



# Málaga. Economía y Sociedad

## SUMARIO



### Pág.

- 5** I. Contexto económico general
- 17** II. Economía y sociedad en Málaga
- 19** Resumen
- 21** Situación socioeconómica general
- 25** II.1. Actividad económica y revitalización de la ciudad
  - 25** Industria
  - 31** Construcción
  - 35** Transportes y comunicaciones
  - 43** Comercio y consumo
  - 51** Sanidad
- 57** II.2. Málaga y su litoral
  - 57** Climatología y medio ambiente
- 61** II.3. Atractivos turísticos y culturales de Málaga
  - 61** Turismo
  - 67** Cultura
- 73** II.4. Sociedad del Conocimiento en Málaga
  - 73** Servicios avanzados
  - 77** Mercado de trabajo
  - 83** Educación
- 89** III. Expectativas sobre la economía y sociedad malagueñas
- 97** IV. Monografía.  
Infraestructuras de transporte y desarrollo socioeconómico en Málaga



# Málaga. Economy and Society

## SUMMARY

### Pp.

<b>5</b>	<b>I. General economic context</b>
<b>17</b>	<b>II. Economy and society in Málaga</b>
<b>19</b>	Abstract
<b>21</b>	General socioeconomic situation
<b>25</b>	<b>II.1. Economic activity and city revitalization</b>
<b>25</b>	Industry
<b>31</b>	Construction
<b>35</b>	Transports and communications
<b>43</b>	Commerce and consumption
<b>51</b>	Health
<b>57</b>	<b>II.2. Coast Málaga</b>
<b>57</b>	Climatology and environment
<b>61</b>	<b>II.3. Cultural and tourist attractions in Málaga</b>
<b>61</b>	Tourism
<b>67</b>	Culture
<b>73</b>	<b>II.4. New Communication and Information</b>
<b>73</b>	Technologies in Málaga
<b>73</b>	Advanced services
<b>77</b>	Job market
<b>83</b>	Education
<b>89</b>	<b>III. Expectancies for the economy and society in Málaga</b>
<b>97</b>	<b>IV. Monograph.</b>
	Transport infrastructure and socioeconomic development in Málaga

---



# *I Contexto económico general*

*General economic context*





málaga, metrópoli abierta

**IPAM**  
El Plan Estratégico de Málaga

CIUDAD EN EL ÁREA METROPOLITANA

Málaga, 20 de

METROPOLITANA

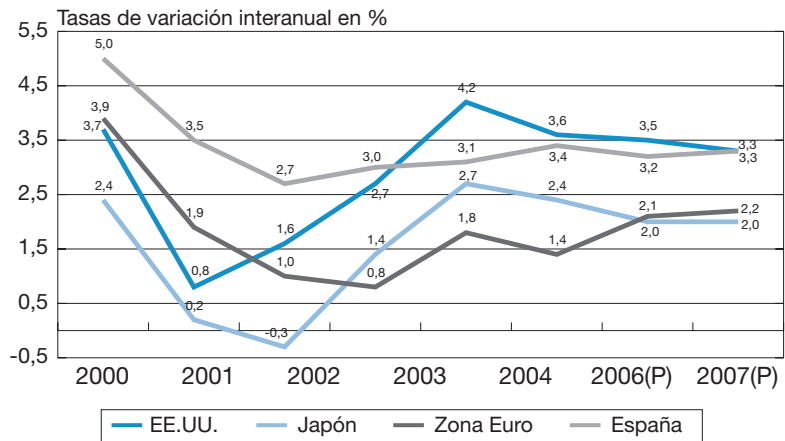
Málaga

La **economía mundial** ha seguido creciendo a un fuerte ritmo en 2005, en torno al 4,5 por ciento, a pesar de las incertidumbres generadas por la escalada alcista en los precios del petróleo, y del cambio en la orientación de las políticas monetarias, con subidas de tipos de interés tanto en EE.UU. como en la Zona Euro, aumentando en la Zona Euro por primera vez en diciembre, después de permanecer invariables en el 2 por ciento desde mediados del año 2003. Este ritmo de crecimiento se ha fundamentado principalmente en el aumento de la producción estadounidense, la recuperación de la economía japonesa, así como el avance de los países asiáticos, especialmente China. Sin embargo, la Zona Euro ha mostrado un crecimiento débil, y de nuevo se aplaza la esperada reactivación de la economía, si bien las expectativas apuntan a un crecimiento más sólido en 2006.

Por su parte, la **economía española** mantiene un significativo diferencial de crecimiento con la Zona Euro, en torno a 2 puntos, avanzando en 2005 incluso a un mayor ritmo que en 2004. La demanda sigue siendo el motor del crecimiento en España, aportando al Producto Interior Bruto (PIB) algo más de 5 puntos, en tanto que el sector exterior mantiene su aportación negativa alrededor de 2 puntos, dado el escaso crecimiento de las exportaciones en relación a las importaciones. Cabe destacar la aceleración en el ritmo de crecimiento de la formación bruta de capital fijo, especialmente en bienes de equipo, en tanto que el incremento del gasto en consumo final se ha moderado, principalmente el de las Administraciones Públicas. Asimismo, desde el punto de vista de la oferta, resulta destacable el impulso de la construcción y los servicios, así como la reactivación de las ramas energéticas.

No hay que olvidar, sin embargo, las incertidumbres asociadas a esta expansión. En este sentido, se ha acentuado el desequilibrado patrón de crecimiento de la economía española, fundamentado en gran medida en el sector de la construcción y

Estimaciones de crecimiento económico  
Economic growth estimates



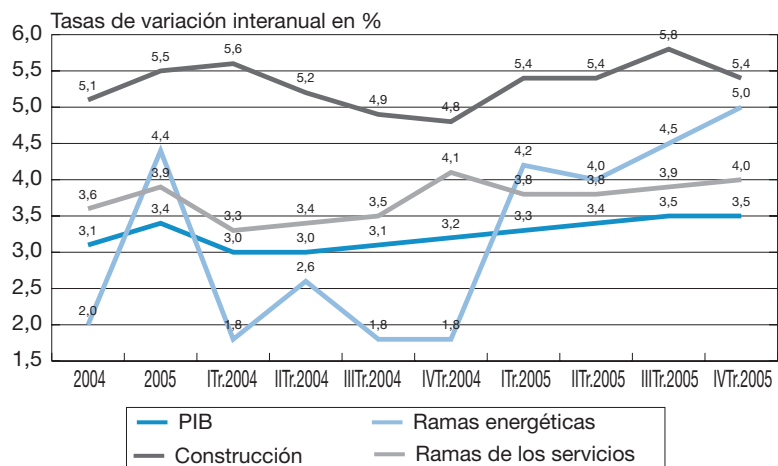
Fuente: OCDE.

Producto Interior Bruto  
(Tasas de variación interanual en %)  
Gross domestic product

	Andalucía	España	Zona Euro
2000	5,6	5,0	3,8
2001	3,8	3,5	1,9
2002	3,4	2,7	0,9
2003	4,2	3,0	0,7
2004	3,5	3,1	2,1
2005	3,5	3,4	1,3

Fuente: Eurostat, Instituto de Estadística de Andalucía e Instituto Nacional de Estadística.

Producto Interior Bruto por sectores en España  
Gross domestic product by branches in Spain



Fuente: Contabilidad Nacional Trimestral de España, INE.

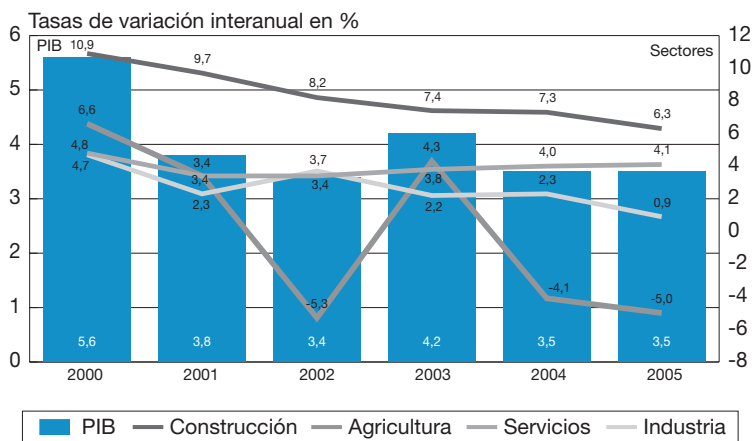


en la demanda nacional, incrementándose de forma notable el déficit comercial y por cuenta corriente. Por otro lado, la persistencia e incluso aumento del diferencial de inflación con la Unión Europea, principal socio comercial, está restando competitividad a la economía española, al tiempo que sigue preocupando el escaso crecimiento de la productividad o los bajos niveles de inversión en I+D.

El **crecimiento económico en Andalucía** en 2005 ha sido similar al de la economía española y al de un año antes, creciendo a una tasa del 3,5 por ciento, según datos del IEA (Instituto de Estadística de Andalucía). Respecto a años anteriores, se ha reducido hasta una décima el diferencial de crecimiento positivo con respecto a la media nacional, debido al negativo comportamiento registrado por el sector agrario en el último año, sector de mayor importancia en la región andaluza que en España. La construcción ha sido de nuevo el sector que más ha crecido en Andalucía, si bien se observa una moderación en su ritmo de avance respecto a años anteriores, al igual que ocurre en el empleo. También el sector servicios muestra un fuerte ritmo de crecimiento (4,1 por ciento), en tanto que la industria continúa registrando un perfil menos dinámico.

Este dinamismo de la actividad económica ha venido acompañado de un fuerte crecimiento del **empleo**, que ha crecido en Málaga a un mayor ritmo que en el resto de provincias andaluzas, destacando el incremento registrado en la primera mitad del año. El número de ocupados superaba así a finales de 2005 los 575.000, en torno a 46.000 más que en el último trimestre de 2004, lo que supone una cuarta parte del incremento registrado en Andalucía. Por sectores, destaca el fuerte aumento del empleo en los servicios, acelerándose incluso respecto a años anteriores, así como la recuperación del empleo industrial. Del mismo modo, resulta destacable la reducción del empleo en construcción, lo que no ocurre a nivel regional, si bien el volumen de empleo sigue siendo muy elevado, siendo el segundo sector de la

### Crecimiento económico por sectores en Andalucía Economic growth by branches in Andalusia

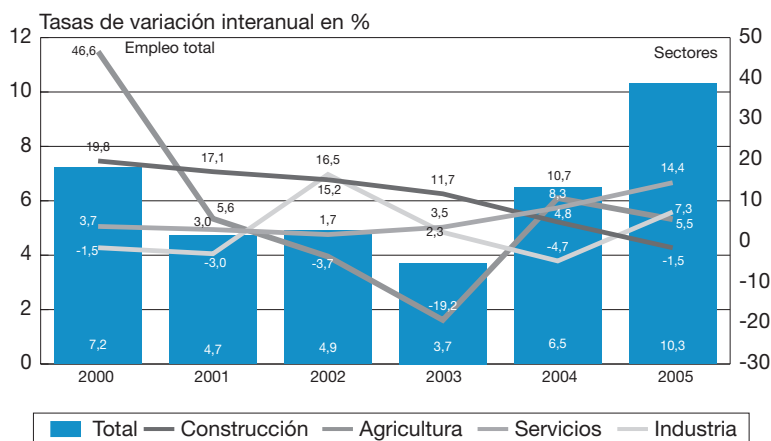


Fuente: Contabilidad Regional Anual y Trimestral de Andalucía, IEA.

provincia. Asimismo, el número de trabajadores afiliados a la Seguridad Social ha crecido a un elevado ritmo, influido sin duda por la afiliación de extranjeros tras el último proceso de regularización. Dicha afiliación se ha incrementado entre diciembre de 2004 y 2005 en unos 21.200 trabajadores extranjeros, el segundo mayor incremento de la región, tras Almería, representando la población extranjera casi el 10 por ciento del total de afiliados, frente al 5,4 por ciento de Andalucía.

En cuanto al **paro**, éste se ha reducido notablemente en el último año, situándose la tasa de paro en el cuarto trimestre de 2005 en el 11,2 por ciento, 2 puntos menos que en el año anterior. De igual forma, el paro registrado en el INEM ha descendido en el último año, a causa principalmente del descenso en servicios y entre los parados sin empleo anterior, si bien es cierto que se ha observado una desaceleración en

### Empleo por sectores en Málaga Employment by branches



Fuente: Contabilidad Regional Anual y Trimestral de Andalucía, IEA.

