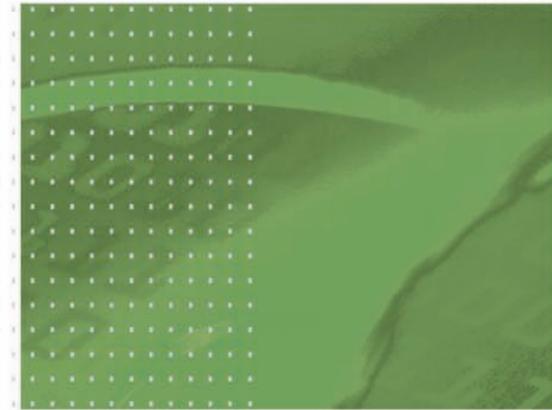
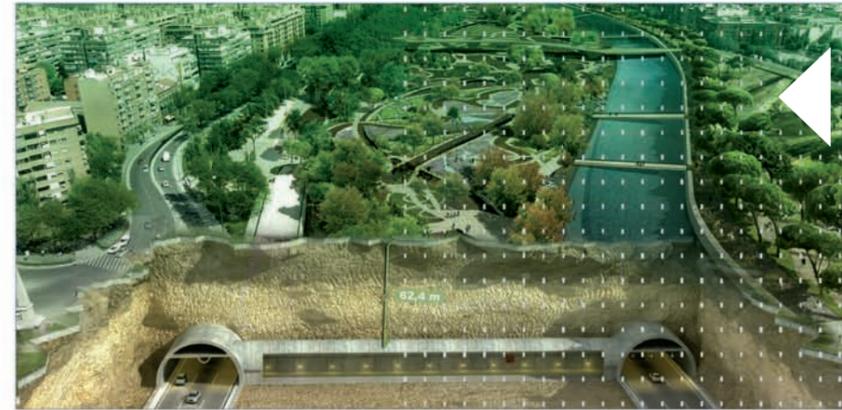


Especial Movilidad



BARÓMETRO de ECONOMÍA

de la Ciudad de Madrid

- I. Análisis de coyuntura
- II. Análisis de sostenibilidad de la movilidad y el transporte en la Ciudad de Madrid.
- III. Equilibrio territorial: Movilidad en el sistema urbano madrileño
- IV. Polo de atracción: Conectividad interna y movilidad en la Ciudad de Madrid
- V. Monográfico: Caracterización del sistema de movilidad



madrid

ÁREA DE GOBIERNO DE ECONOMÍA
Y PARTICIPACIÓN CIUDADANA



madrid

OBSERVATORIOECONÓMICO



Barómetro de Economía de la Ciudad de Madrid



madrid

Dirección y Coordinación

Observatorio Económico
Coordinación General de Economía
Área de Gobierno de Economía y Participación Ciudadana
Ayuntamiento de Madrid

Realización y Asistencia Técnica

Consultores de Administraciones Públicas (CAP)
Esther Espeja Bragulat (coordinación)
Pablo Alonso Talón
Pedro Arévalo Sánchez
Pablo Guijarro Segado
Félix Lores Juberías
Carlos Maravall Rodríguez
Reyes Maroto Illera
Diego Vizcaíno Delgado
Jose Fraile de Valle (edición)
Daniel Sánchez Casado (diseño)
Maribel Lupiáñez Romero (maquetación)
Carolina Urango Díaz (maquetación)

Impresión

COIMAN, S.L. Artes Gráficas
Calle Marqués de Portugalete, 16
Madrid. España

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, Vivienda e Infraestructuras y al Área de Gobierno de Medio Ambiente y Servicios a la Ciudad. Asimismo, agradecemos la inestimable colaboración del Consorcio Regional de Transportes de Madrid por la información facilitada.

Índice

Presentación	05
Resumen ejecutivo/Executive summary	09
I. Análisis de coyuntura de la Ciudad de Madrid	
1. Entorno económico	29
2. Actividades productivas	33
3. Dinámica empresarial	53
4. Demanda	57
5. Precios y salarios	61
6. Mercado de trabajo	65
II. Sostenibilidad	
Análisis de sostenibilidad de la movilidad y el transporte en la Ciudad de Madrid	73
III. Equilibrio territorial	
Movilidad en el sistema urbano madrileño	87
IV. Madrid como polo de atracción empresarial	
Conectividad interna y movilidad en la Ciudad de Madrid	99
V. Monográfico	
Caracterización del sistema de movilidad	111
Glosario y Siglas	123

Resumen ejecutivo

Executive summary

I. Análisis de coyuntura de la Ciudad de Madrid

1. Entorno económico

La atención en los próximos meses permanecerá centrada en la capacidad de aguante de las economías europea y japonesa a la gradual y cada vez más patente desaceleración de EEUU. Los signos de ralentización han sido especialmente intensos en la vertiente del mercado inmobiliario y el riesgo es que tengan reflejo en el resto de partidas de la economía estadounidense, tanto actividad industrial como consumo. En este contexto, la Fed no subirá los tipos por encima del 5,25% y el BCE probablemente alcance su techo en el 3,5% en el último trimestre del ejercicio, en un escenario de menores presiones inflacionistas, tanto por la moderación del precio del crudo (que podría persistir) como por la debilidad de un consumo privado que ni siquiera en el trimestre más fuerte del ciclo se ha comportado de forma robusta, especialmente en Alemania.

En España, durante el segundo trimestre hemos tenido la oportunidad de ver cierta corrección de los desequilibrios que afectan a la economía. Así, la inflación se ha relajado en agosto, hasta alcanzar un 3,7%, y el mes de septiembre promete ser un punto de inflexión de cara a 2007, al observar una caída de ocho décimas en el indicador avanzado del IPC armonizado que reflejaría una cesión esperada de aquí en adelante para éste y el próximo año. Aunque no implique un gran descenso en la tasa media anual de 2006, por la mala evolución de los ocho primeros meses del año, sí que lo haría para 2007. Por su parte, el crecimiento del PIB sigue siendo superior al conjunto de la UME, pero el diferencial se atenúa desde el primer trimestre de 2005 para llegar, en este segundo trimestre de 2006, al 1,1%.

A pesar de moderar su crecimiento respecto a los dos últimos trimestres, la economía de la Comunidad de Madrid ha seguido creciendo en el segundo trimestre del año por encima del conjunto de España y de la UME, alcanzando una tasa de variación de un 4,2% interanual. Las perspectivas de crecimiento para la Ciudad de Madrid apuntan a un 4,0% interanual en 2006.

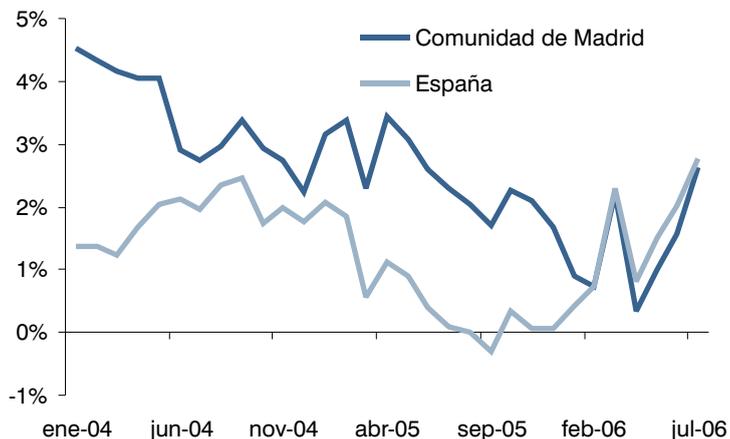
2. Actividades productivas

INDUSTRIA

El Índice de Producción Industrial (IPI) en la Comunidad de Madrid se ha incrementado a una media de casi un 7% interanual en los meses de mayo-julio, lo que ha dado lugar a que la tasa media anual no haya parado de crecer en los últimos tres meses hasta un valor de un 2,6% en el mes de julio, desde el mínimo del 0,3% de abril. Esta cifra no se alcanzaba desde hacía un año, lo que parece indicar que la actividad industrial podría haber abandonado la tendencia de desaceleración, que aunque con altibajos, se observaba en los meses anteriores. El VAB industrial de la región también ha recogido este efecto, mostrando

un avance de siete décimas respecto al trimestre anterior, para situarse con un crecimiento de un 1,7% en el segundo trimestre de 2006. En relación al mercado laboral, se ha apreciado una clara mejoría en los datos de afiliados en industria de la Ciudad de Madrid, con una continua moderación del descenso en la tasa de variación.

Índice de Producción Industrial (tasa media anual)

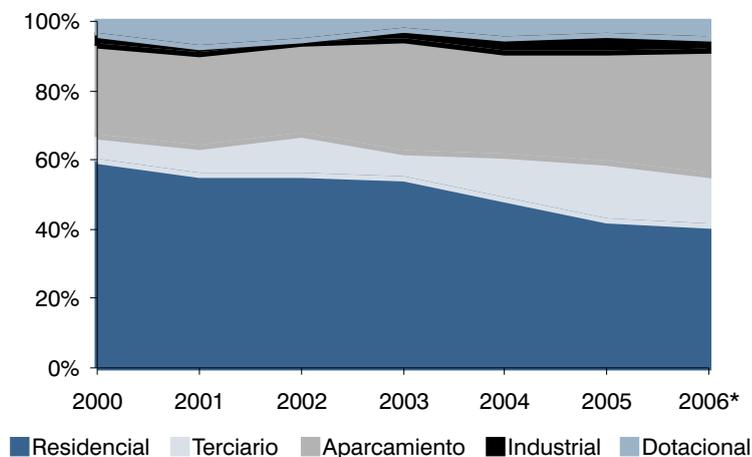


Fuente: INE

CONSTRUCCIÓN Y MERCADO INMOBILIARIO

En este segundo trimestre del año, el número de afiliados a la seguridad social en el sector de la construcción ha crecido a una tasa interanual del 11,4% en la Ciudad de Madrid, cuatro puntos porcentuales menos que el trimestre anterior. El segmento residencial sigue cediendo terreno al segmento no residencial. En agosto de 2006, el 59,2% del total de superficie de suelo involucrada en las licencias de nueva edificación se destinó a la construcción no residencial. Globalmente, entre agosto de 2005 y agosto de 2006 la superficie total asociada a estas licencias ha sido 683.474 m² menor que la de los doce meses transcurridos entre agosto de 2004 y de 2005.

Distribución de la superficie en licencias de nueva edificación



* Datos hasta agosto

Fuente: GMU - Ayuntamiento de Madrid

SERVICIOS

Sistema financiero

En el primer trimestre de 2006 se ha consolidado la senda alcista que mantienen los depósitos de clientes en la Comunidad de Madrid desde finales de 2003. Uno de los factores que está favoreciendo esta tendencia es la mayor oferta de depósitos con unos tipos de interés atractivos que recogen las subidas de los últimos meses. El volumen de la inversión crediticia también ha registrado un incremento respecto al mismo periodo del año anterior, superando los 275 millones de euros. Se mantiene, por tanto, la tendencia alcista que sigue la serie desde finales de 2004.

La ratio de depósitos sobre créditos ha seguido disminuyendo en el primer trimestre de 2006 debido al mayor dinamismo registrado por la inversión crediticia respecto a los depósitos, lo que incrementa las tensiones en la posición de liquidez de las entidades de depósito. Sin embargo, este aspecto no es preocupante debido a las facilidades actuales para acceder a financiación mayorista barata por los niveles actuales de los tipos de interés.

Las cajas siguen superando en número de oficinas a los bancos, y además, éstas han registrado un fuerte crecimiento, que ha situado su tasa de variación interanual en niveles cercanos al 5,0%, superando en 1,2 décimas el incremento de los bancos.

El IGBM ha vuelto a liderar el *ranking* de índices internacionales más rentables. En lo que va de año ha acumulado una rentabilidad del 21,9%, muy superior a la del resto de los índices bursátiles analizados.

Turismo

Como se comprobó en el anterior número del Barómetro, el sector turístico en la Ciudad de Madrid está manteniendo un fuerte dinamismo a lo largo de este año 2006. El número de viajeros alojados en establecimientos hoteleros en los ocho primeros meses del año ascendió a 4.361.623 viajeros, con un total de pernoctaciones de 8.486.827. Estos datos representaron un crecimiento con respecto al mismo periodo de 2005 del 6,0% y 4,3%, respectivamente.

Aunque en junio de 2006 se llegaba a marcar un nuevo récord en la oferta de plazas hoteleras en la Ciudad, la variación interanual con respecto a 2005 ha mostrado una ligera ralentización en los meses de junio y julio, recuperándose ligeramente en agosto, con un incremento del 4,8%. El menor dinamismo ha conllevado dos efectos. Por un lado, ha incidido en el empleo dentro del subsector hotelero. En este sentido, la tasa de variación interanual del número de empleados en alojamiento hotelero mantenía una tendencia descendente hasta situarse en el 2,3% en julio de 2006, la menor tasa desde comienzos de 2004. Por otro lado, ha contribuido a aumentar el grado de ocupación medio de los hoteles de la Ciudad. Así, el fuerte crecimiento de la demanda hotelera, unido a la moderación en el aumento de la oferta ha supuesto que en junio de 2006 se alcanzara el mayor grado de ocupación por habitación hotelera de los últimos años, con un 74,6%.

Transporte

Entre enero y agosto de 2006 el aeropuerto de Madrid-Barajas recibió un total de 29,7 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento del 7,7% respecto al mismo periodo de 2005, sustentado en el mayor dinamismo de los vuelos nacionales y en mayor medida de los internacionales. Estas cifras confirman que la Ciudad de Madrid mantiene un significativo aumento de volumen del tráfico aéreo, que se intensificará en los próximos meses con puesta en marcha de las cuatro pistas de forma conjunta.

En el segundo trimestre de 2006, el empleo en el sector del transporte en la Ciudad de Madrid mantuvo la tendencia alcista iniciada durante el tercer trimestre de 2005, alcanzando una tasa de crecimiento interanual del 4,3%. Por otra parte, tanto la intensidad media diaria del tráfico urbano en la Ciudad de Madrid como su velocidad media diaria se redujeron en este periodo. Finalmente, el número de usuarios de transporte colectivo (autobús y metro) registró un incremento interanual del 3,2% en el periodo enero-julio de 2006.

3. Dinámica empresarial

En los meses de mayo y junio se superaban las 1.600 empresas constituidas en la Ciudad de Madrid, sustentándose este crecimiento en la evolución del número de sociedades limitadas, que se creaban a un ritmo superior a las 1.500 en ambos meses. Los buenos resultados del segundo trimestre de 2006 suponen el mantenimiento de la tendencia de crecimiento de la media anual del número de sociedades iniciadas a finales de 2005, alcanzando en junio un promedio anual de 1.387 empresas. Esto supone incrementar un 8,0% la tasa interanual del número medio de constituciones.

La positiva situación coyuntural de la Comunidad y la Ciudad de Madrid incide favorablemente sobre la baja cifra de extinciones. Los buenos resultados de constituciones y extinciones permiten mantener el índice de rotación empresarial en su punto más bajo de los últimos años, con un mínimo histórico del 6,6% en mayo y un 7,3% en junio.

El Índice de Confianza Empresarial de la Ciudad de Madrid, elaborado por el Área de Gobierno de Economía y Participación Ciudadana, repuntaba en el tercer trimestre hasta un valor de 29,6, con un aumento de más de ocho puntos porcentuales con respecto al segundo trimestre de 2006, y situándose en los niveles máximos de los últimos dos años. Este resultado indica que el cuarto trimestre parte con las mejores expectativas de evolución de la actividad de la Ciudad de Madrid.

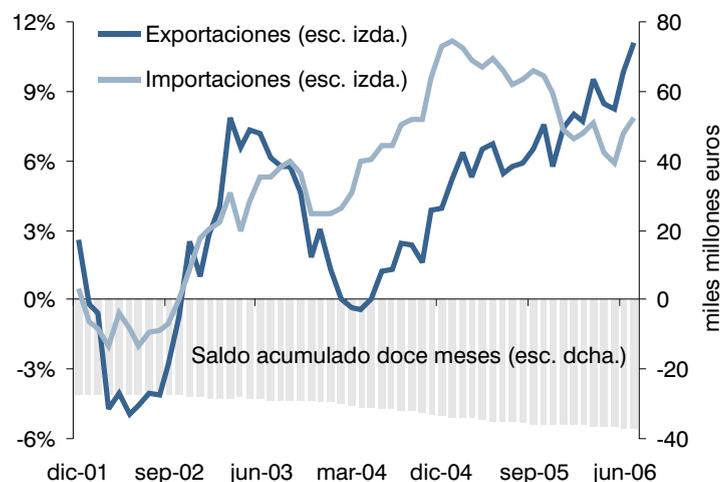
4. Demanda

La publicación en septiembre del Índice de Confianza del Consumidor Madrileño (ICCM) ha mostrado que el estado de ánimo de madrileños se ha situado en niveles elevados tras el fin de las vacaciones de verano. Concretamente, el ICCM es el más elevado de los meses de septiembre de los últimos tres años y, además, supone la menor tasa de variación negativa entre julio y septiembre (-0,12%) de los últimos cinco ejercicios.

En segundo lugar, el crecimiento del número de afiliados a la Seguridad Social en comercio al por mayor se recuperó ligeramente en agosto, alcanzando el 2,6% interanual, tras la desaceleración observada entre junio y julio con respecto a las cifras del mismo periodo del año pasado.

Finalmente, el sector exterior de la Comunidad de Madrid ha vuelto a situarse en una posición destacada gracias al notable crecimiento de las ventas de las empresas madrileñas en el exterior. Este dinamismo está contribuyendo a moderar el crecimiento del saldo comercial deficitario, que muestra una cierta tendencia hacia la estabilización, a diferencia de lo que sucede a escala nacional, donde el desequilibrio exterior continúa agudizándose.

Sector Exterior de la Comunidad de Madrid (tasa interanual de acumulado doce meses)



Fuente: ICEX

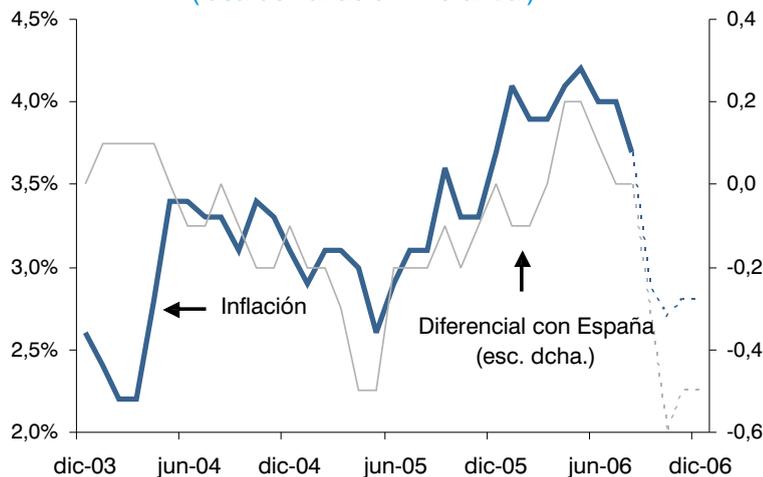
5. Precios y salarios

Los nuevos datos disponibles correspondientes a los meses de junio a agosto de 2006 muestran un cambio de tendencia en la evolución de los precios, registrándose moderaciones importantes en el crecimiento de todas las series excepto en el precio de la vivienda nueva, que se ha incrementado ligeramente. En particular, el crecimiento de los precios al consumo (IPC) se ha moderado cinco décimas desde mayo hasta el 3,7% registrado en agosto. Además las previsiones indican que la inflación se podría situar en el 2,7% en el mes de octubre, una moderación que ya se ha observado en el índice adelantado del IPCA, referido a España y elaborado por el INE, que sitúa su tasa anual en el 3,0% en el mes de septiembre, lo que supondría una disminución de ocho décimas respecto al mes anterior.

Los precios industriales han crecido en agosto un 4,0%, 0,8 puntos porcentuales menos que en mayo, y mantienen el diferencial negativo respecto al agregado nacional. También el aumento del precio de la vivienda usada ha mantenido una senda descendente, que ha situado su crecimiento interanual en el segundo trimestre del año en el 8,8%, nivel que no se alcanzaba desde el tercer trimestre de 2001. Por el contrario, el precio de la vivienda nueva ha registrado un nuevo

incremento como ya lo hiciera en el trimestre anterior, aunque se mantiene por debajo de los niveles alcanzados en 2005. Finalmente, también hay que destacar el menor crecimiento del coste laboral, hecho que no se observa a escala nacional, donde el coste se ha incrementado en el segundo trimestre del año.

IPC en la Comunidad de Madrid (tasa de variación interanual)

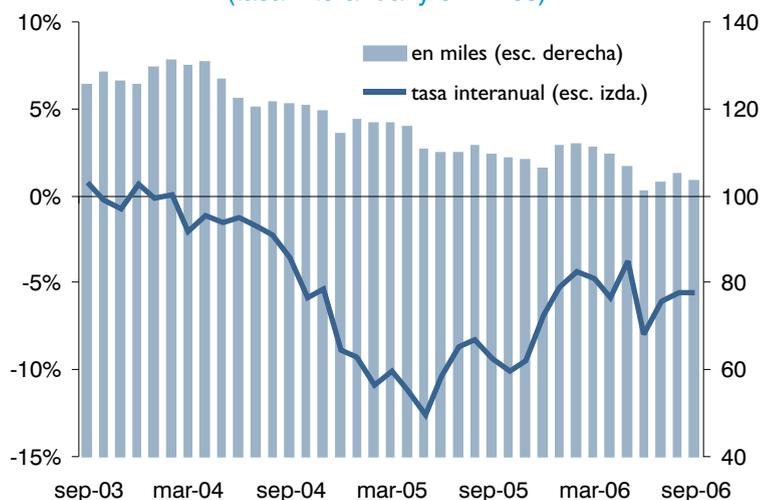


Nota: Las líneas discontinuas corresponden a predicciones.
Diferencial calculado con previsiones del Inst. Flores de Lemus (región) y CAP (España)
Fuente: INE, CAP e IFL

6. Mercado de trabajo

En el segundo trimestre de 2006, la población activa aumentó un 3,7% interanual, llevando la tasa de actividad hasta un máximo del 61,3%. El crecimiento ha sido aún superior en el caso de los ocupados, que se incrementaron un 4,1% en ese mismo periodo, hasta 1.525.800 personas, la cifra más alta alcanzada en la Ciudad de Madrid. Por otro lado, la tasa de paro se ha reducido cuatro décimas respecto al mismo periodo del año anterior, hasta un valor del 6,5%.

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



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

En el periodo abril-junio ya se ha empezado a observar cierta moderación en la tasa de variación de los afiliados desde el 6,8% del trimestre anterior al 5,1% del segundo, motivada principalmente por la desaceleración en el crecimiento de la construcción y los servicios. El efecto interanual del proceso de regularización de trabajadores extranjeros podría dar lugar a una mayor reducción de la tasa de variación en el próximo trimestre. El paro registrado también ha moderado su ritmo de descenso interanual desde un -7,9% en junio hasta un -5,5% en septiembre, para situarse en 103.593 parados.

II. Sostenibilidad

Análisis de sostenibilidad de la movilidad y el transporte en la Ciudad de Madrid

El gran dinamismo demográfico y económico de Madrid se traduce en un aumento constante de la movilidad. La difusión urbana en el entorno territorial ha provocado un incremento de los movimientos pendulares porque los habitantes siguen estando profundamente ligados a la Ciudad de Madrid (trabajo, servicios, etc.). Por otro lado, el mayor bienestar económico ha supuesto una mayor capacidad de motorización de la población y crecientes desplazamientos para satisfacer nuevas necesidades de ocio y consumo. Otros factores que influyen en la mayor movilidad de la población son: la intensa incorporación de la mujer al mercado de trabajo, el peso relativo de la población activa y joven (con mayor movilidad), los cambios en la distribución comercial (proliferación de las grandes superficies), la segregación de usos del suelo, la difusión de actividades y servicios, y nuevas centralidades en el territorio municipal.

La movilidad en su expresión motorizada es la causa principal de los aspectos más conflictivos del medio ambiente urbano: contaminación, ruido, consumo excesivo de recursos u ocupación extensiva del espacio. Sin transformar la movilidad no parece posible racionalizar o hacer más habitable el entorno de nuestras ciudades. En este sentido, la movilidad sostenible es un concepto nuevo, suscrito por la Ciudad de Madrid, cuya meta es conseguir un uso racional de los medios de transporte que a su vez consiga disminuir la carga contaminante producida por éstos, tanto a escala local como planetaria, así como incrementar el ahorro energético, requisitos imprescindibles para cumplir el Protocolo de Kyoto. La sostenibilidad también exige la consideración de las facetas sociales y de igualdad de oportunidades.

III. Equilibrio territorial de la Ciudad de Madrid

Movilidad en el sistema urbano madrileño

Los esfuerzos inversores y los avances han sido más que notables en los últimos años, situando a Madrid a la vanguardia de las ciudades del mundo en la dotación de infraestructuras de transportes. Esa ventaja comparativa, junto a las políticas de movilidad, están favoreciendo la cohesión y el reequilibrio territorial de los espacios urbanos.

Además de ostentar la primacía en la movilidad, por concentrar el grueso de los flujos internos y de relaciones con el exterior (viajeros con origen o destino en la Ciudad de Madrid), el transporte colectivo es el principal factor de cohesión territorial. La ampliación y mejora de la red de transporte público ha supuesto una mayor permeabilidad e integración de los barrios y distritos de la Ciudad, fortaleciendo las relaciones sociales, el dinamismo comercial y económico, y la seguridad de las calles y espacios públicos.

La Ciudad de Madrid y su entorno territorial próximo ha conseguido dotarse de una red mallada, formada por autopistas, autovías y carreteras convencionales con características de diseño elevadas y una cobertura equilibrada en el territorio. Las ventajas de la autonomía y accesibilidad que proporciona el vehículo privado, la inercia cultural de su uso, junto a la segregación de espacios funcionales y la expansión urbana en áreas de influencia cada vez más amplias, son factores que van a seguir teniendo un peso determinante en los equilibrios y desequilibrios territoriales de la Ciudad de Madrid.

En definitiva, la Ciudad de Madrid debe asumir el reto de profundizar las políticas que minimicen las externalidades negativas del incremento de la movilidad motorizada y, al mismo tiempo, mantener el dinamismo de los movimientos pendulares que son esenciales para asegurar la prosperidad económica.

IV. Madrid como polo de atracción empresarial

Conectividad interna y movilidad en la Ciudad de Madrid

La dotación de infraestructuras de transporte de la Ciudad de Madrid es uno de los principales factores explicativos de la pujanza de la economía local. En este momento, Madrid cuenta con accesos a redes rápidas de transporte por carretera, es el punto de partida de las vías de ferrocarril de alta velocidad y dispone de un aeropuerto con múltiples conexiones nacionales e internacionales. Todo ello contribuye a configurar una región urbana de gran vitalidad económica, que se beneficia de contar con numerosas sedes empresariales.

Asimismo, la importancia de Madrid como polo de atracción del turismo de negocios gana relevancia cada ejercicio gracias a la fácil conexión con diferentes modos de transporte, pues la movilidad se sitúa en la actualidad como una de las ventajas comparativas de la Ciudad de Madrid para competir a escala internacional por la localización de empresas o la muy relevante celebración de numerosos eventos y congresos.

Conseguir que ese crecimiento de la actividad metropolitana, consecuencia del aumento de la actividad económica y de la población, no sea finalmente un freno a dicha pujanza requiere seguir trabajando para mantener unos costes del transporte que no sólo sean económicamente reducidos, sino social y medioambientalmente aceptables, de forma que la Ciudad de Madrid siga ganando competitividad en el escenario internacional.

V. Monográfico

Caracterización del sistema de movilidad en la Ciudad de Madrid

Durante la última década se ha producido un incremento sostenido del número de usuarios del transporte público, protagonizado por el ascenso de los viajeros transportados en Metro y Cercanías. La ampliación del Metro ha permitido aumentar los usuarios sin que esto haya supuesto un aumento de la congestión de la red, mientras que el número de viajeros transportados por Cercanías se ha incrementado un 44,6% en el periodo 1995-2005, a pesar de prácticamente mantenerse la longitud de la red.

No obstante, a pesar del incremento en el uso del transporte público, la amplia utilización del transporte privado se mantiene como una característica fundamental de la Ciudad, ya que el vehículo privado se mantiene como el principal medio de movilidad en las conexiones entre la Ciudad de Madrid y el Área Metropolitana.

Para tratar de paliar algunos de estos problemas y mejorar la red de infraestructuras de la capital, el Ayuntamiento de Madrid ha puesto en marcha el Plan de Movilidad 2003-2007, entre otras actuaciones, del cual se han finalizado más del 50% de los trabajos previstos. Pero sin duda, dos de los planes más ambiciosos han sido, por un lado, el plan de ampliación del Metro de Madrid, que hará que la red metropolitana se convierta en la tercera más extensa del mundo, y por otro, el Plan de Reforma y Gestión Integral de la M-30, que contempla actuaciones tendentes a mejorar la movilidad, reducir la contaminación, potenciar el transporte público, y recuperar ámbitos de gran valor medioambiental a lo largo del río Manzanares, mejorando la calidad de sus aguas y poniendo en valor el patrimonio histórico existente, al tiempo que se elimina una auténtica barrera urbana.

Con éstas y otras políticas detalladas a lo largo de este Barómetro, el Ayuntamiento persigue corregir los problemas ambientales y sociales que entraña la movilidad de su Ciudad, mediante dos objetivos fundamentales: la potenciación del transporte colectivo y disuasión del vehículo privado (movilidad sostenible) y la reducción de los vehículos a motor a través de la planificación urbana (accesibilidad sostenible).

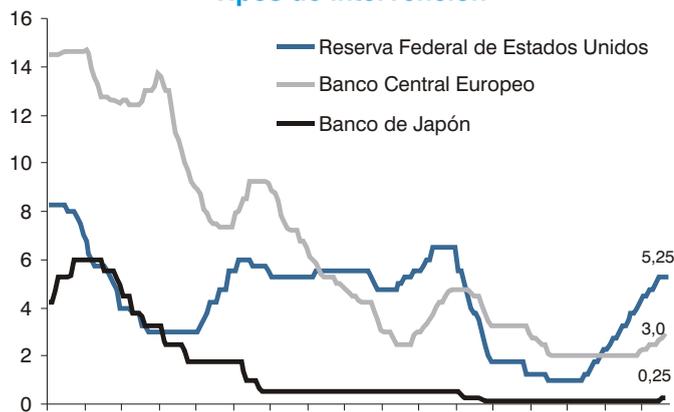


I. Análisis de coyuntura de la Ciudad de Madrid

1. Entorno económico

El inicio del tercer trimestre queda marcado por la decisión de la Fed de mantener los tipos de interés en EEUU en el 5,25% por segunda vez consecutiva. La autoridad monetaria estadounidense reconoce que su economía se está desacelerando (especialmente desde la perspectiva del mercado inmobiliario) y que con ello, los potenciales riesgos existentes sobre la estabilidad de precios se minoran, reduciendo la necesidad de continuar elevando los tipos de interés más allá de los niveles actuales. El propio mercado ha comenzado ya a pensar que en 2007 asistiremos a recortes en los tipos de interés en aquella economía, de forma que las condiciones monetarias se ajusten al escenario de ralentización económica en EEUU.

Tipos de intervención



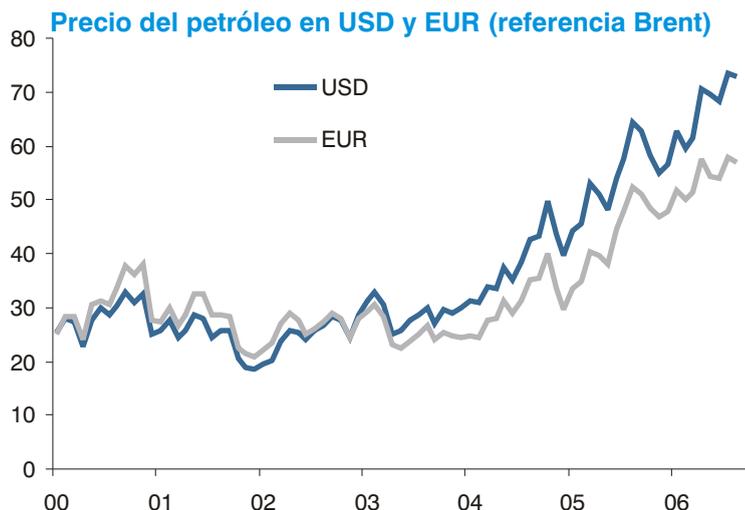
Fuente: Ecwin

En el momento clave: ¿aguantará la UME una desaceleración de EEUU?

Y mientras tanto, Europa y Japón se mantienen expectantes. Ambas economías continúan avanzando a muy buen ritmo: especialmente positivo ha sido el segundo trimestre en la Eurozona, que ha crecido a tasas trimestrales del 0,9%, lo que supone un crecimiento interanual del 2,4%. Japón, por su parte, ha registrado un modesto crecimiento del 0,2% trimestral, que sitúa la tasa interanual en el 2,5%, aunque con una muy buena composición (el consumo privado y la inversión empresarial están siendo capaces de compensar la menor aportación al crecimiento del sector exterior). La gran duda reside en determinar si ambas economías serán capaces de resistir una desaceleración intensa de EEUU en los próximos trimestres. En el caso europeo, el deterioro de los indicadores de confianza parece adelantar que los crecimientos más intensos ya los hemos dejado atrás y que en los próximos trimestres, la expansión estará más en línea con el crecimiento potencial de la economía europea (en torno al 0,5% trimestral, 2% interanual).

Uno de los factores que ha contribuido a tranquilizar a los bancos centrales en materia de inflación ha sido, sin duda, la intensa cesión que han experimentado los precios de la energía desde mediados de agosto. Así, el precio del crudo se ha situado por debajo de 60 dólares por barril tras alcanzar, la primera semana de agosto, máximos históricos al cotizar sobre los 75 dólares. Esta intensa moderación del valor del crudo se produce justo un año después de los huracanes que devastaron Nueva Orleans y que propiciaron un encarecimiento muy significativo de la energía, que en última instancia se tradujo en una aceleración de la inflación muy intensa en septiembre de 2005.

