponer un reducción de un 25% de los niveles de congestión actuales¹⁷, lo que supondría, sólo en términos de tiempo perdido, un ahorro de alrededor de 113 millones de euros/año.

Otras iniciativas puestas en marcha con el fin de reducir la presencia y el uso del vehículo privado incrementado su ratio de ocupación, son las de coche compartido o *carpooling* que cuenta en Madrid con una plataforma (Busvao.com), y el *carsharing* que cuenta con la oferta de Connect by Hertz y Respiro, con las que Consorcio de Transportes de Madrid ha firmado dos convenios de colaboración por los que los madrileños titulares de cualquier abono transportes se pueden beneficiar del *carsharing* con unas condiciones ventajosas. Así mismo, y con el objetivo de promover el uso compartido del coche, el Ayuntamiento de Madrid planea posibilitar la circulación de este tipo de vehículos por las PAR del barrio de Las Letras, Embajadores y Cortes. Otras iniciativas interesantes de promoción de la ocupación de los vehículos puestas en marcha recientemente por otras ciudades españolas son los descuentos en los peajes de acceso a la ciudad de Barcelona o la reserva de aparcamiento para coches de alta ocupación en San Sebastián.

Por último, los planes de movilidad de empresas, contemplados por la ley de economía sostenible, son otro de los instrumentos destinados a reducir el uso del vehículo privado y complementar la oferta de transporte público. Estos planes son especialmente relevantes y necesarios en las llamadas “áreas de actividad económica”, donde la combinación de su ubicación periférica, de una amplia oferta de aparcamientos y de una oferta de transporte público limitada y dificultada por la concentración horaria en el acceso y salida, se traduce en un el uso del vehículo privado un 70% superior a la media de los desplazamientos por motivo de trabajo y en una ocupación media un 11% inferior¹⁸.

Los esfuerzos desplegados tanto en la mejora de la red de transporte público, como en la habilitación de espacios que favorecen la movilidad a pie o bicicleta, junto con la implantación de medidas desincentivadoras del uso del vehículo privado, se han traducido en un descenso del uso del vehículo privado que se refleja en una reducción de la intensidad media diaria del tráfico urbano del 10% en el periodo 2005-2010, y del 7% en el periodo 2005-2007 (aislando el posible efecto de la reducción del tráfico derivada de la crisis económica), con los consiguientes beneficios en términos de menores costes económicos y medioambientales.

Fomento de un parque móvil público y privado menos contaminante

Madrid, de manera similar a otras grandes ciudades europeas se enfrenta al reto del cumplimiento de la estricta legislación europea

El bus-vao de la A-6, que permitió incrementar en un 15% la ocupación media de los vehículos que acceden a Madrid, es un ejemplo del éxito de este tipo de iniciativas que podría suponer reducir en un 25% los problemas de congestión

¹⁷ Fundación Movilidad: Taller sobre movilidad en las áreas de actividad económica. 2ª sesión. 15 de marzo de 2011.

¹⁸ Fundación Movilidad: Taller sobre movilidad en las áreas de actividad económica. 1ª sesión. 16 de febrero de 2011

en materia de calidad del aire, por su impacto sobre la salud humana. A pesar de las reducciones conseguidas en los últimos años, Madrid aún no ha alcanzado los estándares de calidad impuestos por la Directiva 2008/50/CE, especialmente en lo referente a dióxidos de nitrógeno (NO₂), donde el transporte, y en particular los vehículos diesel, son el principal emisor aportando un 72% de las emisiones, de las cuales el 69% corresponde al vehículo privado, 16% los autobuses y 15% a los taxis. Por otro lado, el compromiso de la Ciudad en materia de gases de efecto invernadero (GEI) ha permitido superar los objetivos marcados para 2012 por Kioto, de manera que la tasa anual de CO₂/habitante/año es bastante inferior a la media europea. En estas actuaciones encaminadas a combatir el cambio climático, el papel de transporte por carretera, que aporta el 27% del total de emisiones, es esencial.