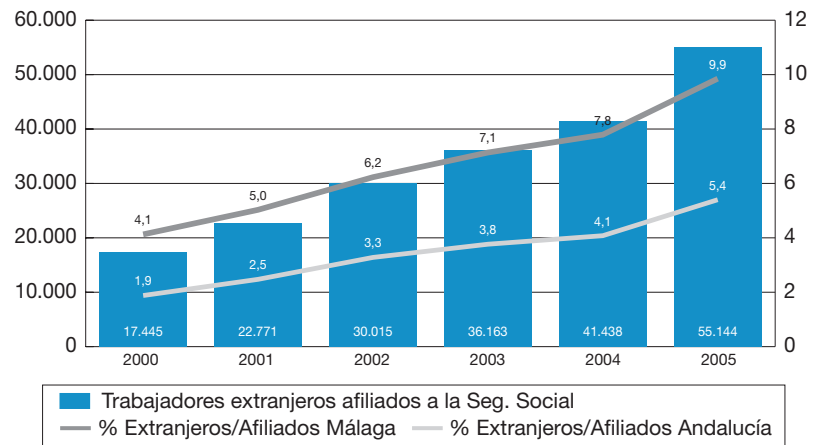
el ritmo de descenso con respecto al año 2004, e incluso desde el mes de septiembre se vienen registrando crecimientos interanuales en la cifra de parados, si cabe más acusados que a nivel regional.

El **sector agrario** registró en 2005 una trayectoria desfavorable en cuanto a producción se refiere, con caídas generalizadas en la mayor parte de cultivos a consecuencia de la negativa climatología, tanto en Málaga como en Andalucía, aunque en términos de empleo la evolución ha sido muy distinta, incrementándose el número de ocupados en ambos casos. Sin embargo, la trayectoria a lo largo del año ha sido muy distinta en la provincia y la región, descendiendo el empleo en la segunda mitad del año en Málaga, mientras que en Andalucía el empleo sólo se redujo en el primer trimestre. Otro hecho diferencial entre ambos ámbitos se observa en el cultivo de la aceituna de almazara, cuya producción se ha mantenido prácticamente estable en los dos últimos años en la provincia malagueña, en torno a las 230.000 toneladas, mientras que en el conjunto de la región andaluza ha descendido en toeno a un 30 por ciento en 2005.

Sin duda, el **sector servicios** ha sido uno de los principales motores del crecimiento económico en Málaga y Andalucía, reflejándose esto en un fuerte incremento de la ocupación. Concretamente, en la provincia malagueña ha sido el sector en el que más ha crecido el empleo en el promedio de 2005, finalizando el año con alrededor de 48.000 ocupados más que en el último trimestre de 2004, concentrando desde el segundo trimestre del año algo más de 400.000 empleos. Tanto la actividad comercial como los transportes han registrado una tendencia bastante positiva en el último año, y el Aeropuerto malagueño acoge hasta el 80 por ciento del tráfico aéreo de pasajeros internacional de la región, aunque quizás lo más destacable del año sea la recuperación del **subsector turístico** con respecto a 2004.

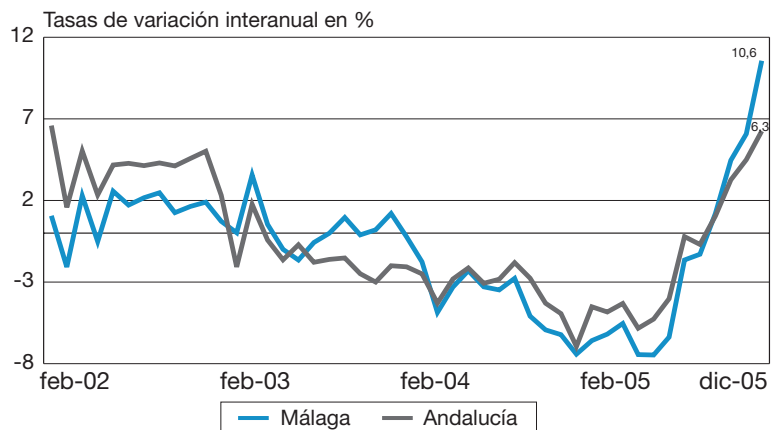
Según la Encuesta de Coyuntura Turística del IEA, la entrada de turistas en Málaga creció un 8,4 por ciento, hasta los 8,3 mi-

Afiliados extranjeros a la Seguridad Social (1)  
Foreign workers



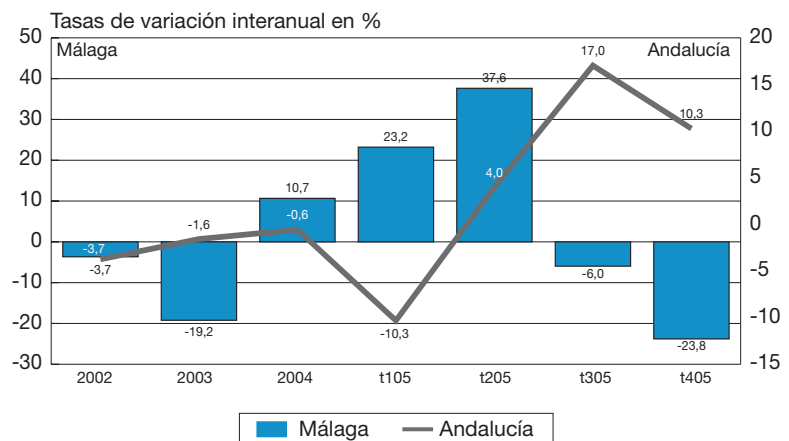
(1) Medias anuales.  
Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Paro registrado  
Registered unemployment



Fuente: Servicio Público de Empleo Estatal, INEM.

Empleo en el sector agrario  
Agricultural employment



Fuente: Encuesta de Población Activa, INE.



## Indicadores del mercado de trabajo

### Job market indicators

	Tasas de variación interanual en %					Periodo
	Provincia de Málaga	% Andalucía	Provincia de Málaga	Andalucía	España	
Población mayor 16 años	1.169,9	18,5	3,16	1,84	1,69	2005
Activos (promedio en miles)	636,9	18,5	6,05	3,11	3,47	2005
Población inactiva	533,0	18,4	-0,10	0,36	-0,62	2005
Ocupados (promedio en miles)	562,7	19,0	10,31	7,11	5,58	2005
Agricultura	23,6	8,7	5,49	3,96	1,19	2005
Industria	44,7	13,6	7,26	10,08	2,15	2005
Construcción	99,2	22,8	-1,51	6,01	4,62	2005
Servicios	395,3	20,5	14,44	7,33	7,10	2005
Parados (promedio en miles)	74,3	15,6	-17,95	-16,33	-14,08	2005
Tasa de paro (promedio en porcentaje) <sup>(2)</sup>	11,7	-2,2	-3,41	-3,22	-1,86	2005
Tasa de actividad (promedio en porcentaje) <sup>(2)</sup>	54,4	0,1	1,49	0,67	0,99	2005
Paro registrado (promedio en miles)	73,6	16,1	-1,77	-1,25	-2,08	2005
Agricultura	1,2	4,9	25,85	31,48	15,23	2005
Industria	6,3	13,5	-1,64	-4,38	-1,58	2005
Construcción	10,7	17,6	1,43	-1,10	-2,18	2005
Servicios	45,4	18,0	-1,82	-2,21	-0,76	2005
Sin empleo anterior	10,0	13,9	-7,23	-4,28	-12,45	2005
Contratos iniciales (miles)	661,2	17,0	2,69	0,28	4,62	2005
Afiliados a la Seguridad Social (promedio en miles)	562,4	19,2	5,36	4,11	4,42	2005
Afiliados extranjeros	55,1	35,1	33,08	37,76	39,39	2005
Beneficiarios prestaciones de desempleo (promedio en miles) <sup>(3)</sup>	34,8	16,3	5,88	7,45	3,64	2005
Trabajadores afectados regulación empleo **	1.405,0	30,7	1,74	46,51	13,29	Ene-nov. 05

(1) Buscan su primer empleo o lo perdieron hace 3 años o más.

(2) Diferencia en puntos porcentuales respecto a la media andaluza y en relación al año anterior.

(3) No incluye los trabajadores eventuales agrícolas subsidiados.

\*\* Datos provisionales.

Fuente: INE, Servicio Público de Empleo Estatal (INEM) y Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

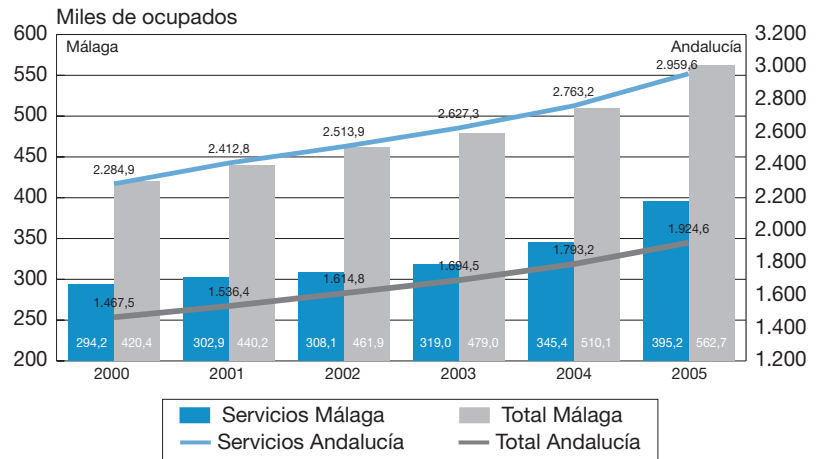


llones, el 35 por ciento del total andaluz. Casi el 47 por ciento de estos turistas se alojaron en establecimientos hoteleros, uno de los porcentajes más bajos de la región, junto a Almería y Huelva, lo que pone de manifiesto la importancia del turismo extrahotelero en estas provincias. La recuperación de la demanda hotelera, tras el descenso registrado en 2004, obedece principalmente a la mejora de la demanda extranjera, que ha crecido a una tasa similar al descenso registrado en el año anterior, mientras que el número de viajeros residentes en España ha crecido incluso a mayor ritmo que un año antes. Las pernoctaciones han seguido una similar trayectoria, si bien el grado de ocupación hotelera se ha mantenido prácticamente estable, frente al ligero ascenso registrado en el conjunto de Andalucía, continuando la tendencia creciente de las plazas hoteleras.

La reactivación de la demanda hotelera en la Costa del Sol, que concentra el 90 por ciento de los viajeros de la provincia, y una cuarta parte del total regional, ha sido primordial para la recuperación de la actividad turística en la provincia y en el conjunto andaluz. Sin embargo, no hay que olvidar los retos que afronta el sector para los próximos años. En este sentido, es necesario incidir en la diversificación del turismo (sol-playa, cultural, natural, congresos,...) y en la apuesta por la calidad, para hacer de éste un sector competitivo.

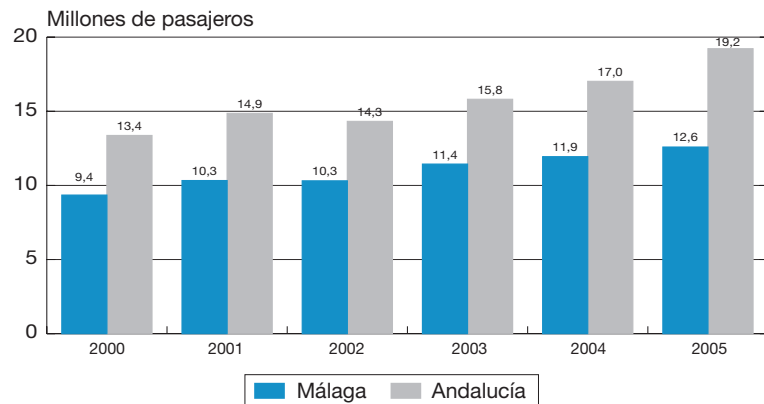
La **construcción** continúa siendo el principal motor del crecimiento económico en Málaga y Andalucía, aunque se observa una cierta moderación en el ritmo de crecimiento de sus principales indicadores en relación a años anteriores, incluyendo los precios de la vivienda. Esta desaceleración resulta más evidente en la provincia malagueña que en el conjunto regional, lo que parece obvio teniendo en cuenta el fuerte auge que ha registrado el sector en Málaga en los últimos años. Así, aunque las viviendas iniciadas han descendido en el último año alrededor de un 10 por ciento, la provincia concentra aún una cuarta parte de las viviendas iniciadas y visadas en Andalucía. Pese a

Ocupados en el sector servicios  
Employed in services



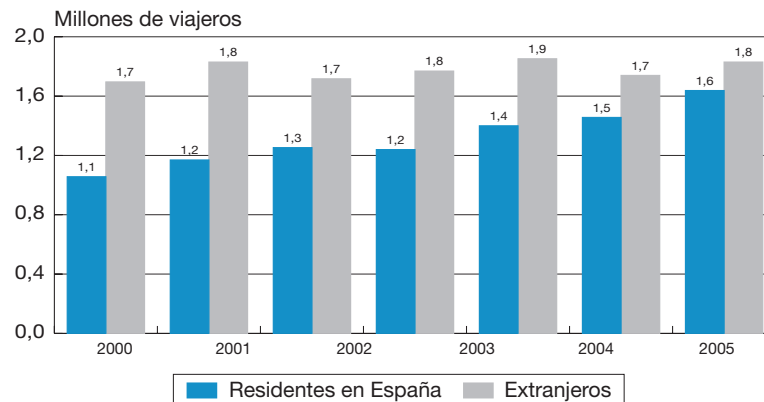
Fuente: Encuesta de Población Activa, INE.