La moderación del crudo reduce la presión sobre la inflación



Fuente: Ecwin

El efecto base, por lo tanto, ha servido en esta ocasión para moderar la inflación de forma generalizada en todas las economías en el mes de agosto: en EEUU, ha pasado de un 4,2% i.a. a un 3,8% i.a., en Alemania, de un 2,1% a un 1,8%, y en Francia, de un 2,2% a un 2,1%. Y la moderación de la inflación podría ser incluso mayor en septiembre (los datos preliminares apuntan a un nivel del 1,2% i.a. en Alemania, mientras que en EEUU las estimaciones del mercado sitúan la cifra entorno al 2,7% i.a.). Con estos datos, parece poco justificada la beligerancia y temor que está mostrando el BCE acerca de la estabilidad de precios, sobre todo si consideramos que la inflación preliminar del mes de septiembre ha mostrado una moderación desde el 2,3% al 1,8%, en un contexto de persistente moderación en los precios de la energía, que podría ir a más si la desaceleración de EEUU cobra más intensidad en los próximos trimestres.

Especial mención merece Japón, en donde se ha revisado a la baja la serie histórica de precios, que ha situado el crecimiento interanual de los precios en agosto en el 0,2% frente a un 0,8% estimado a partir de la serie original. Con estos datos, el BoJ mantiene un moderado sesgo tensionador en su discurso, pero demuestra tener poca prisa en elevar de forma agresiva los tipos de interés hasta que los datos avalen con seguridad que la economía japonesa ha abandonado la deflación.

España mantiene un ritmo de crecimiento superior al conjunto de la UME, pero el diferencial se atenúa desde el primer trimestre de 2005 para llegar, en este segundo trimestre de 2006, al 1,1%. La construcción mantiene su pulso dinamizador en el conjunto de la economía, al crecer un 2,0% en términos trimestrales y un 9,1% en interanuales. El empleo

El crecimiento en España, superior, pero en menor medida, al de la UME

refleja esta buena evolución de la economía, al situarse la tasa de paro en un 8,5%, un escenario no visto desde el año 1979. Por su parte, la tasa de actividad se sitúa en el 58,3% de la población mayor de 16 años, el mejor dato desde que se elabora la EPA (septiembre 1976).

Tasa interanual	1T06	2T06	3T06 (p)	4T06 (p)	2007 (p)
PIB	3,6%	3,7%	3,7%	3,3%	3,1%
Consumo	3,9%	3,8%	3,6%	3,3%	3,0%
Privado	3,8%	3,6%	3,5%	3,1%	2,9%
Público	4,4%	4,4%	4,0%	3,8%	3,5%
FBCF	6,3%	6,1%	6,3%	5,8%	5,3%
Bienes equipo	8,6%	9,1%	6,4%	5,1%	6,3%
Construcción	5,8%	5,7%	7,5%	6,9%	5,1%
Otros productos	4,8%	3,3%	2,2%	2,9%	4,6%
Demanda nacional (1)	5,0%	4,8%	4,7%	4,2%	3,9%
Exportaciones	9,5%	5,3%	4,5%	5,3%	5,9%
Bienes	13,0%	4,7%	6,4%	7,6%	6,7%
Servicios	2,2%	6,5%	0,4%	0,4%	4,3%
Importaciones	12,4%	7,9%	6,6%	7,1%	7,2%
Bienes	11,3%	7,5%	6,7%	7,2%	7,5%
Servicios	16,8%	9,5%	6,1%	6,7%	5,9%
Demanda externa (1)	-1,4%	-1,1%	-1,0%	-0,9%	-0,8%
Inflación	4,0%	3,9%	3,1%	3,1%	3,0%
Tasa de Paro	9,1%	8,5%	8,0%	8,2%	8,4%
Saldo Presupuestario (%PIB)	0,8%	0,8%	0,8%	0,8%	0,7%
Balanza Corriente (%PIB)	-7,9%	-8,1%	-8,0%	-8,1%	-8,0%

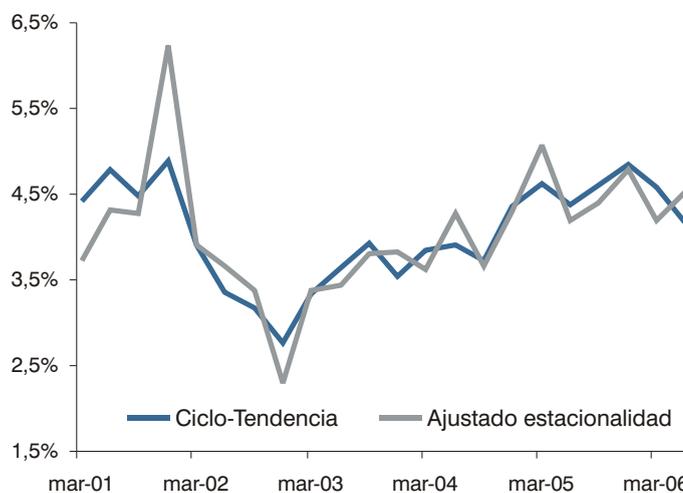
(1) Aportación al crecimiento interanual del PIB

(p) Previsión

Fuente: INE, Ministerio de Economía y Hacienda, Banco de España y AFI

Durante el segundo trimestre hemos tenido la oportunidad de ver cierta corrección de los desequilibrios que afectan a la economía española. En concreto, la inflación se ha relajado en agosto hasta alcanzar un 3,7% y el mes de septiembre promete ser un punto de inflexión de cara a 2007, tras observar una caída de ocho décimas en el indicador adelantado del IPC armonizado de septiembre. Por su parte, el déficit por cuenta corriente de julio ha dejado de aumentar en proporción al PIB, en lo que respecta a su saldo acumulado en los últimos doce meses, al situarse en un 8,1% de éste. La clave para ver si se modera o estabiliza está en la evolución que tengan los principales socios comerciales de nuestro país (el Área Euro) para el resto del año.

Crecimiento interanual del PIB en la Comunidad de Madrid



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

En cuanto a la economía de la región madrileña, ésta ha seguido mostrando un mayor dinamismo que el conjunto de España, con datos de la Contabilidad Regional publicados por el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid. En el segundo trimestre de 2006 la región ha crecido un 4,2% (medido en PIB ciclo-tendencia), lo que supone un descenso de cuatro décimas respecto al trimestre anterior. Este dato resulta a su vez dos décimas inferior al del mismo periodo de 2005.

La Comunidad de Madrid ha seguido creciendo por encima de España, con un 4,2% en el segundo trimestre del año

La desagregación por componentes ha mostrado que el crecimiento en el segundo trimestre se ha sustentado en la positiva evolución de los servicios, con un aumento de un 4,4% y la construcción, con un 3,6%. No obstante estos dos sectores han reducido sus tasas de variación, en seis décimas en el caso de los servicios y casi dos puntos porcentuales en el de la construcción. A diferencia de los anteriores, y por segundo trimestre consecutivo, la industria ha incrementado su tasa desde el 1,0% del primer trimestre al 1,7% del segundo.

Cuadro macroeconómico Comunidad de Madrid (Variación interanual)					
	2005	III Tr 05	IV Tr 05	I Tr 06	II Tr 06
PIB (ciclo-tendencia)	4,6%	4,6%	4,8%	4,6%	4,2%
VAB industria	1,0%	0,5%	0,3%	1,0%	1,7%
VAB construcción	10,4%	10,8%	10,2%	5,4%	3,6%
VAB servicios	4,3%	4,3%	4,9%	5,0%	4,4%

	2005	IV Tr 05	I Tr 06	II Tr 06	II 06 - II 05
EPA (datos en miles)					
Activos	3.067,6	3.084,2	3.137,8	3.175,5	90,3
Ocupados	2.858,8	2.901,5	2.952,0	2.953,8	80,5
Parados	208,7	182,7	185,8	221,7	9,8
Tasa de paro	6,8	5,9	5,9	7,0	0,1

	2005	jul-06	ago-06	sep-06	sep-06 (miles)
Paro registrado	-8,9%	-5,2%	-4,7%	-3,9%	213,1
Afiliados a la SS	6,0%	4,7%	4,4%	4,3%	2.948,4

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

En el mercado laboral, la región ha aumentado su población activa un 2,9% interanual en el segundo trimestre, hasta los 3.175.500, mientras que los ocupados han crecido un 2,8% hasta las 2.953.800 personas. Al mismo tiempo, los parados han pasado de los 185.800 individuos del primer trimestre a los 221.700 del segundo, aumentando la tasa de paro en más de un punto porcentual entre ambos trimestres consecutivos, hasta el 7,0%. El paro registrado ha moderado su descenso interanual por tercer mes consecutivo, desde un -4,7% a un -3,9%, lo que sitúa la cifra de parados en septiembre en 213.081 personas. Los afiliados han crecido un 4,3% en ese mismo mes sustentados en la positiva evolución de los servicios, la construcción y algo menos de la industria, alcanzando un máximo de 2.948.439 personas en septiembre.

La tasa de paro se ha mantenido en el 5,9% en el primer trimestre del año

Madrid se ha situado a la cabeza del resto de regiones como destino y origen de las inversiones con el extranjero, aumentando las primeras un 97,3% hasta los 1.681 millones de euros y las últimas un 171,9% hasta los 30.363 millones de euros.

En la Ciudad, las previsiones del Inst. Klein mantienen las perspectivas de crecimiento, que pasaría de un 3,8% en 2005 a un 4,0% en 2006.

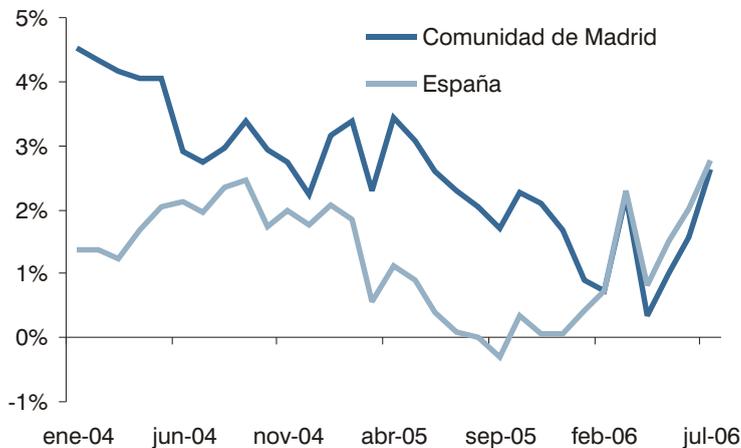
2. Actividades productivas

INDUSTRIA

El IPI se ha incrementado en los tres últimos meses, hasta un 2,6% de media anual en el mes de julio...

El Índice de Producción Industrial (IPI) en la Comunidad de Madrid se ha incrementado a una media de casi un 7% interanual en los meses de mayo-julio, lo que ha dado lugar a que la tasa media anual no haya parado de crecer en los últimos tres meses hasta un valor de un 2,6% en el mes de julio, desde el mínimo del 0,3% de abril. Esta cifra no se alcanzaba desde hacía un año, lo que parece indicar que la actividad industrial podría haber abandonado la tendencia de desaceleración, que aunque con altibajos, se observa en el gráfico.

Índice de Producción Industrial
(tasa media anual)



Fuente: INE

El crecimiento de los últimos meses se ha sustentado en el fuerte dinamismo de la partida de bienes de consumo duradero, donde se han observado crecimientos medios por encima del 9,5%, así como en la positiva evolución de los bienes de equipo, que han tenido un crecimiento medio cercano al 3,5% en los tres últimos meses.

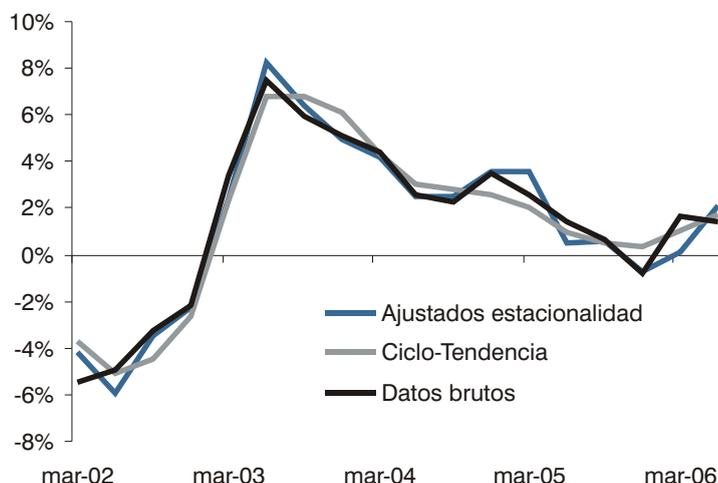
En el ámbito nacional, el IPI ha seguido un comportamiento prácticamente idéntico, si bien es cierto que los crecimientos han sido más intensos en la región, lo que ha permitido reducir el diferencial con el conjunto de España.

Los datos de la Contabilidad Regional trimestral del Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid referidos a industria, también van en la misma línea. El VAB industrial ciclo-tendencia se ha incrementado por segundo trimestre consecutivo desde un 0,3% en el periodo octubre-diciembre de 2005 hasta un 1,7% en el segundo trimestre de 2006.

... al tiempo que el VAB industrial se ha acelerado siete décimas desde el trimestre anterior para situarse en un 1,7% en el periodo abril-junio...

La positiva evolución de los datos sobre actividad industrial vistos anteriormente, unidos a unas buenas perspectivas en el mercado laboral, como se verá a continuación, podrían derivar en la consecución de una tasa de crecimiento del VAB industrial superior en el próximo trimestre.

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



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

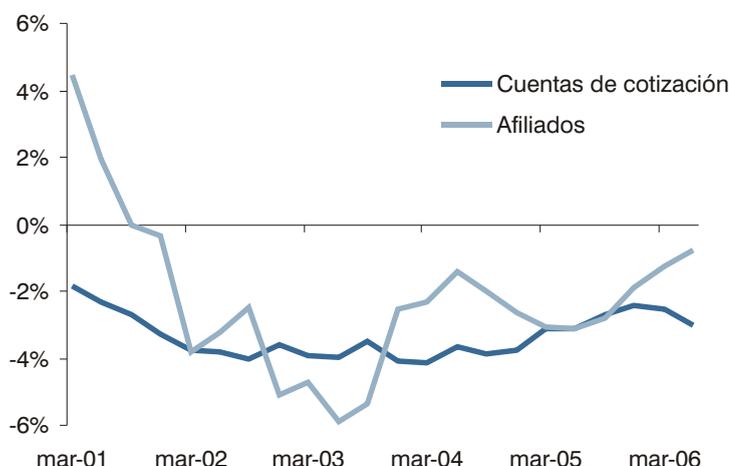
Los afiliados a la Seguridad Social en industria de la Ciudad de Madrid han continuado mejorando su tasa de variación interanual, que si bien aún se sitúa en niveles negativos, ha obtenido en el segundo trimestre del año el mejor valor de los últimos cuatro años y medio, un -0,8%. Así, los afiliados en este sector han alcanzado las 116.123 personas, superando en más de 320 a los afiliados del trimestre anterior.

... en un contexto de clara mejoría del mercado laboral

El comportamiento seguido por la industria contrasta con el resto de los sectores, en los que ya han comenzado a dejar de notarse los efectos interanuales del proceso de regularización de trabajadores extranjeros.

Por el contrario, las cuentas de cotización en la industria de la Ciudad de Madrid han seguido intensificando la reducción de su tasa de variación interanual desde un -2,5% del trimestre anterior a un -3,0% en el segundo, situándose en una cifra 6.592, el mínimo de toda la serie considerada.

Cuentas de cotización y afiliados en la Ciudad, sector industrial (tasa interanual)



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

En el detalle de los afiliados en las ramas industriales del municipio madrileño, han vuelto a destacar, en el segundo trimestre del año, los 26.601 empleados en edición y artes gráficas, que se mantienen en los mismos niveles de hace un año. Éste es el subsector que, de forma individual, concentra el grueso de los afiliados en industria (casi un 23%).

En relación con la evolución de las principales subramas manufactureras, presentadas en la tabla, la industria del mueble ha continuado experimentando los mayores crecimientos, un 8,6% en el segundo trimestre, mientras que la química es la industria que ha experimentado el mayor retroceso, con un -7,4%.

Afiliados a la Seguridad Social en la Ciudad de Madrid: ramas industria

	II Tr 05	II Tr 06	II Tr 06/05 Crecimiento
Edición, artes gráf. y reprod. soportes grabados	26.604	26.601	0,0%
Industria de productos alimenticios y bebidas	10.001	9.602	-4,0%
Industria química	9.661	8.946	-7,4%
Vehículos de motor, remolques y semirremolques	8.170	8.536	4,5%
Construcción de maquinaria y equipo mecánico	6.710	6.821	1,7%
Fabricación de maquinaria y material eléctrico	6.809	6.444	-5,4%
Energía eléctrica, gas, vapor y agua caliente	6.346	6.161	-2,9%
Confección y de la peletería	5.788	5.656	-2,3%
Product. metálicos, excepto maquinaria y equipo	4.815	4.901	1,8%
Otros productos minerales no metálicos	4.408	4.532	2,8%
Muebles. Otras industrias manufactureras	4.146	4.503	8,6%
Instr. médico-quirúrg., precisión, óptica y relojería	3.896	3.948	1,3%
Industria textil	3.441	3.284	-4,6%
Resto	16.219	16.188	-0,2%
Total	117.014	116.123	-0,8%

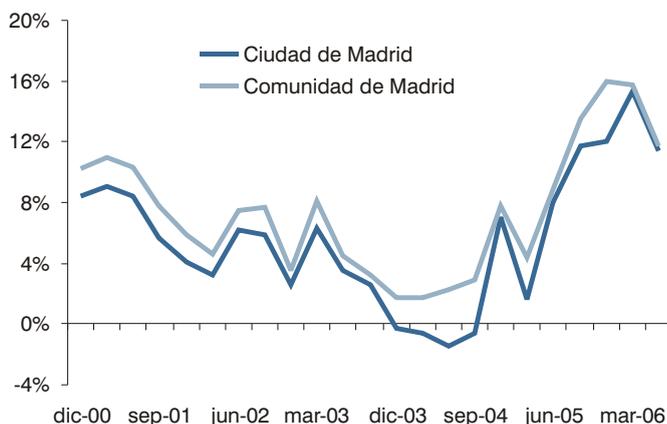
Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid - Tesorería Gral. de la Seguridad Social

CONSTRUCCIÓN Y MERCADO INMOBILIARIO

Tras iniciar el año con un incremento interanual en el número de afiliados superior al del último trimestre de 2005, en los tres meses que van de abril a junio de 2006 el número de afiliados a la Seguridad Social en el sector de la construcción en la Ciudad de Madrid creció un 11,4% respecto al mismo trimestre del año anterior, cuatro puntos porcentuales menos que en el trimestre anterior. Así, los afiliados a este sector en el segundo trimestre de 2006 llegaron a los 160.578. Similar comportamiento ha registrado la Comunidad de Madrid, donde el número de afiliados a la Seguridad Social en el sector ascendió a 320.008 en ese mismo periodo, lo que significa un incremento del 11,7% respecto al mismo trimestre del año anterior (un crecimiento de 4,1 puntos porcentuales menor que en el periodo enero-marzo, cuando el número de afiliados en la construcción aumentó a una tasa interanual del 15,8%).

El crecimiento de afiliados es menor que en el trimestre anterior, algo que no sucedía desde marzo de 2005

Afiliados a la Seguridad Social en el sector de la construcción (tasa interanual)



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

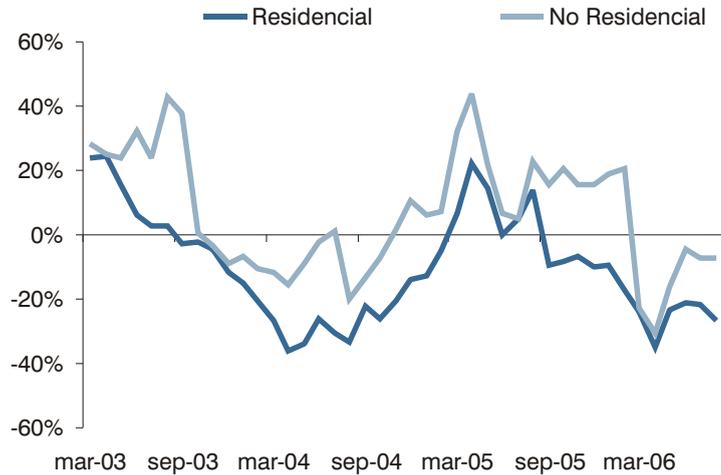
Este cambio de tendencia recoge dos aspectos principales. Por un lado, la moderación a la que está asistiendo el sector de la construcción en Madrid y, por otro, la absorción que ha llevado a cabo el sector tras el boom de afiliados producido desde el segundo trimestre de 2005 fruto de la regularización de trabajadores extranjeros. De este modo, se espera que se mantenga esta senda decreciente durante algún periodo más. Aún así, en términos de empleo, la construcción continúa generando más empleo, en términos relativos, que el resto de sectores de la economía.

El siguiente gráfico pone de manifiesto la desaceleración del sector de la construcción en la Ciudad de Madrid. Teniendo en cuenta la evolución de la superficie de las licencias de construcción, se observa que en el segundo trimestre de 2006 el segmento residencial ha vuelto a ceder ante el no residencial. En ambos segmentos ha decrecido la superficie de las licencias de nueva construcción: en agosto de 2006 se ha construido un 26,4% menos de superficie residencial que en agosto de 2005, al tiempo que en el sector no residencial la disminución ha sido de un 7,5%. Es decir, la construcción residencial en la Ciudad de Madrid parece no manifestar síntomas de recuperación, mientras que la

La superficie destinada a la construcción residencial en agosto de 2006 fue un 26,4% menor a la destinada en el mismo mes del año anterior

construcción no residencial, se muestra con más fuerza gracias, en parte, a la inercia derivada de las grandes inversiones en suelo para usos terciarios y a las promociones industriales llevadas a cabo desde finales de 2004.

Evolución de la superficie de licencias de construcción por uso (tasa media anual)

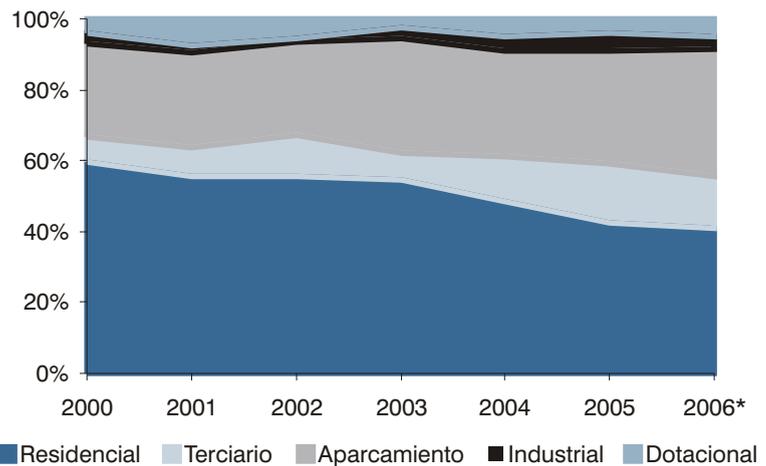


Fuente: GMU - Ayuntamiento de Madrid

En agosto de 2006, el número de licencias de construcción de viviendas ha disminuido un 9,0% en términos medios anuales

En agosto de 2006 el número de licencias de construcción de viviendas fue un 26,5% inferior al registrado el mismo mes del año anterior. En términos medios anuales, en agosto de 2006, el número de licencias se ha visto reducido en un 9,0%. Así, en los ocho primeros meses del presente año se han concedido 9.300 licencias de construcción de viviendas, 3.158 menos que en el mismo periodo del año anterior.

Distribución de la superficie en licencias de nueva edificación



* Datos hasta agosto

Fuente: GMU - Ayuntamiento de Madrid

El segmento no residencial cada vez gana más peso en el sector

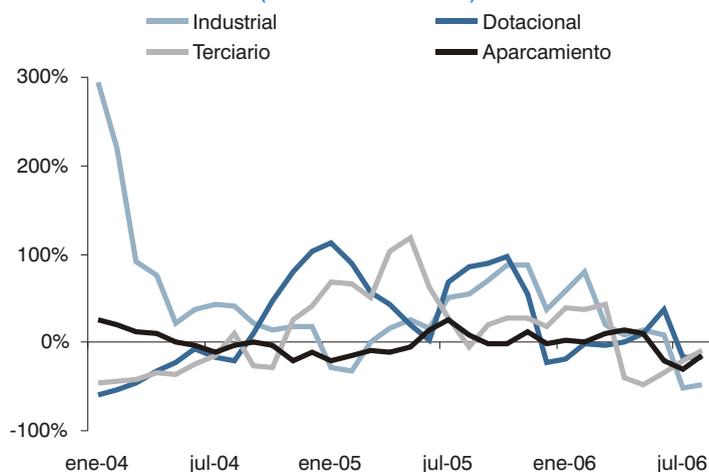
Esta pérdida de peso del segmento residencial está dando un mayor protagonismo al segmento no residencial de la construcción. Durante los cuatro primeros años de la presente década, más de la mitad de la

superficie licitada se dedicó a la construcción residencial, sin embargo desde 2004, el segmento no residencial ha adquirido mayor peso en el sector. Así, entre septiembre de 2005 y agosto de 2006, el 59,2% de la superficie a construir (según los datos de licencias) se ha destinado a la construcción de aparcamientos, oficinas y edificios industriales, entre otras edificaciones no residenciales. La evolución más destacable ha sido la de los aparcamientos que desde septiembre de 2005 a agosto de 2006 aglutinan el 35,8% del total de la superficie licitada. Aspecto que está estrechamente ligado al compromiso de mejorar la movilidad urbana que ha adquirido el Ayuntamiento de Madrid. La superficie destinada al sector terciario también ha evolucionado positivamente, mientras en 2000 sólo el 7,1% de la superficie a construir se destinaba al sector, en 2005 lo hacía un 16,7%.

Sin embargo, el mayor peso que está adquiriendo el segmento no residencial en el sector de la construcción no le exime de contar cada vez con un menor volumen de suelo. De hecho, desde marzo de 2006 el volumen de suelo destinado a este segmento ha crecido a tasas medias anuales negativas. La evolución negativa se presentó antes en el segmento residencial, en concreto desde septiembre de 2005, registrando desde entonces tasas de crecimiento negativas. De hecho el volumen de suelo destinado a la construcción de viviendas entre agosto de 2005 y agosto de 2006 es de 515.783 metros cuadrados menos que entre los meses de agosto de 2004 y 2005.

En cuanto a la evolución de la superficie por usos dentro del segmento no residencial, se observa que el que peor evolución ha tenido en agosto de 2006 ha sido el suelo destinado a uso industrial que ha registrado un descenso medio anual del 46,9%. Es decir, en términos anuales entre los meses de agosto de 2005 y 2006 la superficie de suelo destinado a este uso se ha reducido en más de 107 mil metros cuadrados. No obstante, es en el sector terciario donde más se ha reducido el volumen de suelo a construir, al evolucionar a tasas negativas desde abril de 2006, sin embargo la dinámica refleja que ha emprendido el camino de una cierta recuperación.

Evolución superficie a construir por usos (tasa media anual)



Fuente: GMU - Ayuntamiento de Madrid

Desde marzo de 2006 el número de metros cuadrados a construir ha registrado tasas de crecimiento medias anuales negativas, lo que pone de manifiesto la reducción de suelo a edificar en la Ciudad de Madrid. Entre agosto de 2005 y agosto de 2006 la superficie total de suelo asociado a las licencias concedidas ha sido 683.474 metros cuadrados menor que la del periodo transcurrido entre agosto de 2004 y de 2005.

Durante el año 2005, Villa de Vallecas es el distrito que mayor dinamismo ha presentado en la construcción de viviendas. El desarrollo urbanístico del PAU de Vallecas, que aglutinará más de 25.000 viviendas en los más de siete millones de metros cuadrados, se encuentra en una fase de pleno desarrollo. Así, durante el año 2005, se autorizó la construcción de más de 8.500 viviendas, un 48,4% del total de autorizaciones en toda la Ciudad de Madrid. El segundo distrito más activo fue el de Fuencarral-El Pardo, donde se está desarrollando otro de los grandes Programas de Actuación Urbanística, el PAU de Las Tablas. En él se ha autorizado la construcción de 1.850 viviendas durante 2005.

Según los datos de los ocho primeros meses del año 2006, la mayor actividad del sector de la construcción residencial ha continuado localizándose en Villa de Vallecas seguido de San Blas, dos distritos que desde finales de los 90 han visto incrementar mucho su parque de viviendas. Sin embargo, la dinámica refleja una menor actividad teniendo en cuenta el número de viviendas a construir en este periodo. Entre enero y agosto de 2006, en la Ciudad de Madrid se ha autorizado la construcción de 9.303 viviendas, lo que supone un 25,3% menos que en el mismo periodo del año anterior, en el que se aprobó la construcción de 12.450.

El distrito de Villa de Vallecas es el que mayor ritmo de actividad registra, entre enero y agosto de 2006 se autorizó la construcción de 4.353 viviendas

Destaca la reducción de autorizaciones que se han producido en el distrito de Villa de Vallecas, donde entre los ocho primeros meses de 2006 se han aprobado casi 1.300 viviendas menos que durante los ocho primeros meses de 2005, periodo en el que se autorizaron 5.631 viviendas. También ha registrado un descenso considerable el distrito de Hortaleza, donde se localiza el PAU de Sanchinarro, uno de los últimos desarrollos urbanísticos del municipio de Madrid, que ha pasado de construir 933 viviendas a entre enero y agosto de 2005 a 103 en el mismo periodo de 2006. En los distritos de Villaverde y Latina también ha disminuido sensiblemente la construcción de viviendas, debido, fundamentalmente, a la paulatina conclusión de los nuevos barrios que comenzaron a desarrollarse en la década de los noventa.

Por el contrario, merece la pena destacar la mayor actividad del distrito de Ciudad Lineal, donde en los ocho primeros meses de 2006 se ha autorizado el levantamiento de 270 viviendas más que en el mismo periodo de 2005. También registran mayor actividad que el año pasado tres de los distritos de la Almendra Central de la capital, Centro, Arganzuela y Retiro, autorizaciones que están muy ligadas a la construcción de nuevas viviendas en solares que albergaban locales de otros usos.

SERVICIOS

Sistema Financiero

Los últimos datos disponibles sobre inversión crediticia y depósitos de clientes en entidades de crédito correspondientes al primer trimestre de 2006 mantienen la tendencia alcista de trimestres anteriores. Tanto los bancos como las cajas se han beneficiado de este crecimiento y siguen incrementando el número de oficinas en la Ciudad.

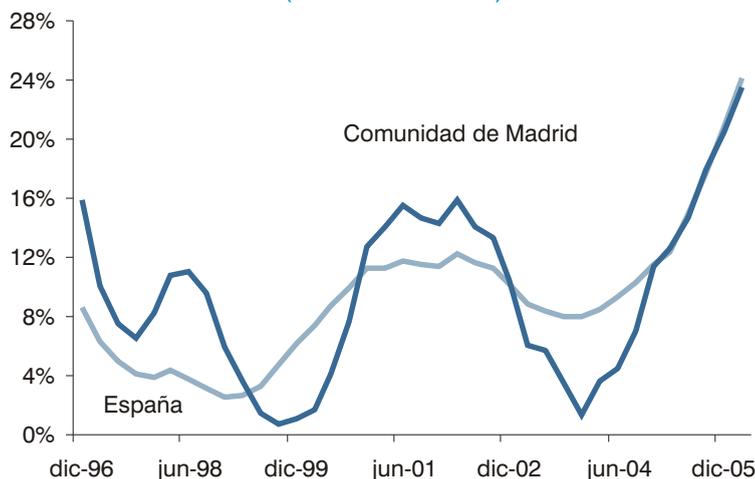
Inversión crediticia y depósitos de clientes

La Comunidad de Madrid ha reforzado su posición de líder en el ranking de regiones que concentran un mayor volumen de depósitos y créditos en entidades financieras, con un peso sobre el total nacional del 23,6% y 22,7%, respectivamente, según los últimos datos referidos al primer trimestre de 2006. Además, Madrid mantiene la distancia con Barcelona, segunda plaza financiera española, que asciende a 11,9 puntos porcentuales para los depósitos y 7,1 puntos porcentuales para los créditos.

El volumen de depósitos y créditos en la Comunidad de Madrid durante el primer trimestre de 2006 mantiene la fortaleza de trimestres anteriores

En el primer trimestre de 2006 se ha consolidado la senda alcista que mantienen los depósitos de clientes en la Comunidad de Madrid desde finales de 2003, registrando un incremento interanual del 23,6%, 3,1 puntos porcentuales por encima del crecimiento del trimestre anterior. Uno de los factores que está favoreciendo esta tendencia es la mayor oferta de depósitos con unos tipos de interés atractivos que recogen las subidas de los últimos meses.

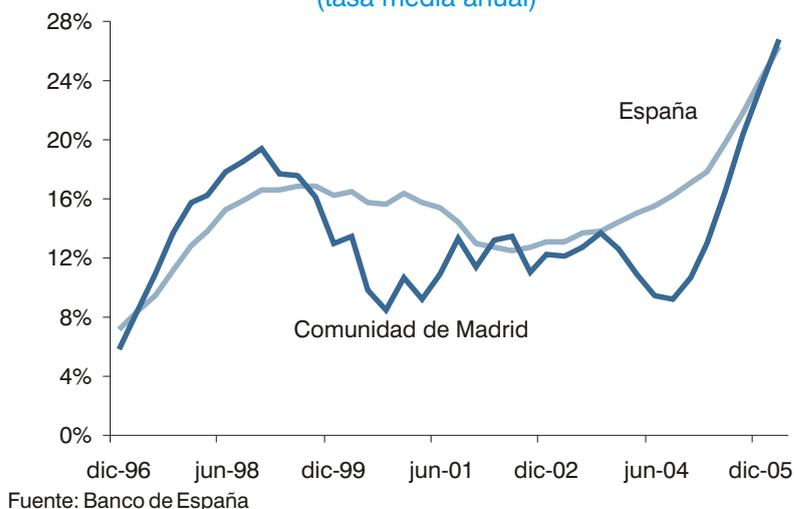
Evolución de los depósitos de clientes
(tasa media anual)



Fuente: Banco de España

El crecimiento del crédito al sector privado en la Comunidad de Madrid ha superado al nacional en el primer trimestre de 2006, algo que no se observaba desde el segundo trimestre de 2002. El volumen de la inversión crediticia ha excedido los 275 millones de euros, registrando un incremento del 26,8% respecto al mismo periodo del año anterior. Se mantiene, por tanto, la tendencia alcista que sigue la serie desde finales de 2004.

