

# 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.

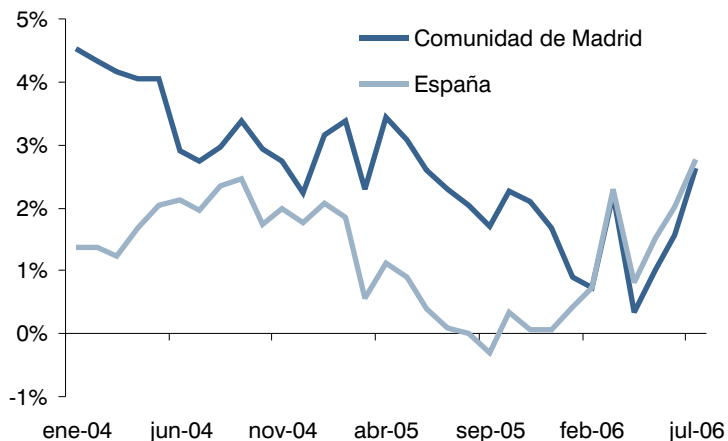
## 2. Actividades productivas

### 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)

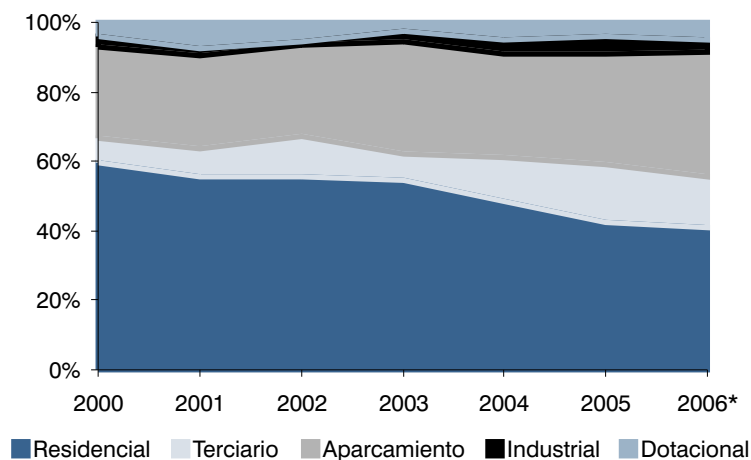


Fuente: INE

## 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 m<sup>2</sup> 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.

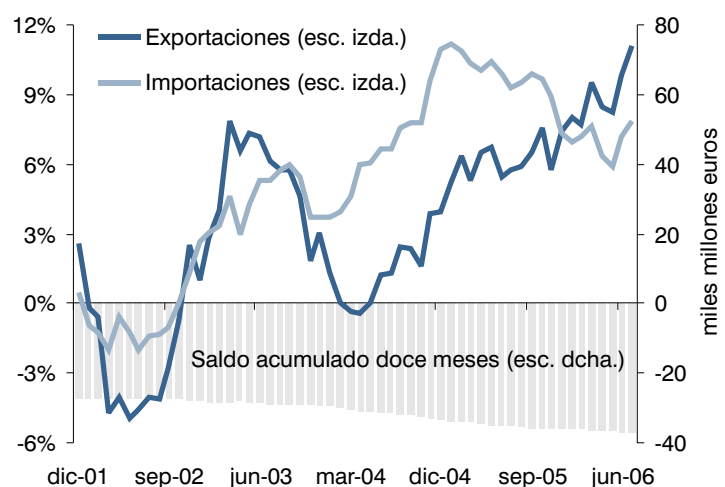
### 4. Demanda

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

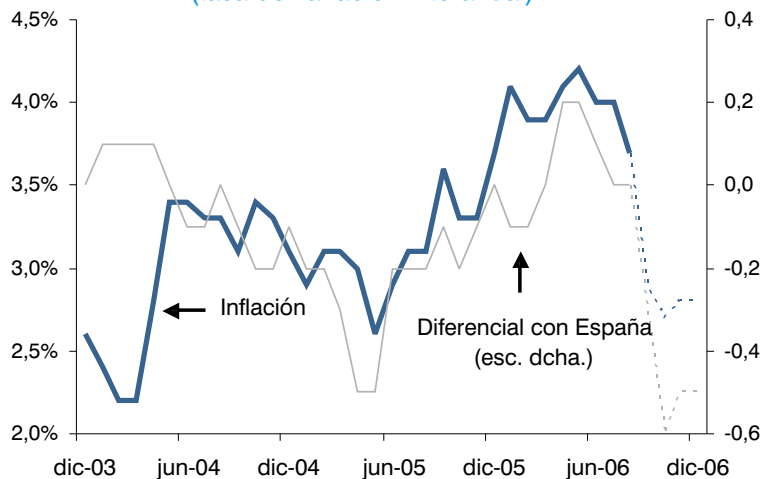
## 5. Precios y salarios

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)

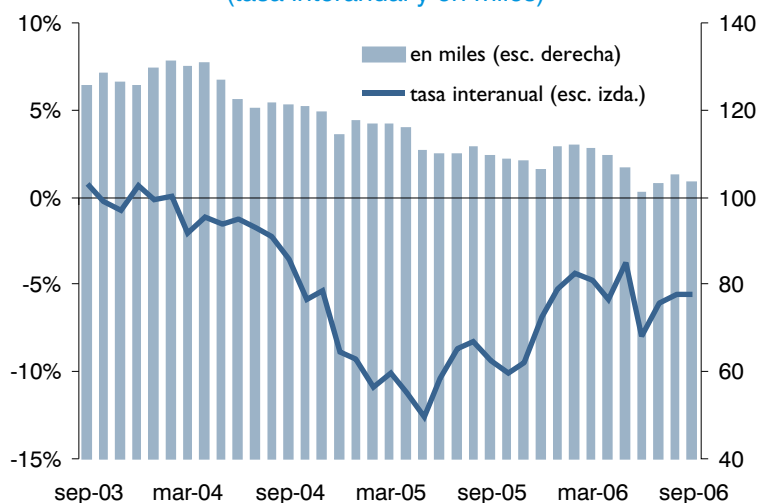


Nota: Las líneas discontinuas corresponden a predicciones.  
Diferencial calculado con previsiones del Inst. Flores de Lemus (región) y CAP (España)  
Fuente: INE, CAP e IFL

## 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).