Tráfico aéreo de pasajeros  
Air traffic of passengers



Fuente: Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Fomento.

Viajeros alojados en establecimientos hoteleros en la Costa del Sol  
Number of guests in hotels and similar establishments



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera, INE.



## Principales Indicadores Económicos Main economic indicators

	Tasas de variación interanual en %					Periodo
	Provincia de Málaga	% Andalucía	Provincia de Málaga	Andalucía	España	
Trabajadores eventuales agrícolas (promedio en miles)	14,3	8,6	-6,96	-2,89	-3,03	2005
Consumo de cemento (miles toneladas)	2.157,7	24,6	-5,84	2,84	5,36	Ene-oct. 05
Licitación oficial (millones de euros) **	1.164,5	22,5	53,19	29,29	24,15	2005
Viviendas iniciadas	30.153,0	25,4	-9,51	12,92	5,12	Ene-sep. 05
Viviendas terminadas	33.122,0	36,8	19,97	4,86	0,66	Ene-sep. 05
Viviendas visadas	43.203,0	25,0	-2,61	9,37	6,63	2005
Viajeros alojados (miles)	3.866,5	28,4	8,15	8,69	5,68	2005
Residentes España	1.859,8	22,1	11,40	9,74	5,97	2005
Residentes extranjero	2.006,7	38,4	5,31	7,04	5,27	2005
Pernoctaciones hoteleras (miles)	15.887,6	38,4	5,58	6,42	4,63	2005
Residentes España	6.025,0	27,0	7,28	7,82	6,32	2005
Residentes extranjero	9.862,6	51,8	4,57	4,83	3,37	2005
Grado ocupación hotelera (promedio en porcentaje) <sup>(1)</sup>	55,6	5,7	-0,12	0,56	0,82	2005
Estancia media (promedio en días) <sup>(1)</sup>	4,1	1,1	-0,10	-0,07	-0,04	2005
Plazas hoteleras (promedio anual)	74.000,9	34,0	4,29	5,08	2,94	2005
Personal ocupado establ. hoteleros (promedio anual)	12.220,1	36,8	3,26	8,64	6,30	2005
Transporte aéreo de pasajeros (miles)	12.591,5	65,5	5,47	12,95	9,25	2005
Interior	3.226,7	42,9	16,19	20,70	13,60	2005
Internacional	9.364,8	80,0	2,22	8,48	6,23	2005
Transporte aéreo de mercancías (toneladas)	5.491,7	45,1	-19,37	0,92	-3,06	2005
Transporte marítimo **						
Pasajeros (miles)	470,2	7,1	1,10	2,83	6,56	2005
Mercancías (miles de toneladas)	4.352,5	3,8	62,30	7,82	7,47	2005

(1) Diferencia en puntos porcentuales respecto a la media andaluza y en relación al año anterior.

\*\* Datos provisionales.

Fuente: Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España, Dirección General de Aviación Civil (Ministerio de Fomento), IEA, INE, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, OFICEMEN y SEOPAN.

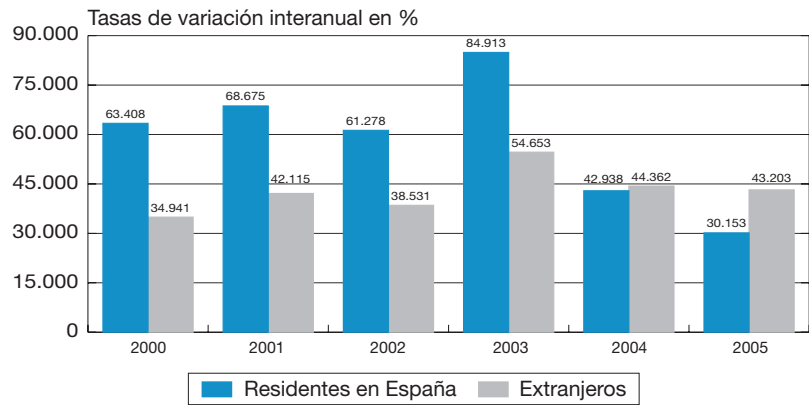
esta moderación en el crecimiento de la actividad, el fuerte aumento de la licitación pública, de cuya cuantía casi la mitad se destina a transporte, así como el número de viviendas visadas por el Colegio de Arquitectos de Málaga permiten anticipar un mantenimiento de la actividad en 2006, aunque el sector crecerá a un ritmo más sosegado.

En 2005 se ha producido una moderación en el ritmo de crecimiento del precio de la vivienda libre, que ha crecido a lo largo del año por debajo del incremento registrado en Andalucía, al contrario que en periodos anteriores. Pese a ello, el precio medio del metro cuadrado, algo por encima de los 2.000 euros, sigue superando la media andaluza, situándose como el sexto más alto del país, por detrás de Madrid, las provincias vascas y Barcelona. De este modo, Málaga es la provincia andaluza donde el importe medio de las hipotecas es mayor, en torno a los 161.200 euros en 2005, unos 38.000 más que en Andalucía, aunque en el último año este importe ha crecido en términos relativos por debajo de la media andaluza, a tasas del 6,7 y 12,4 por ciento, respectivamente, sin duda debido a los menores incrementos en los precios de la vivienda.

Hay que destacar que los indicadores relacionados con el **consumo privado** muestran una trayectoria dispar, sobre todo en el caso de Málaga, aunque siguen evidenciando un significativo dinamismo. Así, mientras las matriculaciones de turismos han descendido casi un 4 por ciento, tras los fuertes incrementos de los últimos años, los créditos al sector privado han seguido creciendo a un fuerte ritmo, por encima de la media andaluza, aunque en 2006 podrían moderar su ritmo de crecimiento teniendo en cuenta las subidas de tipos de interés. Igualmente, las importaciones han crecido a menor ritmo que en 2004, si bien las exportaciones han mostrado un ligero descenso, registrándose un déficit comercial más elevado que en años anteriores.

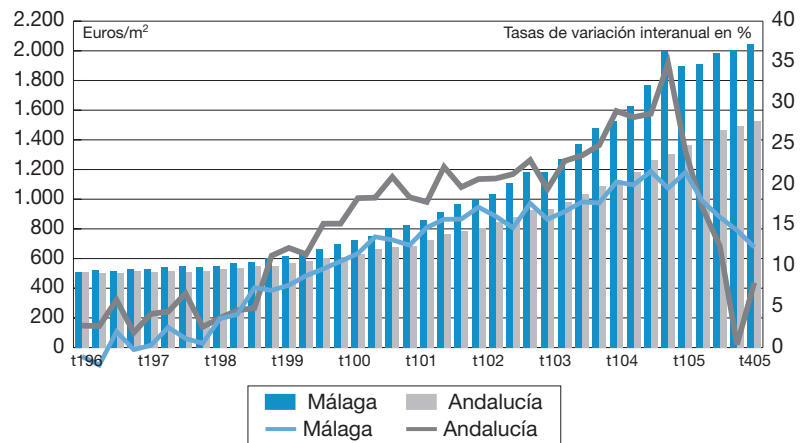
En este contexto, la **inflación**, medida por el Índice de Precios de Consumo, ha repuntado hasta el 3,9 por ciento, medio

Viviendas visadas e iniciadas <sup>(1)</sup> en Málaga  
 Start and projected housings



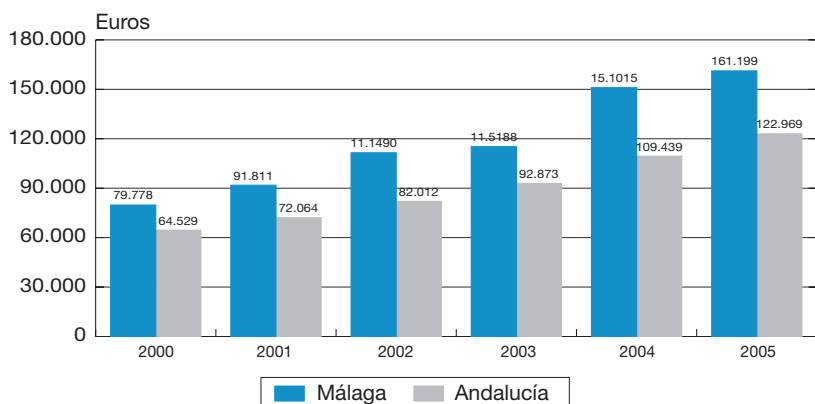
(1) La cifra de viviendas iniciadas en 2005 corresponde al periodo enero-septiembre.  
 Fuente: Consejo Superior de Colegio de Arquitectos de España, IEA y Ministerio de Vivienda.

Crecimiento en el precio de la vivienda libre  
 Housing's price rising



Fuente: Ministerio de Vivienda.

Importe medio de las hipotecas  
 Amount average of mortgages



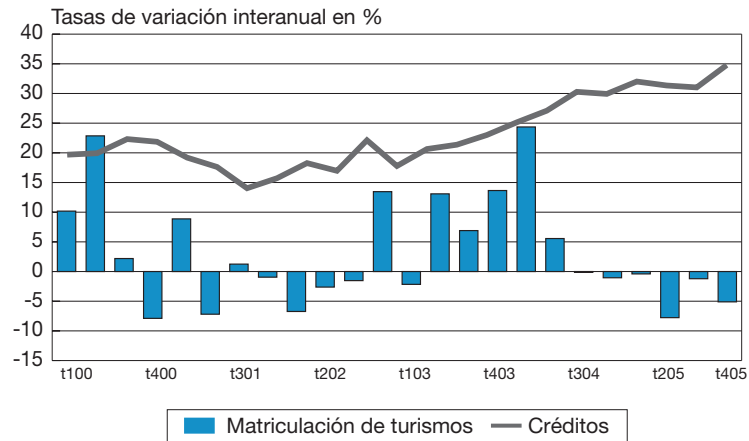
Fuente: Instituto Nacional de Estadística.



punto más que en 2004, superando la media andaluza en 3 décimas, debido principalmente a las mayores tasas de crecimiento de los precios de vivienda y hoteles, cafés y restaurantes. En cuanto al repunte respecto al año anterior, éste obedece principalmente a los mayores incrementos de los precios en transporte, relacionados con los altos precios del petróleo, y sobre todo en vivienda, debido fundamentalmente al crecimiento de los precios en otros servicios relacionados con la misma (distribución de agua, saneamiento y electricidad y gas). De este modo, la inflación supera el incremento salarial pactado en convenios, lo que supone una pérdida de poder adquisitivo de los ciudadanos, si bien es cierto que la moderación salarial resulta primordial para la estabilidad de precios.

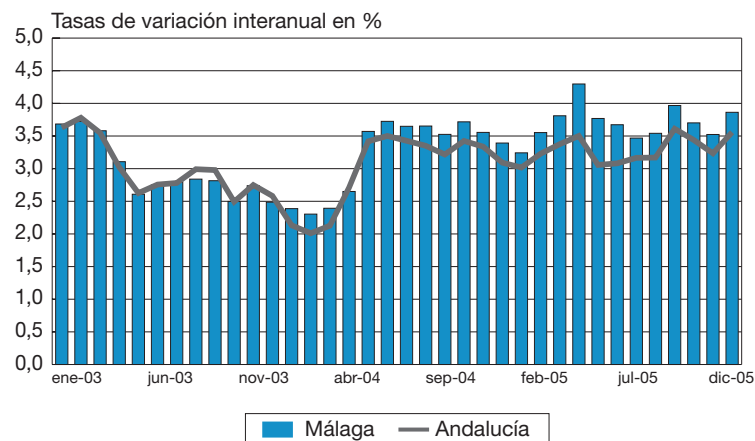
Por último, cabe señalar que se sigue observando un especial dinamismo empresarial en la provincia. Así, pese a que en el último año las sociedades mercantiles constituidas se han reducido en un 8 por ciento respecto a 2004, el número de sociedades en Málaga sigue representando en torno a un 30 por ciento de las entidades creadas en Andalucía. Asimismo, es la provincia donde el número de sociedades disueltas se ha reducido en mayor cuantía en relación a un año antes, de modo que el índice de rotación (sociedades disueltas/sociedades constituidas) se ha reducido hasta el 5,8 por ciento, frente al 6,5 por ciento de Andalucía.