Evolución del crédito al sector privado (tasa media anual)

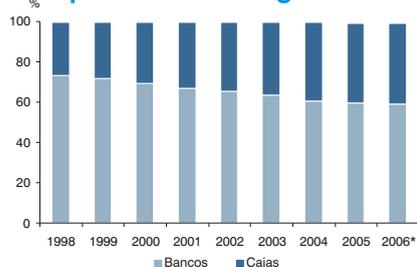


La ratio de depósitos sobre créditos ha seguido disminuyendo en el primer trimestre de 2006 debido al mayor dinamismo registrado por la inversión crediticia respecto a los depósitos, lo que incrementa las tensiones en la posición de liquidez de las entidades de depósito. Sin embargo, este aspecto no es preocupante debido a las facilidades actuales para acceder a financiación mayorista barata por los niveles actuales de los tipos de interés.

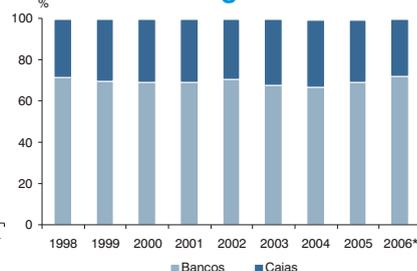
Las cajas siguieron incrementando su cuota en el reparto de los créditos al sector privado en la Comunidad de Madrid, concentrando el 40,1% del total en marzo de 2006, 0,4 puntos porcentuales más que en el conjunto del año anterior. Sin embargo, este porcentaje ha seguido siendo inferior al del agregado nacional, que se situó en el 48,7%, sobrepasando este último al que mantienen los bancos, algo que no se ha venido observando en la Región, donde los bancos han superado a las cajas en volumen de concesión de inversión crediticia.

La distribución del volumen de depósitos a clientes entre bancos y cajas en la Comunidad de Madrid ha seguido favoreciendo a los bancos, que han incrementado su cuota hasta el 71,8% en el primer trimestre de 2006. Este reparto es muy diferente al existente en España, donde los bancos concentran el 40,1% del total de depósitos frente al 52,9% de las cajas, aunque su participación se está incrementando en los últimos trimestres.

Cuotas crédito al sector privado en la Región



Cuotas depósitos de clientes en la Región



* Corresponden a datos del primer trimestre
Fuente: Banco de España

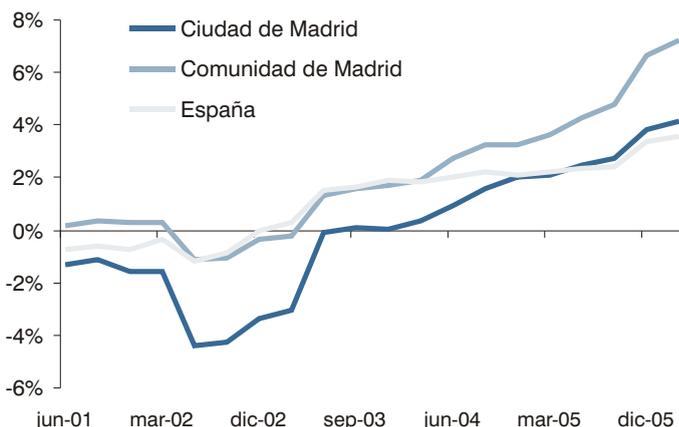
Oficinas de entidades de depósito

El número de oficinas de entidades de depósito en la Ciudad ha superado en el primer trimestre de 2006 el nivel de las 3.000, al registrar un incremento cercano al 1,0% respecto al trimestre anterior. Esta tendencia a la apertura de oficinas se ha generalizado en todo el territorio español, siendo especialmente importante en la región, que ha registrado un incremento interanual del 7,3% para concentrar el 12,9% del total de oficinas en España (el 56,1% de éstas están en la Ciudad).

Continúa la apertura de oficinas de entidades de depósito en la Ciudad de Madrid

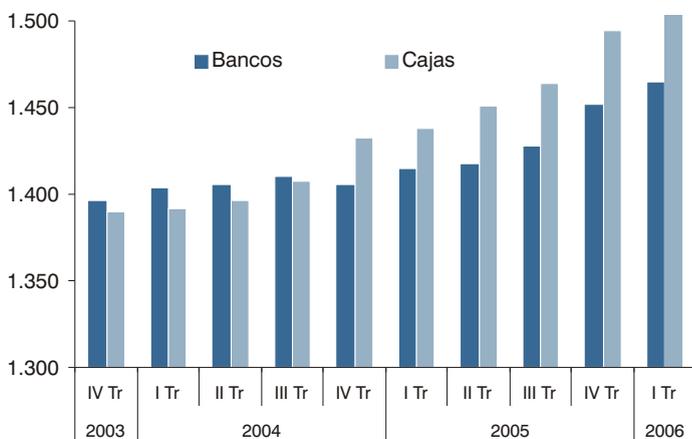
Las cajas han seguido superando en número de oficinas a los bancos, con 41 oficinas más, y ya alcanzan la cifra de 1.506. Además, en el primer trimestre del año éstas han registrado un fuerte crecimiento, que ha situado su tasa de variación interanual en niveles cercanos al 5,0%, superando en 1,2 décimas el incremento de los bancos. La participación de las cajas es menor en la Ciudad que en el conjunto de la Comunidad de Madrid, pues si aquellas suponen el 51,8% de la región, los bancos representan el 61,2%.

Número de oficinas de entidades de depósito (tasa de variación interanual)



Fuente: Banco de España

Distribución del número de oficinas en la Ciudad de Madrid



Fuente: Banco de España

Mercado bursátil

En los seis primeros meses de 2006 se ha negociado un volumen un 25,1% superior al del mismo periodo del año anterior

Los datos de volumen contratado en el mercado electrónico (SIBE), correspondientes al primer semestre de 2006, han registrado máximos históricos, acumulando un nivel de contratación superior a los 530 miles de millones de euros, un 25,1% superior al mismo periodo del año anterior. Si enero marcaba un máximo al superar el nivel de los 90.000 millones de euros de efectivo negociado, este nivel ha vuelto a superarse en los meses de mayo y junio. El efectivo medio por sesión se ha incrementado un 25,3% entre enero y junio, y supera en 903 millones de euros la media diaria alcanzada en 2005. También han tenido un fuerte crecimiento el número de operaciones y órdenes introducidas, con avances del 35,7% y 28,0%, respectivamente. Sin embargo, el tamaño medio por operación se ha reducido un 7,3%. La capitalización en la Bolsa Española ha mantenido un volumen medio de 953.577 millones de euros entre enero y agosto, registrando un incremento en dicho periodo de un 9,8% respecto a 2005.

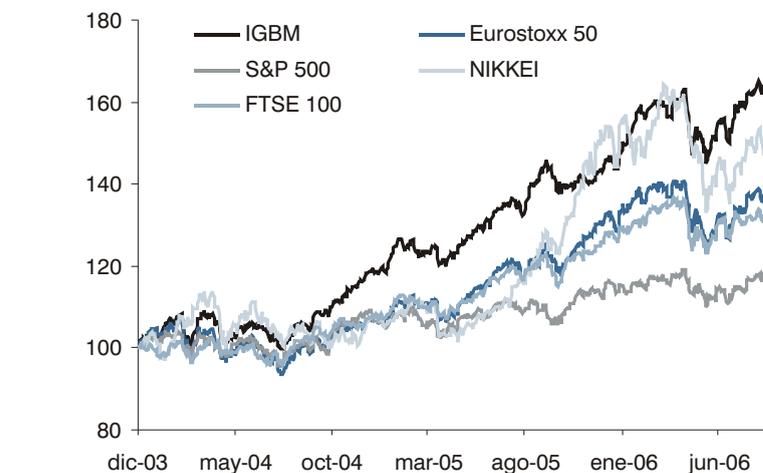
Caracterización de la Bolsa de Madrid

	2005	Acum.		Var ene-	
		ago-06	ago-06	ago 06/05	ago-06/05
Efectivo negociado (mill. euros)	848.209	695.490	65.662	23,3%	15,3%
Media diaria de negociación (mill. euros)	3.326	4.112	2.855	23,5%	15,3%
Número de operaciones (miles)	17.092	14.274	1.362	28,3%	16,4%
Tamaño medio por operación (euros)	49.625	49.536	48.221	-2,6%	-1,0%
Órdenes introducidas (miles)	31.901	25.210	2.638	22,4%	9,4%
	2005	jul-06	ago-06	jul/jun-06	ago/jul-06
Capitalización renta variable (miles mill. euros)*	922,5	974,6	963,2	3,9%	-1,2%
Número de compañías cotizadas*	3.337	3.350	3.352	0,4%	0,1%

* Corresponde al total de la Bolsa Española
Fuente: Bolsa de Madrid

El IGBM ha vuelto a liderar el ranking de índices internacionales más rentables después de ser superado por el Nikkei en el mes de abril. En lo que va de año ha acumulado una rentabilidad del 21,9%, muy superior a la del resto de los índices bursátiles analizados (la rentabilidad del Nikkei, por ejemplo, estaría próxima al 0,1%). Como se observa en el gráfico, los últimos tres meses han sido especialmente buenos, alcanzando en septiembre una rentabilidad cercana al 21,1% respecto al mismo periodo del año anterior.

Evolución índices bursátiles (100=31/12/2003)



Fuente: Bloomberg

Turismo

Como se comprobó en el anterior número del Barómetro, el sector turístico en la Ciudad de Madrid está manteniendo un fuerte dinamismo a lo largo de este año 2006. El número de viajeros alojados en establecimientos hoteleros en los ocho primeros meses del año ascendió a 4.361.623 viajeros, con un total de pernoctaciones de 8.486.827. Estos datos representaron un crecimiento con respecto al mismo periodo de 2005 del 6,0% y 4,3%, respectivamente. Pese al fuerte crecimiento observado a lo largo de año, se observa una cierta ralentización con respecto a los datos obtenidos en 2005 donde se llegaron a alcanzar un 11,2% en viajeros y un 9,1% en pernoctaciones. En el trimestre de junio a agosto de 2006, se alcanzaba un 2,4% de variación interanual en el número de viajeros en alojamiento hotelero en la Ciudad de Madrid y un 2,2% en pernoctaciones. De acuerdo con las previsiones de tráfico del aeropuerto de Barajas, esperamos que su ampliación contribuya a mantener el fuerte dinamismo de la demanda en los próximos años.

En los ocho primeros meses del año se han alojado un 6,0% más de viajeros en establecimientos hoteleros que en el mismo periodo de 2005

Deben destacarse las buenas cifras obtenidas en el segmento de mercado de viajeros extranjeros, que con los datos hasta agosto mostraba un aumento de la tasa de variación en el número de viajeros del 7,6% frente al 6,8% en 2005. No obstante, el crecimiento en las pernoctaciones de extranjeros mostraba un menor dinamismo con un incremento del 7,2% frente al 8,4% del año 2005, como resultado de una ligera reducción de la estancia media, aunque todavía en cifras de variación elevadas.

Principales indicadores turísticos de la Ciudad de Madrid

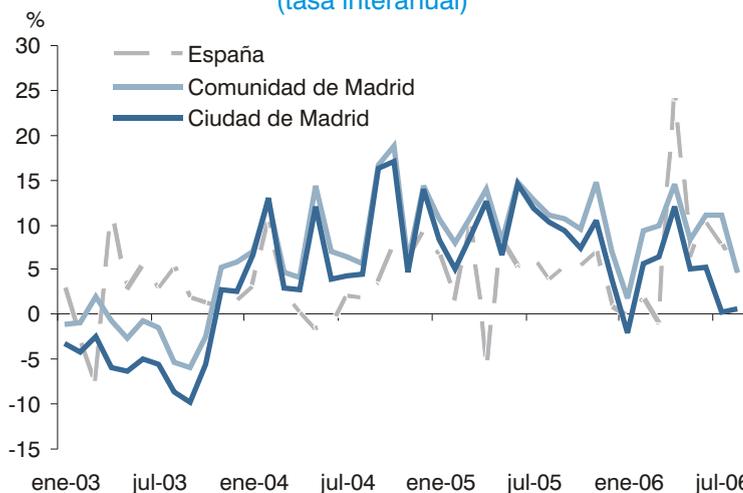
	2005	2006			V Var. a 05/04	Var. 06*/05*
		Jun	Jul	Ago		
Viajeros	5.914.560	604.853	536.027	452.540	11,2%	6,0%
nacionales	3.302.842	312.964	269.925	226.874	14,9%	4,7%
extranjeros	2.611.718	291.889	266.102	225.666	6,8%	7,6%
Pernoctaciones	12.302.084	1.161.141	1.030.314	907.398	9,1%	4,3%
nacionales	6.325.998	543.099	457.816	420.971	9,7%	1,7%
extranjeros	5.976.087	618.042	572.498	486.427	8,4%	7,2%
Estancia media	2,08	1,92	1,92	2,01	-1,9%	-1,5%
nacionales	1,92	1,74	1,70	1,86	-4,5%	-2,9%
extranjeros	2,29	2,12	2,15	2,16	1,5%	-0,2%
Grado ocupación por habitación	53,6	74,6	61,6	51,7	5,5%	6,9%

* Acumulado hasta agosto. Para el cálculo se han utilizado los coeficientes de enlace elaborados para la Ciudad de Madrid por el INE

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) - INE

El crecimiento del número de viajeros en la Ciudad de Madrid en los ocho primeros meses del año ha sido algo inferior al observado en el caso español, situándose la mayor diferencia con España en lo que atañe a la variación de las pernoctaciones, que crecieron un 7,1%. Estos buenos resultados en el ámbito nacional están influenciados por el actual marco geopolítico que ha supuesto una redirección de flujos turísticos hacia nuestro país, en especial, la costa mediterránea y las islas, lo que ha supuesto un aumento del dinamismo en la llegada de viajeros extranjeros, hasta incrementarse un 8,2% sus pernoctaciones.

Pernoctaciones en hoteles (tasa interanual)

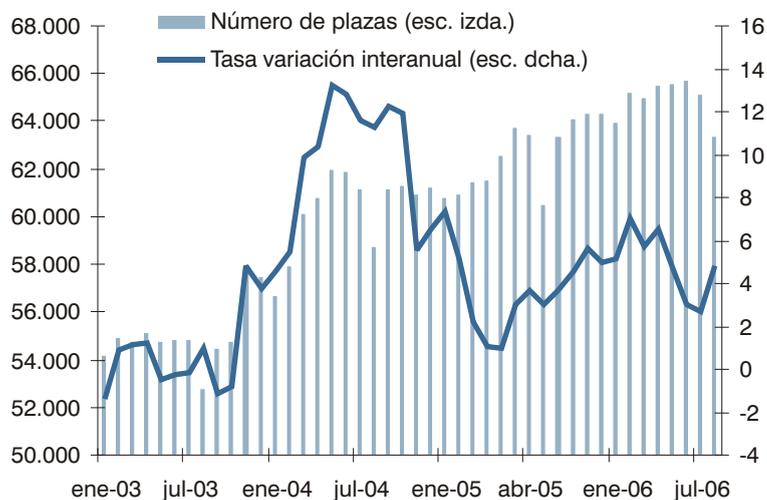


Nota: Para el cálculo de las tasas de variación se han utilizado los coeficientes de enlace publicados para estos destinos por el INE
Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) - INE

El periodo junio-agosto de 2006 ha mostrado cierta ralentización en el crecimiento de la oferta de plazas hoteleras con una media del 3,5% interanual

Aunque en junio de 2006 se llegaba a marcar un nuevo récord en la oferta de plazas hoteleras en la Ciudad de Madrid, la variación interanual con respecto a 2005 ha mostrado una ligera ralentización en los meses de junio y julio, recuperándose ligeramente en agosto, con un incremento del 4,8%.

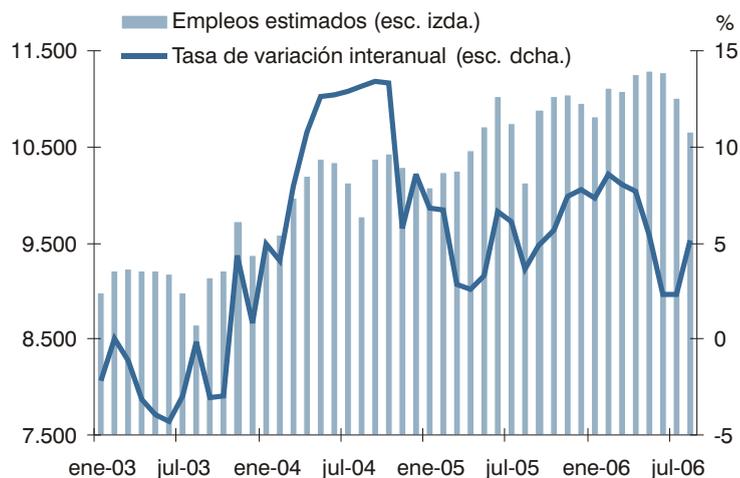
Oferta hotelera estimada en la Ciudad de Madrid



Nota: Para el cálculo de las tasas de variación se han utilizado los coeficientes de enlace proporcionados para la Ciudad de Madrid por el INE
Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) - INE

La disminución en el ritmo de creación de nuevas plazas está teniendo dos efectos. Por un lado, ha incidido en el empleo dentro del subsector hotelero. En este sentido, la tasa de variación interanual del número de empleados en alojamiento hotelero mantenía una tendencia descendente hasta situarse en el 2,3% en julio de 2006, la menor tasa desde comienzos de 2004. En agosto, la tasa de variación se recuperaba hasta el 5,1%.

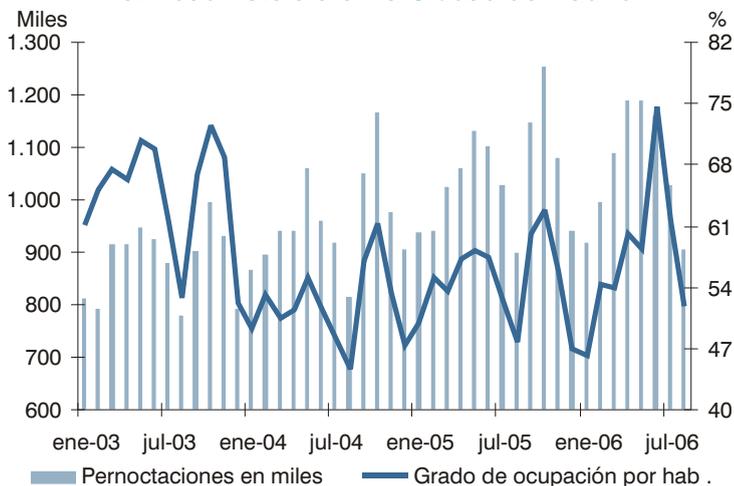
Empleo en los establecimientos hoteleros de la Ciudad de Madrid



Nota: Para el cálculo de las tasas de variación se han utilizado los coeficientes de enlace publicados para la Ciudad de Madrid por el INE
Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) - INE

Por otro lado, ha contribuido a aumentar el grado de ocupación medio de los hoteles de la Ciudad. Así, el fuerte crecimiento de la demanda hotelera, unido a la moderación en el aumento de la oferta ha supuesto que en junio de 2006 se alcanzara el mayor grado de ocupación por habitación hotelera de los últimos años, con un 74,6%. En los ocho primeros meses del año, el grado de ocupación medio se ha incrementado un 6,9% con respecto al mismo periodo de 2005, ampliando la tendencia positiva observada ya en 2005, donde se incrementó un 5,5%.

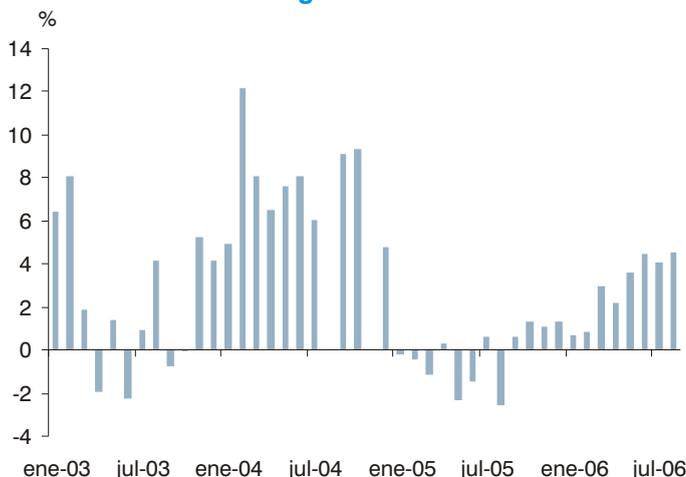
Actividad hotelera en la Ciudad de Madrid



Nota: Para el cálculo de las tasas de variación se han utilizado los coeficientes de enlace publicados para la Ciudad de Madrid por el INE
Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera (EOH) - INE

La mejora del grado de ocupación ha influido positivamente sobre la evolución de los ingresos hoteleros en la Comunidad de Madrid. En los tres meses de junio a agosto se superaba el 4,0% de crecimiento interanual en el índice de ingresos hoteleros que elabora el INE, alcanzando en el mes de agosto el 4,5% interanual.

Evolución del Índice de los Ingresos Hoteleros de la Comunidad



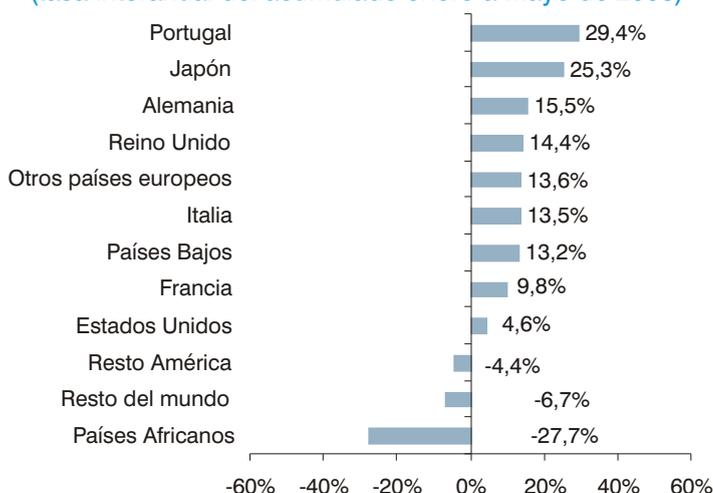
Fuente: Índice de Ingresos Hoteleros (IIH) - INE

Los principales mercados emisores de turistas mostraron un fuerte crecimiento de las pernoctaciones en la Ciudad de Madrid en los ocho primeros meses del año

Portugal, con un 29,4%, y Japón, con un 25,3%, son los países, entre los principales mercados emisores, con un mayor crecimiento en los ocho primeros meses del año. No obstante, todos los principales mercados emisores han mostrado tasas de crecimiento positivas y significativas en el número de pernoctaciones. El mercado estadounidense superaba las 600.000 pernoctaciones, con un crecimiento del 4,6%, mientras que Reino Unido, Italia, Alemania y Francia crecían a tasas de 14,4%, 13,5%, 15,5% y 9,8%, respectivamente. Otros mercados emisores europeos, aunque con una importancia relativa menor en cuanto a número de turistas, muestran tasas de crecimiento elevadas, como Grecia, con un 40,7%, o Dinamarca, con un 28,2%.

Factores como la recuperación económica europea, la influencia de acontecimientos geopolíticos, y la continua progresión del turismo cultural y de fin de semana, fruto de la mejora de las infraestructuras aéreas, afectan positivamente a la llegada de turistas europeos, con un crecimiento superior al 10% para la mayoría de los países.

Pernoctaciones en alojamiento hotelero en la Ciudad de Madrid (tasa interanual del acumulado enero a mayo de 2006)



Nota: Los cálculos han sido realizados incluyendo como coeficientes de enlace el de pernoctaciones de no residentes para la Ciudad de Madrid.

Fuente: Encuesta de ocupación hotelera (EOH) - INE

Transporte

Entre enero y agosto de 2006 Madrid-Barajas recibió un total de 29,7 millones de pasajeros, lo que supone un crecimiento del 7,7% respecto al mismo periodo de 2005. En este periodo, los vuelos internacionales incrementaron su volumen en un 10,8%, mostrando un mayor dinamismo que los vuelos nacionales que, no obstante, crecieron un 4,3%. Entre junio y agosto de 2006, se observó un incremento en el número de pasajeros del 6,3% respecto al mismo periodo del año pasado. Estas cifras confirman que la Ciudad mantiene un significativo aumento de volumen del tráfico aéreo que, de cumplirse las previsiones del propio aeropuerto, seguirían incrementándose gracias a la puesta en marcha de las cuatro pistas a finales de septiembre y a la elección de este aeropuerto por parte de dos importantes compañías de bajo coste como una nueva base operativa en Europa, lo que va a permitir el aumento del número de operaciones.

El aeropuerto de Madrid-Barajas ha mantenido un significativo dinamismo, con un incremento del tráfico de pasajeros del 7,7% interanual hasta el mes de agosto

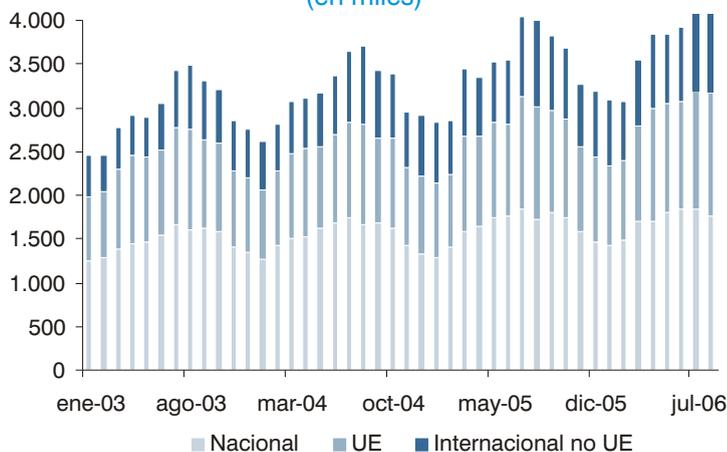
	Pasajeros (miles)			Mercancías (Tn)		
	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional
2002	33.690	16.817	16.873	295.711	79.715	215.996
2003	35.525	17.622	17.904	307.026	80.863	226.163
2004	38.129	18.477	19.651	336.890	82.166	254.724
2005	41.566	19.571	21.995	338.148	78.499	249.808
sep-05	3.827	1.798	2.029	26.659	6.777	19.882
oct-05	3.690	1.733	1.956	27.815	7.418	20.397
nov-05	3.267	1.593	1.674	23.650	6.929	16.721
dic-05	3.191	1.464	1.727	25.248	5.769	19.479
ene-06	3.091	1.428	1.663	29.352	6.235	23.117
feb-06	3.067	1.481	1.585	28.435	5.759	22.676
mar-06	3.548	1.697	1.851	29.652	6.506	23.147
abr-06	3.841	1.706	2.135	24.323	5.588	18.734
may-06	3.844	1.798	2.046	23.944	4.773	19.170
jun-06	3.914	1.833	2.081	26.385	4.650	21.735
jul-06	4.196	1.833	2.363	25.289	5.896	19.392
ago-06	4.226	1.761	2.465	25.011	5.071	19.939
Var. 06/05*	7,7%	4,3%	10,8%	-5,1%	-13,8%	-2,3%

* Tasa interanual del acumulado enero-agosto

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

Los vuelos con la UE concentraron el 58,5% del total de movimientos internacionales entre enero y agosto de 2006, creciendo un 11,2%.

Tráfico mensual de pasajeros en Madrid-Barajas (en miles)



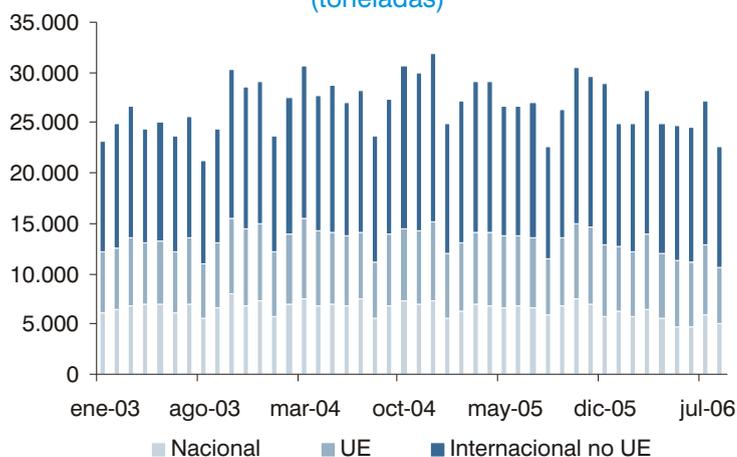
Fuente: AENA

Por su parte, los vuelos hacia el exterior de la Unión Europea también han mantenido gran dinamismo en ese periodo, con un incremento del 10,3%.

El tráfico de mercancías en el aeropuerto Madrid-Barajas ha continuado registrando una tendencia descendente, con una caída interanual del volumen de carga del 5,1% hasta agosto

El tráfico de mercancías en el aeropuerto Madrid-Barajas ha continuado registrando una tendencia descendente, con una caída interanual del volumen de carga transportado del 5,1%. A esta evolución ha contribuido fundamentalmente el menor uso de los medios aéreos para el transporte nacional de mercancías, que retrocedió un 13,8% en ese mismo periodo. Asimismo, también se han observado descensos en el transporte de mercancías intracomunitario y extracomunitario del -4,2% y -1,3%, respectivamente, en comparación con los mismos meses del año anterior.

Tráfico mensual de mercancías en Madrid-Barajas (toneladas)

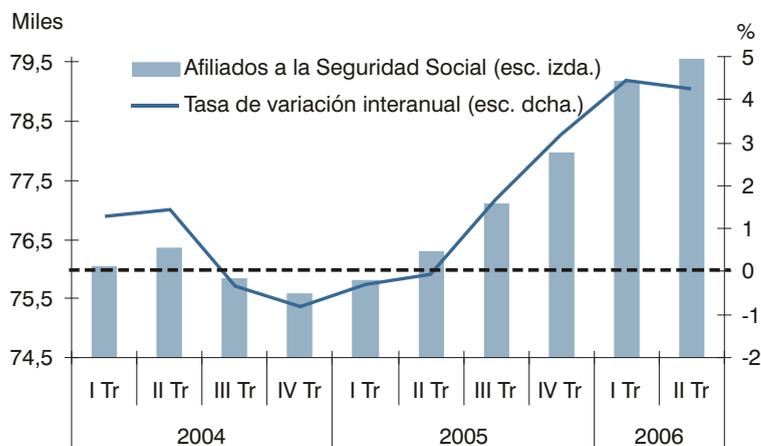


Fuente: AENA

Se ha mantenido el dinamismo de las afiliaciones en el sector del transporte de la Ciudad de Madrid, destacando la pujanza del empleo en el sector aéreo

En el segundo trimestre de 2006, el empleo en el sector del transporte en la Ciudad de Madrid mantuvo la tasa de crecimiento interanual del periodo anterior, con un valor del 4,3%. A esta pujanza contribuyó el dinamismo del transporte terrestre y aéreo, con incrementos del 3,7% y 5,6%, respectivamente.

Empleo en el sector del transporte de la Ciudad de Madrid (ramas 60, 61 y 62 de la CNAE)



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

El número de afiliados en el sector del transporte se situó al término del segundo trimestre de 2006 en 79.559 personas, de las que el 31,7% se enmarcan en el transporte aéreo. Este porcentaje representa un avance de cuatro décimas respecto al mismo trimestre del año anterior.

Movilidad

Durante los siete primeros meses de 2006 la intensidad media diaria del tráfico urbano en la Ciudad de Madrid disminuyó hasta los 2,68 millones de vehículos, lo que supone una caída interanual del 2,9%. Los mayores incrementos se localizaron en el segundo cinturón, que concentra el 11,4% de todo el tráfico de la Ciudad.

Durante los siete primeros meses de 2006 disminuyó la intensidad media diaria del tráfico urbano en la Ciudad de Madrid

Intensidad media diaria del tráfico urbano en la Ciudad de Madrid

	Conjunto	Interior 1er cinturón	1er cinturón	Entre 1er y 2º cinturón	2º cinturón	Entre 2º cinturón y M-30	M-30	Entre M-30 y M-40	Exterior a M-40
2005	2.672.958	180.849	385.191	528.219	251.039	535.616	263.128	483.634	45.282
ene-06	2.648.067	181.157	374.163	503.068	264.787	565.164	244.020	471.874	43.834
feb-06	2.691.463	184.789	396.865	513.279	281.873	569.500	227.003	473.663	44.491
mar-06	2.725.606	181.083	397.823	512.473	287.596	588.701	237.243	476.029	44.658
abr-06	2.645.492	177.162	375.896	514.295	281.278	570.242	232.023	450.529	44.067
may-06	2.678.574	168.013	395.558	514.662	293.585	583.464	224.299	453.318	45.675
jun-06	2.667.364	172.773	386.282	519.092	289.941	584.361	215.986	454.377	44.552
jul-06	2.544.431	175.715	371.560	488.970	289.370	538.102	215.280	425.658	39.776
Var. 06/05	-2,9%	-2,7%	-0,5%	-5,4%	14,3%	1,6%	-15,8%	-8,2%	-6,7%

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

Cabe destacar que las cifras más recientes (correspondientes al periodo junio-julio) reflejan un descenso interanual del 4% en la intensidad media del tráfico urbano de Madrid.