La clave de la reducción de los niveles de contaminación relacionados con la movilidad pasa de nuevo y fundamentalmente por el fomento del cambio modal del vehículo privado a transporte público y no motorizado, pero también por la inversión en flotas públicas y la promoción de un parque móvil privado menos contaminante.

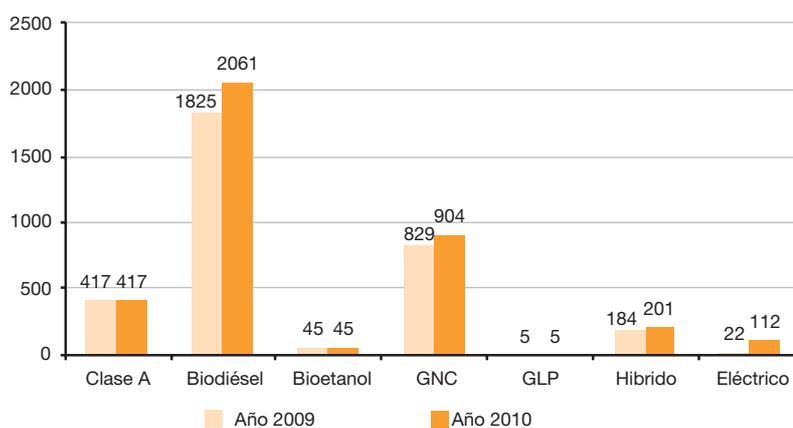
Inversión en flota pública de bajas emisiones

El Ayuntamiento ha realizado un importante esfuerzo dirigido a la renovación de la flota municipal con vehículos menos contaminantes. El tamaño de la flota municipal alcanza en 2010 los 3.873 vehículos, a los que hay que sumar vehículos pertenecientes a empresas que prestan servicios, como, por ejemplo, la flota de limpieza y recogida (1.973 vehículos). En el gráfico siguiente se presenta la distribución en función de la tecnología empleada.

La reducción de las emisiones de CO₂ equivalente de la flota de vehículos se estima en un 12% en el periodo 2008-2010.

Un ejemplo representativo de la renovación de la flota de servicios municipales es el de los servicios municipales de limpieza y recogida de residuos. En el año 2010, el 85% de los 529 vehículos que

Evolución de la penetración de vehículos limpios en la flota del Ayuntamiento de Madrid (2009 - 2010)



Fuente: Empresa Municipal de Transportes

componen la flota de recogida y contenerización o pre-recogida de residuos urbanos usa combustibles alternativos, siendo la flota que se destina a la recogida de residuos propiamente dicha propulsada en su totalidad por gas natural. El resto de los vehículos de los servicios de recogida y contenerización o pre-recogida, salvo una pequeña fracción, son vehículos de bioetanol o híbridos.

De la misma forma, merece destacarse el importante esfuerzo de renovación de la flota de autobuses de transporte urbano realizado por la EMT, reduciendo el peso de las motorizaciones diésel. Este esfuerzo de renovación de flotas se ha centrado en la reducción del peso de las motorizaciones diésel a favor de motorizaciones de emisiones reducidas, que, en la EMT, han pasado en cuatro años de representar el 10% del total al 84%. Para los próximos cuatro años el objetivo es haber renovado el 100% de la flota de autobuses articulados sustituyéndola por autobuses propulsados por gas natural comprimido (GNC).

| Flota EMT con emisiones reducidas | | |
|--|-------------|-------------|
| | 2005 | 2009 |
| GNC | 8% | 20% |
| Biodiésel | 1% | 63% |
| Otros (Bioetanol y eléctricos) | 1% | 1% |
| Total | 10% | 84% |

Fuente: Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino: Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

Habiéndose conseguido en 2010 la sustitución completa de los vehículos de gasóleo de la flota de la EMT.

| Características de la flota de autobuses de la EMT (2010) | | | | | | |
|--|-----------|-----|--------|-------------------|------------|-------|
| Gasóleo | Biodiésel | GNC | Etanol | Transm. eléctrica | Eléctricos | Flota |
| 0 | 1.607 | 465 | 5 | 3 | 20 | 2100 |