### Créditos y matriculación de turismos en Málaga Credits and new car registrations



Fuente: Encuesta de Población Activa, INE.

### Índice de Precios de Consumo Inflation



Fuente: Instituto Nacional de Estadística.

Indicadores de demanda y financieros, precios y salarios <i>Demand and financial indicators, prices and wages</i>						
	Provincia de Málaga	% Andalucía	Tasas de variación interanual en %			Periodo
			Provincia de Málaga	Andalucía	España	
<b>Comercio exterior</b>						
Importaciones (millones de euros)	1.485,6	8,5	4,57	23,69	11,71	2005
Exportaciones (millones de euros)	1.028,7	7,3	-0,91	7,67	4,85	2005
<b>Indicadores de demanda</b>						
Matriculación de turismos	63.369,0	23,9	-3,73	1,31	1,38	2005
Matriculación de vehículos de carga	13.643,0	22,5	-0,82	6,41	13,18	2005
Consumo de energía eléctrica (promedio miles Mwh)	496,5	17,3	10,94	7,70	3,14	2005
<b>Indicadores empresariales</b>						
Sociedades mercantiles creadas **	7.044,0	30,5	-7,99	2,87	5,23	2005
Efectos impagados **	53.751,0	12,8	0,78	-1,21	-2,97	2005
Hipotecas (número) **	83.031,0	22,6	3,76	10,02	8,98	2005
Hipotecas (millones de euros) **	13.384,5	29,6	10,76	23,62	24,00	2005
<b>Indicadores financieros</b>						
Créditos al sector privado (millones de euros)	30.672,8	20,8	34,79	30,73	24,88	3 <sup>er</sup> trimestre 2005
Bancos	15.079,4	24,2	31,65	29,38	22,36	3 <sup>er</sup> trimestre 2005
Cajas de ahorro	13.047,2	18,6	35,03	30,92	26,73	3 <sup>er</sup> trimestre 2005
Cooperativas de crédito	2.546,2	17,2	55,28	35,85	30,16	3 <sup>er</sup> trimestre 2005
Depósitos al sector privado (millones de euros) <sup>(1)</sup>	15.458,1	20,0	--	--	--	3 <sup>er</sup> trimestre 2005
Bancos	5.768,1	26,5	--	--	--	3 <sup>er</sup> trimestre 2005
Cajas de ahorro	8.050,8	18,5	--	--	--	3 <sup>er</sup> trimestre 2005
Cooperativas de crédito	1.639,2	13,8	--	--	--	3 <sup>er</sup> trimestre 2005
<b>Precios y salarios</b>						
IPC <sup>(2)</sup>	116,4	0,3	3,9	3,6	3,7	Diciembre 2005
Aumento salarial <sup>(2)</sup>	3,2	0,1	-0,24	-0,31	0,04	Diciembre 2005

(1) Las tasas de crecimiento no son estrictamente comparables por un cambio en la contabilización de las series en 2005  
(2) Los porcentajes de Andalucía son diferencias en puntos porcentuales respecto a la media andaluza. Para el aumento salarial, las tasas son también diferencias en puntos en relación al mismo periodo del año anterior.

\*\* Datos provisionales.

Fuente: Banco de España, Dirección General de Tráfico, IEA, INE, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y Secretaría General de Comercio Exterior (Aduanas).





MÓDULO  
PROCEDI  
ADMINIS

Contratos (Anexo IV)

Disposiciones relativas a los contratos de obras.

Contratos por un importe igual o superior a 5.000.000 €; no se aplican.  
Contratos por un importe igual o superior a 300.000 €) negociación sin publicación consultando al menos 3 empresarios a elección y negociando con uno o más de ellos.  
Contratos por un importe igual o inferior a 300.000 €; a de una única oferta.

## **II** *Economía y sociedad en Málaga*

*Economy and society in Málaga*

CURSO DE FORMACIÓN

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN  
LA MODERNA URBAL  
CENTRO URBAL

## MÓDULO IV: NORMAS Y PROCEDIMIENTOS ADMINISTRATIVO-FINANCIEROS

### Contratos (Anexo IV)

- Disposiciones relativas a los contratos de obras.

Contratos por un importe igual o superior a 5.000.000 €: no se aplican.

Contratos por un importe igual o superior a 300.000 €: negociación sin publicación consultando al menos 3 empresarios a elección y negociando con uno o más de ellos.

Contratos por un importe igual o inferior a 300.000 €: a) de una única oferta.

CURSO DE FORMACIÓN

CENTRO DE DOCUMENTACIÓN  
DE PROGRAMAS URBANOS  
CENTRO URBAL





La economía malagueña mantiene un elevado dinamismo, registrándose en 2005 un crecimiento económico del 3,8 por ciento, según *Analistas Económicos de Andalucía*, enmarcándose en un contexto muy favorable, dado el notable empuje que continúa manteniendo el ritmo de la actividad en la provincia y el conjunto de Andalucía. En este sentido, nuestras estimaciones aproximan un crecimiento en 2005 ligeramente más significativo en la provincia (4,2 por ciento) que en el conjunto de la Comunidad Autónoma (3,9 por ciento) o el agregado nacional (3,4 por ciento). Sin duda, la ciudad y su área metropolitana constituyen un importante foco de generación de actividad y empleo (actividad comercial, servicios públicos, financieros,

Parque Tecnológico, Universidad,...), que explican el tirón de la capital y su entorno dentro del espacio económico provincial.

Este impulso se encuentra también fundamentado en la revitalización que han experimentado las ramas vinculadas al turismo y los servicios relacionados, como el transporte o la hostelería, que en cierto modo podrían estar compensando el ligero freno que empieza a sufrir la construcción. No obstante, el comportamiento en la edificación, más pausado que en los últimos años, puede verse contrarrestado por el aumento de la licitación pública, dadas las importantes obras civiles en infraestructuras que acomete la ciudad: metro, soterramiento de las líneas de ferrocarril, nueva estación del AVE, ampliación del Aeropuerto y Puerto, entre otras.

En sintonía con el favorable despegue de la actividad, los indicadores del mercado de trabajo mantienen un perfil relativamente positivo, y prueba de ello es el aumento relativo de las contrataciones, que en 2005 crecieron en la ciudad un 5,6 por ciento, por encima de la variación registrada en el conjunto de la provincia, así como en Andalucía y España. Asimismo, la bondad del clima para la economía y los negocios en Málaga es percibida por los agentes económicos y sociales de la ciudad, a través de los resultados de la Encuesta de Expectativas sobre la Economía y Sociedad, que señalan en su mayoría (75 por ciento de los encuestados) la mejor trayectoria de la economía malagueña respecto a la media andaluza.

### Principales indicadores económicos

#### Main economic indicators

	Tasas de variación interanual en %					Periodo
	Málaga	Málaga	Provincia			
			de Málaga	Andalucía	España	
Crecimiento económico	--	3,75	4,20	3,91	3,38	2005
Viviendas visadas	5.402	-24,88	-2,61	9,37	6,63	2005
Libres	4.980	-28,15	-3,65	9,98	5,48	2005
VPO	422	62,31	35,17	2,07	20,63	2005
Viviendas visadas (Área Metropolitana Málaga)	17.512	-5,34	-2,61	9,37	6,63	2005
Tráfico aéreo						
Pasajeros (miles)	12.591,5	5,47	--	12,95	9,25	2005
Mercancías (toneladas)	5.491,7	-19,37	--	0,92	-3,06	2005
Transporte marítimo <sup>(1)</sup>						
Pasajeros (miles)	470,2	1,10	--	2,83	6,56	2005
Mercancías (miles de toneladas)	4.352,5	62,30	--	7,82	7,47	2005
Paro registrado (Datos a diciembre) <sup>(2)</sup>	37.230	--	-1,77	-1,25	-2,08	2005
Agricultura	402	--	25,85	31,48	15,23	2005
Industria	3.528	--	-1,64	-4,38	-1,58	2005
Construcción	4.939	--	1,43	-1,10	-2,18	2005
Servicios	22.426	--	-1,82	-2,21	-0,76	2005
Sin empleo anterior	5.935	--	-7,23	-4,28	-12,45	2005
Contratos	273.774	5,63	2,69	0,28	4,62	2005

(1) Puertos del Estado.

(2) En el caso de la ciudad de Málaga no se pueden calcular las tasas de variación por el cambio de metodología en la serie de paro registrado.

Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España, Dirección General de Aviación Civil (Ministerio de Fomento), IEA y Servicio Público de Empleo Estatal (INEM).

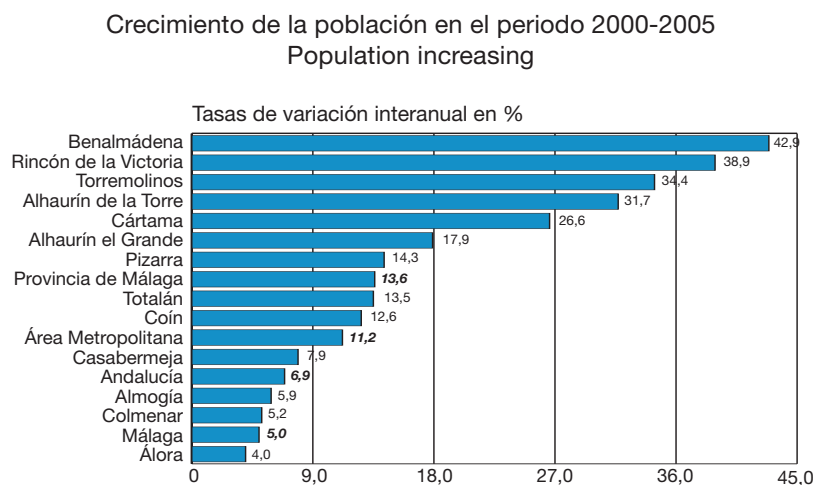




A juzgar por la información más reciente, Málaga y su área de influencia continúan constituyendo un foco de atracción para residir, trabajar o hacer negocios. Así, al comenzar 2005, la población residente en el espacio metropolitano casi alcanzaba las 809.000 personas, lo que representa un incremento en torno al 3 por ciento en comparación con un año antes. Este aumento resulta ligeramente inferior al observado en el conjunto de la provincia, pero superior al que se registró en el agregado de la Comunidad Autónoma. Los municipios del área que mayor incremento de población han registrado en el último año son Benalmádena, Cártama, Alhaurín de la Torre, Rincón de la Victoria, Torremolinos y Pizarra.

De este modo, uniendo esta variación a la que se viene observando en los últimos años, puede comprobarse como la expansión del espacio metropolitano se está produciendo en torno tanto a los municipios de la costa occidental (Benalmádena, Torremolinos), como los de la costa oriental (Rincón de la Victoria), sin olvidar la creciente importancia del valle del Guadalhorce (Cártama, Pizarra, Alhaurín de la Torre y Alhaurín el Grande). Sin duda, esta dinámica demográfica responde a varios factores explicativos, como el fuerte incremento de la oferta de viviendas, la aceptación de desplazamientos más frecuentes desde el lugar de residencia hasta el del trabajo, y el hecho de que este último (lugar de trabajo) no sólo se concentre en la propia capital, sino también en otros focos (PTA, polígonos industriales y comerciales, Aeropuerto, etc.), sin olvidar el aumento de la población extranjera.

En este sentido, resulta muy significativo el fuerte incremento de los extranjeros que se han asentado en el Área Metropolitana en los últimos cinco años, de acuerdo a las cifras que ofrece el Padrón municipal entre 2000 y 2005. Precisamente, lo más destacable de la variación en este periodo sea el aumento, en términos relativos, de la población foránea en localidades como



Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, de acuerdo a la Cifras de Población del INE.

Cártama, donde el número de residentes nacidos en el extranjero se ha multiplicado por diez, así como en Pizarra, Álora, Colmenar, Totalán o Casabermeja. No obstante, en términos absolutos, y dada la presencia de esta población en la Costa del Sol durante las últimas décadas, los municipios en los que la proporción de residentes extranjeros resulta más elevada son los de Benalmádena y Torremolinos (26,9 y 25,6 por ciento, respectivamente de la población total), debiendo mencionarse el notable peso que tienen en otros municipios más del interior como Alhaurín el Grande (14,8 por ciento) o Coín (13,7 por ciento).