La velocidad media diaria del tráfico urbano también se redujo durante los siete primeros meses de 2006 en un 1,7%, registrándose los mayores descensos en el primer cinturón (-8,4%) y en la M-30 (-11,1%). La zona donde se observó un mayor incremento de la velocidad media fue el exterior de la M-40, con un notable aumento que alcanzó el 14,8%.

Velocidad media diaria del tráfico urbano en la Ciudad de Madrid

	Conjunto	Interior 1er cinturón	1er cinturón	Entre 1er y 2º cinturón	2º cinturón	Entre 2º cinturón y M-30	M-30	Entre M-30 y M-40	Exterior a M-40
2005	23,37	9,53	20,40	17,22	23,40	22,08	59,89	24,95	59,75
ene-06	23,00	9,99	20,44	16,11	22,92	21,30	61,24	24,89	67,30
feb-06	22,59	9,51	17,86	16,40	24,09	21,73	52,09	23,90	63,46
mar-06	23,05	9,99	19,33	16,99	23,57	22,57	46,03	24,43	69,20
abr-06	22,29	10,11	18,56	17,43	25,00	22,25	51,32	24,91	68,84
may-06	23,21	8,79	17,73	16,87	23,12	22,19	56,07	25,52	69,90
jun-06	23,53	9,53	18,73	17,55	23,09	22,71	50,97	25,35	66,69
jul-06	23,23	9,94	20,13	17,12	22,91	21,53	55,63	24,73	67,13
Var. 06/05	-1,7%	3,2%	-8,4%	-1,3%	-0,3%	0,0%	-11,1%	-1,7%	14,8%

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

El número de usuarios de transporte colectivo (autobús y metro) registró un incremento del 3,2% en el periodo enero-julio de 2006, respecto al mismo periodo del año pasado. Este incremento fue favorecido por el aumento en el número de viajeros de autobús (3,4%) y metro (3,1%). Por otra parte, la distancia recorrida en autobús aumentó un 2,5% desde enero hasta julio de 2006.

El número de usuarios de transporte colectivo en la Ciudad de Madrid continuó aumentando en el periodo enero-julio de 2006

Principales indicadores de transporte colectivo en la Ciudad

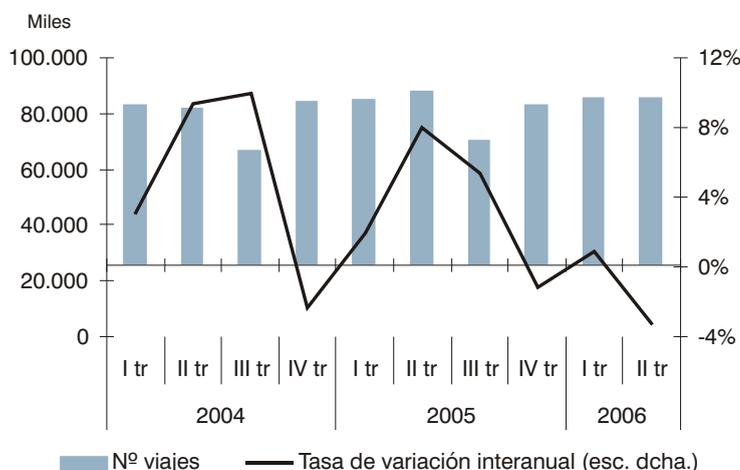
	Viajeros transportados (miles)			Distancia recorrida (km)	
	Total	Autobús	Metro	Autobús	Metro
2003	1.072.516	470.711	601.805	102.941,7	148.579,3
2004	1.089.498	475.597	613.901	103.148,1	154.907,9
2005	1.117.592	473.568	644.024	95.073,6	168.781,7
jul-05	80.407	34.849	45.558	7.885,0	12.230,5
ago-05	59.778	25.487	34.291	6.876,4	11.506,2
sep-05	88.606	38.105	50.501	8.125,8	12.398,1
oct-05	101.713	42.349	59.364	9.146,3	13.431,7
nov-05	102.865	42.515	60.350	8.990,4	12.860,4
dic-05	97.159	39.877	57.282	8.934,2	13.668,1
ene-06	99.926	40.918	59.008	9.340,9	13.347,1
feb-06	97.095	40.187	56.908	8.771,0	12.160,5
mar-06	107.793	45.587	62.206	9.682,8	13.244,9
abr-06	91.301	39.193	52.108	8.804,9	12.075,0
may-06	102.631	43.950	58.681	9.292,0	13.281,8
jun-06	102.485	45.349	57.136	9.203,7	12.227,6
jul-06	87.726	39.864	47.862	8.403,3	n.d.
Var. 06/05*	3,2%	3,4%	3,1%	2,5%	n.d.

* Los datos corresponden a la tasa interanual del acumulado enero-julio de 2006
 Datos de Compañía Metropolitana y Empresa Municipal de Transportes. Datos en miles
 Fuente: D. G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid

Durante el segundo trimestre se redujo el tráfico de pasajeros en estaciones de Cercanías en un 3,3%

El tráfico de pasajeros en estaciones de Cercanías de la Ciudad de Madrid se redujo un 3,3% en el segundo trimestre de 2006, en contraste con el incremento del trimestre anterior y, sobre todo, con el significativo ascenso registrado en el mismo periodo del año anterior. A este descenso en el tráfico de pasajeros en la red de Cercanías contribuyó fundamentalmente el menor número de días hábiles de abril, debido a las vacaciones de Semana Santa, y de mayo, por otras festividades locales. Por estaciones, cabe destacar el notable descenso del tráfico registrado en Chamartín (-11,2%), junto con la caída de usuarios de Atocha (-3,1%), que no se vio compensada por el incremento observado en Nuevos Ministerios y Príncipe Pío, con crecimientos del 9,5% y del 24,8%, respectivamente.

Tráfico de pasajeros en estaciones de Cercanías de la Ciudad



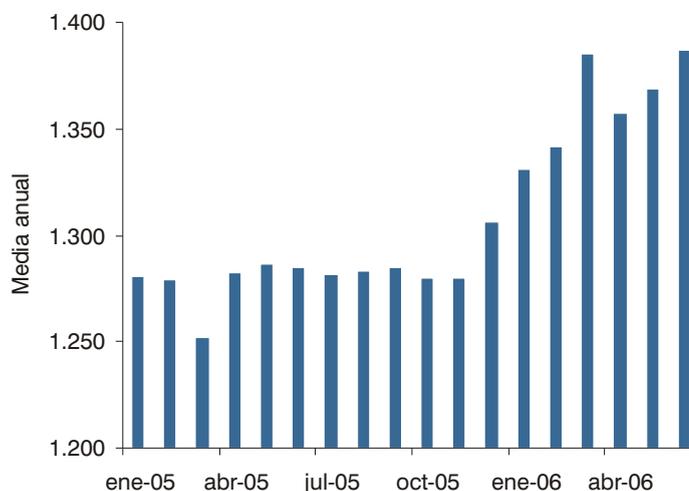
Fuente: D.G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid - RENFE

3. Dinámica empresarial

El número mensual de constituciones de sociedades en la Ciudad de Madrid continúa su tendencia de crecimiento positiva iniciada a finales de 2005

En los meses de mayo y junio se superaban las 1.600 empresas constituidas en la Ciudad de Madrid, sustentando su crecimiento en la evolución del número de sociedades limitadas, que se creaban a un ritmo superior a las 1.500 en ambos meses. Los buenos resultados del segundo trimestre de 2006 suponen el mantenimiento de la tendencia de crecimiento de la media anual del número de sociedades iniciadas a finales de 2005, y que alcanzó en junio un promedio anual de 1.387 empresas, lo que supone incrementar un 8,0% la tasa de variación interanual del número medio de constituciones. Tanto el promedio del número de sociedades limitadas (8,1%) como el de sociedades anónimas (4,9%) aumentaba a cifras significativas, si bien el peso relativo de estas últimas es menor.

Evolución de los actos de constitución de empresas en la Ciudad



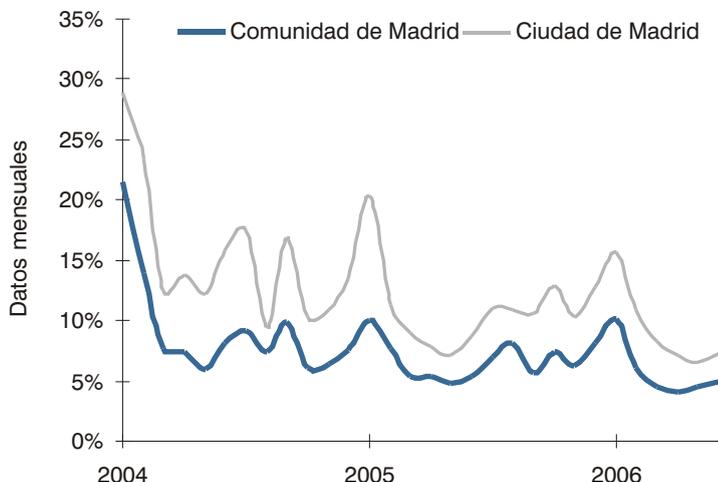
Nota: actos de constitución de sociedades anónimas y limitadas
Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid - Colegio de Registradores

Los actos de extinción se mantenían en valores mínimos en el segundo trimestre de 2006, mejorando los resultados del primer trimestre, ya de por sí positivos

El número de actos de extinción volvía a reducirse en el segundo trimestre de 2006, situándose en 91 en abril, 108 en mayo y 119 en junio. Estos datos sitúan el promedio trimestral en 106 extinciones, lo que supone una caída del 11,4% con respecto a la media del segundo trimestre de 2005. La positiva situación coyuntural de la Comunidad y de la Ciudad de Madrid incide positivamente sobre la baja cifra de extinciones. Los buenos resultados de constituciones y extinciones

permiten mantener el índice de rotación empresarial en el punto más bajo de los últimos años, con un mínimo histórico del 6,6% en mayo y un 7,3% en junio.

Índice de rotación empresarial*



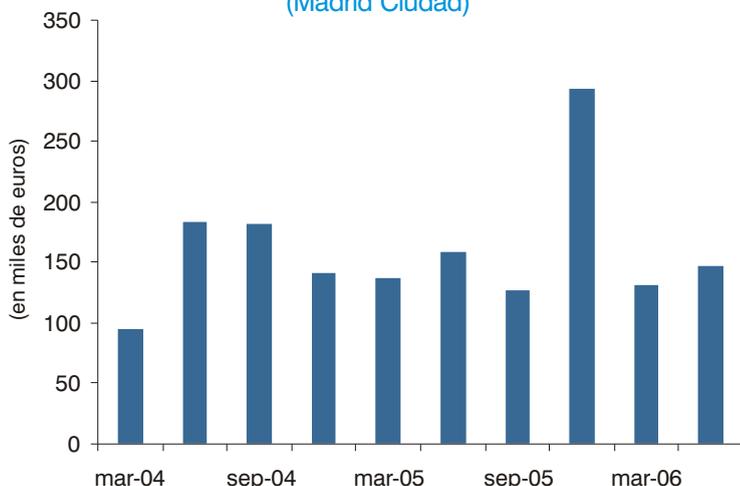
* Ratio del nº de extinciones sobre el nº de constituciones
Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid - Colegio de Registradores

El capital medio suscrito por las sociedades constituidas en la Ciudad de Madrid mejoraba ligeramente en el segundo trimestre con respecto al primero, pero aún se mantenía en niveles inferiores a los del año 2005, con una caída en términos interanuales del 7,9%, hasta los 146.828 euros. El hecho de que se haya observado un mayor crecimiento en el número de sociedades limitadas que en el de sociedades anónimas es uno de los factores que ha contribuido al estancamiento de la capitalización media.

El capital medio suscrito por sociedades ha aumentado ligeramente en el segundo trimestre respecto al anterior hasta una cifra de 147 mil euros

Debe subrayarse que el capital medio suscrito por sociedades anónimas aumentaba en un 39,4% con respecto al segundo trimestre de 2005, pasando de 2,0 a 2,9 millones de euros, mientras que el capital medio suscrito para sociedades limitadas caía un 37,0%.

Capitalización media de Sociedades Mercantiles constituidas (Madrid Ciudad)



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

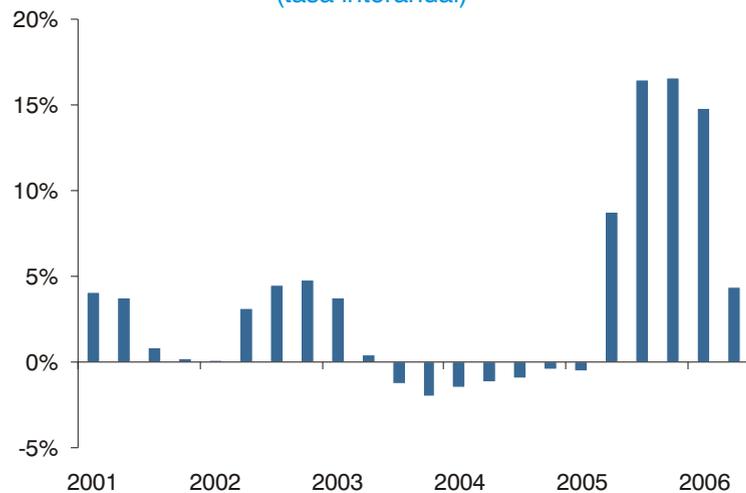
Los datos de cuentas de cotización a la Seguridad Social han mostrado un crecimiento interanual del 4,4% en junio de 2006

El número de cuentas de cotización a la Seguridad Social en la Ciudad de Madrid aumentaba en junio de 2006 un 4,4% interanual, situando la cifra total en 162.232 cuentas. En términos trimestrales, sin embargo, se observaba una ligera reducción del 0,3% con respecto a marzo de 2006, y una caída acumulada con respecto al máximo de cuentas de cotización del 1,8% alcanzado en diciembre de 2005.

El impacto del proceso de regularización se sintió parcialmente en el segundo trimestre de 2005, con una tasa de crecimiento interanual en dicho trimestre del 8,8%, frente a las cifras en torno al 15% del tercer y cuarto trimestre de 2005 y el primer trimestre de 2006. Por ello, los datos de junio de 2006 aún reflejan parte del impacto de la regularización, y será tan sólo a finales del próximo trimestre cuando se podrán obtener cifras más fiables de cara a la comparación interanual.

Si atendemos a los resultados históricos, durante el tercer trimestre de cada año suele observarse una caída en términos trimestrales del número de cuentas de cotización en la Ciudad. Dado que en el segundo trimestre de 2006 se ha obtenido un descenso de un 1,1% del número de cuentas de cotización respecto al tercer trimestre de 2005, se espera obtener también una tasa interanual negativa en septiembre de 2006.

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



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

La recuperación de las perspectivas para el cuarto trimestre del año elevan el Índice de Confianza Empresarial a los niveles de hace dos años

El Índice de Confianza Empresarial de la Ciudad de Madrid, elaborado por el Área de Gobierno de Economía y Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Madrid, repuntaba en el tercer trimestre hasta un valor¹ de 29,6, con un aumento de más de ocho puntos porcentuales con respecto al segundo trimestre de 2006, y situándose en los niveles máximos de los últimos dos años. Este resultado indica que el cuarto trimestre parte con las mejores expectativas de evolución en la actividad de la Ciudad de Madrid de los últimos dos años. El incremento observado en el indicador se sustenta en una mejora de la percepción de los empresarios de los sectores de servicios e industria, así como en el mantenimiento de las perspectivas del sector de la

¹Este indicador toma valores en el rango comprendido entre -100 y 100.

Indicador de Confianza Empresarial. Ciudad de Madrid



Fuente: Encuesta de Clima Empresarial elaborada por el Área de Gobierno de Economía y Participación Ciudadana - Ayuntamiento Madrid

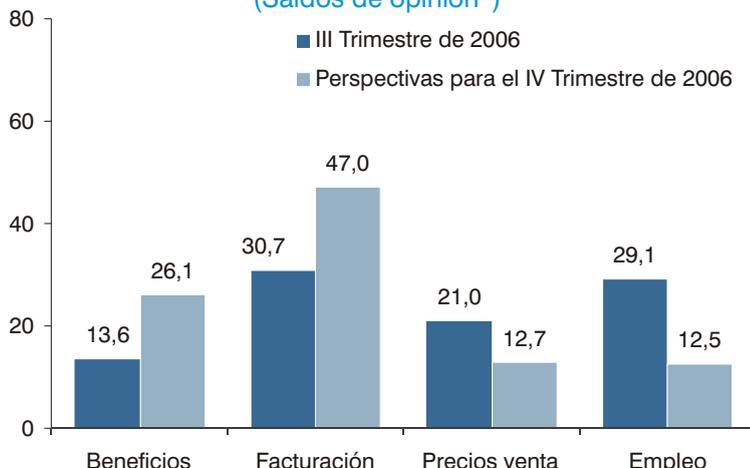
Tal y como se preveía en el anterior número del Barómetro de Madrid, la percepción de los empresarios sobre la evolución de las ventas y los beneficios obtenidos en el tercer trimestre de 2006 ha sido menos positiva que la lograda en el segundo trimestre del año. El saldo de encuestados que manifiestan haber obtenido un aumento de los beneficios en términos interanuales se situaba en el 13,6%, y en facturación en el 30,7%, ambas por debajo de las previsiones realizadas en el anterior número del Barómetro que situaban los beneficios en un saldo del 28,3% y la facturación, en un 38,2%. Por otro lado, la percepción sobre la evolución de los precios se ha mantenido y ha mejorado los resultados sobre el empleo.

La percepción de los empresarios sobre la evolución de ventas y beneficios en el tercer trimestre de 2006 ha sido menos positiva que en el segundo trimestre del año, pero se espera una significativa recuperación en el último trimestre del año

Las previsiones para el próximo trimestre son positivas con respecto a los resultados de beneficios y facturación, con aumentos significativos de los saldos de empresarios que esperan un crecimiento positivo de estas variables. Tanto los precios como el empleo muestran la tendencia negativa de perspectivas de los últimos trimestres, esperándose resultados menos positivos en el último trimestre del año.

Opiniones empresariales. Ciudad de Madrid

(Saldos de opinión*)



* Los saldos de opinión vienen definidos como la diferencia entre el porcentaje de encuestados que manifiestan un aumento en la variable y los que apuntan a una caída.

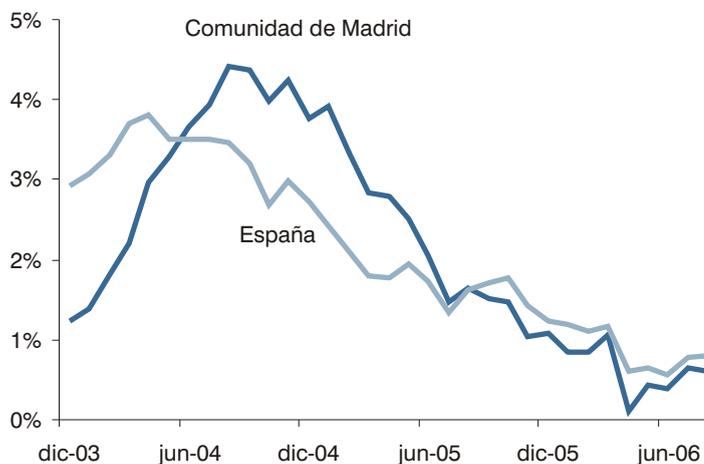
Fuente: Encuesta de Clima Empresarial elaborada por el Área de Gobierno de Economía y Participación Ciudadana - Ayuntamiento Madrid

4. Demanda

Consumo

Las ventas al por menor de la Comunidad de Madrid experimentaron un crecimiento interanual del 4,3% en el mes de agosto. Este aumento supone una aceleración de su ritmo de ascenso que comenzó a percibirse en julio, cuando la tasa interanual se situó en un 0,5%. En agosto la tasa media anual reflejó un aumento de las ventas al por menor de un 0,6%, con lo que parece mantenerse la tendencia de moderado ascenso que comenzó a registrarse durante el pasado mes de mayo. Así, los ascensos observados durante los últimos meses, pese a ser muy ligeros, podrían apuntar al fin de la desaceleración que sufrieron las ventas al por menor durante la primera mitad del año.

Ventas al por menor en euros constantes
(tasa media anual)



Fuente: INE

El Índice de Confianza del Consumidor Madrileño se ha situado en el nivel más elevado para un mes de septiembre de los últimos tres años

La publicación en septiembre del Índice de Confianza del Consumidor Madrileño (ICCM) ha mostrado que el estado de ánimo de los ciudadanos de Madrid no sólo ha aumentado desde mayo, sino que se ha mantenido tras el fin del verano en registros elevados. Habitualmente durante el mes de septiembre suelen registrarse variaciones del ICCM a la baja respecto a la medición precedente, debido a los gastos acometidos durante el verano y a las nuevas necesidades de gasto que llegan con la reincorporación a la actividad laboral y educativa. Sin embargo, a pesar de estos factores, el ICCM se ha situado en 85,6 puntos, perdiendo tan sólo una décima desde el

pasado julio, y ganando casi tres puntos en comparación con septiembre de 2005 (cuando el índice se situó en 83 puntos). Este nivel del ICCM es el más elevado de las oleadas de septiembre de los últimos tres años y, además, supone la menor tasa de variación negativa entre julio y septiembre (-0,12%) de los últimos cinco años.

Afiliados a la Seguridad Social en comercio al por mayor
(tasa interanual)

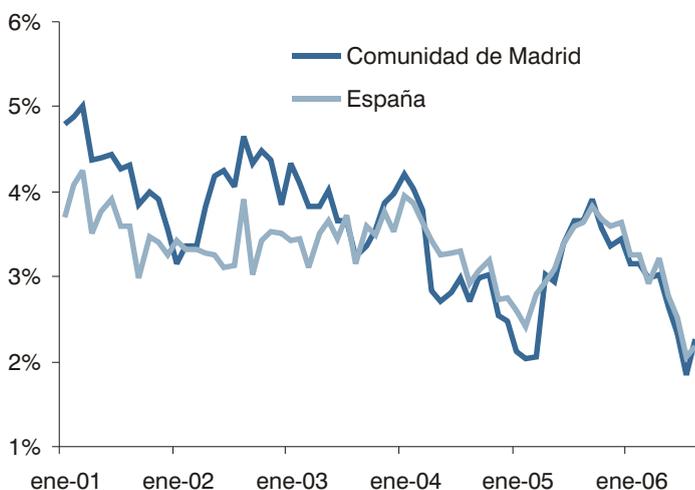


Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social - MTAS

El número de afiliados a la Seguridad Social en comercio al por mayor se recuperó ligeramente en agosto, alcanzando el 2,6% interanual, tras la desaceleración observada entre junio y julio con respecto a las cifras del mismo periodo del año pasado. Asistimos así a un repunte después de la moderada relajación del incremento en el número de afiliaciones en el comercio al por menor de la Comunidad de Madrid. No obstante, en este momento la tasa interanual se sitúa a cuatro décimas del registro correspondiente al conjunto del país, que alcanzó el 3,0% interanual durante el mes de agosto.

Mejora la tasa de crecimiento del empleo en comercio al por mayor

Afiliados a la Seguridad Social en comercio al por menor
(tasa interanual)



Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social - MTAS

El crecimiento interanual del número de afiliados en el comercio al por menor se situó en un 2,2% en agosto

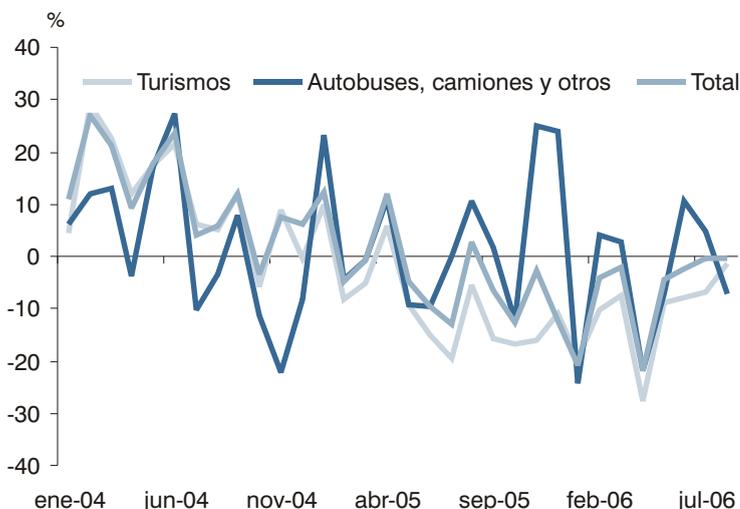
Las matriculaciones de vehículos parecen mostrar una cierta estabilización respecto a los meses anteriores cuando se observaron descensos interanuales más significativos

La tasa de variación interanual del empleo en comercio al por menor también parecen mostrar un principio de repunte tras la moderación observada durante los últimos meses. El crecimiento interanual aumentó en agosto hasta el 2,3%, incrementándose medio punto respecto al registro de julio. Las afiliaciones a la Seguridad Social en comercio al por menor a escala nacional han seguido una evolución similar a la observada en la Comunidad de Madrid. Concretamente, la tasa interanual repuntó una décima en agosto, hasta el 2,2%, tras nueve meses de desaceleraciones continuadas en el ritmo de crecimiento de las afiliaciones en este sector.

Las matriculaciones de vehículos en la Ciudad de Madrid durante el mes de agosto registraron un descenso de un 0,2% interanual, lo que supone un mantenimiento del ritmo respecto al mes anterior, y una cierta estabilización respecto a los meses precedentes, cuando se observaron descensos más acusados. La estabilización se ha producido como resultado de la moderación en el descenso de las matriculaciones de turismos, con un retroceso del 1,5% frente al 6,7% del mes anterior, situándose en 5.926 unidades durante el mes de agosto. El segmento de autobuses, camiones y otros cayó respecto al mes anterior, descendiendo en un 7,0%.

Por otra parte, en los ocho primeros meses del año se ha matriculado un total de 90.215 vehículos, entre los que un 72,9% corresponde a turismos y un 14,6% a autobuses, camiones y otros. Respecto al mismo periodo del ejercicio anterior, se han matriculado 7.016 vehículos menos. En este descenso interanual influyó fundamentalmente el menor número de matriculaciones efectuadas por las personas jurídicas frente a las personas físicas, con un -17,9% y un -1,4% respectivamente. No obstante, es preciso advertir sobre la relevancia de esta evolución como indicador de la situación de la demanda, pues en la localización de la matriculación influye el factor fiscal, sobre todo en lo que se refiere a las personas jurídicas.

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



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

Sector exterior

Los últimos datos sobre el comercio exterior de la Comunidad de Madrid reflejaron una tendencia al mantenimiento del saldo deficitario de la balanza comercial de la región. Desde el mes de diciembre de 2005, las exportaciones madrileñas han mostrado un mayor dinamismo que las importaciones, lo que contribuye a contener el déficit comercial. Esta evolución positiva de las exportaciones alcanzó su mayor cota durante el mes de julio, cuando se registró una tasa interanual de crecimiento superior al 11%. Se alcanzó así un máximo que supera al anterior, observado durante el pasado mes de marzo, cuando las exportaciones crecieron un 9,5% respecto al mismo periodo del año anterior. En la misma línea cabe destacar que las exportaciones crecieron durante los siete primeros meses de 2006 a una media del 9,0%, lo que subraya el buen comportamiento de las ventas de las empresas madrileñas en el exterior, frente al 7,0% alcanzado por las importaciones.

Por otra parte, a escala nacional parece observarse una dinámica diferente, pues el déficit comercial, en lugar de mostrar una ligera tendencia hacia la estabilización, ha seguido aumentando a tasas de dos dígitos. En efecto, las importaciones correspondientes al conjunto del país han continuado creciendo a un ritmo superior al registrado por las exportaciones nacionales, con el consiguiente agravamiento del desequilibrio comercial.

El incremento del déficit comercial de la Comunidad de Madrid se mantuvo por debajo del 7% durante el primer trimestre de 2006

Sector Exterior de la Comunidad de Madrid
(tasa interanual de acumulado doce meses)



Fuente: ICEX

En conclusión, el sector exterior de la Comunidad de Madrid presenta una evolución positiva durante los siete primeros meses del año. A esta situación contribuye de manera fundamental el significativo dinamismo de las exportaciones madrileñas, que durante el pasado mes de julio alcanzaron una tasa interanual de crecimiento del 17,7%, superando ampliamente el incremento de las importaciones durante el mismo periodo, que se situó en un 8,7%.

5. Precios y salarios

Los nuevos datos disponibles para este número del Barómetro correspondientes a los meses de junio a agosto de 2006 muestran un cambio de tendencia en la evolución de los precios, registrándose moderaciones importantes en el crecimiento de todas las series excepto en el precio de la vivienda nueva, que se ha incrementado ligeramente. En particular, el crecimiento de los precios al consumo (IPC) se ha moderado cinco décimas desde mayo hasta el 3,7% registrado en agosto. Además las previsiones indican que la inflación se podría situar en el 2,7% en el mes de octubre, una moderación que ya se ha observado en el índice adelantado del IPCA¹, referido a España y elaborado por el INE, que sitúa su tasa anual en el 3,0% en el mes de septiembre, lo que supondría una disminución de ocho décimas respecto al mes anterior. También hay que destacar el menor crecimiento del coste laboral, hecho que no se observa a escala nacional, donde el coste se ha incrementado en el segundo trimestre del año.

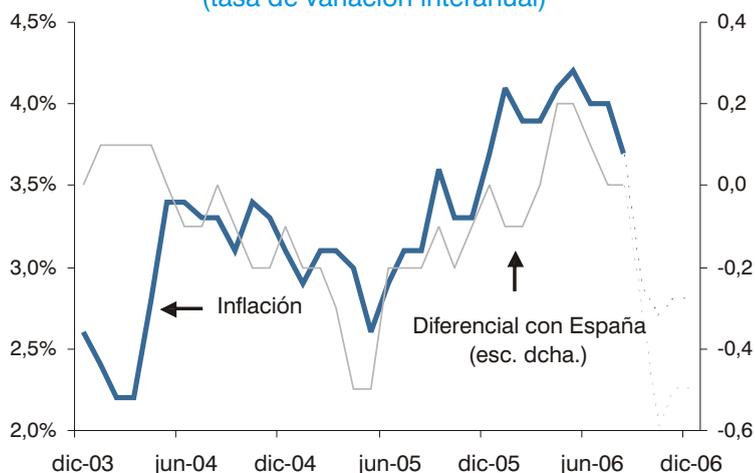
Desde el mes de junio, la inflación en la Comunidad de Madrid mantiene una tendencia descendente que ha situado la tasa interanual en agosto en el 3,7%

La tendencia ascendente que ha caracterizado la evolución de los precios de consumo en la Comunidad de Madrid desde principios de 2006, ha dado paso a una fuerte desaceleración que ha situado la tasa interanual en agosto en el 3,7%, cinco décimas menos que el máximo histórico registrado en el mes de mayo. Esta disminución del IPC ha sido más intensa que la observada a escala nacional, lo que ha permitido reducir el diferencial hasta hacerlo nulo.

Las previsiones sobre la evolución de la serie de inflación para los próximos meses indican que durante el mes de octubre podría registrarse un mínimo anual. En concreto, se prevé una tasa interanual del 2,7% para octubre. Entre los factores que explicarían esta tendencia a la baja de la inflación en la Comunidad de Madrid es importante destacar, en primer lugar, el efecto base de las distorsiones causadas por el huracán Katrina en los precios de los productos energéticos el pasado año, que por sí sólo favorece que septiembre se convierta en el mes "valle" del año. A parte de este efecto, hay que tener en cuenta otros factores como la moderación del precio del petróleo. El precio del crudo Brent ha caído de 78 dólares por barril a principios de agosto a 61 dólares a finales de septiembre, y se puede esperar que el componente combustibles, lejos de aportar a la inflación, la modere. El indicador adelantado del IPCA para España, elaborado por el INE, estaría recogiendo esta moderación, al situar su tasa anual en el 3,0% en septiembre, ocho décimas menos que en el mes anterior.

¹ Índice de Precios de Consumo Armonizado.

IPC en la Comunidad de Madrid (tasa de variación interanual)



Nota: Las líneas discontinuas corresponden a predicciones.

Diferencial calculado con las previsiones del Instituto Flores de Lemus (región) y CAP (España)

Fuente: INE, CAP e IFL

Respecto al mes de mayo, todos los grupos COICOP han moderado su crecimiento, excepto “alimentos y bebidas no alcohólicas”, “medicina” y “otros bienes y servicios”. En el primer grupo, el crecimiento de los precios ha sido de 0,9 puntos porcentuales lo que ha situado la tasa interanual en agosto en el 4,8%. Entre los grupos que más han moderado su crecimiento destaca “transporte”, que ha reducido la tasa interanual en 3,1 puntos porcentuales hasta el 4,9%, y “vivienda”, que ha pasado a ser el grupo más inflacionista con una tasa del 6,3% frente al 7,3% del mes de mayo. Respecto a la media nacional, la mayor parte de los grupos presentan un diferencial negativo, que es especialmente elevado en “bebidas alcohólicas y tabaco”, “vestido y calzado”, “enseñanza” y “hoteles, cafés y restaurantes”. Sin embargo, los grupos “alimentos y bebidas no alcohólicas”, “transporte”, “comunicaciones” y “otros bienes y servicios” siguen siendo más inflacionistas que el agregado nacional.