Fuente: Empresa Municipal de Transportes

Este apreciable cambio en la composición de las flotas municipales tiene un impacto en términos de menor contaminación en comparación con las motorizaciones diésel y, por tanto, menores costes externos. Así, el biodiésel evita un 90% de las emisiones de CO₂, un 99% de las emisiones de óxido de azufre (SO₂), un 63% de los hidrocarburos quemados (HC), un 22% de monóxido de carbono (CO) y un 52% de las partículas en suspensión (PM)¹⁹. Por su parte, los autobuses de GNC reducen en un 16% las emisiones de CO₂, en un 100% las emisiones de SO₂, en un 80% de las emisiones de óxidos de nitrógeno (NO_x), en un 25% las de CO y en un 95% las PM²⁰.

Más allá de la política de sustitución de flotas, el objetivo es que El Ayuntamiento desempeñe también un papel de impulsor y facilitador de la adopción de tecnologías no contaminantes por parte de otros usuarios (fundamentalmente taxis), a través de la inversión y puesta a disposición a terceros de sus puntos de repostaje de GNC y recarga de vehículos eléctricos. Así, se prevé la creación de tres nuevas gasineras en los centros de operaciones de la EMT y la instalación en sus centros de operaciones y en la sede Cerro de la Plata de puntos de recarga de vehículos eléctricos.

Fomento del empleo de combustibles más respetuosos con el medio ambiente

Con el objetivo de sustituir el uso de carburantes procedentes del petróleo por otros más respetuosos con el medio ambiente, se ha promovido la instalación de puntos de suministro en lugares estratégicos, que abastezcan a vehículos públicos y privados de combustibles menos contaminantes:

Movilidad eléctrica
 Biocombustibles
 Gas natural (GNC) y gases licuados de petróleo (GLP)
 Hidrógeno

Se han estudiado posibilidades de utilizar la actual red de estaciones de servicio convencionales, así como poder adaptar los surtidores y depósitos de combustible a los requerimientos de las nuevas fuentes de energía.

Como resultado de estas actuaciones, el número de estaciones de servicio de acceso público que suministran combustibles alternativos (2010) se ha incrementado significativamente hasta alcanzar los siguientes valores:

- 7 estaciones con suministro GLP
- 5 estaciones con suministro de biocombustibles
- 81 puntos de recarga para vehículos eléctricos
- 4 gasineras (en fase de construcción)

A las que hay que añadir la red de estaciones para la flota municipal y EMT.

La introducción del coche eléctrico

Una apuesta importante de la Ciudad de Madrid es la introducción progresiva del coche eléctrico. El Ministerio de Industria, Turismo y Comercio ha seleccionado a Madrid como una de las tres ciudades españolas en las que se está desarrollando el Proyecto MOVELE, que debe servir de soporte para el posterior despliegue, a escala nacional, de la estrategia y el Plan de Acción para el Impulso del Vehículo Eléctrico. Así, la participación de la Ciudad en el plan de estímulo de

¹⁹ IDAE (2006): "Biocarburantes en el transporte"

²⁰ gasNaturalfenosa: "Ventajas del gas natural vehicular. Aplicaciones urbanas y de largo recorrido". Egítica-Expoenergética. Valencia, 17 de febrero de 2011

la demanda de vehículos eléctricos previsto por la Estrategia se situaría en el entorno de 83 millones de euros entre 2010 y 2014. Así mismo, el despliegue de la red de puntos de recarga para los vehículos eléctricos supondrá una inversión en Madrid de más de 150 millones de euros en el mismo periodo.