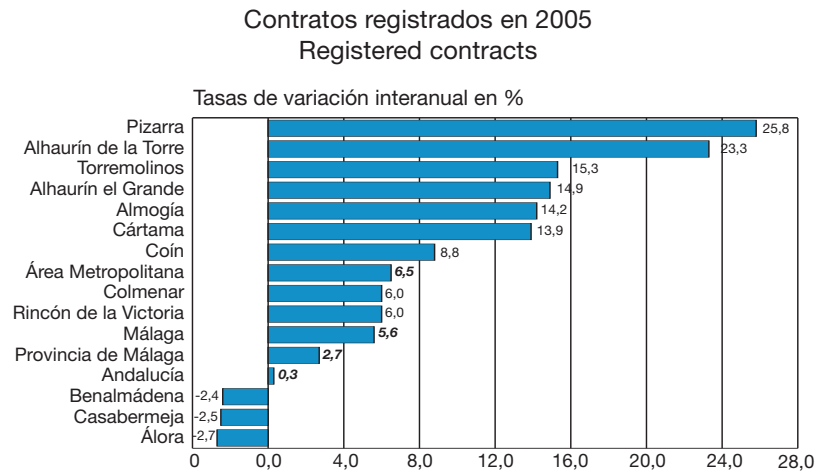
Otros indicadores demográficos ponen de manifiesto el perfil más joven de la pirámide de población en el Área Metropolitana, y la edad media es ligeramente inferior a la de la provincia y Andalucía, mientras resultan muy relevantes el menor índice de dependencia (relación entre la población menor de 15 años y mayor de 65 y la población en edad de trabajar) o la mayor tasa de natalidad que se observan en el espacio metropolitano. Tampoco conviene obviar las implicaciones que tiene la mayor densidad de población que caracteriza al Área Metropolitana de Málaga, que prácticamente triplica a la del conjunto de la provincia de Málaga.

Al igual que en la dinámica demográfica, también puede comprobarse un diferente ritmo de crecimiento económico dentro de la conurbación malagueña. En este sentido, las estimaciones de renta familiar disponible por habitante muestran el mayor avance del municipio de Benalmádena. También Rincón de la Victoria y Alhaurín de la Torre mostrarían un dinamismo algo por encima del promedio provincial, mientras los menores niveles de renta corresponderían a los pequeños municipios del interior que forman parte del Área Metropolitana (Almogía, Álora, Pizarra, Cártama, Colmenar o Casabermeja). No obstante, a pesar de estas diferencias, la renta media declarada en el IRPF en los municipios del Área Metropolitana resulta superior a la de la provincia y la Comunidad Autónoma.

Atendiendo a otro claro referente de la situación socioeconómica, como el mercado de trabajo, los indicadores más recientes, como el paro registrado o las contrataciones, muestran, en general, una favorable evolución de la actividad en el Área Metropolitana de Málaga, destacando el bajo significado que tiene el paro sobre el total de la población en municipios como Casabermeja o Almogía. Aún más relevante parece el positivo comportamiento de las contrataciones



registradas en 2005, que en el conjunto del área aumentaron un 6,5 por ciento, por encima de la provincia y el agregado regional, gracias al notable incremento que experimentaron los contratos en los municipios de Totalán, Pizarra, Alhaurín de la Torre o Torremolinos, entre otros. Solo en Álora, Casabermeja y Benalmádena se constató un descenso en el número de contrataciones.



\* La contratación laboral en Totalán ha aumentado un 165,2 por ciento y no se incluye en el gráfico.

Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, con datos del Observatorio Ocupacional de Málaga.

### Principales indicadores socioeconómicos por municipios

#### Main socioeconomic indicators

	Población		Población extranjera		Renta Familiar Disponible por habitante		Paro registrado			Contratos		
	01/01/2005	Variación en %	01/01/2005	Variación en %	2003	Variación en %	Diciembre 2005	% sobre Área M.	% sobre total población	2005	Variación en % 2005/2004	
		2005/2004		2005/2000		2005/2000	2003/2002					
Alhaurín de la Torre	28.509	6,52	31,69	2.251	292,16	9.300-10.200	3,33-5,15	1.529	3,0	5,4	7.927	23,32
Alhaurín el Grande	20.074	3,88	17,94	2.976	121,43	8.300-9.300	2,47-3,33	795	1,5	4,0	4.710	14,93
Almogía	4.313	1,63	5,92	365	126,71	7.200-8.300	2,47-2,86	135	0,3	3,1	586	14,23
Álora	13.013	1,36	4,03	773	673,00	7.200-8.300	2,47-2,86	1.057	2,1	8,1	3.206	-2,73
Benalmádena	45.686	7,66	42,93	12.274	135,81	10.200-11.300	4,63-5,15	2.795	5,4	6,1	23.081	-2,37
Cártama	16.692	7,52	26,57	1.100	1070,21	7.200-8.300	2,47-2,86	932	1,8	5,6	4.670	13,93
Casabermeja	3.240	3,61	7,89	176	450,00	7.200-8.300	2,47-2,86	76	0,1	2,3	813	-2,52
Coín	20.116	4,25	12,58	2.760	349,51	8.300-9.300	2,47-3,33	836	1,6	4,2	5.191	8,83
Colmenar	3.287	2,82	5,22	221	531,43	7.200-8.300	2,47-2,86	190	0,4	5,8	977	5,97
Málaga	558.287	1,93	5,03	29.717	377,30	8.300-9.300	2,47-3,33	37.230	72,5	6,7	273.774	5,63
Pizarra	7.555	5,44	14,33	412	858,14	7.200-8.300	2,47-2,86	499	1,0	6,6	1.767	25,77
Rincón de la Victoria	31.996	6,06	38,94	2.370	254,26	9.300-10.200	3,33-5,15	1.607	3,1	5,0	6.964	5,95
Totalán	699	2,95	13,47	39	457,14	--	--	51	0,1	7,3	183	165,22
Torremolinos	55.479	5,97	34,39	14.214	111,58	9.300-10.200	2,47-3,33	3.594	7,0	6,5	33.740	15,34
Área Metropolitana	808.946	3,07	11,20	69.648	219,16	8.300-9.300	2,47-3,33	51.326	100,0	6,3	367.589	6,52
Provincia de Málaga	1.453.409	3,97	13,65	181.589	147,33	8.300-9.300	2,47-3,33	83.051	--	5,7	661.163	2,69
Andalucía	7.849.799	2,11	6,94	420.207	225,95	8.300-9.300	2,47-3,33	480.961	--	6,1	3.893.770	0,28

Fuente: Anuario Económico La Caixa (2005), Instituto Nacional de Estadística y Observatorio Ocupacional de Málaga (Servicio Público de Empleo Estatal).

<b>Indicadores Socioeconómicos</b> <i>Socioeconomic indicators</i>			
	<b>Área Metropolitana de Málaga</b>	<b>Provincia de Málaga</b>	<b>Andalucía</b>
Densidad de población, hab./km2 (1 enero 2005)	579,0	198,9	89,6
Población de derecho (1 enero 2005)	808.946	1.453.409	7.849.799
% Incremento población 2005-2004	3,07	3,97	2,11
% Incremento población 2005-2000	11,20	13,65	6,94
% Incremento población 2001-1991 (Censos de Población)	9,12	10,87	6,01
Edad media población (1 enero 2005)	37,8	38,1	37,9
% Población > 65 años (1 enero 2005)	13,6	14,1	14,6
Índice de dependencia % (1 enero 2005)	41,9	43,1	44,8
Tasa de natalidad, nacidos vivos/población *1.000 (2003)	12,15	11,87	11,58
% Población extranjera/Total población (1 enero 2005)	8,6	12,5	5,4
% Extranjeros procedentes UE/total extranjeros (1 enero 2005)	42,1	48,5	33,9
Crecimiento económico en % 2005-2004 (Área: Ciudad de Málaga)	--	4,20	3,91
Crecimiento económico en % 2005-2000 (Área: Ciudad de Málaga)	--	17,88	17,84
Renta Familiar Disponible por habitante, euros (2003)	8.300-9.300	8.300-9.300	8.300-9.300
% Variación renta familiar disponible por habitante 2003-2002	2,47-3,33	2,47-3,33	2,47-3,33
Renta Neta Declarada IRPF, euros/habitante (2003)	5.362,78	4.880,79	4.761,12
Índice de actividad económica, tanto por 100.000 de base nacional (2003) (1)	1.498	2.830	13.612
Sociedades mercantiles creadas (2005)	--	7.044	23.125
Altas en el Impuesto Actividades Económicas/población*1.000 (2004)	89,2	101,6	85,8
Establecimientos económicos (sin agricultura) (1 enero 2004)	45.173	89.851	425.500
% establecimientos en sector servicios /total establecimientos (1 enero 2004)	83,5	82,7	80,5

**(1) Sin datos disponibles para Totalán (Área Metropolitana de Málaga).**  
**Fuente: Analistas Económicos de Andalucía, IEA, INE y La Caixa.**





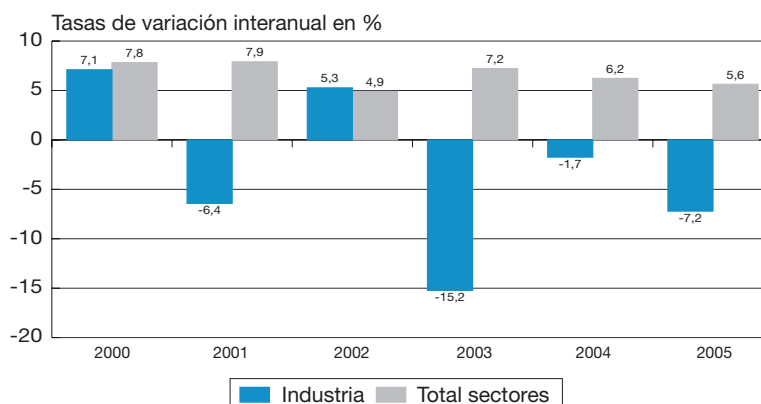
# II.1 Actividad económica y revitalización de la ciudad

## Economic activity and city revitalization

### Industria Industry

Tomando como referencia los distintos indicadores relacionados con el sector industrial, se puede aproximar la evolución y tendencia de este sector en los últimos años, concretamente atendiendo al número de licencias en el Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE), las licencias de apertura, el consumo de electricidad, las nuevas inversiones en el Registro Industrial, así como la trayectoria del mercado de trabajo, que presenta un panorama nada halagüeño en el año 2005. De este modo, el número de parados tuvo un peor comportamiento entre noviembre y diciembre de 2005 que en el mismo periodo de 2004, de la misma forma que disminuyó el número anual de contrataciones.

Contratos registrados en industria en la ciudad de Málaga  
Registered contracts in industry



Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

### Licencias en el IAE en el sector industrial

#### Number of Secondary industry activities (Registration in Local Tax)

	2002		2003		2004		Tasas de variación en % 2004/2003	
	Área		Área		Área		Área	
	Málaga	Metropolitana	Málaga	Metropolitana	Málaga	Metropolitana	Málaga	Metropolitana
<b>Actividades empresariales</b>								
Energía y agua	17	28	19	34	31	46	63,16	35,29
Extracción y transformación de minerales no energéticos y productos derivados. Industria química	182	270	190	279	194	293	2,11	5,02
Industrias transformadoras de los metales. Mecánica de precisión	576	796	636	878	648	925	1,89	5,35
Otras industrias manufactureras	1.165	1.709	1.250	1.810	1.247	1.782	-0,24	-1,55
Subtotal empresariales	1.940	2.803	2.095	3.001	2.120	3.046	1,19	1,50
<b>Actividades profesionales</b>								
Profesionales relacionados con las actividades propias de la energía, agua, minería y de la industria química	15	20	18	23	17	20	-5,56	-13,04
Profesionales relacionados con las industrias de la aeronáutica, de la telecomunicación y de la mecánica de precisión	32	46	44	62	45	66	2,27	6,45
Profesionales relacionados con otras industrias manufactureras	228	300	250	342	273	368	9,20	7,60
Subtotal profesionales	275	366	312	427	335	454	7,37	6,32
<b>Total licencias IAE</b>	<b>2.215</b>	<b>3.169</b>	<b>2.407</b>	<b>3.428</b>	<b>2.455</b>	<b>3.500</b>	<b>1,99</b>	<b>2,10</b>

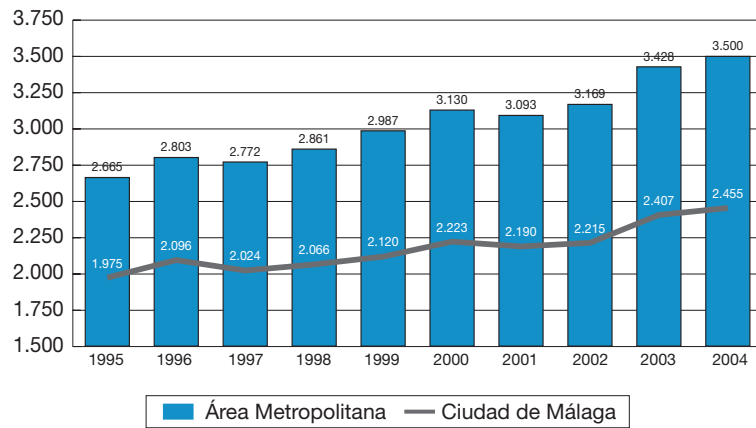
Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.