Índice de Precios al Consumo (IPC)

Grupos	Comunidad de Madrid			Diferencial con España
	2005		2006	
	ago-05	may-06	ago-06	
TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL				
General	3,1%	4,2%	3,7%	0,0
Alimentos y bebidas no alcohólicas	1,7%	3,9%	4,8%	0,2
Bebidas alcohólicas y tabaco	4,3%	2,1%	1,2%	-0,5
Vestido y calzado	0,1%	1,2%	0,6%	-0,5
Vivienda	5,2%	7,3%	6,3%	-0,1
Menaje	2,5%	3,3%	2,7%	0,0
Medicina	0,2%	1,3%	1,4%	-0,1
Transporte	7,3%	8,0%	4,9%	0,1
Comunicaciones	-1,8%	-1,0%	-1,0%	0,2
Ocio y cultura	-0,4%	0,6%	0,4%	-0,1
Enseñanza	3,2%	3,2%	3,2%	-0,7
Hoteles, cafés y restaurantes	4,5%	4,8%	3,9%	-0,5
Otros bienes y servicios	3,3%	3,8%	4,3%	0,4

Fuente: INE

La inflación subyacente mantiene una tendencia descendente desde abril y acumula una disminución hasta agosto de 0,4 puntos porcentuales

El análisis del IPC por grupos especiales muestra una moderación desde mayo en todos ellos, excepto en el grupo de "alimentos no elaborados", que ha registrado una fuerte subida situando la tasa interanual en el 6,0%, 0,6 puntos porcentuales por encima de la media nacional. La desaceleración más acusada corresponde al grupo "productos energéticos", que ha reducido cerca de seis puntos porcentuales la tasa de crecimiento de sus precios hasta el 7,8%. Además, respecto a España mantiene un diferencial negativo. Finalmente, la inflación subyacente mantiene una senda descendente desde abril, cuando alcanzó un nivel máximo, y se ha situado en agosto en el 3,0%, reduciéndose el diferencial con España hasta hacerse nulo.

Índice de Precios al Consumo (IPC)

Grupos especiales	Comunidad de Madrid			Diferencial con España
	2005	2006		
	ago-05	may-06	ago-06	ago-06
TASAS DE VARIACIÓN INTERANUAL				
General	3,1%	4,2%	3,7%	0,0
Alimentos elaborados	2,5%	3,8%	3,4%	-0,2
Manufacturas	0,3%	1,4%	1,2%	-0,3
Servicios	3,9%	4,2%	3,9%	0,0
Subyacente	2,4%	3,2%	3,0%	0,0
Alimentos no elaborados	1,3%	3,2%	6,0%	0,6
Productos energéticos	11,1%	13,7%	7,8%	-0,4

Fuente: INE

También los precios industriales han moderado su crecimiento en los tres últimos meses y se ha mantenido el diferencial negativo con respecto a la media nacional

La senda alcista que ha caracterizado la evolución del índice de precios industriales (IPRI) desde abril de 2005 ha dado paso a una fase de desaceleración que se iniciaba en junio de 2006 y ha situado la tasa interanual en agosto en el 4,0%, 0,8 puntos porcentuales por debajo del nivel alcanzado en mayo. Además, la Comunidad de Madrid ha mantenido el diferencial negativo con respecto a la media nacional. En función del destino económico de los bienes, todos los grupos han registrado descensos en sus precios, excepto los bienes intermedios. La desaceleración más acusada se ha observado en los precios de los bienes energéticos, que desde abril se han reducido 11,7 puntos porcentuales, situando la tasa interanual en agosto en un 21,3%.

IPRI en la Comunidad de Madrid (tasa de variación interanual)



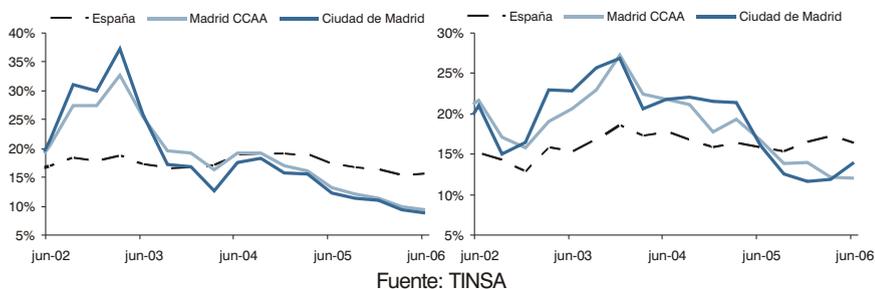
Fuente: INE

Los precios de la vivienda usada en la Ciudad mantienen desde septiembre de 2004 una tendencia de moderación que ha situado la tasa interanual en el 8,8% en el segundo trimestre de 2006. Además, el crecimiento sigue siendo inferior al registrado en la Comunidad de Madrid y España (en este último incluso ha aumentado una décima en este trimestre). Mientras, el precio de la vivienda nueva ha continuado acelerando su crecimiento en el segundo trimestre de 2006, lo que no se observa en la Región ni en España, donde los precios se han moderado ligeramente. Sin embargo, otras fuentes como la del Ministerio de Vivienda indican que los precios se están moderando, por lo que habrá que esperar a disponer de más datos para ver que tendencia sigue la serie. Finalmente, el precio del metro cuadrado de la vivienda nueva en la Ciudad se ha situado en los 4.218,5 euros/m², y supera en 477,1 euros/m² el precio de la vivienda usada. Este nivel casi duplica el precio nacional, y es un 20% superior al de la Comunidad.

Los precios de la vivienda usada en la Ciudad de Madrid han seguido moderándose en el segundo trimestre del año, mientras la vivienda nueva se incrementaba ligeramente

Precio vivienda segunda mano (tasa de variación interanual)

Precio de la vivienda nueva (tasa de variación interanual)



El crecimiento del coste laboral por trabajador en el segundo trimestre del año ha moderado ligeramente su crecimiento respecto al trimestre anterior, alcanzando una tasa interanual del 2,7%. El descenso interanual ha sido mucho mayor, 1,1 puntos porcentuales, variación que podría estar reflejando la política de contención salarial que están aplicando las empresas para reducir costes. Esta tendencia contrasta con la nacional, donde los costes laborales se han incrementado un 3,5%. Por sectores, destaca el menor crecimiento de los costes laborales en la construcción y la industria, que han crecido un 2,8% y 5,7% en el segundo trimestre (3,8 y 1,8 puntos porcentuales menos que en el trimestre anterior). En los servicios, los costes han crecido un 2,3%, un nivel similar al del trimestre anterior.

Los costes laborales en la Comunidad de Madrid han moderado su crecimiento en el segundo trimestre del año, mientras en España han seguido creciendo

Coste laboral por trabajador (tasa de variación interanual)



6. Mercado de trabajo

En el segundo trimestre de 2006, la población activa aumentó un 3,7% interanual, llevando la tasa de actividad hasta un máximo del 61,3%. El crecimiento ha sido aún superior en el caso de los ocupados, que se incrementaron un 4,1% en ese mismo periodo, hasta 1.525.800 personas, la cifra más alta alcanzada en la Ciudad de Madrid. Por otro lado, la tasa de paro se ha reducido cuatro décimas respecto al mismo periodo del año anterior, hasta un valor del 6,5%.

En el periodo abril-junio ya se ha empezado a observar cierta moderación en la tasa de variación de los afiliados desde el 6,8% del trimestre anterior al 5,1% del segundo, motivada principalmente por la desaceleración en el crecimiento de la construcción y los servicios. El efecto interanual del proceso de regularización de trabajadores extranjeros podría dar lugar a una mayor reducción de la tasa de variación en el próximo trimestre. El paro registrado también ha moderado su ritmo de descenso interanual desde un -7,9% en junio hasta un -5,5% en septiembre, para situarse en 103.593 parados.

La población activa

En el segundo trimestre de 2006, la población activa aumentó un 3,7% interanual, llevando la tasa de actividad hasta un máximo del 61,3%

Según los datos de la EPA, la población activa en la Ciudad de Madrid ha crecido un 3,7% interanual en el segundo trimestre de 2006, situándose en 1.632.200 personas, lo que representa la cifra más alta alcanzada en la Ciudad. Este aumento ha superado al incremento del 1,0% en la población mayor de 16 años, con el consiguiente aumento de la tasa de actividad, que con un 61,3% se ha situado en una cifra récord nunca vista hasta ahora.

Activos en la Ciudad de Madrid

	2005	2005		2006		II Tr 06/05
		III Tr	IV Tr	I Tr	II Tr	
Activos (miles)	1.561,9	1.575,9	1.558,4	1.612,5	1.632,2	3,7%
Tasa de actividad	59,1%	59,4%	58,3%	60,1%	61,3%	1,6
Por sexo						
Hombres	67,7%	67,9%	67,0%	68,3%	70,1%	1,7
Mujeres	51,5%	51,9%	50,6%	52,6%	53,5%	1,3
Por edades						
De 16 a 19 años	22,0%	23,1%	21,1%	21,8%	25,5%	-1,1
De 20 a 24 años	61,0%	59,4%	58,9%	62,0%	62,5%	-1,1
De 25 a 54 años	85,8%	85,8%	85,1%	86,4%	87,9%	1,4
De 55 años y más	20,9%	20,8%	20,2%	20,7%	22,5%	1,0

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

Del total de activos, el 54,0% son hombres y el 46,0% restante mujeres, manteniéndose este desglose por tercer trimestre consecutivo. Respecto al mismo periodo del año anterior, la tasa de actividad masculina se ha incrementado 1,7 puntos porcentuales, hasta un valor de un 70,1%, mientras que la femenina ha crecido 1,3 puntos porcentuales, hasta un 53,5%. En ambos casos, estos valores suponen los más altos registrados en la Ciudad de Madrid.

La desagregación por edades ha puesto de manifiesto que los grupos que han incrementado su tasa de actividad son los de mayor edad, en especial el de 25 a 54 años para situarse en un 87,9%. Por el contrario, la tasa de actividad del colectivo comprendido entre los 20 y los 24 años, el segundo con la mayor tasa, ha descendido 1,1 puntos porcentuales hasta el 62,5%.

El empleo

Al igual que en el periodo anterior, el número de ocupados en la Ciudad de Madrid ha aumentado en el segundo trimestre de 2006, en este caso un 4,1%, hasta 1.525.800 personas, la cifra más alta alcanzada en la Ciudad de Madrid. De ellas, el 54,6% son varones y el 45,4% restante son mujeres. Por tipología de relación contractual, se ha apreciado un incremento de los trabajadores autónomos, que con un valor de 192.500 efectivos, han pasado a suponer un 12,6% en el segundo trimestre, desde el 10,0% de hace un año. Los ocupados por cuenta ajena han aumentado un 1,1% en ese mismo periodo gracias al incremento de un 18,5% de los trabajadores con contrato temporal.

Los ocupados se han incrementado un 4,1% interanual en el segundo trimestre de 2006

Ocupados en la Ciudad de Madrid

EN MILES	2005	2005		2006		II Tr 06/05
		III Tr	IV Tr	I Tr	II Tr	
Ocupados	1.459,2	1.482,1	1.476,5	1.521,0	1.525,8	4,1%
Asalariados	1.301,0	1.329,0	1.311,2	1.347,7	1.332,6	1,1%
Indefinidos	970,9	975,4	971,8	977,5	942,2	-3,4%
Temporales	266,6	297,2	265,9	301,0	314,3	18,5%
Otros (no saben)	63,4	56,3	73,5	69,2	76,0	-0,7%
No asalariados	155,5	151,3	160,9	168,5	192,5	31,4%
Ocupados por ramas de actividad						
Industria	133,1	143,0	137,6	143,7	147,6	23,0%
Construcción	134,4	148,8	127,7	144,2	137,7	-6,2%
Servicios	1.182,0	1.179,5	1.199,4	1.223,3	1.231,5	3,2%
NIVELES EN %						
Ratio de asalarización	89,2%	89,7%	88,8%	88,6%	87,3%	-2,5
Ratio de temporalidad	20,5%	22,4%	20,3%	22,3%	23,6%	3,5

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

Fruto de toda esta dinámica, la ratio de asalarización ha disminuido en 2,5 puntos porcentuales en un año, hasta el 87,3% del segundo trimestre del año, mientras que se ha producido un aumento en la ratio de temporalidad, que ha pasado de un 20,1% a un 23,6% en el mismo periodo.

Por sectores de actividad, la industria ha experimentado en el segundo trimestre el mayor incremento interanual del número de ocupados, con un 23,0%, hasta las 147.600 personas, el valor más alto del último año y medio. Por su parte los servicios han aumentado en casi 39.000

Los ocupados en servicios, según la EPA, han crecido un 3,2%

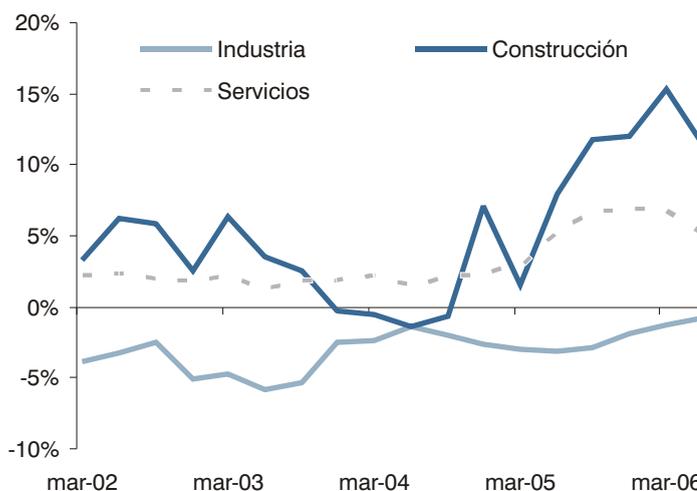
Construcción y servicios han moderado ligeramente sus tasas de variación, aunque aún permanecen con valores elevados de un 11,4% y un 5,1% en el segundo trimestre del año

individuos en ese mismo periodo, hasta alcanzar el récord de 1.231.500 ocupados mientras que los trabajadores de la construcción se han reducido un 6,2% en ese mismo periodo para situarse en las 137.700 personas.

En el segundo trimestre de 2006 ya se ha empezado a observar cierta moderación en la tasa de crecimiento de los afiliados, tal y como se ha venido anticipando, por el efecto interanual que ha provocado en la serie el proceso de regularización de trabajadores extranjeros.

Así construcción y servicios han moderado el ritmo de crecimiento de sus tasas de variación desde un 15,3% del trimestre anterior a un 11,4% en el caso de la construcción y desde un 6,8% a un 5,1% en el de los servicios. Con estos crecimientos se han situado en unos valores máximos de 160.578 y 1.584.579 afiliados, respectivamente. Por el contrario, el sector industrial ha mejorado su tasa de variación interanual en cinco décimas, aunque aún ha permanecido en valores negativos de un -0,8%, alcanzando los 116.123 afiliados. Es previsible que en el tercer trimestre del año prosiga la moderación de estas tasas de crecimiento.

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



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

De las categorías que representan un mayor peso dentro de los afiliados en el sector servicios, los “hogares que emplean personal doméstico” han disminuido su tasa de crecimiento interanual respecto a la registrada en el trimestre anterior, tal y como ya se anticipaba en ediciones anteriores del Barómetro, pasando de un 62,0% a un 15,0%, y pudiendo incluso moderarse aún más en el próximo trimestre.

Asimismo, “otras actividades empresariales” y “actividades sanitarias, veterinarias, etc.” son los grupos que más han crecido en términos interanuales, un 7,4% y un 7,3% respectivamente, para suponer un 19,7% y un 5,3% del total de afiliados en la Ciudad de Madrid.

Afiliados a la Seguridad Social en la Ciudad de Madrid

	II Tr 05	II Tr 06	Var 06/05
Industria	117.014	116.123	-0,8%
Construcción	144.161	160.578	11,4%
Servicios	1.507.818	1.584.579	5,1%
Otras actividades empresariales	342.809	368.216	7,4%
Comercio al por menor	175.208	182.285	4,0%
Admón. pública, defensa y seguridad social	147.351	149.589	1,5%
Hostelería	96.573	102.222	5,8%
Actividades sanitarias y veterinarias, serv. sociales	92.556	99.342	7,3%
Comercio al por mayor	84.034	85.197	1,4%
Hogares que emplean personal doméstico	63.455	72.953	15,0%
Educación	63.322	64.973	2,6%
Resto	442.510	459.802	3,9%
TOTAL AFILIADOS	1.774.431	1.865.592	5,1%

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

El desempleo

En el segundo trimestre de 2006, la tasa de paro, según la EPA, se ha reducido cuatro décimas en términos interanuales hasta un 6,5% en la Ciudad de Madrid. No obstante, respecto al periodo enero-marzo de 2006, el paro ha aumentado en casi 15.000 personas, lo que ha provocado que la diferencia entre ambas tasas sea de 0,8 puntos porcentuales. En el desglose por sexos se ha observado un descenso interanual de casi dos puntos porcentuales en la tasa de paro de los varones, hasta el 5,4%, mientras que la de las mujeres se ha incrementado en 1,4 puntos porcentuales, alcanzando el 7,8%.

En el segundo trimestre de 2006, la tasa de paro se ha reducido cuatro décimas respecto al mismo periodo del año anterior, hasta un valor del 6,5%

Por edades, el grupo de 16 a 19 años ha experimentado un significativo crecimiento interanual de la tasa de paro superior a los 12 puntos porcentuales, para situarse en el 41,7%, al tiempo que también ha aumentado cuatro décimas en el grupo de mayor edad. Por el contrario, de los 20 a los 54 años el paro se ha reducido en más de 6.000 personas.

Tasas de paro en la Ciudad de Madrid

	2005	2005		2006		II Tr 06/05
		III Tr	IV Tr	I Tr	II Tr	
Tasa de paro	8,2	5,9	5,2	5,7	6,5	-0,4
Por sexo						
Hombres	8,4	5,7	4,8	5,2	5,4	-1,9
Mujeres	8,1	6,3	5,9	6,2	7,8	1,4
Por edades						
De 16 a 19 años	39,6	30,3	22,1	19,8	41,7	12,5
De 20 a 24 años	22,1	12,9	10,1	11,0	12,4	-4,5
De 25 a 54 años	6,9	5,0	4,6	4,9	5,5	-0,3
De 55 años y más	5,2	4,9	4,3	5,3	4,1	0,4

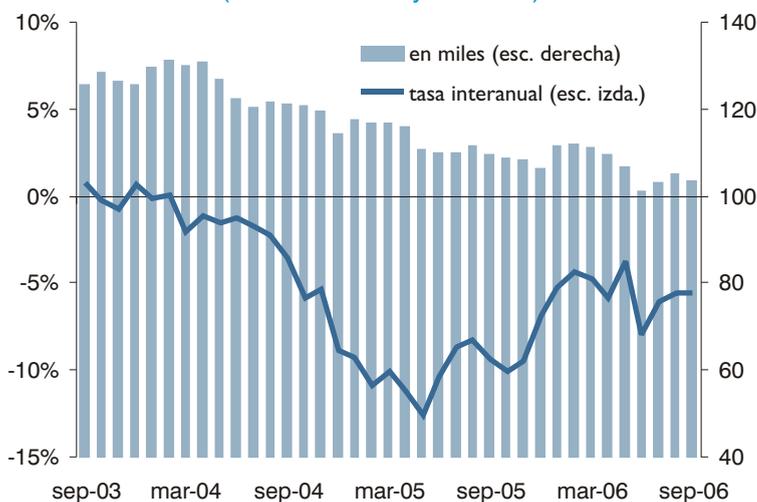
Fuente: D. G. de Estadística del Ayuntamiento de Madrid - EPA (INE)

El paro registrado ha moderado su tasa de descenso desde el mes de junio, pasando de un -7,9% en dicho mes a un 5,5% en septiembre. De esta forma, parece que se confirma la tendencia de moderación de la tasa que se venía experimentando, aunque con altibajos, desde mediados de 2005 y que la aceleración en el descenso del mes de junio no tendrá continuidad en próximos trimestres. Así, el número de

El paro registrado se ha reducido un 5,5% en el mes de septiembre

parados registrados en el INEM en el mes de septiembre se ha situado en 103.593 individuos, superado en más de 1.600 a los parados del mes anterior.

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



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

Por sexo, tanto las mujeres como los hombres han moderado su ritmo de reducción del paro, pasando de tasas de variación interanuales de un -6,6% a un -6,3% entre los meses de junio y septiembre en el caso de los hombres y del -9,9% al -5,0% en ese mismo periodo para las mujeres. De esta forma, el número de parados se ha situado en 61.661 mujeres y 41.932 hombres, lo que supone un incremento de más de mil individuos en cada caso.

Parados registrados por el INEM en la Ciudad de Madrid

	2006			Var	
	jul-06	ago-06	sep-06	sep 06/05	2005*
Parados (variación interanual)**	-6,1%	-5,6%	-5,5%	3,9	-9,8%
Parados (miles)	103,2	105,3	103,6	-6,1	111,8
	2006			Var	
Por sexo (miles)	jul-06	ago-06	sep-06	sep 06/05	Var sep 06/jun 06
Hombres	40,9	42,3	41,9	-6,3%	3,4%
Mujeres	62,3	62,9	61,7	-5,0%	1,9%
Por sectores (miles)					
Agricultura	1,0	1,0	1,1	39,1%	5,6%
Industria	7,9	8,0	7,9	-5,2%	1,8%
Construcción	7,5	7,8	7,5	5,1%	4,1%
Servicios	81,6	83,3	81,7	-5,6%	2,7%
Sin empleo anterior	5,2	5,1	5,3	-21,4%	-1,5%

* Tasas medias anuales y promedio anual

** Var sep 06/05 se refiere a puntos porcentuales

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

El desglose del paro por sectores ha puesto de manifiesto que en septiembre las ramas de actividad que han reducido el paro, respecto a los valores de hace un año, son el colectivo que anteriormente no había tenido empleo (-21,4%), seguido del sector servicios (-5,6%) e industria (-5,2%), mientras que construcción y agricultura han incrementado su cifra de parados en ese mismo periodo.

II. Sostenibilidad

Análisis de sostenibilidad de la movilidad y el transporte en la Ciudad de Madrid

1. Transporte y sostenibilidad

Los procesos de difusión urbana en el entorno territorial, unidos al gran dinamismo socioeconómico, influyen decisivamente en el espectacular aumento de la movilidad en la Ciudad de

Es necesario generar sistemas de transporte eficaces, ya que éstos influyen notablemente en el medio ambiente, el desarrollo social y el progreso económico de la Ciudad de Madrid

El gran dinamismo demográfico y económico de la Ciudad de Madrid se traduce en un aumento constante de la movilidad. La difusión urbana en el entorno territorial ha provocado un incremento de los movimientos pendulares porque los habitantes siguen estando profundamente ligados a la Ciudad de Madrid (trabajo, servicios, etc.). Por otro lado, el mayor bienestar económico ha supuesto una mayor capacidad de motorización de la población y crecientes desplazamientos para satisfacer nuevas necesidades de ocio y consumo. Otros factores que influyen en la mayor movilidad de la población son: la intensa incorporación de la mujer al mercado de trabajo, el peso relativo de la población activa y joven (con mayor movilidad), los cambios en la distribución comercial (proliferación de las grandes superficies), la segregación de usos del suelo, la difusión de actividades y servicios, y nuevas centralidades en el territorio municipal.

La movilidad en su expresión motorizada es la causa principal de los aspectos más conflictivos del medio ambiente urbano, tales como la contaminación, el ruido, el consumo excesivo de recursos o la ocupación extensiva del espacio. Sin transformar la movilidad no parece posible racionalizar o hacer más habitable el entorno de nuestras ciudades. En este sentido, la movilidad sostenible es un concepto nuevo, suscrito por la Ciudad de Madrid, cuya meta es conseguir un uso racional de los medios de transporte que a su vez consiga disminuir la carga contaminante producida por éstos, tanto a escala local como planetaria, así como incrementar el ahorro energético, requisitos imprescindibles para cumplir el Protocolo de Kyoto¹. La sostenibilidad también exige la consideración de las facetas sociales y de igualdad de oportunidades.

¹ La UE trabaja impulsando iniciativas en materia de movilidad sostenible. Algunas de ellas: potenciar la calidad y frecuencia de los transportes públicos; reducir y promover precios similares en toda la UE; tender hacia la intermodalidad de los transportes públicos; reducir las emisiones contaminantes; fomentar los medios de transporte no contaminantes, etc. Contenidas en la Comunicación de la Comisión Europea al Parlamento Europeo "Movilidad Sostenible: Perspectivas" (2000).

2. Movilidad motorizada: transporte público versus privado

En la Ciudad de Madrid el transporte público supera ampliamente al uso del vehículo privado en el número total de viajes y usuarios, y esta ventaja es un rasgo evidente de movilidad sostenible (cuyas políticas subrayan el objetivo de obtener un balance positivo a favor de la movilidad colectiva). El aumento de la calidad de los servicios de transporte público (precios sociales, seguridad, cobertura territorial, frecuencias, tiempo de desplazamiento, combinaciones intermodales, etc.) se ha traducido en un paralelo incremento del número de viajeros como se verá en el Monográfico.

El valor alcanzado por el transporte público, muy por encima de otras grandes ciudades españolas y europeas, es una consecuencia directa de los grandes esfuerzos inversores

El grado de sostenibilidad alcanzado en la movilidad de la Ciudad de Madrid se comprende más fácilmente al confrontar con otras grandes ciudades del país y el entorno europeo la distribución modal de los desplazamientos al lugar de trabajo, que concentran el grueso de los flujos pendulares diarios. A partir de los datos proporcionados por Urban Audit 2001, en la siguiente tabla se ha realizado un análisis comparado con las otras grandes ciudades del país y capitales europeas de referencia en cuanto a la movilidad sostenible. El protagonismo de los transportes públicos en los movimientos de tipo laboral es muy destacado en la Ciudad de Madrid, superando claramente a los ejemplos europeos. En gran medida, este protagonismo es el resultado del predominio de un urbanismo compacto y multifuncional (usos de suelo mixtos), que ha estimulado y garantizado el desarrollo de un potente sistema de transportes públicos. Por ello, la paulatina segregación funcional y dispersión residencial generadas por la expansión urbana en el Área Metropolitana y la emulación de modelos urbanísticos de tipo anglosajón es una de las principales amenazas en la sostenibilidad de la movilidad de la Ciudad de Madrid. Sin embargo, en los desplazamientos a pie y en bicicleta al lugar de trabajo Madrid está peor situado, con valores netamente por debajo de las capitales europeas (donde el uso de la bicicleta está muy arraigado por tradición y condiciones topográficas) y Barcelona (con mayor tradición en políticas de carril bici y circuitos peatonales).

Análisis comparativo de la movilidad de los desplazamientos al lugar de trabajo (%)

	Transporte público		Andando y en bicicleta	Vehículo privado
	Tren y metro	Autobus		
Capitales europeas				
Madrid	34,2	22,4	6,8	36,3
Amsterdam	14,0	17,0	25,0	44,0
Berlín	32,0	7,0	14,0	47,0
Copenhague	21,0	11,0	31,0	37,0
Otras ciudades españolas				
Barcelona	34,7	16,2	12,5	35,9
Valencia	10,5	19,0	16,7	53,4
Sevilla	1,0	17,9	11,5	69,3
Zaragoza	0,1	31,0	19,1	49,5

Fuente: Urban Audit (2001). Regional Policy - Inforegio

La competitividad del transporte público consigue acaparar el grueso de los flujos motorizados de la Ciudad de Madrid, aunque crece a menor ritmo que el transporte privado

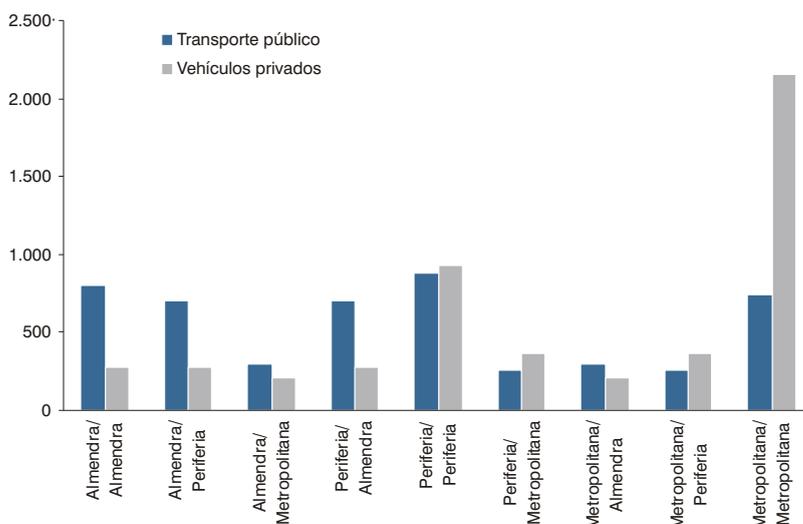
Respecto a los transportes públicos de las otras grandes ciudades españolas, Madrid supera sensiblemente a todas ellas, incluida Barcelona. El menor tamaño de Valencia, Sevilla y Zaragoza favorecen los desplazamientos a pie y, por otro lado, su menor masa crítica limita las posibilidades del desarrollo de plataformas de tren y metro.

En el campo de la movilidad motorizada, el análisis del carácter público o privado es esencial a la hora de obtener conclusiones y prever comportamientos futuros en la Ciudad. Como referencia estadística se han tomado los resultados de la Encuesta de Movilidad de 2004 (elaborada por el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid), así como las variaciones registradas con respecto a la anterior Encuesta de 1996. Desde el punto de vista espacial, el estudio se ha centrado en la Ciudad de Madrid, pero también se han considerado las relaciones extramunicipales con el entorno territorial de la Comunidad de Madrid; este área se ha denominado "Metropolitana", por estar dentro de la órbita de influencia directa de la Ciudad de Madrid y generar masivos flujos pendulares diarios que tienen por origen o destino la capital madrileña. Además, se han resaltado las diferencias del comportamiento modal entre los distritos de la Ciudad, distinguiendo dos grandes áreas: Almendra Central y Periferia Urbana.

El significado del transporte público es muy desigual entre unas áreas territoriales y otras (ver siguiente gráfico). Respecto al total de desplazamientos diarios de tipo motorizado (Encuesta de Movilidad 2004), el transporte público alcanza un gran predominio en los movimientos internos del centro urbano (801.566 viajes, el 74,1% del total de dentro de la Almendra Central, zona que incluye los distritos de Centro, Arganzuela, Retiro, Salamanca, Chamartín, Tetuán y Chamberí) y en los flujos radiales de origen o destino entre la Almendra Central y la Periferia Urbana (1.398.997 viajes, 71,4%), zona que comprende el resto de distritos, y, en menor medida, entre la Almendra Central y el resto de coronas metropolitanas (594.882 viajes, 59,4%).

Movilidad mecanizada: transporte público vs. privado (2004)

Miles de viajes



Relaciones entre áreas territoriales origen / destino

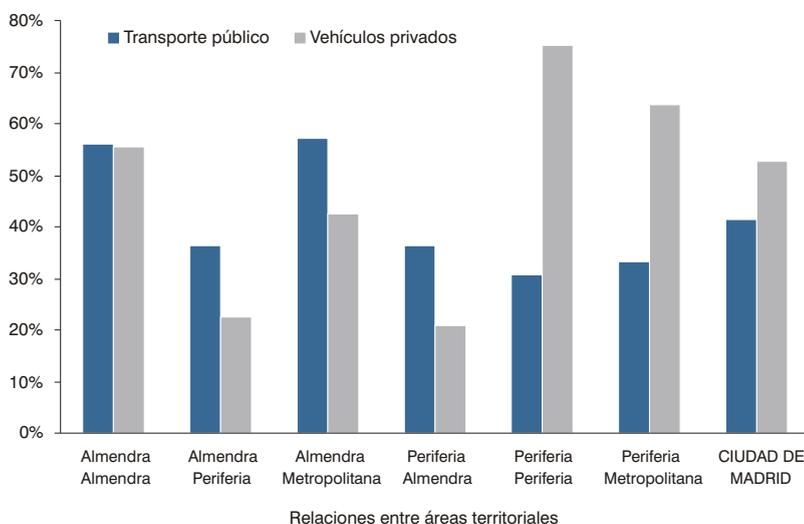
Fuente: Encuesta de Movilidad 2004

Mientras que en la Periferia Urbana, el vehículo privado se convierte en el modo de transporte dominante en los movimientos internos (931.744 viajes, 51,3%) y en las relaciones con las coronas metropolitanas (733.370 viajes, 58,8%). Una vez que salimos fuera de la Ciudad, el predominio del vehículo privado es abrumador en los flujos producidos dentro del entorno metropolitano (2.156.924 viajes, 74,5%). La explicación de este comportamiento diferencial se deriva de la alta densidad demográfica y las actividades económicas, así como la convergencia de los haces radiales de comunicación (autobuses interurbanos, metro y cercanías), que permiten configurar una tupida red de dotaciones y servicios públicos en el centro de la Ciudad. A la inversa, una menor densidad urbanística y económica en la Periferia limitan la cobertura de los transportes públicos, especialmente al alejarnos de los ejes radiales, favoreciendo así el uso del vehículo privado como alternativa más óptima de viaje (en las relaciones transversales y extramunicipales con las coronas metropolitanas).

Atendiendo a la evolución temporal (1996-2004), el número de viajes en transporte público con origen o destino en la Ciudad de Madrid se ha incrementado notablemente, un 41%, pero a un ritmo inferior que el transporte motorizado privado, 53%. Por áreas territoriales, el transporte público ha crecido más en los desplazamientos internos de la Almendra Central (56%) y en los de tipo radial entre la Almendra Central y el Área Metropolitana (57%); mientras que los incrementos más bajos se dan en la Periferia Urbana y entre ésta y el resto de las áreas territoriales consideradas. Las variaciones temporales del transporte motorizado privado, en gran medida, siguen una dinámica contrapuesta. Los vehículos privados registran incrementos muy acusados en los viajes transversales o internos de la Almendra Central (55%) y, sobre todo, en los distritos de la Periferia Urbana (75%), acercándose al crecimiento extremo producido en los movimientos intrametropolitanos (105%); por el contrario, los movimientos radiales entre la Almendra y la Periferia son sensiblemente inferiores (ligeramente por encima del 20%).