Según el Instituto para la Diversificación y el Ahorro Energético (IDAE), la introducción del coche eléctrico permitiría reducir las emisiones contaminantes de CO2 y de otros gases de gran relevancia en entornos urbanos (NOx, SOx, partículas, hidrocarburos no metánicos, etc.) que inciden en la calidad de vida de los ciudadanos, al igual que sucede con las emisiones acústicas, que también se reducirán gracias a la penetración del vehículo eléctrico. Así, la sustitución en la Ciudad de Madrid de 2.000 vehículos convencionales con motor de combustión (0,1% del parque actual, aproximadamente) por vehículos eléctricos podría evitar la emisión de 4.471 toneladas de CO2 al año, y reducir el consumo de petróleo en torno a 4.282 toneladas equivalentes de petróleo al año.

Por otro lado, la trasposición del objetivo de la estrategia nacional a escala de la Ciudad de Madrid supondría contar con aproximadamente 14.000 vehículos eléctricos en el año 2014. Este volumen de unidades permitiría a la Ciudad evitar la emisión de más de 30.000 toneladas de CO2 al año. Así la sustitución del 1% del parque de vehículos de la Ciudad en 2008 por VE supondría una reducción del 0,8% sobre el total de emisiones de CO2 equivalente del transporte por carretera de Madrid.

Una tasa de penetración del 1% del vehículo eléctrico supondría una reducción de 30.000 toneladas de las emisiones de CO2 al año

Ahorro de emisiones de CO2 en función de la penetración del vehículo eléctrico en la Ciudad de Madrid

| Vehículos convencionales sustituidos | % sobre el parque de vehículos de la Ciudad de Madrid | Emisiones evitadas (toneladas de CO2 al año) | % sobre emisiones CO2 equivalente del transporte por carretera de Madrid |
|--------------------------------------|---|--|--|
| 2.000 | 0,1 | 4.471 | 0,12 |
| 13.817 | 1 | 30.888 | 0,80 |
| 69.085 | 5 | 154.440 | 4 |

Fuente: Afi a partir de datos IDAE

Conclusiones

La expansión urbana, reflejo del crecimiento económico y demográfico experimentado por Madrid en los últimos años, se ha traducido un incremento de las necesidades de movilidad y en una creciente importancia de atenderla de manera sostenible y eficiente, para que lejos de ser un lastre sea uno de los motores de competitividad y capacidad de atracción de talento e inversiones. La articulación de una estrategia que conjugue una política de movilidad en pro del uso de los modos públicos y no motorizados, con una política urbanística y de organización del trabajo que minimice los desplazamientos innecesarios, es clave para lograr reducir los costes vinculados a la movilidad, que en 2004 ascendieron a 19.855,9 millones de euros, un 13,3% del PIB de la Comunidad de Madrid, y de

los que más de 1.700 millones corresponden a los costes derivados de la congestión.

Los esfuerzos realizados en la mejora de la oferta de transporte público, junto con las políticas de desincentivo del vehículo privado, parecen haber roto la tendencia al incremento del papel del vehículo privado vivida en el periodo 1996-2004, han tenido su reflejo en un descenso del 10% del tráfico rodado en la Ciudad en los últimos cinco años, y han permitido atender con modos públicos a una demanda de movilidad que de haber sido atendida por el vehículo privado hubiera supuesto unos costes para la Ciudad 770,9 millones de euros en el periodo 2003-2007.

La posición internacional de Madrid en materia de movilidad interna es buena y ha mejorado en los últimos años. Madrid ocupa en 2010 la cuarta posición europea en términos de movilidad urbana, sólo por detrás de Londres, París y Berlín, y escalando ocho posiciones desde 2004.

Sin embargo, aún queda camino por recorrer y un amplio margen de mejora en términos de reducción los problemas de congestión y medioambientales: políticas de mejora de la velocidad y fiabilidad del transporte urbano a través de la construcción de carriles bus en el interior de la Ciudad y de bus-vao de acceso que es estiman podrían reducir en un 25% los problemas de congestión; planes de renovación de las flotas públicas e incentivación de los vehículos privados de bajas emisiones; promoción de los modos no motorizados, etc.

4

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



ÁREA DE GOBIERNO
DE ECONOMÍA, EMPLEO Y
PARTICIPACIÓN CIUDADANA