En cuanto al total de licencias en el IAE dentro del sector industrial, en la ciudad malagueña se observa una evolución positiva en el año 2004, si bien la tasa de crecimiento es inferior a la que se obtuvo en los dos periodos precedentes. El mayor número de licencias se concentra en otras actividades manufactureras empresariales, la mitad del total, mientras que las licencias correspondientes a actividades profesionales suponen el 13,6 por ciento. En el Área Metropolitana la evolución es similar, computándose 3.500 licencias, de las cuales aproximadamente el 70 por ciento se concentran en la ciudad.

El número de solicitudes de licencias de apertura en industria para Málaga en el año 2005 fue de 47, de las que las dos terceras partes corresponden a la industria no alimentaria o de fabricación. Dentro de este grupo, la rama con más solicitudes fue la de informática, junto a la de muebles, persianas, puertas y ventanas. En el otro grupo, la industria alimentaria elaboradora o envasadora, se registraron 16 solicitudes,

Licencias en el IAE en el sector industrial  
Number of Secondary industry activities (Registration in Local Tax)



Fuente: Encuesta de Población Activa, INE.

5 de ellas para obradores de panaderías y confiterías y 4 para conservas de carne y despiece de aves.

Las inversiones en nuevas industrias en el Registro Industrial sumaron en conjunto un total de más de 5,9 millones de euros

en el Área Metropolitana, cifra bastante inferior a la que se registró en 2003, superándose así los 96 millones en el periodo 2000-2004. En 2004, dicha cifra se reparte entre 7 de los 14 municipios que conforman el Área, siendo los que cuentan con más dotación Alhaurín el Grande, Málaga

### Solicitud de licencias de apertura en el sector industrial, 2005

#### *Tax paid petitions in industry*

Industria no alimentaria o de fabricación		Industria alimentaria elaboradora o envasadora	
Construcción ladrillos, piscinas	1	Leche, productos lácteos, mantequilla	1
Tratamiento piedra	2	Despiece aves	2
Tejidos	2	Elaboración de polivalentes	1
Productos químicos	3	Matadero vacuno, ovino, porcino	1
Productos farmacéuticos	1	Bebidas alcohólicas, refrescos	1
Plásticos	2	Conservas pescado, salazones	1
Óptica	1	Conservas carne, embutidos	2
Naval	2	Congelación pescado	1
Maquinaria	3	Helados	1
Informática	7	Obrador panadería y confitería	5
Hierro, cerrajería	1	<b>Total</b>	<b>16</b>
Estructuras metálicas	1		
Hormigón	1		
Muebles, persianas, puertas, ventanas	4		
<b>Total</b>	<b>31</b>		

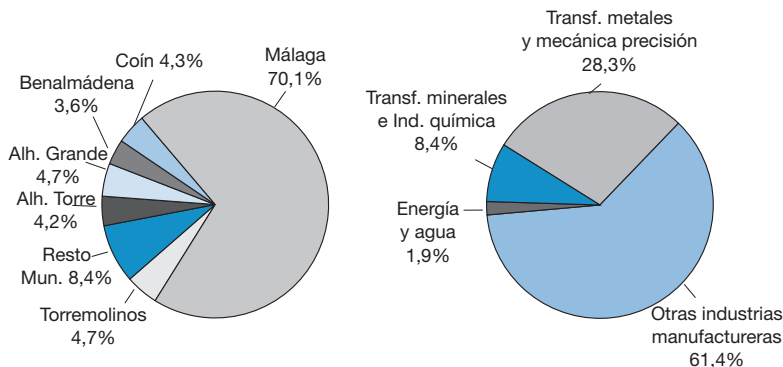
Fuente: Área de Empleo, Comercio, Industria, Vía Pública y Consumo, Ayuntamiento de Málaga.



y Cártama, que representan conjuntamente el 80 por ciento del total, destacando este último, con más de la tercera parte de la inversión metropolitana, debido en gran parte a la ubicación en dicho municipio del Agroparque del Mediterráneo.

El consumo de energía eléctrica se moderó en 2004, disminuyendo en un 4,3 por ciento dentro del ámbito metropolitano. La ciudad de Málaga supone más del 80 por ciento de dicho consumo, destacando también el gasto eléctrico en los municipios de Alhaurín de la Torre, Coín y Cártama, aumentando el consumo en estos dos últimos, de modo que estos datos refuerzan la importancia que el valle del Guadalhorce tiene en el sector industrial de la conurbación malagueña. Se observa, sin embargo, un progresivo descenso de la participación del consumo industrial en el consumo total de energía eléctrica. Así, si en el año 2000 el consumo eléctrico industrial suponía el 33 por ciento del

Distribución de la actividad industrial en el Área Metropolitana de Málaga  
Secondary industry in Málaga metropolitan area



Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

total en la ciudad de Málaga, en 2004 el consumo industrial no representa ni el 16 por ciento, siendo dicha participación en la provincia inferior al 10 por ciento.

Respecto al mercado de trabajo, hay que señalar que el número de contrataciones

presentó un peor comportamiento en 2005, descendiendo en algo más de un 7 por ciento en términos interanuales, hasta los 11.076 contratos. Distinguiendo por secciones de actividad, la industria manufacturera es la que mayor contratación aglutina, con 10.223 contratos (733 menos

**Inversiones en nuevas industrias en el Registro Industrial (Euros)**  
*Secondary industry investment*

	2000	2001	2002	2003	2004	Porcentajes 2004
Alhaurín de la Torre	390.201	78.318	464.663	7.643.886	567.027	9,5
Alhaurín el Grande	134.735	0	206.316	1.684.137	1.216.135	20,5
Almogía	4.982	0	41.211	0	0	0,0
Álora	0	1.554.963	39.757	35.589	0	0,0
Benalmádena	433.630	57.721	190.976	60.436	0	0,0
Cártama	179.035	6.470.550	1.175.522	1.620.000	2.291.781	38,6
Casabermeja	52.889	0	90.200	0	0	0,0
Coín	62.571	119.259	1.160.607	570.077	199.448	3,4
Colmenar	0	26.745	0	0	0	0,0
Málaga	2.357.981	7.028.127	47.830.392	7.371.755	1.434.650	24,2
Pizarra	0	0	0	0	0	0,0
Rincón de la Victoria	0	106.319	593.627	60.000	210.035	3,5
Totalán	0	0	0	0	0	0,0
Torremolinos	0	542.474	287.241	95.447	20.555	0,3
<b>Área Metropolitana</b>	<b>3.616.024</b>	<b>15.984.476</b>	<b>52.080.512</b>	<b>19.141.327</b>	<b>5.939.631</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.



### Consumo de energía eléctrica por la industria (megavatios por hora) Electric power consumption in industry (megavolt by the hour)

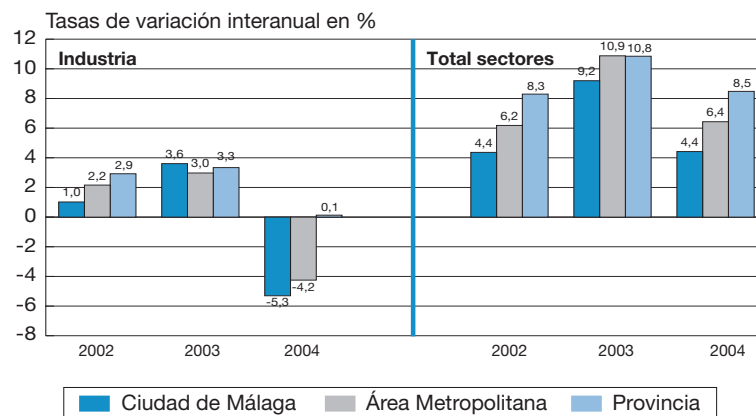
	2000	2001	2002	2003	2004	Tasas de variación 2004/2003
Alhaurín de la Torre	16.209	16.569	22.660	20.805	20.129	-3,25
Alhaurín el Grande	2.390	2.462	2.470	2.433	2.496	2,59
Almogía	275	30	57	52	88	69,23
Álora	1.160	299	353	409	374	-8,56
Benalmádena	54.061	1.607	1.665	1.915	1.891	-1,25
Cártama	7.959	9.377	8.089	10.749	11.520	7,17
Casabermeja	260	419	540	586	563	-3,92
Coín	8.007	15.864	14.729	13.949	14.585	4,56
Colmenar	184	199	242	234	218	-6,84
Málaga	463.578	278.631	281.475	291.622	276.150	-5,31
Pizarra	1.759	2.533	2.091	2.657	2.694	1,39
Rincón de la Victoria	2.682	1.063	1.105	959	1.036	8,03
Totalán	20	31	47	35	29	-17,14
Torremolinos	32.127	2.618	3.343	2.543	2.343	-7,86
<b>Área Metropolitana</b>	<b>590.671</b>	<b>331.702</b>	<b>338.866</b>	<b>348.948</b>	<b>334.116</b>	<b>-4,25</b>

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

que en 2004), mientras que en industrias extractivas la contratación descendió en más de un 46 por ciento. El número de parados, y teniendo en cuenta los nuevos criterios de contabilización utilizados por el SISPE (Sistema de Información de los Servicios Públicos de Empleo), se situó en 3.528 en diciembre de 2005, lo que supone un aumento de un 2,2 por ciento respecto al mes anterior, lo que no sucedió en 2004, cuando disminuyó el número de demandantes parados entre noviembre y diciembre.

Los datos anteriores discrepan en cierto modo con la información que se desprende de la Encuesta de Coyuntura Industrial de Málaga, ya que las distintas empresas encuestadas afirman que tanto la producción como el empleo se han incrementado en 2005 respecto al año anterior, siendo igualmente positivas las previsiones para 2006 en cuanto a crecimiento de la actividad industrial. Una amplia mayoría del

### Consumo de energía eléctrica Electric power consumption



Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

sector afirma que su volumen de facturación aumentó en 2005, alrededor de un 9 por ciento de media, opinando lo contrario solamente el 10,2 por ciento, para los que las ventas han descendido en torno a un 2 por ciento. Más elevado aún resulta el porcentaje de encuestados que prevé que el volumen de ventas crecerá en 2006. Con respecto al empleo, las respuestas giran en el mismo sentido, y según el 45 por ciento del sector el número de ocupados ha crecido en 2005, concretamente un 5 por ciento, mientras que para el 18,5 por ciento que considera que el empleo ha disminuido la reducción ha sido algo inferior al 3 por ciento. La evolución en cuanto al beneficio empresarial también muestra resultados alentadores, y sólo para un 7,1 por ciento de las empresas han disminuido los beneficios, estimándose una trayectoria igualmente positiva para 2006.

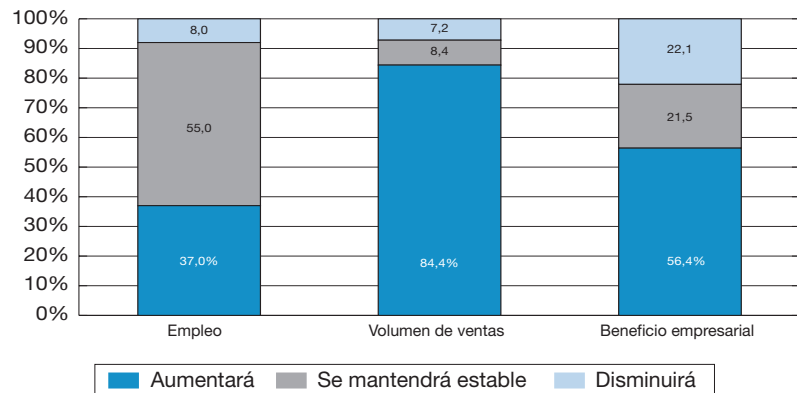
En relación a los costes empresariales, la gran mayoría del sector afirma que éstos han aumentado, haciéndolo en promedio un 6 por ciento. Entre los principales factores que han incidido en dicha subida, destacan los consumos de explotación, lo que está estrechamente relacionado con la fuerte escalada de los precios energéticos en 2005, y según el Índice de Precios Industriales regional, en su componente de energía, se incrementaron en un 16,6 por ciento en diciembre, en relación al mismo mes de 2004. El segundo factor en importancia se corresponde con los gastos de personal, mientras que un 13 por

**Contratación en el sector industrial en la ciudad de Málaga**  
*Registered contracts in industry*

	Ind. Extractiva	Ind. Manufacturera	Producción y distribución de energía, gas y agua	Total industria	Tasas de variación en %
2000	69	14.232	247	14.548	7,10
2001	101	13.243	269	13.613	-6,43
2002	129	13.763	438	14.330	5,27
2003	152	11.468	528	12.148	-15,23
2004	136	10.956	844	11.936	-1,75
2005	73	10.223	780	11.076	-7,21

Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

**Encuesta de Coyuntura Industrial en Málaga. Expectativas 2006**  
*Secondary industry survey. Expectancies*



Fuente: Encuesta de Coyuntura Industrial, Analistas Económicos de Andalucía.