El transporte público ha crecido más en los flujos internos del centro urbano y en los pendulares de tipo radial con el resto de coronas urbanas y metropolitanas

Evolución de la movilidad mecanizada: transporte público vs. privado (1996-2004). Incremento % viajes



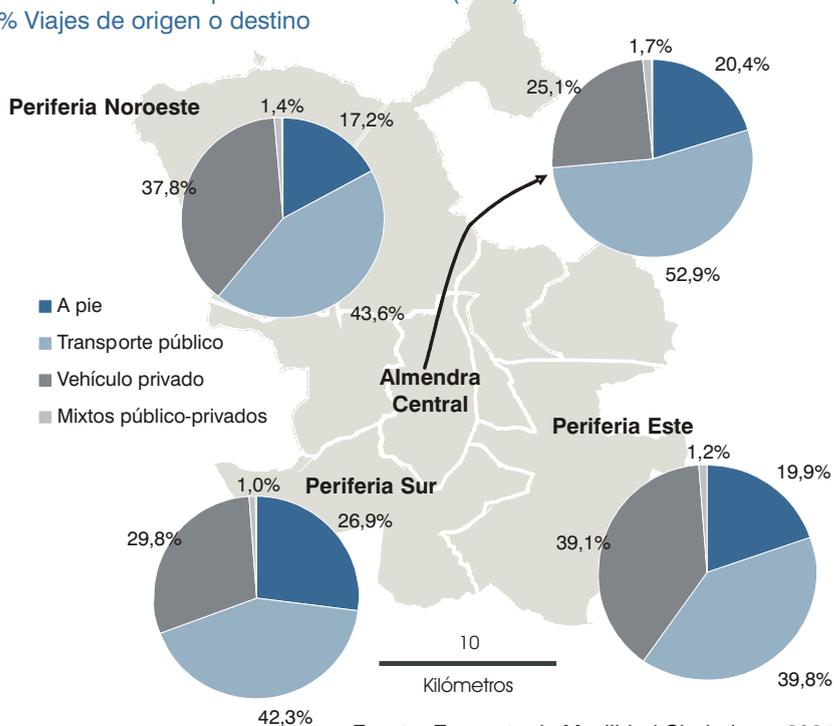
Fuente: Encuesta de Movilidad 1996 y 2004

3. Transporte no motorizado: potenciación de la circulación peatonal y en bicicleta

De cara a garantizar una movilidad sostenible en la Ciudad de Madrid, lo más relevante es contabilizar el agregado de los desplazamientos peatonales² y en transporte público. En el siguiente mapa se analiza el peso relativo de los medios modales utilizados en viajes con origen o destino en varias áreas territoriales de la Ciudad de Madrid (Almendra Central y sectores de la Periferia Urbana). De forma agregada, los desplazamientos a pie y en transporte público son muy superiores a los viajes en vehículo privado en el conjunto urbano, especialmente en la Almendra Central (73,2%) y la Periferia Sur (69,2%); no en vano, es en estas áreas donde se alcanzan la mayor cobertura de la red de servicios públicos (distritos de la Almendra Central) o los desplazamientos a pie son más significativos (distritos de la Periferia Sur).

La movilidad en la Ciudad de Madrid

Distribución modal por áreas territoriales (2004)
% Viajes de origen o destino



Fuente: Encuesta de Movilidad Ciudadana, 2004

Al igual que sucede en otras grandes ciudades europeas de su entorno (Londres, París y Roma), Madrid no es una ciudad que sobresalga por el número de calles peatonales³. Además, las restricciones a la circulación y estacionamiento de vehículos que implica la peatonalización de las calles no siempre encuentra un apoyo unánime entre la población y los sectores económicos implicados.

² Se entiende por "desplazamientos peatonales" aquellos que se producen entre dos puntos cualesquiera del espacio empleando como único medio el sistema locomotor humano.

³ Se entiende por calle peatonal cuando toda la plataforma vial es dedicada exclusivamente al uso peatonal, exceptuando vehículos de emergencia o de carga espacial con tiempo limitado.

Las áreas peatonales principales se ubican en el centro urbano de Madrid, en el entorno de las calles Preciados y Carmen, alrededor de la plaza de la Villa la Plaza Mayor, la plaza de Dos de Mayo, la plaza de Chueca, el eje de la calle Huertas y las cercanías del Palacio Real. En la actualidad, el Ayuntamiento de Madrid está peatonalizando, entre otras, las calles Montera y Embajadores, y ampliar los espacios peatonales con el plan del eje Prado-Recoletos. Por otro lado, la peatonalización también ha progresado en los cascos antiguos de los barrios de los distritos de la Periferia, como es el caso de Villa de Vallecas.

En la Ciudad de Madrid la cultura “mediterránea” de andar está muy arraigada en la población, por lo que esta movilidad sostenible sumando la del transporte público es mayoritaria como se pudo comprobar anteriormente. La administración local trabaja por afianzar esta cultura, posibilitando condiciones urbanísticas que beneficien la circulación a pie. Se han ampliado las aceras de muchas plazas y calles de la Ciudad mediante la reducción de la anchura de la calzada destinada a vehículos privados y, a su vez, estas actuaciones se han aprovechado para una mejora sustancial de la pavimentación, el mobiliario urbano, la limpieza de fachadas, el arbolamiento y la creación de parques o jardines. Estas mejoras no sólo consolidan los movimientos a pie, sino también impulsan la proximidad y los desplazamientos combinados de tipo sostenible, al mejorar la accesibilidad a las estaciones o paradas del transporte público. También se está progresando en la reducción de la velocidad a través de nuevas jerarquías de diseño viario (zonas 30 km/h de velocidad máxima) y la implantación de áreas de coexistencia modal⁴, que en conjunto minimizan la inseguridad de las calles y benefician la circulación peatonal y ciclista.

Al mismo tiempo, la revitalización de los barrios junto a la descentralización y el reequilibrio de los equipamientos ha generado una mayor proximidad y accesibilidad de los servicios públicos, impulsando así la movilidad sostenible. En definitiva, estas actuaciones van más allá de una mera movilidad y comprenden una mejora integral de la habitabilidad general que anima a los ciudadanos a ocupar y desplazarse tanto en el centro urbano como en sus barrios.

Además de los desplazamientos a pie, las políticas a favor de la movilidad sostenible no motorizada también deben incluir a los usuarios de la bicicleta. En la Ciudad de Madrid este tipo de desplazamientos no son relevantes desde el punto de vista estadístico. Sin embargo, en los últimos años la administración local se ha sensibilizado respecto a la necesidad de integrar la circulación en bicicleta dentro de sus estrategias de movilidad sostenible. El incremento de la movilidad en bicicleta es factible, especialmente entre los colectivos de jóvenes, estudiantes y turistas. Para ello, entre las principales medidas impulsadas, se ha avanzado en la creación de carriles bici, con la intención clara de corregir el principal obstáculo que frena a los usuarios de la bici, la inseguridad. El Anillo Verde Ciclista en la Periferia urbana es tanto por sus dimensiones (62 km) como diseño (a

La mejora de la habitabilidad urbana y la coexistencia modal son las políticas más eficaces a la hora de apoyar los desplazamientos a pie

La inclusión de la circulación en bicicleta en las políticas de movilidad sostenible puede impulsar este medio de transporte hasta ahora poco significativo

⁴ Las áreas de coexistencia y preferencia peatonal son frecuentes en el centro urbano (el entorno de Sol-Palacio, Barrio de Letras, Plaza de Olavide, etc.), pero también se dan en los cascos históricos de los barrios de la Periferia.

modo de parque lineal o corredor verde) el proyecto de carril bici más ambicioso de la Ciudad de Madrid. La integración del Anillo Verde Ciclista con el resto de la red de carriles bici avanza sensiblemente en la accesibilidad y seguridad. La eficacia de esta movilidad sostenible no sólo va a depender de la ampliación de estos carriles bici y su integración a modo de redes de itinerarios que penetren en la Ciudad de Madrid, sino también en la intermodalidad⁵ y la pacificación del tráfico que posibiliten la permeabilidad del tejido urbano a la circulación en bicicleta, pues no en vano se trata esencialmente de un vehículo “puerta a puerta”.

4. Contaminación, congestión del tráfico y calidad de vida: iniciativas de movilidad sostenible

Los objetivos de incrementar la movilidad y accesibilidad y, al mismo tiempo, reducir la congestión, los accidentes y la contaminación son retos decisivos para la Ciudad de Madrid

La Ciudad de Madrid está dotada de una densa red de infraestructuras de transportes, muy por encima de la media de las grandes ciudades europeas. Sin embargo, el crecimiento de los movimientos pendulares de tipo motorizado está teniendo graves efectos sobre la calidad de vida y el medio ambiente de la Ciudad de Madrid. Cada vez se invierte más tiempo en desplazarse porque la distancia recorrida es mayor⁶ y porque con frecuencia el tráfico se congestiona en el centro urbano y en las vías principales de entrada y salida, sobre todo en las horas punta y en las salidas y regreso de fin de semana y vacaciones. No obstante, como se puede apreciar en la tabla de duración por distritos, algunos de ellos han conseguido reducir la duración media de los desplazamientos dentro del propio distrito (Centro, Fuencarral-El Pardo, Moncloa-Aravaca, Latina, Hortaleza y Vicálvaro) debido, entre otras causas, a la mejora de la red vial y de Metro. Pero la tónica general es el aumento de la duración media de los desplazamientos intra-districtos.

Todo ello, tiene como resultado un incremento del gasto energético y de las emisiones contaminantes, además del perjuicio para los ciudadanos en inseguridad, salud, tiempo, dinero, estrés acumulado y merma de la productividad. Los mayores costes sociales se dan en la población no motorizada, básicamente compuesta por los colectivos de mayores, niños, mujeres y personas sin recursos económicos, que no disfrutan de las ventajas de la autonomía y accesibilidad que proporciona el automóvil privado y ven reducida su capacidad de movilidad. Por otro lado, la necesidad de nuevas infraestructuras de transporte consume cada vez más suelo y, a menudo, fragmenta el territorio provocando “efectos barrera” muy negativos para la calidad e integración del espacio urbano.

⁵ La experiencia demuestra que la intermodalidad con respecto a las redes de transporte público, además de facilitar los desplazamientos en bicicleta, amplían el radio de acción de las estaciones de Metro, Cercanías e Interurbano hasta los 3 km; y esta ventaja debe ser aprovechada en especial en los distritos periféricos de la Ciudad.

⁶ Debido a la expansión urbana en los barrios de la Periferia de la Ciudad (los nuevos PAUs) y, sobre todo, en las coronas metropolitanas (donde además la segregación de usos derivado del urbanismo de tipo anglosajón potencia la necesidad y dependencia del automóvil).

Toda política que busque corregir los problemas ambientales y sociales que entraña la movilidad de las grandes ciudades debe afrontar dos objetivos fundamentales:

- a) Potenciación del transporte colectivo y disuasión del automóvil privado (Movilidad sostenible).
- b) Reducción de la necesidad de los vehículos a motor, a través de la planificación urbana (Accesibilidad sostenible).

La Ciudad de Madrid está apostando por la movilidad sostenible a través del impulso de las siguientes políticas:

- Mejora de la calidad y cobertura territorial de las redes de transporte colectivo. En este sentido, cabe subrayar el proyecto de ampliación del Metro 2007 a barrios periféricos hasta el momento sin servicio (La Elipa, Villaverde) y los nuevos desarrollos urbanísticos.

- Liberación de espacio viario para su uso por los vehículos del transporte colectivo: carril bus y de Bus-VAO que, además del transporte público, promueven el uso racional compartido de los vehículos. Desde el año 2004 la paulatina implantación de los separadores físicos del carril bus ha mejorado sensiblemente la circulación de los autobuses, evitando eficazmente la invasión y el estacionamiento de los vehículos privados. En cuanto a los carriles VAO (Vehículos de Alta Ocupación), una aplicación aún más restringida (a partir de ocupaciones de vehículos superiores al 50%, tres o más ocupantes), junto con la ejecución de nuevos proyectos en las carreteras de acceso, mejoraría notablemente la movilidad sostenible de la Ciudad de Madrid. En este sentido, también sería de gran interés actuaciones de tipo car-pooling que incentiven los desplazamientos en grupo al lugar de trabajo.

- Mejora de las estaciones y terminales del transporte colectivo para aumentar su atractivo, apostando por sistemas intermodales que combinan eficientemente diferentes medios de transporte. La culminación de los nuevos intercambiadores (Príncipe Pío, Plaza Elíptica, Plaza de Conde Casal, Plaza de Castilla, Estación de Chamartín, y las áreas intermodales de transporte de Moratalaz y Canillejas), así como la mejora de los ya existentes (Aluche, Moncloa, Avenida América), ampliarán de forma espectacular la movilidad en transporte público, tanto de origen interurbano del Área Metropolitana y Región Urbana como de largo recorrido (situando la capacidad de canalización de estos centros intermodales en torno a 700.000 viajes diarios.

- La disuasión del uso del automóvil a través de la regulación del aparcamiento en vías públicas, como es el caso de los parquímetros del Servicio de Estacionamiento Regulado (S.E.R.), de probada validez para descongestionar el centro urbano. El aparcamiento regulado se ha desarrollado en el interior de la vía de circunvalación M-30, así como en algunos cascos históricos de distritos del exterior de la Almendra Central: Carabanchel Alto y Carabanchel Bajo, Hortaleza y Fuencarral.

▪ Las propuestas de creación de aparcamientos de acceso o disuasorios con conexiones intermodales que eviten la entrada y congestión del tráfico en la Ciudad. Recientemente, el Ayuntamiento de Madrid ha propuesto un plan de 30 aparcamientos periféricos con una capacidad aproximada de 50.000 plazas, a construir en los próximos años (entre 2007 y 2011). Su ubicación estratégica en las vías de acceso a Madrid más colapsadas en la actualidad, junto con el acceso rápido al centro urbano a través de la conexión directa a estaciones intermodales de transporte público, pueden garantizar su viabilidad. Además, esta iniciativa es socialmente válida y equitativa, porque el coste económico de este tipo de aparcamientos es reducido, evitando así la barrera económica que suponen otros sistemas de peaje (que sancionan más a la población de menores recursos).

▪ El plan bianual de mejora y fomento del transporte público en las áreas industriales de la Ciudad de Madrid, que consistirá en la puesta en marcha de líneas de autobuses o la mejora de los itinerarios actuales con el fin de que las distintas zonas industriales de la Ciudad estén conectadas con los diferentes nodos de comunicación de sus distritos (estaciones de metro, cercanías, otras paradas de EMT y autobuses interurbanos).

▪ Mejora de la imagen pública del transporte colectivo y de sus cualidades sociales y ambientales a través campañas de promoción que promueven el uso del transporte público, como es el caso de Metro de Madrid.

▪ Reducción del consumo energético, de las emisiones contaminantes y del ruido producido por los vehículos del transporte colectivo; tanto en los autobuses locales (EMT) como en el Metro de Madrid. La renovación de la flota de autobuses de la EMT está permitiendo la incorporación de nuevas tecnologías, como al uso de energías no contaminantes (Gas Natural Concentrado, biodiésel, electricidad y con carácter experimental la pila de hidrógeno).

En cuanto al segundo objetivo, la Ciudad de Madrid está acometiendo políticas a favor de la accesibilidad sostenible, aprovechando la capacidad autónoma de movimientos peatonales y ciclistas, entre las cuales cabe subrayar:

▪ La calle como lugar de estancia, comunicación y convivencia, con iniciativas innovadoras como son las Áreas de Prioridad Residencial. Su diseño e implantación ha contado con la participación e implicación de las distintas asociaciones de vecinos y comerciantes (que juegan un papel clave en la movilidad). Hasta el momento se han declarado tres, en los barrios de Las Letras, Las Cortes y Embajadores. Los resultados obtenidos con esta iniciativa son notables: reducción del tráfico evitando la congestión que sufrían estos barrios, mejora de la habitabilidad urbana (recuperación de la calle como espacio público de estancia y paseo) y, en definitiva, aumento de la movilidad sostenible (peatones y usuarios del transporte público).

- Las políticas de creación de proximidad facilitan los desplazamientos andando o en bicicleta, al acercar los equipamientos públicos a los ciudadanos y generar nuevas centralidades urbanas en los barrios.
- Incremento de la accesibilidad peatonal y en bicicleta. En estos momentos se están ampliando las redes de itinerarios peatonales, especialmente en el centro urbano y casco histórico de Madrid (por ejemplo, en las Calles de la Montera y Arenal). Respecto a la movilidad en bicicleta, destaca la actual ejecución del ambicioso proyecto de Anillo Verde Ciclista. Por otro lado, la moderación del tráfico en su doble faceta de reducción del número y de la velocidad de los vehículos está contribuyendo a una mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista.
- Mejora de la seguridad vial y accesibilidad al transporte público para los colectivos de población más vulnerables. La señalización especial para zonas escolares, los pasos de peatones luminosos, o señales especiales que avisan a los conductores de que se encuentran en zonas de concentración de peatones (parques, centro de mayores, hospitales, etc.) están permitiendo una mayor movilidad y autonomía de los colectivos más vulnerables al tráfico (niños, mayores, personas de movilidad reducida). También es necesario garantizar la accesibilidad de los transportes públicos a todos los usuarios, incluyendo los de movilidad reducida. En esta línea, el Ayuntamiento ha logrado avances considerables tanto en el Metro (con la construcción de ascensores en las estaciones) y los autobuses de la EMT (dotados de rampas aptas para el acceso de silla de ruedas).
- De manera complementaria a estas políticas de movilidad y accesibilidad sostenibles, el Ayuntamiento de Madrid está desarrollando ambiciosos proyectos de infraestructuras encaminados a mejorar la fluidez y seguridad del tráfico motorizado, tanto de acceso como de paso; entre los cuales destaca la remodelación de la M-30 y la mejora de las principales vías de acceso a Madrid. Con ello, además de potenciar la articulación interna y extraterritorial, se garantiza la centralidad de las funciones socioeconómicas y la competitividad a largo plazo de la Ciudad de Madrid, y también, desde el punto de vista de la sostenibilidad, se reducen los efectos negativos de la congestión del tráfico (ambientales, económicos y en la calidad de vida).

III. Equilibrio territorial

Movilidad en el sistema urbano madrileño

1. El transporte público como garantía de la cohesión territorial

La movilidad de la Ciudad no se puede entender sin la existencia de un amplio y diverso sistema de transporte público

Territorialmente el sistema de transporte público de la Ciudad de Madrid se caracteriza por su complejidad y grandes dimensiones. Estos dos rasgos se derivan de la confluencia de flujos de diferentes escalas de origen (urbana, metropolitana, regional, nacional e internacional), y la consiguiente interacción de las administraciones implicadas (municipal, autonómica, estatal y UE). El resultado es una densa red de tipologías de equipamientos de transporte que tratan de compatibilizar e integrar todas las demandas generadas: líneas de autobús locales de la EMT, interurbano y de largo recorrido; líneas de Metro en la Ciudad y el Área Metropolitana; líneas de tren de cercanías, regional y largo recorrido.

El impulso del transporte público es uno de los medios más eficaces a la hora de corregir los problemas de un desarrollo urbanístico heredado

La experiencia demuestra que la conexión directa a líneas de sistemas de transporte en plataforma reservada y la apertura de nuevas estaciones de metro y cercanías mejoran sustancialmente la habitabilidad urbana, invirtiendo procesos de degradación socioeconómica y anticipándose a la expansión de los nuevos desarrollos urbanísticos. En los últimos años se ha mejorando la accesibilidad y movilidad de amplias zonas de la Ciudad por medio de la ampliación de la red de metro (Barajas, Carabanchel Alto, Cuatro Vientos, Moratalaz, Valdezarza, Vicálvaro, Villa de Vallecas, etc.). Por otro lado, la creación de centros de intercambio de viajeros ha reforzado la movilidad de los trenes de cercanías y autobuses interurbanos, esenciales en los movimientos pendulares entre la Ciudad de Madrid y su entorno territorial (coronas metropolitanas y Región Urbana).

Superar las deficiencias de los espacios residuales sin conexión directa a la red de transporte público intermodal es un requisito ineludible para seguir avanzando en el reequilibrio territorial de la Ciudad de Madrid

Además, de cara a resolver las deficiencias de algunos barrios y anticipándose a la expansión de los nuevos desarrollos urbanísticos, las administraciones municipal y autonómica de Madrid están intensificado su política de transporte público. Entre las actuaciones más destacables se encuentra el proyecto de ampliación 2005-2007 de la red de metro convencional y ligero, que va articular los nuevos desarrollos urbanísticos de la Ciudad de Madrid: los PAUs de Monte Carmelo, Las Tablas y Sanchinarro (en el Norte); el Anillo Olímpico, El Cañaveral y Los Cerros, en el Este; y el PAU de Vallecas en el Sur. En los próximos años, el servicio de metro va llegar a barrios hasta el momento con accesibilidad poco adecuada: Villaverde y La Elipa, respondiendo así a la gran demanda vecinal.

El transporte público sigue teniendo dificultades a la hora de absorber los flujos transversales internos producidos en la Periferia Urbana y de tipo externo entre ésta y las coronas metropolitanas (consultar el segundo apartado de la sección de Sostenibilidad), y esas limitaciones se traducen en un excesivo uso del automóvil privado. En este sentido, es oportuno recalcar que una movilidad dominada por los flujos motorizados de vehículos privados es gravosa tanto para la sostenibilidad del sistema como para el equilibrio territorial. El tráfico de vehículos y las infraestructuras de acceso por carretera en los barrios de Madrid, a menudo, tienen un efecto de fractura o barrera en el espacio urbano, tanto de tipo tangible (obstáculos físicos) como intangible (por la inseguridad y efectos psicológicos de ruptura y aislamiento entre la población afectada).

En los últimos años se han construido, iniciado y ampliado las infraestructuras de circunvalación por carretera en la Ciudad de Madrid y su entorno metropolitano: la M-30 (en el borde entre la Almendra Central y los distritos de la Periferia, con el proyecto actual de "Calle 30"), la M-40 (en el límite de la Ciudad con el Área Metropolitana) y la M-45 y la M-50 (dentro del Área Metropolitana). La consecución de estos anillos (incluyendo el proyecto M-60) supone un crecimiento sensible de la capacidad de la red del tráfico rodado y, como consecuencia de ello, estimulan las relaciones socioeconómicas y el equilibrio territorial (posibilitando ejes transversales de reequilibrio y expansión urbana y económica). Sin embargo, el efecto multiplicador de estas infraestructuras sobre la movilidad del tráfico motorizado de tipo privado contrasta con el menor peso de las plataformas circulares reservadas al transporte público. Buen ejemplo de ello es que la ampliación del Metro 2007 no contempla ninguna nueva línea circular y, frente a la expansión de los ejes radiales, los arcos de conexión transversal entre líneas son escasos.

2. Movilidad en el ámbito de la Ciudad de Madrid: distribución espacial de las zonas emisoras y receptoras de viajeros

Atendiendo a los datos de la Encuesta de Movilidad 2004 (Consortio de Transportes de la Comunidad de Madrid), cada día se producen nueve millones y medio de viajes con origen o destino la Ciudad de Madrid. De éstos, el 42,3% se distribuyen entre los distritos de la Almendra Central y 57,7% en la Periferia Urbana. En los últimos, el incremento de las relaciones con las coronas metropolitanas ha sido muy intenso, pero el grueso de los desplazamientos de origen o destino sigue produciéndose dentro de la Ciudad de Madrid (76,4%).

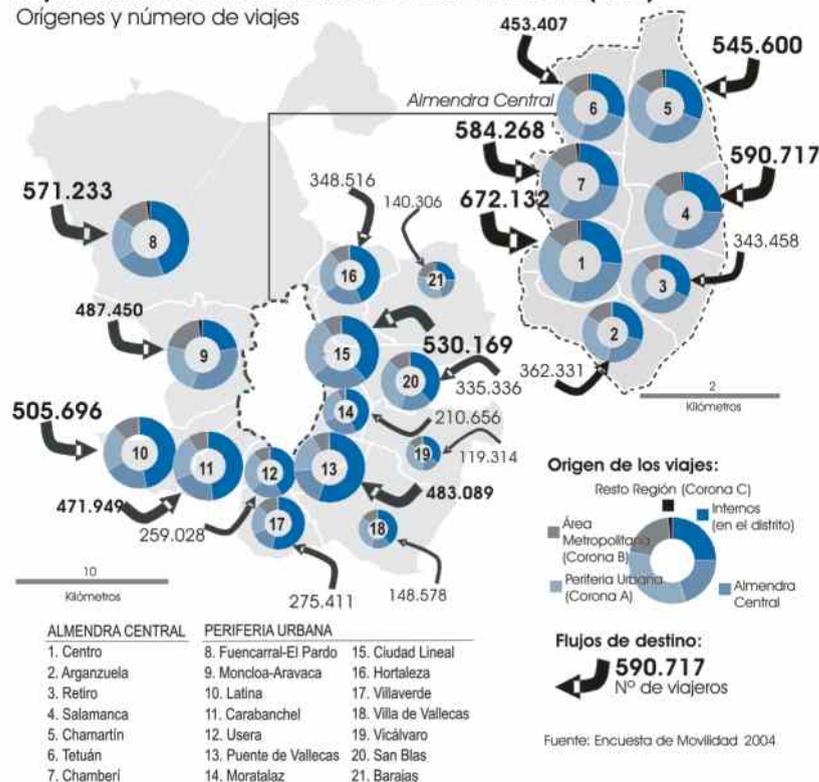
Otro dato relevante es que un tercio del total de los viajes diarios en la Ciudad (tres millones) se realizan dentro del propio distrito; es decir, gran parte de las necesidades cotidianas (principalmente compras, ocio, educación y otros servicios) se resuelven sin tener que salir del barrio y, además, con un claro protagonismo de la movilidad peatonal.

En el mapa siguiente se muestran los flujos de destino a los distritos de la Ciudad (haces de flechas), y las áreas territoriales de origen de estos flujos de viajes (gráficos de anillos). La representación gráfica está escalada y se acompaña de datos numéricos que permiten apreciar el volumen y significado de los flujos a escala de distrito.

La inmensa mayoría del total de viajes diarios producidos se realizan sin tener que salir de la Ciudad, y un tercio de los mismos dentro del propio distrito

Flujos de destino a los distritos de la Ciudad de Madrid (2004)

Orígenes y número de viajes



Respecto a los motivos o causas de los desplazamientos, en la siguiente tabla se ha realizado una matriz a escala de distritos y grandes áreas territoriales de la Ciudad y su entorno territorial. Los cálculos se han realizado a partir de los viajes de origen o destino (incluidos los movimientos internos dentro los distritos), distinguiendo entre trabajo, ocio-comercio, estudio y asuntos personales. Sin lugar a dudas, el grueso de los viajes pendulares son de tipo laboral, aunque con diferencias reveladoras entre los ámbitos territoriales analizados: por ejemplo, en el Área Metropolitana próxima (Corona B) y en el entorno extrarregional el 63,7% y el 68% de los viajes, respectivamente, tienen una motivación laboral, cifras sensiblemente superiores al 42,6% de la Ciudad de Madrid. A escala interna de la Ciudad, también se registran variaciones significativas: las destacadas y diversas actividades económicas del centro urbano influyen en una mayor proporción de desplazamientos a los lugares de trabajo (44,8%) en los distritos de la Almendra Central (a excepción del Retiro, donde la componente residencial es muy acusada) que en la Periferia Urbana (40,8%). Es justo en este área urbana donde se registran los contrastes más acusados: el distrito con mayor peso de los desplazamientos laborales es Barajas, 58,7%, y el menor es Moratalaz, 37,3%; en gran medida, el carácter más periférico del primero (equiparable a los municipios metropolitanos contiguos) explica esas diferencias.

A gran distancia de la primera, la segunda causa de los viajes es el grupo ocio y comercio (actividades cada vez más relacionadas). El protagonismo urbano en estos desplazamientos (17,7%, frente a menos del 9% en el resto de ámbitos territoriales) evidencia la alta especialización de la Ciudad de la Madrid en estas actividades.

Viajes origen o destino por motivos en la Ciudad de Madrid y su entorno territorial (2004)

	Trabajo	Ocio y comercio	Estudio	Asuntos personales	Otros	Nº viajes*
1. Centro	43,0%	26,6%	11,2%	11,2%	7,9%	1.168.769
2. Arganzuela	47,4%	17,1%	13,4%	11,2%	10,9%	620.235
3. Retiro	38,3%	17,7%	16,2%	11,8%	16,1%	575.942
4. Salamanca	46,9%	17,8%	12,0%	10,5%	12,7%	1.026.071
5. Chamartín	46,6%	14,7%	15,0%	11,8%	12,0%	919.786
6. Tetuán	46,8%	19,3%	13,7%	10,8%	9,4%	771.129
7. Chamberí	43,7%	15,7%	15,6%	11,9%	13,1%	1.004.733
ALMENDRA CENTRAL	44,8%	18,8%	13,7%	11,3%	11,5%	6.086.665
8. Fuencarral-El Pardo	39,9%	16,3%	21,4%	9,8%	12,6%	889.653
9. Moncloa-Aravaca	34,4%	14,6%	29,8%	7,8%	13,3%	867.825
10. Latina	39,2%	20,2%	16,3%	10,3%	14,0%	775.298
11. Carabanchel	39,4%	19,2%	15,1%	12,0%	14,3%	718.657
12. Usera	39,0%	17,6%	16,5%	11,5%	15,4%	406.779
13. Puente de Vallecas	40,4%	16,4%	17,9%	10,6%	14,7%	699.002
14. Moratalaz	37,3%	18,4%	19,3%	11,2%	13,8%	331.605
15. Ciudad Lineal	40,8%	16,9%	15,5%	11,8%	14,9%	854.205
16. Hortaleza	39,5%	19,2%	17,1%	10,7%	13,5%	545.444
17. Villaverde	40,3%	18,9%	17,0%	11,5%	12,4%	403.976
18. Villa de Vallecas	55,0%	10,6%	15,7%	7,8%	10,9%	238.070
19. Vicálvaro	45,6%	13,5%	19,5%	9,8%	11,6%	199.794
20. San Blas	46,2%	15,3%	14,4%	10,1%	14,0%	544.883
21. Barajas	58,7%	10,3%	11,1%	10,7%	9,2%	243.548
PERIFERIA URBANA	40,8%	16,8%	18,4%	10,4%	13,6%	7.718.739
CIUDAD DE MADRID	42,6%	17,7%	16,3%	10,8%	12,6%	13.805.404
CORONA B	63,7%	7,4%	13,7%	7,7%	7,5%	2.055.758
CORONA C	53,2%	8,4%	13,0%	10,9%	14,5%	177.935
FUERA DE LA REGIÓN	68,0%	6,4%	3,1%	11,0%	11,5%	28.348

*El número desglosado por distritos es superior al total de viajes (9.567.949). Esto es debido a que los viajes entre distritos diferentes están contabilizados tanto en el distrito de origen como de destino. Por ejemplo, un viaje con origen en Centro y destino en Vicálvaro está contabilizado en ambos distritos. Los viajes con origen o destino en el mismo distrito están contabilizados una sola vez.

Fuente: Encuesta de Movilidad 2004

Los elementos que inciden en la mayor o menor atracción de los flujos de viajes en los distritos dependen de varios factores: el peso demográfico (número de habitantes), la centralidad funcional (número y diversidad de funciones y actividades socioeconómicas) y la relevancia territorial (superficie y situación estratégica en el sistema de comunicaciones), entre otros. Todos estos factores se interrelacionan, y explican de forma conjunta las diferencias entre unos distritos y otros, que se pueden apreciar en la siguiente tabla. Los distritos centrales, pese a su escasa superficie, tienen un significado demográfico, visible tanto en el número de habitantes y, sobre todo, en la densidad de población.

Esta relevancia demográfica se amplía por las funciones centrales (actividades económicas y servicios públicos) que generan intensos flujos de viajeros de destino (laborales, educativos, comerciales, lúdico-recreativos, etc.), especialmente en los distritos de Centro, Salamanca, Chamberí y Chamartín, donde el peso relativo del número de viajes supera claramente al peso relativo demográfico. Por el contrario, en la Periferia Urbana, la menor densidad demográfica y, sobre todo, el rango inferior de las funciones socioeconómicas explican una menor atracción de los viajes de destino en esos distritos. Esta situación se percibe claramente en La Latina, Carabanchel y Puente de

Vallecas, donde, a pesar de ostentar el ranking de los distritos con mayor número de habitantes, el diferencial viajes de destino y población es claramente adverso. Este comportamiento desigual centro-periferia no está exento de algunas excepciones, como son los casos de Arganzuela (donde las menores funciones centrales que el resto de los distritos de la Almendra Central suponen un peso inferior en términos relativos de los viajes respecto a la población) y Moncloa-Aravaca (su proximidad y posición estratégica en la accesibilidad al centro urbano se dejan notar en un mayor peso de la movilidad).

Movilidad y población: desequilibrios territoriales

Distritos	Superficie (Ha.)	Densidad (Hab./Ha.)	% Población 2005	% Viajes destino 2004	Diferencia Viajes y Pob.
1. Centro	524	284	4,7%	8,0%	3,3%
2. Arganzuela	655	224	4,6%	4,3%	-0,3%
3. Retiro	538	234	4,0%	4,1%	0,1%
4. Salamanca	541	279	4,8%	7,0%	2,2%
5. Chamartín	920	154	4,5%	6,4%	2,0%
6. Tetuán	537	280	4,7%	5,4%	0,6%
7. Chamberí	469	321	4,8%	6,9%	2,1%
Almendra Central	4.184	243	32,0%	42,1%	10,0%
8. Fuencarral-El Pardo	24.345	8	6,5%	6,8%	0,3%
9. Moncloa-Aravaca	4.493	26	3,8%	5,8%	2,0%
10. Latina	2.543	101	8,1%	6,0%	-2,1%
11. Carabanchel	1.409	170	7,6%	5,6%	-2,0%
12. Usera	770	172	4,2%	3,1%	-1,1%
13. Puente de Vallecas	1.489	162	7,6%	5,7%	-1,9%
14. Moratalaz	634	168	3,4%	2,5%	-0,9%
15. Ciudad Lineal	1.136	203	7,3%	6,2%	-1,1%
16. Hortaleza	2.801	55	4,9%	4,1%	-0,7%
17. Villaverde	2.029	71	4,5%	3,3%	-1,3%
18. Villa de Vallecas	5.156	13	2,1%	1,8%	-0,3%
19. Vicálvaro	3.271	20	2,0%	1,4%	-0,6%
20. San Blas	2.181	68	4,7%	4,0%	-0,7%
21. Barajas	4.267	10	1,3%	1,6%	0,3%
Periferia Urbana	56.525	38	68,0%	57,9%	-10,0%
Total Ciudad de Madrid	60.709	52	100,0%	100,0%	0,0%

Fuente: D. G. de Estadística del Ayto. de Madrid, Padrón Municipal de 2005 y Encuesta de Movilidad 2004

3. Movilidad en el Área Metropolitana: Madrid como polo receptor de viajes, medios de transporte utilizados y motivación de los desplazamientos

La movilidad ejerce enormes presiones de tipo espacio-temporal en el sistema de transportes y en el equilibrio territorial de la Ciudad de Madrid. La presión de la población va más allá de los tres millones de residentes de la Ciudad, cifra que se duplica al incluir los habitantes de las coronas metropolitanas de la Región de Madrid. Esta población genera intensos flujos pendulares diarios de origen o destino hacia la Ciudad de Madrid.

En el siguiente mapa se analizan los flujos de viajes existentes entre la Ciudad de Madrid y el entorno territorial, a partir de varias escalas territoriales de referencia. La Corona B coincide con el área metropolitana más densa y contigua a la Ciudad de Madrid y, por ello, concentra la inmensa mayoría de los flujos con la capital (92%). Mientras que en la Corona C, que representa el resto de la Región, la inferior representatividad en el número de viajes coincide con el menor peso demográfico, porque los procesos de expansión urbana son, por lo general, incipientes y difusos en el territorio.

Relaciones territoriales con el exterior

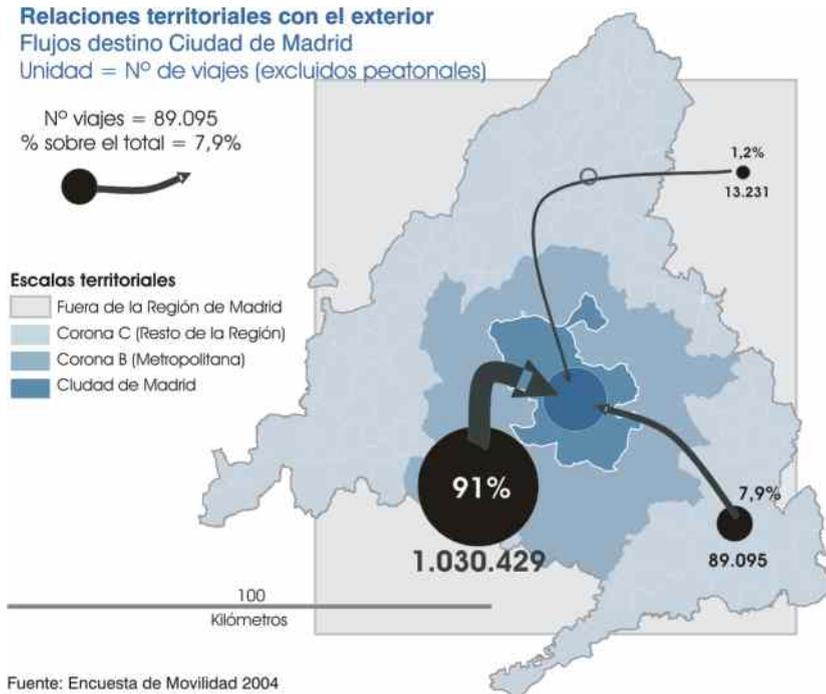
Flujos destino Ciudad de Madrid

Unidad = Nº de viajes (excluidos peatonales)

Nº viajes = 89.095
% sobre el total = 7,9%

**Escalas territoriales**

- Fuera de la Región de Madrid
- Corona C (Resto de la Región)
- Corona B (Metropolitana)
- Ciudad de Madrid



Fuente: Encuesta de Movilidad 2004

Respecto a la distribución modal transporte público versus privado, el vehículo privado¹ tiene un claro protagonismo en los desplazamientos motorizados realizados entre la Ciudad de Madrid y sus coronas metropolitanas. Como se puede apreciar en la siguiente tabla, este predominio varía según las áreas territoriales de referencia. A escala interna, dentro de la Corona B se dan acusados contrastes: frente al claro predominio del vehículo privado en el Sector Norte (64,1%), el Sector Sur² es el único ámbito metropolitano donde el transporte público supera claramente al de tipo privado (56,0% y 40,3%, respectivamente). Otro hecho relevante a apuntar es que en la Corona C los viajes mixtos o combinación de modos público y privado son relativamente muy significativos y, por lo tanto, existe una complementariedad e interdependencia entre ambas modalidades.

Completando este análisis modal, en el siguiente gráfico se ofrece una perspectiva temporal de la evolución de los viajes de tipo público y privado (Encuestas de Movilidad de 1996 y 2004), comparada con las variaciones de la población. Las escalas territoriales de referencia son la Ciudad de Madrid, distinguiendo sus dos ámbitos urbanos (Almendra y Periferia), la Corona B Metropolitana y la Comunidad

¹ En la Sección II de Sostenibilidad se realiza un análisis comparado de transporte público versus privado. Entre las principales conclusiones del mismo es que el transporte privado es predominante en las relaciones entre la Periferia y las coronas metropolitanas y, por el contrario, es significativamente inferior entre la Almendra Central y las coronas metropolitanas, ya que aquí los ejes radiales de comunicación potencian más los transportes públicos.

² En el Sector Sur se encuentran las principales ciudades satélites del Área Metropolitana de Madrid: Alcorcón, Fuenlabrada, Getafe, Leganés y Móstoles, entre las más destacadas. Este continuo urbano genera masivos ejes pendulares con la Ciudad de Madrid (el 37% de todos los viajes metropolitanos). El carácter consolidado y la alta densidad demográfica explican también las altas prestaciones en infraestructuras y servicios de transporte público (cercanías, Metro Sur, autobuses interurbanos) que facilitan las comunicaciones y relaciones con la Ciudad de Madrid.

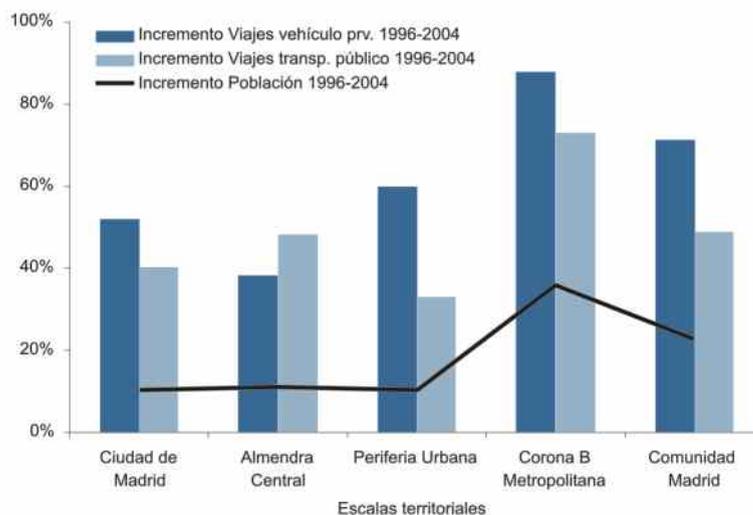
Movimientos de origen o destino entre la Ciudad de Madrid y las coronas metropolitanas

Coronas	Sectores	Modalidad de desplazamiento			% Viajes
		Vehículo privado	Trans. público	Mixtos	
Corona B	Sector Norte	64,1%	32,6%	3,3%	15,8%
	Sector Sur	40,3%	56,0%	3,7%	37,0%
	Sector Este	53,3%	42,2%	4,5%	18,3%
	Sector Oeste	54,7%	38,2%	7,0%	20,9%
	Total Corona B	50,3%	45,2%	4,5%	92,0%
Corona C	Sector Norte	51,5%	39,2%	9,3%	1,8%
	Sector Sur	45,1%	39,6%	15,3%	1,6%
	Sector Este	51,5%	37,0%	11,5%	1,5%
	Sector Oeste	42,8%	45,1%	12,1%	3,0%
	Total Corona C	46,9%	41,1%	12,0%	8,0%
Total Coronas Metropolitanas		50,1%	45,0%	4,8%	100%

Fuente: Encuesta de Movilidad 2004

Autónoma. Se han excluido la Corona C y el ámbito extraterritorial fuera de la región por su escasa representatividad en el total de viajes y porque su inclusión distorsiona el análisis de conjunto. Existe una relación directa entre el crecimiento demográfico y el incremento del número de viajes, pero éste último a un ritmo muy superior. Es decir, además de la población, otros dos factores inciden vigorosamente en el crecimiento de la movilidad: el desarrollo económico (incremento del poder adquisitivo, mayores tasas de motorización de la población, etc.) y la expansión urbanística (crecimiento residencial y deslocalización de actividades y empresas en las coronas metropolitanas). La conjunción de estos factores explica el intenso crecimiento de la movilidad en los últimos años y, dentro de ésta, el mayor incremento del transporte privado, especialmente en la Periferia Urbana y la Corona B metropolitana, las dos zonas donde la expansión urbanística ha privilegiado un urbanismo basado en la segregación de usos y la mayor dependencia del automóvil.

Evolución población y movilidad transporte público vs. privado Incremento de viajes y habitantes



Fuente: Encuesta de Movilidad 1996 y 2004, y Padrón Municipal 1996 y 2004

La motivación de los desplazamientos producidos entre la Ciudad de Madrid y su entorno metropolitano obedece a causas diversas y presenta rasgos distintos, atendiendo a las diferentes unidades territoriales. En la siguiente tabla se ordenan los motivos de los desplazamientos: la mayoría de los viajes pendulares (más del 60%) se realizan por motivos laborales, seguidos a distancia por estudios (en torno al 14%). En la tabla también se pueden apreciar de forma detallada las principales diferencias existentes entre las unidades territoriales de referencia, tanto urbanas (Almendra y Periferia), como metropolitanas (Corona B y Corona C).

Viajes origen o destino por motivos entre la Ciudad de Madrid y las coronas metropolitanas

Motivos	Áreas territoriales				Total Ciudad / Coronas
	Almendra / Corona B	Almendra / Corona C	Periferia / Corona B	Periferia / Corona C	
Trabajo	65,2%	53,2%	62,5%	53,1%	62,9%
Estudio	11,5%	11,8%	15,4%	14,3%	13,7%
Asunto personal	7,8%	13,1%	7,6%	8,6%	7,9%
Ocio y comercio	8,3%	8,9%	6,7%	7,8%	7,5%
Otros diversos	7,2%	13,0%	7,8%	16,1%	8,1%

Fuente: Encuesta de Movilidad 2004

Fuera de los límites autonómicos, también se puede definir un área de influencia de la Ciudad de Madrid, denominada “Región Urbana”, que aglutina las provincias de Guadalajara, Toledo, Segovia y Ávila, ordenadas de mayor a menor integración e intensidad de los procesos de difusión urbana. Los límites territoriales son imprecisos y cambiantes en el tiempo, en función de las variaciones en las isocronas que surgen con las nuevas infraestructuras de transporte de alta velocidad, tanto por carretera como por tren³. Los flujos pendulares diarios con la Ciudad de Madrid son todavía escasos por la distancia y tiempo empleado y por la escasa relevancia cuantitativa en términos demográficos y de actividad económica del territorio (compuesto por ciudades de pequeño tamaño ubicadas en un medio rural despoblado); pero es muy significativo debido a las dimensiones territoriales de los desplazamientos y porque las infraestructuras que posibilitan los mismos son artífices de nuevos reequilibrios y oportunidades territoriales.

4. Equilibrios y desequilibrios territoriales. Conclusiones

Los esfuerzos inversores y los avances han sido más que notables en los últimos años, situando a Madrid a la vanguardia de las ciudades del mundo en la dotación de infraestructuras de transportes. Esa ventaja comparativa, junto a las políticas de movilidad, están favoreciendo la cohesión y el reequilibrio territorial de los espacios urbanos.

El sistema de transportes de la Ciudad funciona con un nivel de eficiencia alta porque tiene capacidad de respuesta y se anticipa a las demandas intensas y en constante mutación

³ La expansión de las infraestructuras de transporte terrestre de alta capacidad y velocidad (autopistas, autovías y nuevas líneas de AVE) está ampliando cada vez más el territorio de la Región Urbana (consultar apartado Polo de Atracción, Sección IV), incrementado de esta forma las funciones centrales de la Ciudad de Madrid.

El transporte público es un elemento decisivo a la hora de “hacer ciudad” y “tejido ciudadano”

Además de ostentar la primacía en la movilidad, por concentrar el grueso de los flujos internos y de relaciones con el exterior (viajeros con origen o destino en la Ciudad de Madrid), el transporte colectivo es el principal factor de cohesión territorial. La ampliación y mejora de la red de transporte público han supuesto una mayor permeabilidad e integración de los barrios y distritos de la Ciudad, fortaleciendo las relaciones sociales, el dinamismo comercial y económico, y la seguridad de las calles y espacios públicos.

La expansión territorial, traducida en la formación de varias coronas de influencia urbana, ha generado un incremento acusado tanto del número de viajes (por las crecientes necesidades y demandas de la población), como de la distancia media recorrida (por la mayor extensión territorial de los flujos generados). El área de influencia de la Ciudad no termina en la Comunidad de Madrid y sus aproximadamente seis millones de habitantes, porque los procesos de difusión urbana de actividades y población están consolidando una extensa Región Urbana que incorpora varias capitales de provincia conectadas a Madrid.

La Ciudad de Madrid y su entorno territorial próximo ha conseguido dotarse de una red mallada, formada por autopistas, autovías y carreteras convencionales con características de diseño elevadas y una cobertura equilibrada en el territorio. Las ventajas de la autonomía y accesibilidad que proporciona el vehículo privado, la inercia cultural de su uso, junto a la segregación de espacios funcionales y la expansión urbana en áreas de influencia cada vez más amplias, son factores que van a seguir teniendo un peso determinante en los equilibrios y desequilibrios territoriales de la Ciudad de Madrid.

El reto de la movilidad en la Ciudad de Madrid es la conciliación y equilibrio de diferentes intereses y usuarios

En definitiva, La Ciudad de Madrid debe asumir el reto de profundizar las políticas que minimicen las externalidades negativas del incremento de la movilidad motorizada⁴ y, al mismo tiempo, mantener el dinamismo de los movimientos pendulares que son esenciales para asegurar la prosperidad económica.

⁴ Cada día acceden a la Ciudad de Madrid un millón de vehículos a través de las vías principales (A-1, A-2, A-3, A-4, A-5, A-6, A-42 y M-607) y, en menor medida, los flujos que entran por vías secundarias y el propio viario urbano.

IV. Madrid como polo de atracción empresarial

Conectividad interna y movilidad en la Ciudad de Madrid

1. Breve reflexión teórica sobre la conectividad interna como factor de atracción empresarial

En esta sección de Polo de Atracción se presenta un análisis de la situación actual de la conectividad interna y de la movilidad en la Ciudad de Madrid, en el ámbito nacional e internacional, incidiendo particularmente en su efecto dinamizador sobre la economía urbana y en su capacidad de atracción empresarial. En efecto, la dotación de infraestructuras de transporte constituye uno de los pilares fundamentales sobre los que se asienta el sistema productivo de una ciudad, al facilitar el intercambio de bienes y servicios, y constituir parte del stock de capital de la economía urbana. Asimismo, la conectividad presenta un papel esencial en tanto que es generadora de distintos efectos económicos, entre los que cabe atribuir especial importancia a los que se observan a largo plazo sobre la economía local. Una buena posición en el área de la movilidad incide sobre la oferta agregada de la economía de la ciudad, pues las empresas que allí se ubican internalizan los efectos derivados de contar con una adecuada movilidad de factores y una buena conectividad, dando lugar a un efecto crowding in, o de atracción de inversiones.

Una adecuada dotación de infraestructuras de transporte incide positivamente sobre la productividad del capital privado

La conectividad y la movilidad contribuyen a incrementar la productividad de los factores de producción privados al generar un ahorro en costes

Esta atracción se produce como fruto de la importancia estratégica que conceden los cuadros directivos a los recursos locales (incluidas las infraestructuras de transporte) en los procesos de localización de inversiones o en los estudios sobre la idoneidad (y continuidad) de sus emplazamientos.

La contribución positiva de la conectividad y la movilidad a la atracción de empresas se articula a través de distintos efectos. En primer lugar, el efecto mallado (también conocido como efecto red o efecto desbordamiento) tiene en cuenta las externalidades positivas que las infraestructuras de transporte de una ciudad pueden producir en su área de influencia. Por otra parte, el efecto convergencia se refiere a la capacidad de las infraestructuras de transportes para servir como instrumento de mejora de la cohesión entre las distintas zonas o distritos al facilitar las relaciones económicas y sociales entre unas y otras.

En resumen, si una ciudad dispone de una buena posición en conectividad y movilidad (bajos costes de transacción y de transporte), las empresas que allí se ubican ven mitigada la necesidad estratégica de decidir entre pérdida de economías de escala y aglomeración, y los beneficios derivados de evitar los elevados costes de transporte que pueden soportar en algunas ciudades. Asimismo, la movilidad de los trabajadores es otra variable esencial para explicar la mayor concentración o dispersión de la actividad económica.

2. Proyección territorial de la Ciudad de Madrid: efectos sobre la movilidad y el dinamismo socioeconómico

La movilidad de la Ciudad de Madrid no se puede explicar sin su proyección territorial y funciones a diferentes escalas. Madrid es una metrópoli de primer rango, tanto a escala nacional como internacional. La concentración de población y funciones de todo tipo genera intensos haces o flujos de relación con ámbitos territoriales próximos y distantes.

Además de su condición capitalina, la Ciudad de Madrid es también el motor económico del país (en empleo, tejido empresarial, I+D+i, y generación de riqueza) y, por ello, el desarrollo y futuro general del país está intensamente ligado al buen funcionamiento del sistema urbano madrileño. La movilidad de la población, entendida ésta como el principal factor productivo, es un requisito trascendental para asegurar este buen funcionamiento.

En el siguiente cuadro se recogen las principales funciones de la Ciudad de Madrid que generan flujos y desplazamientos físicos de personas y mercancías (además de información y otros intangibles propios de la sociedad del conocimiento), estructurados en varias escalas territoriales de menor a mayor alcance.

La función capitalina y la condición de principal polo demográfico y económico del país convierten a Madrid en una encrucijada y vector de redes de transporte colectivo

Áreas de influencia de la Ciudad de Madrid: proyección territorial, funciones y modos de transporte

Escalas territoriales	Principales funciones	Modos de transporte
Área Metropolitana y Comunidad Autónoma de Madrid	Laboral, servicios públicos, administrativa, comercial, servicios a las empresas	Trenes de cercanías, autobuses interurbanos, automóvil privado, metro
"Región Urbana" (incluye las provincias de Ávila, Guadalajara, Segovia y Toledo)	Laboral, comercial, universitaria, servicios a las empresas	Trenes de cercanías y regionales, autobuses, automóvil privado
Nacional	Capital administrativa, comunicaciones, servicios a las empresas, universitaria-investigación (I+D+i), turismo y cultura, comercial	Trenes de largo y medio recorrido, autobuses, automóvil privado, líneas aéreas
Internacional	Servicios a las empresas, turismo y cultura, comunicaciones	Automóvil privado, líneas aéreas

Fuente: Elaboración propia

La Ciudad de Madrid es el principal nodo de accesibilidad del país en términos de desplazamientos nacionales e internacionales

Como es lógico, los flujos generados, tanto en su intensidad como frecuencia, los modos de comunicación y su proyección territorial no son los mismos, existiendo un variado elenco de situaciones: desde los masivos movimientos pendulares diarios producidos en el entorno urbano próximo (Área Metropolitana) hasta los más variables y distantes de carácter internacional.

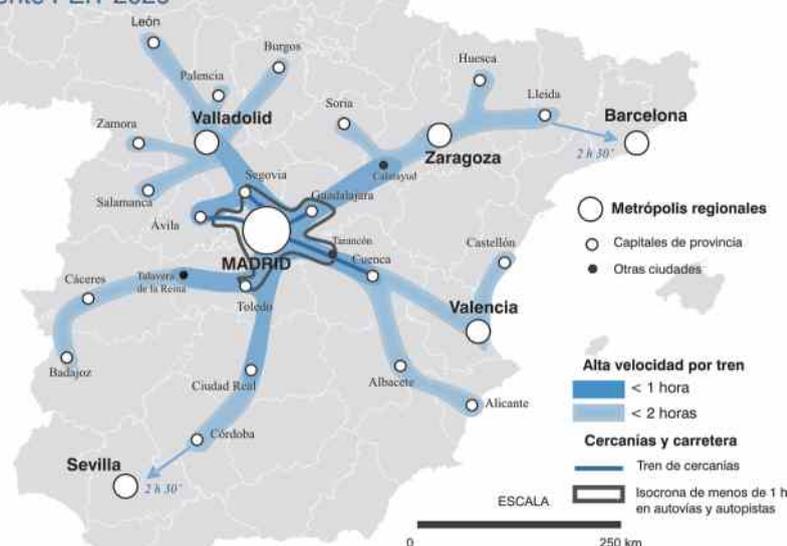
Las áreas de influencia de la Ciudad de Madrid, además de la complejidad de los flujos generados, entrañan un gran dinamismo o constante mutación. Por ejemplo, la materialización de nuevas líneas de tren de alta velocidad en los próximos años va a consolidar y ampliar el área de influencia directa de la Ciudad de Madrid sobre su entorno territorial. El tren de alta velocidad permitirá que ciudades medias como Valladolid, a priori distantes en tiempo y espacio, pasen a entrar bajo la órbita de influencia metropolitana madrileña, situándose dentro de la isocrona de menos de una hora de viaje (criterio seguido a la hora de definir la corona de alcance de una región metropolitana).

En el siguiente mapa se han definido tres áreas de influencia territorial de la Ciudad de Madrid, definiendo las mismas en función de la accesibilidad que proporciona cada infraestructura o medio de transporte (autovías y autopistas; red de Cercanías; y tren de alta velocidad):

- El escenario presente de la movilidad y accesibilidad está definido en primer lugar por la red de autopistas y autovías radiales, infraestructuras de transporte que canalizan los principales flujos de desplazamientos de la Región urbana de Madrid, cuyo radio está comprendido dentro de la isocrona de una hora. Se trata de un conjunto de vías radiales que constan de una notable disponibilidad para asumir los volúmenes de desplazamientos que genera una ciudad como Madrid. Además, esta capacidad se ha visto ampliada recientemente por las autopistas radiales de peaje.
- En el mapa también se refleja cómo la existente red de Cercanías completa el mallado de transporte por carretera y realiza una notable contribución a la movilidad de Madrid y su Región urbana, sobre todo en cuanto a los desplazamientos diarios de tipo pendular, motivados fundamentalmente por razones laborales. La red de Cercanías, gracias a sus múltiples conexiones, facilita notablemente los desplazamientos de la mano de obra residente en los importantes núcleos poblacionales del Área Metropolitana de Madrid (Móstoles, Leganés, Fuenlabrada, Alcalá de Henares, etc.), mejorando el acceso de las empresas al factor trabajo, y el de los ciudadanos a una gran diversidad de potenciales yacimientos de empleo.
- Finalmente, cabe destacar la transformación que está viviendo la articulación territorial presente de la Ciudad de Madrid gracias al desarrollo de la red de trenes de alta velocidad. En este sentido, el mapa muestra una estimación de dos isocronas (de 1 y 2 horas) de los desplazamientos en líneas de tren de alta velocidad, tanto actuales como proyectadas en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transportes. Así puede apreciarse cómo el programa de alta velocidad estimado para los próximos años

supondrá un significativo incremento del radio de influencia de la Ciudad de Madrid, superando con creces el margen de accesibilidad por carretera.

Área de influencia de Madrid Horizonte PEIT 2020



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Fomento

En resumen, la Ciudad de Madrid es punto de paso de los principales itinerarios nacionales, disponiendo de la máxima accesibilidad en términos de desplazamientos nacionales e internacionales. Todo ello a pesar del reto que supone esta situación para el mantenimiento y buen funcionamiento de la dotación urbana de infraestructuras de transporte, debido a la necesidad de gestionar las incidencias que generan estos desplazamientos (congestiones, presión del tráfico sobre el entorno urbano, etc.). En este sentido puede decirse que la Ciudad de Madrid dispone de un completo sistema de infraestructuras de transporte, caracterizado por su alto grado de intermodalidad, y por su adaptación y desarrollo constante. Son estas características las que contribuyen a dinamizar los importantes flujos de transporte terrestre que registra Madrid.

Por otra parte, Madrid, como nodo aeroportuario internacional, dispone de un sistema de transporte eficaz para los viajeros que favorece una intensa conexión con las áreas metropolitanas españolas, europeas e internacionales; un requisito imprescindible para mantener y consolidar las funciones de alto rango de la Ciudad de Madrid. Esta capacidad se ha visto incrementada recientemente gracias a la ampliación del aeropuerto de Barajas, que ha potenciado el aprovechamiento de las sinergias entre los grandes aeropuertos peninsulares y las ventajas de las reservas de capacidad existentes, frente a otros grandes aeropuertos europeos.

La Ciudad de Madrid constituye un centro de negocios de primer orden gracias a su condición de capital y de motor económico del país, donde numerosas empresas localizan su sede central. Pero también existen otros factores que favorecen la pujanza económica de la Ciudad de Madrid, contribuyendo a mantener o acrecentar su atractivo como polo de atracción empresarial. En efecto, pueden distinguirse ciertos sectores de creciente importancia económica cuya evolución está particularmente condicionada por el adecuado desempeño de la Ciudad en términos de movilidad y conectividad.

En este sentido, podemos identificar en primer lugar al sector turístico urbano, cuyo buen funcionamiento es muy relevante en términos económicos para la Ciudad de Madrid, donde el gasto de los turistas se sitúa por encima del resto de España.

La acelerada proyección de la Ciudad de Madrid en términos de desarrollo de su sector turístico urbano, ya sea cultural, de negocios o de congresos, exige planificar con precisión las necesidades futuras de conectividad interna y movilidad. Se trata de actuar sobre la conectividad y la movilidad de la Ciudad de Madrid con el fin de potenciar su atractivo para el importante sector turístico empresarial o de negocios, que gana importancia económica año a año. Con esta reflexión se trata de justificar o relacionar por qué las mejoras en movilidad y conectividad interna inciden directamente sobre ciertos sectores estratégicos para la Ciudad de Madrid (como por ejemplo el turismo urbano de negocios o la celebración de congresos y ferias internacionales) que, a su vez, actúan como dinamizadores de la atracción empresarial.

Esta relación ha sido recogida en algunos estudios como "Les Villes Européennes" de DATAR-2003 (*Délégation à l'Aménagement du Territoire et à l'Action Régionale*- Francia), donde figura una ordenación de ciudades europeas según una serie de aspectos determinantes de la competitividad internacional en cuanto a la atracción de empresas.

Entre estos factores destaca la importancia de la movilidad y la conectividad interna como factores imprescindibles para dinamizar el sector de empresas dedicadas al turismo urbano, actividad que el informe de DATAR destaca por tratarse de un sector en plena expansión. En efecto, desde hace algunos años los agentes públicos y privados, conscientes de las oportunidades que ofrece este tipo de turismo, se han movilizado para adaptar las infraestructuras de transporte a las necesidades y preferencias de sus cada vez más numerosos visitantes. Así, la fiabilidad, la modernidad y el buen funcionamiento del sistema local de transportes se constituye en pieza esencial del turismo urbano de la Ciudad de Madrid. En este contexto, Londres y París, con 44 y 36 millones de pernoctaciones al año, respectivamente, ocupan las dos primeras posiciones del turismo urbano europeo. Madrid comparte categoría con ciudades como Roma, Venecia o Berlín, que acogen entre 10 y 15 millones de pernoctaciones anuales.

Movilidad turística en la Ciudad de Madrid

Formatos turísticos y nodos de comunicación



Este año, se prevé que la Ciudad de Madrid cierre el ejercicio con un récord en el número de visitantes, superando ampliamente las cifras correspondientes a 2005. El balance sobre la evolución del turismo en la Ciudad de Madrid durante el primer semestre del año es muy positivo. Con respecto a 2005 el número de viajeros extranjeros que visitó la Ciudad de Madrid en este periodo se incrementó en un 7,6%, mientras que el número de viajeros nacionales creció en un 4,7%. Asimismo, no solo llegaron más viajeros, sino que también aumentó el número de noches que estos visitantes pasan en Madrid, tanto por parte de los turistas extranjeros como de los nacionales, con incrementos del 7,2% y del 1,7%, respectivamente. Por otra parte, se trata de un turismo muy relevante en términos económicos para la Ciudad de Madrid, donde el gasto de los turistas también se sitúa por encima del resto de España.

3. Comparación entre Madrid y otras capitales españolas y europeas en términos de conectividad interna. Encuestas de satisfacción

Entre los estudios realizados sobre la competitividad internacional de la Ciudad de Madrid y su importancia relativa a escala europea y global, destaca el informe del Comité Olímpico Internacional (COI) sobre ciudades candidatas a albergar los Juegos de la XXX Olimpiada. Concretamente, uno de los criterios técnicos tenidos en cuenta para evaluar las distintas ciudades competidoras fue el transporte. En este ámbito de evaluación, uno de los criterios con mayor peso para la valoración final, se analizaron las infraestructuras terrestres y aéreas existentes y planificadas, con el fin de comprobar la aptitud de la Ciudad de Madrid en términos de movilidad interna y conectividad.

Precisamente, en esta evaluación la Ciudad de Madrid destacó sobre el resto de ciudades por la gran dotación de infraestructuras de transporte existentes, así como por la calidad y cantidad de los proyectos previstos para los años siguientes.

El informe del COI remarcó la existencia en la Ciudad de Madrid de un moderno sistema de transporte multimodal, basado en la facilidad de las conexiones entre los diferentes tipos de medios de transporte

El informe del COI remarcó la existencia en la Ciudad de Madrid de un moderno sistema de transporte multimodal, basado en la facilidad de las conexiones entre los diferentes tipos de medios de transporte, sus numerosos intercambiadores, sus 3.200 kilómetros de carreteras y sus vías de circunvalación, dada la capacidad de estas infraestructuras para reducir los tiempos y costes de desplazamiento interno.

Mención especial recibió la red de Metro de la Ciudad de Madrid, gracias a su considerable extensión y cobertura de los distintos distritos urbanos, así como la red de trenes de cercanías o el servicio de autobuses de la Empresa Municipal de Transportes. Además, la conexión con las líneas de ferrocarril de alta velocidad fue valorada positivamente como elemento a tener en cuenta dentro de las capacidades de la Ciudad de Madrid para competir en el entorno internacional. Los técnicos también evaluaron positivamente la presencia de un consorcio público regional de transporte, dada su labor eficaz en las tareas de coordinación y planificación del transporte público y sus infraestructuras.

Así, con independencia de la decisión final del COI de otorgar la celebración de los próximos Juegos a Londres, la capacidad de la Ciudad de Madrid para albergar eventos de alcance mundial de este tipo fue especialmente subrayada por el equipo técnico evaluador, que asignó a Madrid las calificaciones máximas en su valoración de la infraestructura general de la ciudad, superando al resto de candidaturas. Concretamente, la Ciudad de Madrid fue calificada con un 8,5 de nota máxima y un 7,5 de nota mínima para sus infraestructuras, mientras que el resto de ciudades candidatas: París (7,8 y 6,8); Londres (7 y 5,3); Nueva York (7 y 5,3) y Moscú (6,8 y 4,8) fueron superadas por la Ciudad de Madrid en la valoración de sus sistemas de transporte.

Por otra parte, la Ciudad de Madrid también ocupa los primeros puestos en los ranking elaborados por publicaciones de reconocido prestigio internacional, como European Cities Monitor. En su último informe disponible, publicado en septiembre de 2006, la Ciudad de Madrid se sitúa entre las ciudades líderes, con respecto a la movilidad interna, o facilidad de acceso a los mercados, consumidores y clientes, aspectos clave en las decisiones estratégicas de las empresas sobre localización. Así, las ciudades de Londres, Bruselas y Madrid se encuentran entre las localizaciones más populares y mejor asentadas en tanto que ciudades de negocios.

Asimismo, los avances en la movilidad y conectividad interna de Madrid son percibidos en el escenario internacional como esfuerzos positivos por mejorar como polo de atracción empresarial. En efecto, la última edición del informe de European Cities Monitor, al evaluar qué ciudades europeas están realizando los mayores progresos, sitúa a Madrid en la segunda posición de las treinta y seis ciudades analizadas. Sin duda, estos esfuerzos son valorados por las empresas para mantener su representación en la Ciudad de Madrid, en un contexto de elevada movilidad de las localizaciones empresariales. Así, según las respuestas de las empresas encuestadas, Madrid continúa situándose en el cuarto lugar en la escala europea de ciudades donde existe una mayor representación de empresas, siendo ésta una posición que el informe de European Cities Monitor prevé que mejore durante los próximos cinco años. Según este informe, Madrid se situará en el tercer puesto en cuanto a las ciudades con mayor representación de empresas, por detrás de París y Londres, teniendo en cuenta sus planes de expansión para los próximos años.

En cuanto a la evaluación específica de la movilidad interna de las ciudades europeas, la Ciudad de Madrid también se sitúa en el noveno puesto del ranking de ciudades europeas, manteniendo su calificación respecto al año pasado. Las primeras posiciones corresponden a Londres, París o Berlín; mientras que por detrás se encuentran ciudades como Ámsterdam, Bruselas o Roma. Por otra parte, Madrid se encuentra en la séptima posición de Europa en cuanto a la conectividad externa con otras ciudades y con el extranjero. Esta es una buena calificación teniendo en cuenta la situación periférica de Madrid respecto a importantes ciudades muy próximas entre sí, como Londres, París o Bruselas.

Por otra parte, la movilidad y la conectividad interna de la Ciudad de Madrid también han sido estudiadas en otros informes, como Urban Audit Perception Survey. Por ejemplo, uno de los criterios considerados para valorar la calidad de vida que aportan las infraestructuras de una ciudad es la duración media del viaje al trabajo en minutos. En este sentido, Urban Audit señala que Madrid, con 32 minutos de media, presenta datos similares a otras ciudades como Bruselas o Berlín, mientras que la ventaja en tiempo queda patente con respecto a otras capitales europeas como Lisboa o Londres, que muestran duraciones medias superiores en 10 minutos aproximadamente a la registrada en Madrid.