**Encuesta de Coyuntura Industrial en Málaga, 2005 (porcentajes)**  
*Secondary industry survey (percentages)*

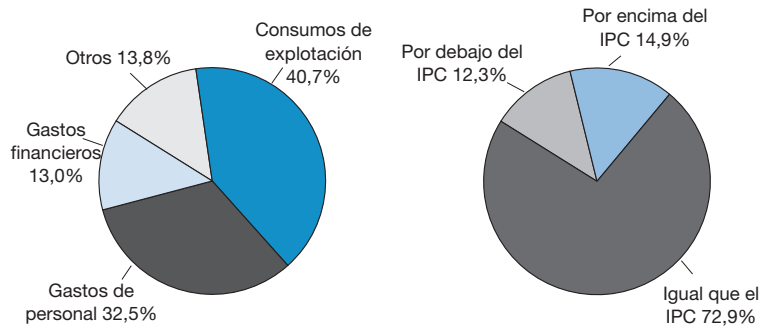
	Se ha mantenido			Variación media en % 2005/2004 <sup>(1)</sup>	
	Ha aumentado	estable	Ha disminuido	Aumento	Descenso
Empleo	45,0	36,5	18,5	5,00	2,63
Ventas	63,4	26,4	10,2	9,09	2,23
Costes	91,5	4,8	3,7	5,96	1,07
Beneficio empresarial	58,3	34,6	7,1	7,12	3,08

(1) Variación media estimada para las distintas variables según las respuestas de los encuestados en uno u otro sentido.  
Fuente: Encuesta de Coyuntura Industrial, Analistas Económicos de Andalucía.



ciento de los encuestados considera que el aumento de los costes se debe a los gastos financieros. En relación a esto, hay que señalar que la mayoría de las empresas, en torno al 73 por ciento, considera que los salarios crecerán al mismo nivel que el Índice de Precios de Consumo (IPC).

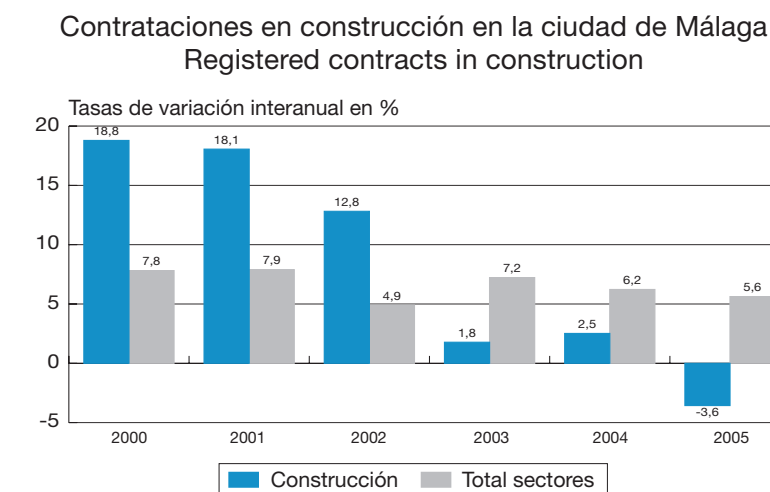
### Incremento de costes en la industria en Málaga Cost rises in Málaga industry: reasons



Fuente: Encuesta de Coyuntura Industrial, *Analistas Económicos de Andalucía*.

Como ya sucediera en 2004, cuando el sector construcción mostró una cierta moderación en su actividad, en 2005 parece frenarse el elevado ritmo de crecimiento de años anteriores. De este modo, el número de contrataciones ha descendido sensiblemente en la ciudad malagueña, creciendo de forma considerable la cifra de parados en los últimos meses del año, debido entre otras razones a la problemática de las canteras, y a la reestructuración urbanística. Al mismo tiempo, el número de viviendas visadas, tanto en la ciudad como en la provincia, presentan sendos descensos, mientras que el precio de la vivienda, si bien a tasas más moderadas, continúa su escalada. Pese a esta desaceleración en la actividad, el sector continúa siendo uno de los principales impulsores del crecimiento en la provincia, registrando en los últimos años un fuerte auge.

En cuanto a los proyectos visados, y según datos del Colegio de Arquitectos de Málaga, éstos disminuyeron en torno a un 6,2 por ciento en la provincia, siendo esta caída bastante más acusada en la ciudad. Concretamente, en el municipio



Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

se han visado casi 1.800 viviendas menos que en 2004, debido exclusivamente a la disminución en viviendas libres, ya que las viviendas de protección oficial (VPO) se han incrementado. En los proyectos de renta libre, el descenso más pronunciado se registra en las viviendas plurifamiliares, mientras que en VPO todas las viviendas visadas en la ciudad han sido plurifamiliares. En cuanto al coste por vivienda, éste se ha incrementado de forma significativa en la vivienda libre, debido al aumento

en el presupuesto y la reducción en el número de proyectos, todo lo contrario que sucede en las VPO, donde el coste cae ligeramente.

El número de viviendas terminadas evolucionó de forma distinta, creciendo en un 26,3 por ciento en la provincia, lo que supone un total de 35.081 viviendas en 2005. De este total, el 35 por ciento se concentra en el Área Metropolitana malagueña, si bien en esta última las viviendas termina-

### Viviendas proyectadas en Málaga

#### Projected housings

	2004		2005		Tasas de variación en %	
	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga
Unifamiliares	194	322	0	432	-100,00	34,16
Plurifamiliares	66	454	422	1157	539,39	154,85
<b>Total VPO</b>	<b>260</b>	<b>776</b>	<b>422</b>	<b>1.589</b>	<b>62,31</b>	<b>104,77</b>
Unifamiliares	990	10.217	833	10.378	-15,86	1,58
Plurifamiliares	5.941	33.334	4.147	29.591	-30,20	-11,23
<b>Total Libre</b>	<b>6.931</b>	<b>43.551</b>	<b>4.980</b>	<b>39.969</b>	<b>-28,15</b>	<b>-8,22</b>
Unifamiliares	1184	10.539	833	10.810	-29,65	2,57
Plurifamiliares	6.007	33.788	4.569	30.748	-23,94	-9,00
<b>Total</b>	<b>7.191</b>	<b>44.327</b>	<b>5.402</b>	<b>41.558</b>	<b>-24,88</b>	<b>-6,25</b>

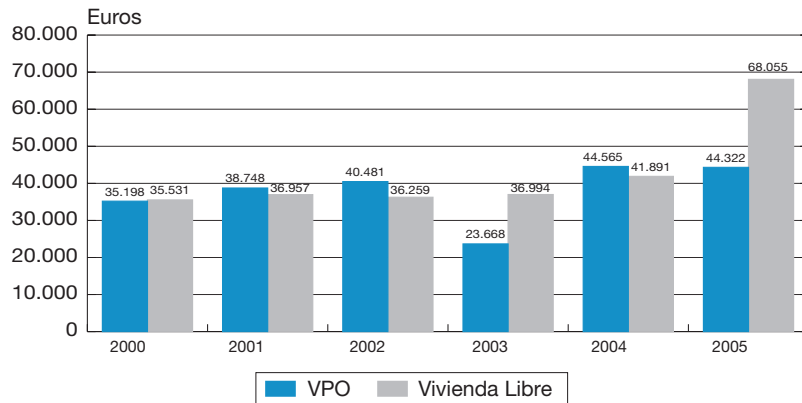
Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.



das han descendido ligeramente. Sin embargo, el número de viviendas terminadas en la ciudad de Málaga se ha mantenido estable entre 2004 y 2005, siendo junto a Rincón de la Victoria y Torremolinos los únicos municipios que superan la barrera de las 1.000 viviendas terminadas dentro del Área Metropolitana.

Por otro lado, el precio de la vivienda libre en la provincia de Málaga, según datos del Ministerio de Vivienda, se situó en 2.048,9 euros/m<sup>2</sup> en el cuarto trimestre de 2005, siendo nuevamente el precio más elevado de la región, incluso superando la media española, si bien el incremento interanual de los precios (8 por ciento) ha sido el menor del conjunto andaluz. Así, Málaga se sitúa entre las siete provincias españolas que superan la barrera de los 2.000 euros/m<sup>2</sup>, junto a las tres provincias del País Vasco, Madrid, Barcelona y Baleares.

### Coste estimado de las viviendas proyectadas en la ciudad de Málaga Estimated budget of projected housings



Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga

### Viviendas proyectadas y terminadas en Málaga Projected and finished housings

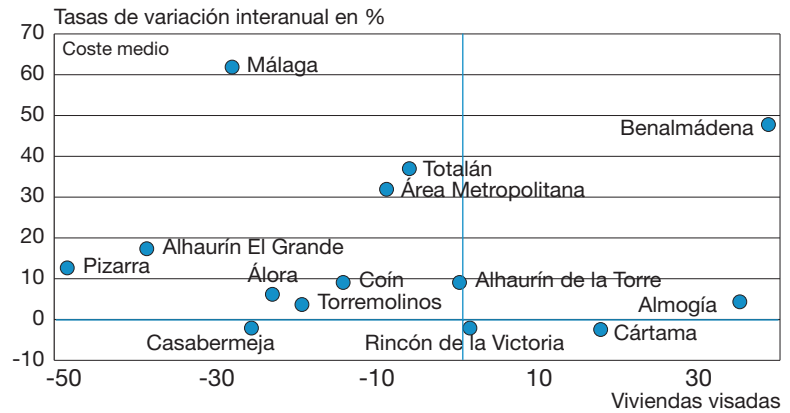
	Viviendas proyectadas		Viviendas terminadas		Tasas de variación interanual en %	
	2004	2005	2004	2005	Proyectadas	Terminadas
Alhaurín de la Torre	830	972	662	929	17,11	40,33
Alhaurín el Grande	709	465	293	431	-34,41	47,10
Almogía	117	159	21	40	35,90	90,48
Álora	206	159	51	128	-22,82	150,98
Benalmádena	2.150	3.031	1.533	121	40,98	-92,11
Cártama	849	1.065	382	667	25,44	74,61
Casabermeja	94	83	24	80	-11,70	233,33
Coín	463	415	225	289	-10,37	28,44
Colmenar	50	163	8	9	226,00	12,50
Málaga	7.191	5.402	5.217	5.218	-24,88	0,02
Pizarra	205	324	65	188	58,05	189,23
Rincón de la Victoria	1.866	1.905	975	1.001	2,09	2,67
Torremolinos	1.733	1.334	971	1.153	-23,02	18,74
Totalán	32	30	--	2	-6,25	--
Área Metropolitana	18.499	17.512	12.431	12.261	-5,34	-1,37
<b>Provincia</b>	<b>44.327</b>	<b>41.558</b>	<b>27.768</b>	<b>35.081</b>	<b>-6,25</b>	<b>26,34</b>

Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.

Tomando como referencia los datos que publica la Sociedad de Tasación a diciembre de 2005, y en cuanto al precio de la vivienda nueva para poblaciones con más de 50.000 habitantes, dentro de la provincia malagueña destaca el municipio de Marbella, con un precio por metro cuadrado de 2.243 euros, siendo los precios para Fuengirola y la ciudad de Málaga algo superiores a los 1.900 euros, mientras que en Vélez-Málaga es donde se observa el menor precio, con menos de 1.500 euros/m<sup>2</sup>, aunque es en este último caso donde se observa un mayor incremento de los precios (13,2 por ciento). En los otros municipios de la provincia las variaciones se han situado en torno al 10 por ciento, aunque, en general, los aumentos interanuales de los precios se han moderado bastante con respecto a los del año anterior, especialmente en la capital malagueña.