El último informe publicado por European Cities Monitor sitúa a la Ciudad de Madrid entre las ciudades líderes en cuanto a facilidad de acceso a los mercados, consumidores y clientes, así como en movilidad interna

Según el informe de Urban Audit, la Ciudad de Madrid presenta una duración media de los desplazamientos al trabajo inferior a la registrada en otras capitales europeas como Londres o Lisboa

La Ciudad de Madrid destaca por su puntuación elevada en cuanto a accesibilidad, entendida como indicador del número de ciudades europeas accesibles en el mismo día en tren o avión

Asimismo, según el índice publicado por Robert Huggins Associates (recogido en el informe “Madrid en el concierto de las grandes ciudades”) la Ciudad de Madrid destaca por su puntuación elevada en cuanto a accesibilidad, entendida como indicador del número de ciudades europeas accesibles en el mismo día en tren o avión. Esta buena puntuación (puesto 18 sobre 91) se obtiene a pesar de que la Ciudad de Madrid se asienta en un país periférico respecto al continente europeo.

4. Conclusiones

La dotación de infraestructuras de transporte de la Ciudad de Madrid es uno de los principales factores explicativos de la pujanza de la economía local. En este momento, Madrid cuenta con accesos a redes rápidas de transporte por carretera, es el punto de partida de las vías de ferrocarril de alta velocidad y dispone de un aeropuerto con múltiples conexiones nacionales e internacionales. Todo ello contribuye a configurar una región urbana de gran vitalidad económica, que se beneficia de contar con numerosas sedes empresariales.

Asimismo, la importancia de Madrid como polo de atracción del turismo de negocios gana relevancia cada ejercicio gracias a la fácil conexión con diferentes modos de transporte, pues la movilidad se sitúa en la actualidad como una de las ventajas comparativas de la Ciudad de Madrid para competir a escala internacional por la localización de empresas o la muy relevante celebración de numerosos eventos y congresos.

Conseguir que ese crecimiento de la actividad metropolitana, consecuencia del aumento de la actividad económica y de la población, no sea finalmente un freno a dicha pujanza requiere seguir trabajando para mantener unos costes del transporte que no sólo sean económicamente reducidos, sino social y medioambientalmente aceptables, de forma que la Ciudad de Madrid siga ganando competitividad en el escenario internacional.

V. Monográfico

Caracterización del sistema de movilidad

En esta sección, nos fijamos en la situación actual y futura de las infraestructuras de transporte en la Ciudad de Madrid. No sólo nos centraremos en conocer la extensión actual de estas infraestructuras, sino también en el uso que se hace de ellas, con el objetivo de establecer un diagnóstico avanzado sobre el estado del sistema de movilidad de la Ciudad de Madrid.

Debemos señalar en este punto que se excluye del estudio el análisis pormenorizado del aeropuerto Madrid-Barajas, ya que se dedicó el monográfico del octavo Barómetro (abril de 2006) a sus obras de ampliación. Las novedades respecto a las obras de ampliación comentadas en aquel número están relacionadas con la puesta en marcha de las cuatro pistas del aeropuerto, a finales de septiembre de 2006, que dará lugar a un incremento sustancial de las operaciones de despegue y aterrizaje. De esta forma, frente a la saturación de otros aeropuertos europeos, Madrid podría concentrar gran parte del incremento esperado en el tráfico aéreo de pasajeros.

La sección se divide en tres partes. En la primera de ellas, se detalla el estado actual del sistema de movilidad madrileño, con especial atención al servicio que han proporcionado en los últimos años las distintas infraestructuras de transporte de la Ciudad. En la segunda parte, se analiza la operatividad futura de estas infraestructuras, distinguiendo tres aspectos: la envergadura del Plan de Movilidad de la Ciudad de Madrid, las actuaciones para la mejora del transporte público en la Ciudad y la Comunidad de Madrid, y la mejora de las infraestructuras destinadas al transporte privado. La sección concluye con una exposición de las principales conclusiones.

1. El sistema de movilidad en la actualidad

La caracterización de las infraestructuras de transporte, su evolución y el uso que se hace de ellas son elementos clave a la hora de analizar el sistema de movilidad de una ciudad. Centraremos el estudio en la red de carreteras y el transporte público como factores fundamentales para articular la movilidad de la Ciudad de Madrid.

1.1. La red de carreteras

La utilización del transporte privado se mantiene como una de las principales características de movilidad de la Ciudad

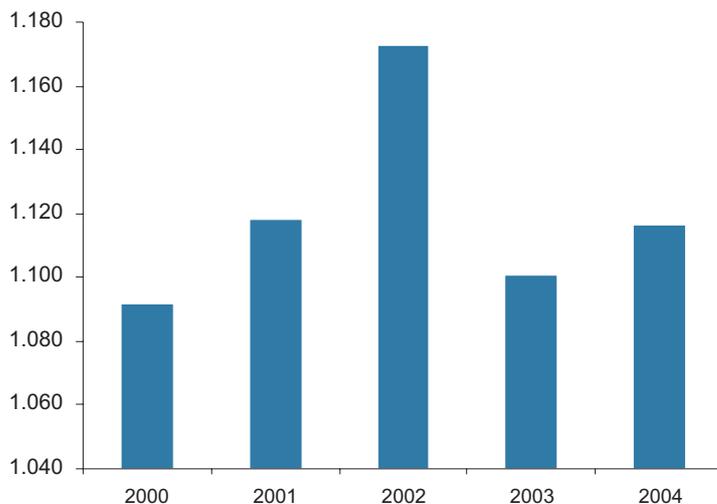
A pesar del significativo aumento del uso del transporte público, la amplia utilización del transporte privado se mantiene como una de las principales características de la movilidad de la Ciudad y la Comunidad de Madrid. El parque de vehículos en la Comunidad de Madrid se ha

incrementado en más de un 30% en la última década¹, lo que incide en la fluidez de las principales arterias de la Ciudad de Madrid. Por ello, las políticas que se están aplicando se dirigen a una mayor coordinación y eficiencia en el uso de las carreteras existentes o a su mejora.

Según datos del Ministerio de Fomento, la cifra de kilómetros de carreteras dentro de la Comunidad de Madrid ascendía a 3.400 en 2004, lo que suponía un crecimiento del 2,2% con respecto al valor de 1995. El escaso crecimiento en la red de carreteras ha supuesto que el número de vehículos por kilómetro de carretera en la Comunidad haya aumentado en más de 230 vehículos en la última década hasta superar las 1.100 unidades desde 2001. Por otra parte, las nuevas inversiones planificadas por el Gobierno Regional de la Comunidad de Madrid contribuirán a solucionar parcialmente este problema. Concretamente, se prevé realizar una inversión de 420 millones de euros, que aportará 215 nuevos kilómetros a la red. Entre los proyectos más importantes se encuentran la REDSUR, el plan de variantes y ocho desdoblamientos.

Entre las obras que en la actualidad están en ejecución destacan el túnel en la Avenida de Pío XII, el enlace de la M-40 con el Pau de Las Tablas o las conexiones entre la Avenida de la Ilustración y Ventisquero

Número de vehículos por kilómetro de carretera Comunidad de Madrid



Fuente: DGT y Ministerio de Fomento

De todo lo anterior se puede desprender que el vehículo privado sigue teniendo una importancia muy relevante en lo que se refiere a las conexiones entre el municipio de Madrid y el Área Metropolitana. Este resultado se pone de manifiesto en los datos de la Encuesta de Movilidad del año 2004. Según esta encuesta, un 58,5% de los viajes (origen y destino) realizados entre Periferia Urbana y Área Metropolitana se efectúan utilizando el vehículo privado como único método de desplazamiento. La encuesta de movilidad realizada en el año 1996 cifraba este porcentaje en un 53,6%.

El vehículo privado se mantiene como el principal medio de movilidad en las conexiones entre la Ciudad de Madrid y el Área Metropolitana

¹ El parque de vehículos en la Comunidad de Madrid asciende a 3,8 millones de vehículos, con un 45,8% de ellos matriculados en la Ciudad de Madrid.

Otro área cuya movilidad descansa en gran medida en el vehículo privado es la Periferia, donde un 51,3% de los viajes internos se realizan utilizando este medio de transporte (44,0% en 1996), frente al 24,4% de la Almendra Central. En este sentido, cabe destacar que, a pesar de la amplia cobertura de la línea circular de Metro (línea 6), la red de Metro se caracteriza por presentar una estructura radial, diseñada con el fin de canalizar los principales flujos de desplazamientos de la Ciudad. Así, el vehículo privado continúa siendo el medio preferido para realizar los desplazamientos en la Periferia, marcada por la mayor facilidad de uso de las vías M-30, M-40, M-45 y M-50.

1.2. El transporte público

Se ha producido un incremento sostenido del número de usuarios del transporte público, protagonizado por el ascenso de los viajeros transportados en Metro y Cercanías

Durante la última década se ha producido un incremento sostenido del número de viajeros en transporte público, fenómeno que coincide en el tiempo con el crecimiento de la población urbana. Este aumento ha sido protagonizado por el ascenso de los viajeros transportados en Metro y trenes de Cercanías, que ha reducido paulatinamente la importancia relativa del autobús como medio de transporte público. Detrás de este fenómeno sustitutivo encontramos como factores explicativos las mejoras en la calidad y cantidad del servicio prestado por Metro y Cercanías, que han conseguido reducir la duración del trayecto medio de los usuarios en comparación con la red de autobuses que, no obstante, también ha registrado una significativa modernización.

En el periodo 1995-2005, el conjunto de medios de transporte público ha registrado un incremento en el número de usuarios del 25,5%. Concretamente, el número de viajeros transportados por Metro ha aumentado en un 66,5%, mientras que los viajeros en Cercanías lo han hecho en un 44,6%. Por su parte, el número de viajeros en autobús transportados por la Empresa Municipal de Transportes (EMT) se ha reducido en un 10,6%. Estos resultados subrayan el incremento de la importancia del Metro como plataforma de transporte urbana, y del tren de Cercanías como medio de transporte clave para la interconexión de la Ciudad con su área limítrofe. En 2005, un 57,6% de los viajeros transportados por la EMT utilizaron la red de Metro. La previsión es que esta tendencia se incremente en el futuro próximo con la ampliación de la red prevista, de la que hablaremos posteriormente en la sección.

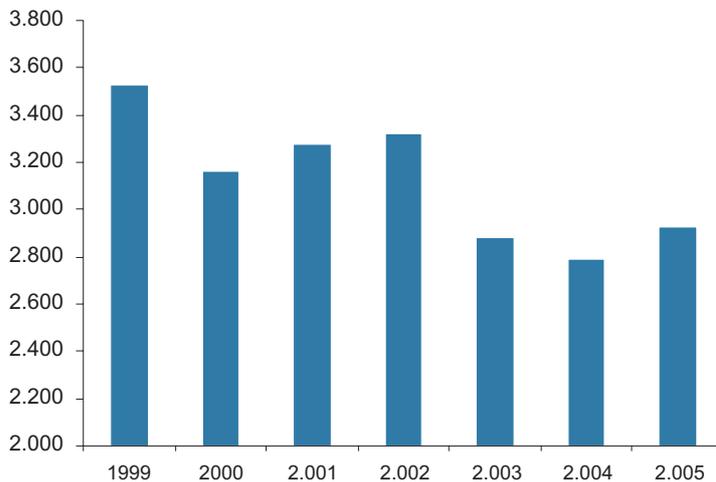
Si nos fijamos en la red de Metro, destaca el fuerte crecimiento observado en la Ciudad de Madrid en los últimos años. Entre 2001 y 2005 la longitud de la red aumentó en 54 kilómetros, lo que representa un incremento del 32,5%. Un aumento de la red está asociado comúnmente a una extensión en el uso del transporte público en detrimento del privado, aunque en ocasiones el aumento del número de viajeros transportados se deba tan sólo al aumento de la población urbana y no a una sustitución de transporte privado por público. Por ello, es aconsejable conjugar el análisis de la longitud de la red con el número de viajeros transportados, con el fin de obtener una objetiva visión de conjunto acerca del uso de la red de Metro.

La ampliación del Metro ha permitido aumentar los usuarios sin que esto haya supuesto un aumento de la congestión

La extensión de la red de Metro madrileña en la última década ha permitido aumentar los usuarios de Metro en Madrid sin que esto haya supuesto un aumento de la congestión de la red, reduciéndose el número de viajeros por kilómetro de red en un 17,1%. El aumento de la

longitud de la red ha permitido dar servicio a nuevos barrios, incluso adentrándose en nuevos municipios como en el caso particular del "Metrosur". En 2005, la cifra de viajeros por kilómetro de red se situaba en 2,9 millones de viajeros.

Número de viajeros de Metro por kilómetro de línea (miles de viajeros)



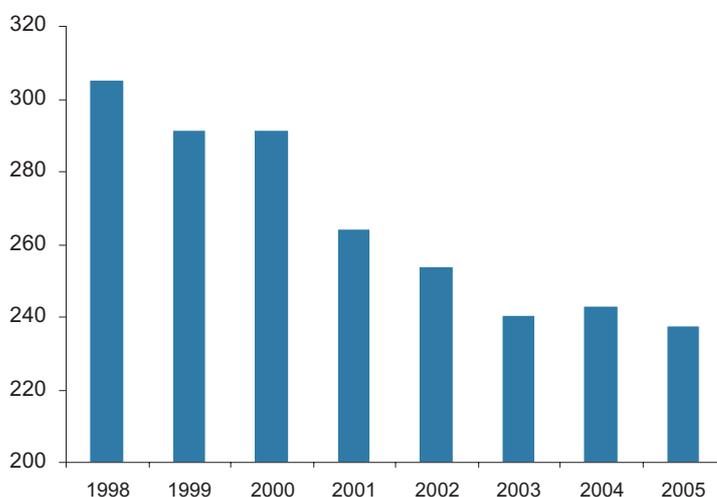
Fuente: Empresa Municipal de Transporte (EMT)

Los 220 Km. de red de Metro existentes en 2005 sitúan al Metro de Madrid en el sexto lugar del mundo (y tercero de Europa) detrás de Londres, Nueva York, Tokio, Seúl y Moscú. La línea Metrosur, última gran línea inaugurada en 2003, con una longitud de 40 Km., conecta entre sí los cinco mayores municipios del Sur de Madrid, dando servicio a una población de 900.000 habitantes.

Se ha ampliado la red de autobuses municipales durante la última década, contribuyendo a mejorar la calidad del servicio prestado, pese a las limitaciones que el tráfico urbano impone sobre los medios de transporte en superficie. La red de autobuses, medida en número de vehículos disponibles, creció un 9,9% entre 1998 y 2005, pese a lo cual el número de viajeros transportados descendió en un 14,4%.

A pesar del aumento de la red, el número de viajeros en autobuses municipal se ha reducido

Número de viajeros transportados por EMT por vehículo disponible (miles de viajeros)



Fuente: Empresa Municipal de Transporte (EMT)

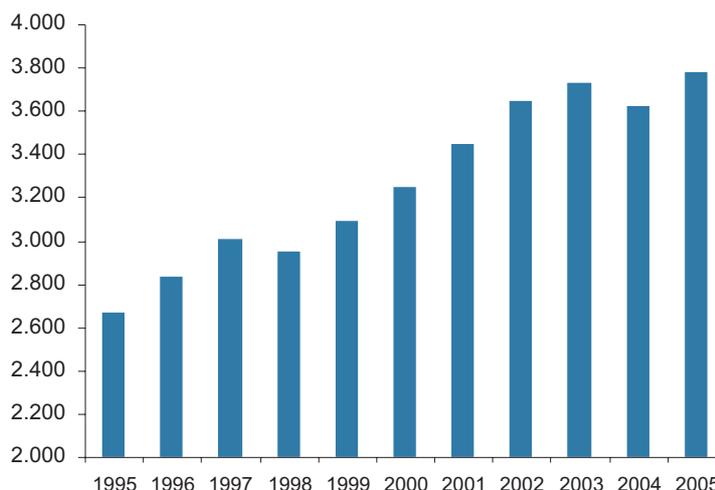
Según datos del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, la red de líneas de la EMT contaba, a 1 de enero de 2005, con 194 líneas; 160 líneas de la Red Diurna Integrada (RDI), 26 líneas nocturnas, 7 servicios especiales y una línea del aeropuerto.

La red de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid estaba integrada, a 1 de enero de 2005, por 302 líneas, que alcanzaban las 389 si se incluyen los servicios urbanos de las coronas B y C. La estructura de esta red es eminentemente radial, lo cual facilita la entrada y salida de viajeros a la Ciudad de Madrid.

El número de viajeros transportados en la red de Cercanías se ha incrementado un 40% en el periodo 1995-2005, a pesar de prácticamente mantenerse la longitud de la red

Por último, cabe destacar el significativo aumento del número de viajeros que se desplazan en trenes de Cercanías. En Madrid se ha alcanzado una tasa de variación de un 44,6% en el periodo 1995-2005. No obstante, este aumento no se ha visto correspondido por un aumento en los kilómetros de servicio de la red de Cercanías, que en el periodo 1995-2005 ha crecido tan sólo un 2,2%. La cifra de viajeros por kilómetro de línea se ha situado en 2005 cerca de los 3,8 millones de viajeros, con un crecimiento de un 41,5%.

Número de viajeros de Cercanías por kilómetro de línea
(miles de viajeros)



Fuente: Ministerio de Fomento

2. ¿Hacia dónde nos dirigimos? Actuaciones y políticas en ejecución y previstas

La ampliación de la red de infraestructuras de transporte, que se detalla a continuación, va dirigida a mejorar la fluidez de los desplazamientos dentro de la Ciudad de Madrid y la conectividad con su Área Metropolitana.

2.1. La red de carreteras

Las principales actuaciones están incluidas en el Plan de Movilidad 2003-2007, del cual se han finalizado más del 50% de los trabajos previstos

Las principales actuaciones previstas en materia de transporte por carretera están incluidas en el Plan de Movilidad 2003-2007 del Ayuntamiento de Madrid. Buena parte de los proyectos de este Plan ya se han concluido. Así, más del 50% de los trabajos previstos para la presente legislatura se han finalizado, quedando en ejecución menos

del 40%. El resto de los proyectos incluidos en el programa ya están planificados y muchos a punto de iniciarse.

Principales actuaciones sobre la red viaria

Proyectos	Efecto
M-30	
Enlace Avda. América/A2	Fluidez Capital vs. Corredor del Henares
Túnel salida A3	Fluidez Capital vs. municipios sureste
Enlace Eje O'Donnell	Comunicación zona este de la Ciudad
Enlace Costa Rica-Pza. J.Mª Soler	Evitar circulación por Madrid centro
Remodelación zona noroeste	Comunicación zona noroeste de la Ciudad
Paso elevado Avda. San Luis	Comunicación zona noreste de la Ciudad
Obras de soterramiento	Eliminación efecto barrera, zonas verdes
A-1	
Vías de servicio entre M-30 y M-40	Fluidez Capital vs. municipios norte
Túneles de conexión Bypass Norte	Fluidez Capital vs. municipios norte
Acceso M-607 por Avda. Ilustración	Fluidez Capital vs. municipios norte
Túnel Pío XII	Fluidez Capital vs. municipios norte
Prolongación Avda. Ventisquero Condesa	Fluidez Capital vs. municipios norte
Reurbanización Polígono J. Camarillo	Accesibilidad polígonos industriales
Reurbanización Polígono Vallecas	Accesibilidad polígonos industriales
Mejora carretera Villaverde-Vallecas	Accesibilidad polígonos industriales
Eje Noreste-Sureste Vial 5	Comunicación nuevos PAUs
Gran Vía Sureste	Comunicación nuevos PAUs
Enlace Calle Costa Brava	Comunicación nuevos PAUs
Conexión Sanchinarro vs. M-40	Comunicación nuevos PAUs
M-45	
	Evitar circulación por Madrid centro
	Comunicación nuevos PAUs
	Fluidez municipios Corredor del Henares
M-50 (ampliación en estudio)	Fluidez Área Metropolitana

Fuente: Ayuntamiento de Madrid

Ya se ha concluido el enlace de la autovía de circunvalación M-30 con Avenida de América/A2, actuación que facilita considerablemente los movimientos entre la capital y el Corredor del Henares. Del mismo modo, también está ya en uso el túnel de salida desde la M-30 a la Autovía de Valencia, infraestructura que facilitará el acceso y la salida del tráfico rodado entre la capital y los municipios situados en torno a esta Autovía. El enlace entre la M-30 y el Eje de O'Donnell también está terminado, mejorando así la comunicación del Este de Madrid con el resto de la Ciudad.

También habría que destacar el papel de la vía de circunvalación M-45 que se sitúa entre la M-40 y la reciente M-50 y consta de tres tramos que conectan cuatro de las grandes vías de comunicación de la Ciudad de Madrid, la A-2 (Madrid-Barcelona), la A-3 (Madrid-Valencia), la A-4 (Madrid-Sevilla) y la A-5 (Madrid-Badajoz). Con su puesta en funcionamiento se evita que un gran flujo de vehículos cruce el centro de la Ciudad de Madrid para enlazar de unas vías con otras, dado el carácter fundamentalmente radial de las infraestructuras.

Transporte público por carretera

Tanto las nuevas conexiones como las remodelaciones de las distintas vías de la Ciudad deben tener en cuenta el flujo de autobuses urbanos que circula por ellas. A los más de cien kilómetros de carriles bus existentes en Madrid hay que añadir la ampliación del carril bus entre Moncloa y Puerta de Hierro.

La construcción de nuevos intercambiadores de transporte permitirá mejorar la movilidad de los usuarios al concentrar en un mismo punto

La ampliación y mejora de los carriles bus, y el aumento del número de intercambiadores son factores imprescindibles para el aumento de los flujos en autobús público

distintos medios de transporte (EMT, Metro, Cercanías). Destacan los intercambiadores construidos en Plaza de Castilla donde confluyen autobuses urbanos, interurbanos y tres líneas de Metro, en Príncipe Pío punto de conexión con los municipios del Suroeste de la Comunidad de Madrid, donde coinciden autobuses urbanos e interurbanos, Metro y Cercanías. Los intercambiadores subterráneos de Moncloa y Avda. de América, ambos con Metro, aglutinan muchos de los autobuses que comunican la Ciudad con los municipios del Noroeste y Este de la Comunidad de Madrid, respectivamente. En la actualidad se están desarrollando las obras del intercambiador de transportes de la Plaza Elíptica, emplazamiento que contendrá dos líneas de Metro, varias líneas de autobuses urbanos y varias líneas de autobuses interurbanos que conectan la capital con los municipios sureños de la Comunidad.

Peatonalización y carril bici

Los viandantes en la Ciudad Madrid también han visto mejorada su movilidad en los últimos años gracias a la consecución de importantes obras como las desarrolladas en el Paseo de los Pinos y en el de los Caleros, en la Avenida de Camilo José Cela, así como la construcción de dos pasarelas, una que conecta la estación de RENFE de Puerta de Arganda, en el distrito de Vicálvaro y otra sobre la M-40, entre las calles Atenas y Ladera de los Almendros. Entre las actuaciones recientes, además de la peatonalización de las calles Embajadores y Huertas, también destaca la inauguración del nuevo parque sobre las vías del tren en la Avenida de Entrevías, una nueva zona verde que incorpora al tejido urbano un área de recreo y expansión para los ciudadanos madrileños e integra el ferrocarril en el barrio de Entrevías.

A diferencias de otras ciudades europeas donde el uso de la bicicleta es un medio de transporte común, en Madrid y en la gran mayoría de las ciudades españolas, la bicicleta no es un medio de transporte habitual (ver la sección de Sostenibilidad). Sin embargo, con la consecución de la segunda fase del Anillo Verde Ciclista, se han incorporado unos 35 kilómetros más a los 17,7 de los que consta la primera fase. Con esta segunda fase se estrecha el cerco para conseguir completar los 62 kilómetros de perímetro con los que contará el Anillo, desarrollándose de manera paralela a la M-40.

Entre los grandes proyectos que continúan en ejecución, y cuya conclusión se prevé próxima, destacan nuevas pasarelas peatonales en la radial R3 y en la M-40. Estas instalaciones permitirán la circulación peatonal a ambos lados de estas dos grandes vías, la ampliación de la Avenida de la Aviación entre la A-5 y la calle Ricardo Bellver. Asimismo, la conexión de la M-40 con el Barrio de Las Tablas descongestionará los accesos a este nuevo barrio de la Ciudad, y la actualización del polígono industrial de Vicálvaro, adaptándolo a la nueva configuración de Valderribas, barrio de reciente construcción en el distrito de Vicálvaro.

2.2. Transporte público

Metro

El Metro de Madrid se sitúa como una de las infraestructuras con un mayor crecimiento previsto en el futuro próximo. Tras añadir cerca de 90 nuevos kilómetros y más de 75 estaciones, se prevé que en los

La ampliación del Metro lo convertirá en la tercera red mundial

próximos años, el Metro de Madrid se convierta en la tercera red del metro en el Mundo, por detrás de los metros de Nueva York y Moscú.

Esta actuación incidirá significativamente sobre la conectividad entre la Ciudad de Madrid, su Periferia y los principales municipios de su Área Metropolitana. El plan de ampliación del Metro diseñado por la Comunidad de Madrid, beneficiará a un millón de madrileños que verán mejorar sus posibilidades de movilidad. Disponer de una parada de Metro a pocos metros de su casa incentivará la sustitución de transporte privado por público y supondrá, sin duda, una mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

La ampliación tiene como objetivo dar servicio a los nuevos desarrollos urbanísticos de la capital, como los PAUs de Vallecas, Carabanchel, las Tablas y Sanchinarro, y a barrios que tradicionalmente han reivindicado este medio de transporte, así como potenciar aún más los efectos de las actuaciones iniciadas hace cuatro años, gracias a la construcción del Metro ligero, que permitirá el acceso a la Ciudad de Madrid a los habitantes de otros municipios cercanos de gran expansión poblacional y con claros vínculos de movilidad con la Ciudad.

Entre otros proyectos podemos destacar:

- La ampliación hasta Alameda de Osuna.
- La ampliación de la línea 2 a la Elipa.
- La extensión de la línea 11 hasta Carabanchel.
- La ampliación hasta el Ensanche de Vallecas.
- La remodelación de la línea 3 y su extensión hasta Villaverde Alto.
- La prolongación de la línea 10 (Metro norte) hasta Montecarmelo, Las Tablas, Alcobendas y San Sebastián de los Reyes.
- El Metro ligero (Metro oeste) que dará servicio a Boadilla del Monte, Pozuelo de Alarcón, Somosaguas y Aravaca, así como a Sanchinarro.
- La ampliación de la línea 7 (Metro este) hasta San Fernando de Henares, Paracuellos del Jarama y Coslada.

Adicionalmente, están en realización numerosas obras de adecuación de la red de Metro ya existente, con el objetivo de mejorar y facilitar aún más la movilidad en la Almendra Central, aportando capacidad, fluidez y seguridad, y dotando de mayor calidad al servicio proporcionado.

Ferrocarril

El principal proyecto de ampliación y mejora de las Cercanías de Madrid consiste en la construcción del llamado Segundo Túnel de la Risa, entre las estaciones de Atocha y Chamartín, con paradas intermedias en Sol-Gran Vía, Alonso Martínez y Nuevos Ministerios. Con esta obra, se pretende eliminar la saturación que sufren en horario punta Atocha-Cercanías, así como la estación del Metro de Madrid Atocha RENFE, al permitir que los trenes de las líneas C-3 (Aranjuez) y C-4 (Parla) continúen su trayecto hasta Chamartín. Igualmente, se estarían creando nuevas correspondencias entre la red de Cercanías y la mayor parte de las líneas de Metro. Está prevista la finalización de las obras del túnel en 2007, fecha en la que se pondría en funcionamiento, aunque la estación de Sol-Gran Vía no entraría en marcha hasta 2008.

Los proyectos de ampliación de Cercanías de Madrid persiguen la mejora de la movilidad, interconectando su red con la red de Metro de Madrid

La extensión de la red de AVE permitirá que ciudades medias pasen a entrar bajo la órbita metropolitana madrileña

Otros proyectos futuros son la construcción de tres nuevas estaciones en la línea C-3, Atocha/Aranjuez. Una sería la llamada Parque Andalucía (en el Polígono Industrial El Culebro de Getafe) y otra la de La Tenerife, en el barrio del mismo nombre de Pinto. Estas dos estaciones se harían a la par con la duplicación de vías entre San Cristóbal de los Ángeles y Pinto. La tercera nueva estación estaría en Valdemoro, que se pretende ubicar en la zona de El Espartal. Por otro lado también está prevista la conexión de Chamartín con el Aeropuerto de Madrid Barajas hacia 2012, para lo que en la actualidad se están realizando algunas obras previas.

Por otra parte, la materialización de nuevas líneas de tren de alta velocidad en los próximos años va a consolidar y ampliar el área de influencia directa de la Ciudad de Madrid sobre su entorno territorial (ver mapa en el segundo apartado de Polo de atracción).

3. Conclusiones

En la última década se ha producido un incremento sostenido de los usuarios del transporte público, derivado del ascenso de los viajeros de Metro y Cercanías. La ampliación del Metro ha permitido aumentar los usuarios sin que haya supuesto un aumento de la congestión de la red, mientras que el número de viajeros transportados por Cercanías se ha incrementado un 44,6% en el periodo 1995-2005, a pesar de prácticamente mantenerse la longitud de la red.

A pesar del incremento en el uso del transporte público, la amplia utilización del transporte privado es una característica fundamental de la Ciudad, ya que el vehículo privado es el principal medio de movilidad en las conexiones entre la Ciudad de Madrid y el Área Metropolitana.

Para paliar algunos de estos problemas y mejorar la red de infraestructuras, el Ayuntamiento ha puesto en marcha el Plan de Movilidad 2003-2007, entre otras actuaciones, del cual se han finalizado más del 50% de los trabajos previstos. Pero sin duda, dos de los planes más ambiciosos han sido, por un lado, el plan de ampliación del Metro, que hará que se convierta en la tercera red más extensa del mundo, y por otro, el Plan de Reforma y Gestión Integral de la M-30, que contempla actuaciones tendentes a mejorar la movilidad, reducir la contaminación, potenciar el transporte público, y recuperar ámbitos de gran valor medioambiental a lo largo del río Manzanares, mejorando la calidad de sus aguas y poniendo en valor el patrimonio histórico existente, al tiempo que se elimina una auténtica barrera urbana.

Con éstas y otras políticas detalladas a lo largo de este Barómetro, el Ayuntamiento persigue corregir los problemas ambientales y sociales que entraña la movilidad de su Ciudad, mediante dos objetivos fundamentales: la potenciación del transporte colectivo y disuasión del vehículo privado (movilidad sostenible) y la reducción de los vehículos a motor a través de la planificación urbana (accesibilidad sostenible).

Dado que la movilidad es un factor de competitividad, como veíamos anteriormente, disponer de conexiones de transporte adecuadas se convierte en uno de los principales determinantes del progreso económico y social de Madrid. Por ello la ciudad está avocada a renovar y mejorar continuamente sus infraestructuras al servicio de transporte.

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.
- **Índice de rotación:** Cociente entre el número de actos de disolución y el número de actos de constitución de sociedades.
- **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 demandan 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.

ACTIVIDAD FERIAL Y DE NEGOCIOS

Congreso: Conferencia generalmente periódica en que los miembros de una asociación, cuerpo, organismo, profesión, etc., se reúnen para debatir cuestiones previamente fijadas.

Feria: Instalación donde, con periodicidad determinada, se exponen máquinas, herramientas, vehículos, aparatos y otros productos industriales o de comercio, para promover su conocimiento y venta.

Convención: Reunión general de un partido político o de una agrupación de otro carácter (económico, lucrativo,...), para fijar programas, elegir candidatos o resolver otros asuntos.

Conferencia: reunión de representantes de Gobiernos o Estados y de agrupaciones de otra índole, para tratar asuntos de su competencia.

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.

INNOVACIÓN Y NUEVAS TECNOLOGÍAS

Investigación científica y desarrollo tecnológico (I+D) (Fuente: INE): Se define como el conjunto de trabajos creativos que se emprenden de modo sistemático a fin de aumentar el volumen de conocimientos, incluidos el conocimiento del hombre, la cultura y la sociedad, así como la utilización de esa suma de conocimientos para concebir nuevas aplicaciones.

Alta tecnología (Fuente: INE): se caracteriza por una rápida renovación de conocimientos, muy superior a otras tecnologías, y por su grado de complejidad, que exige un continuo esfuerzo en investigación y una sólida base tecnológica. A efectos estadísticos, la definición de alta tecnología se realiza mediante una enumeración exhaustiva de las ramas de actividad (enfoque por sectores) y de los productos (enfoque por productos) que son considerados, en un momento determinado, de alto contenido tecnológico.

Clasificación de los sectores de Alta y Media-Alta Tecnología por ramas CNAE (Fuente: INE):

Sectores manufactureros de tecnología alta
244: Industria farmacéutica

30: Maquinaria de oficina y material informático
 321: Componentes electrónicos
 32-32.1: Aparatos de radio, TV y comunicaciones
 33; Instrumentos médicos, de precisión, óptica y relojería
 35.3: Construcción aeronáutica y espacial

Sectores manufactureros de tecnología media-alta

24-24.4; Industria química excepto industria farmacéutica
 29: Maquinaria y equipos
 31: Maquinaria y aparatos eléctricos
 34: Industria automovil
 35-35.3: Otro material de transporte

Servicios de alta tecnología o de punta

64 Correos y telecomunicaciones
 72 Actividades informáticas
 73 Investigación y desarrollo

Uso de tecnologías de la información y las comunicaciones (TIC) (Fuente: INE): Esta variable trata de obtener información sobre la disponibilidad, por parte de las empresas, de distintos servicios informáticos y de telecomunicaciones: Ordenadores, red de área local, conexión a Internet, Intranet, Extranet y correo electrónico. También se solicita información sobre la dotación informática del personal de la empresa: personal que utiliza Pc y personal que tiene acceso a Internet.

Uso de internet (Fuente: INE): El uso de Internet pretende cuantificar las principales características asociadas a la utilización de Internet por parte de las empresas.

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