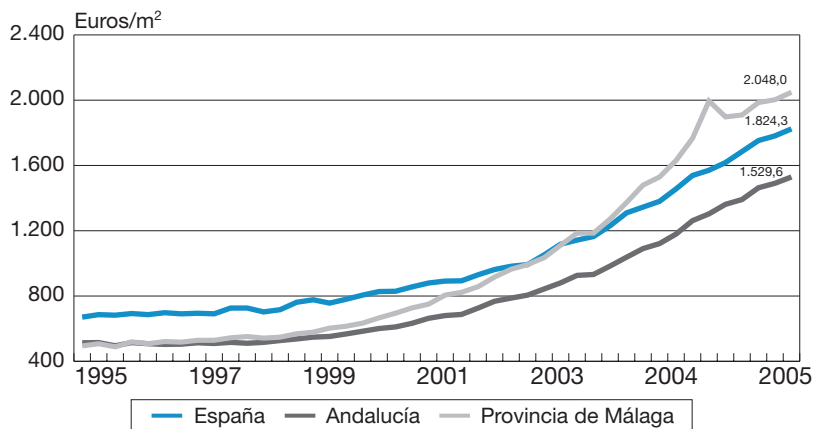
Las actuaciones por parte de la Oficina de Rehabilitación de Málaga han supuesto unos gastos de inversión de 31.219.797 euros en 2005, más del doble que el año anterior, aunque el total subvencionado no llegó al 17 por ciento, frente al 30 por ciento de 2004. Distinguiendo por líneas, destaca el avance en la Línea Especial (rehabilitación integral), que pasó a contar en 2005 con más de 22,2 millones de euros de inversión, destacando los más de 12 millones de euros invertidos en los edificios de calle Molina Lario y calle Bolsa. La Línea Barriadas fue la que más solicitudes presentó, 79 de las 140 que se computaron, con una inversión asociada de más de 6 millones de euros, mientras que en la Línea Fachadas y Locales la inversión disminuyó en más de un tercio.

Viviendas visadas libres y coste medio en el Área Metropolitana de Málaga<sup>(1)</sup>  
Projected free housings and estimated budget in Málaga metropolitan area



(1) No se incluye Colmenar, cuyo crecimiento relativo en visados y coste es muy elevado.  
Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.

Precio de la vivienda libre (1)  
Housing's price



(1) Base 100: 1<sup>er</sup> trimestre de 2005 utilizando las series homogéneas para el periodo 1995-2004.  
Fuente: Ministerio de Vivienda.

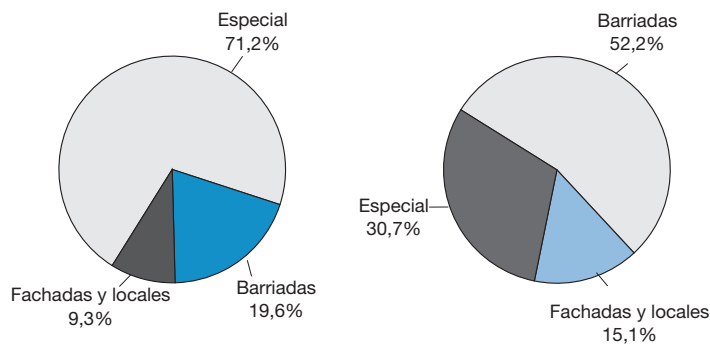


**Precio medio de la vivienda nueva (Euros/m<sup>2</sup>) <sup>(1)</sup>**  
*Average price of new housings*

	2002	2003	2004	2003	Tasas de variación en % 2005/2004
Madrid	2.448	2.868	3.379	3.629	7,40
Barcelona	2.508	2.917	3.442	3.700	7,50
Valencia	1.142	1.303	1.642	1.913	16,50
Sevilla	1.331	1.515	1.876	2.118	12,90
Zaragoza	1.429	1.709	2.093	2.429	16,05
Málaga	1.096	1.315	1.724	1.922	11,48
<i>Media capitales Andalucía</i>	<i>1.183</i>	<i>1.367</i>	<i>1.705</i>	<i>1.916</i>	<i>12,38</i>
<i>Media capitales España</i>	<i>1.667</i>	<i>1.931</i>	<i>2.286</i>	<i>2.516</i>	<i>10,06</i>

(1) Datos a 31 de diciembre.  
Fuente: Sociedad de Tasación.

**Actuaciones de la Oficina de Rehabilitación, 2005**  
*Rehabilitation office's performances*



Fuente: Oficina de Rehabilitación Centro Histórico, Ayuntamiento de Málaga.

**Actuaciones de la Oficina de Rehabilitación del Centro Histórico**  
*Rehabilitation office's performances*

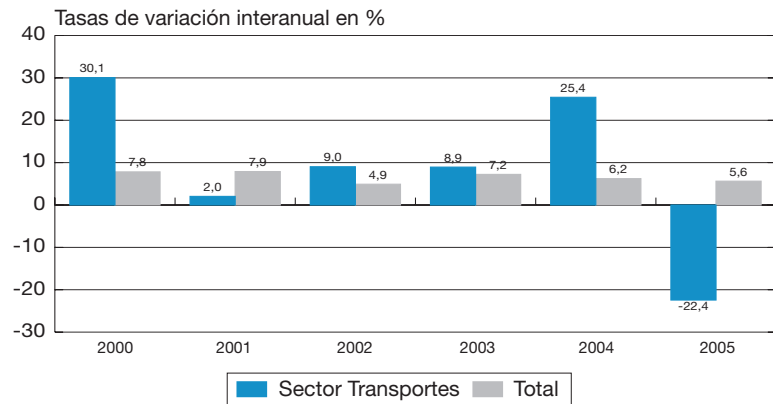
	2004			2005			Tasas de variación interanual en %		
	Gastos de inversión	Presupuesto protegible	Subvención	Gastos de inversión	Presupuesto protegible	Subvención	Gastos de inversión	Presupuesto protegible	Subvención
Línea Fachadas y Locales	4.642.092	2.485.299	1.197.469	2.895.800	1.959.500	801.700	-37,62	-21,16	-33,05
Línea Especial	5.364.313	2.645.328	1.035.977	22.218.352	3.543.768	1.623.361	314,19	33,96	56,70
Línea Barriadas	4.897.853	4.897.853	2.249.423	6.105.645	6.105.645	2.869.080	24,66	24,66	27,55
<b>Total</b>	<b>14.904.258</b>	<b>10.028.480</b>	<b>4.482.870</b>	<b>31.219.797</b>	<b>11.608.913</b>	<b>5.294.141</b>	<b>109,47</b>	<b>15,76</b>	<b>18,10</b>

Fuente: Oficina de Rehabilitación Centro Histórico, Ayuntamiento de Málaga.



**E**l sector transportes ha registrado un comportamiento similar al del año 2004 en cuanto a tráfico de pasajeros se refiere, creciendo éste en todas las modalidades, a excepción del transporte ferroviario, que nuevamente vuelve a descender, concretamente un 7,1 por ciento, hasta los 1.613.712 pasajeros. El transporte de mercancías ha tenido una evolución dispar atendiendo al medio utilizado, disminuyendo el tráfico aéreo y elevándose considerablemente el marítimo. Sin embargo, este avance de la actividad en 2005 no se ha visto acompañado de una mayor ocupación en el sector, ya que el número de contrataciones ha sufrido un fuerte descenso.

Contrataciones en transportes en la ciudad de Málaga  
Registered contracts in transports



Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

### Tráfico aéreo de pasajeros y mercancías en Málaga Air traffic of passengers and commodities

	2004	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación interanual en %
<b>Pasajeros</b>	<b>12.042.235</b>	<b>12.666.230</b>	<b>100,0</b>	<b>5,18</b>
Nacional	2.910.195	3.245.483	25,6	11,52
UE	8.859.172	9.128.779	72,1	3,04
Internacional	258.198	274.902	2,2	6,47
Otra Clase de Tráfico	14.670	17.066	0,1	16,33
<b>Mercancías (kilogramos)</b>	<b>6.811.892</b>	<b>5.493.316</b>	<b>100,0</b>	<b>-19,36</b>
Nacional	3.928.687	3.251.323	59,2	-17,24
UE	1.354.692	1.159.614	21,1	-14,40
Internacional	1.528.513	1.082.379	19,7	-29,19
<b>Aeronaves (número)</b>	<b>116.041</b>	<b>123.952</b>	<b>100,0</b>	<b>6,82</b>
Comerciales	107.905	115.965	93,6	7,47
Otra Clase de Tráfico	8.136	7.987	6,4	-1,83

Fuente: AENA, Aeropuerto de Málaga.

El transporte aéreo muestra una evolución favorable en lo que a pasajeros se refiere en 2005, con un incremento del 5,2 por ciento, fundamentado sobre todo en el crecimiento del tráfico interior, así como el procedente de UE, que supone el 72,1 por ciento del transporte total en el aeropuerto malagueño, aunque en términos relativos resulta también destacable el incremento de pasajeros internacional. En cuanto al

tráfico aéreo de mercancías, éste volvió a descender, incluso de forma más acusada que en 2004, reduciéndose el total de mercancías transportadas en más de 1.300 toneladas, destacando el descenso en términos absolutos del transporte nacional e internacional.

La actividad en el Puerto de Málaga mejoró considerablemente en 2005 en lo

que se refiere al tráfico de mercancías, al tiempo que el número de pasajeros se incrementó ligeramente. Concretamente, según datos de la Autoridad Portuaria de Málaga, el número de pasajeros creció en un 1,1 por ciento, tasa inferior a la que se produjo un año antes (4 por ciento), y que obedece exclusivamente al aumento de pasajeros en cabotaje, ya que los de cruceros disminuyeron en un 2,2 por



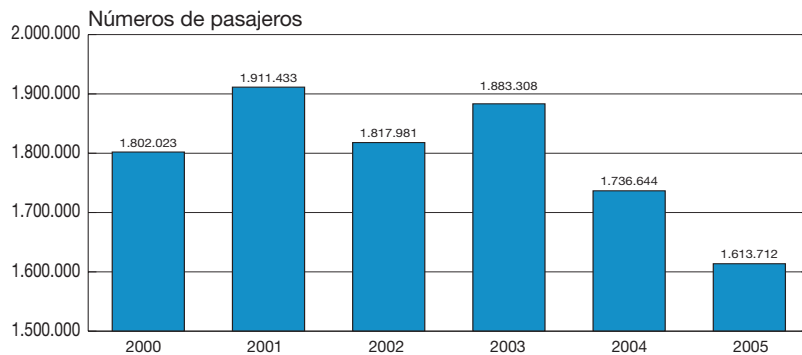
ciento. En cuanto al transporte de mercancías, la fuerte subida del último año se debe fundamentalmente a la partida de mercancía general, que se elevó en más de 1,5 millones de toneladas como consecuencia de una mayor actividad en el muelle 9, que comenzó a explotarse en el mes de marzo de 2004.

En el transporte urbano, el número de viajeros que utilizaron las distintas líneas con las que cuenta la ciudad superó los 40 millones, lo que supone un incremento interanual en 2005 de un 4,3 por ciento. Esta subida se debe principalmente al mayor uso de las líneas de la zona Este, especialmente la 11 que llega al Palo, las de la Universidad, así como las dos líneas circulares 71 y 72, con aumentos en el número de viajeros superiores al 55 por ciento en ambos casos. La mayor concentración de pasajeros por hora de salida en un día laborable se produce a las 8 y las 14 horas, con más de una cuarta parte de los pasajeros diarios que utilizan el autobús urbano, mientras que entre las 17 y las 22 horas se concentran en total algo menos del 30 por ciento de los usuarios.

El número de autobuses interurbanos, por el contrario, disminuyó con respecto a 2004, del mismo modo que lo hicieron los pasajeros, hasta los 3,8 millones, de los cuales, aproximadamente, el 72 por ciento corresponden a las dos grandes compañías que operan en la provincia, Alsina Graells y Automóviles Portillo. Entre estos trayectos interurbanos destaca el número de autobuses que realiza viajes de medio recorrido, mientras que son los viajes superiores a 30 kilómetros e inferiores a 90 los que más pasajeros concentran, con casi el 48 por ciento del total de viajeros.

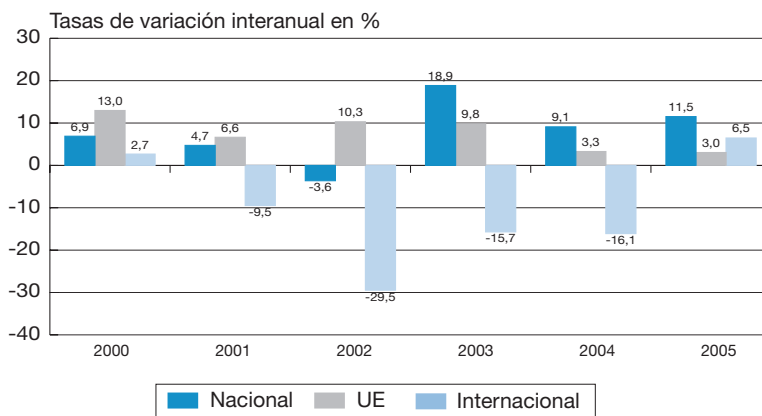
En cuanto a la matriculación de vehículos, y tomando como referencia el Área Metropolitana de Málaga, se observa un incremento del 7,2 por ciento con relación a 2004, si bien las matriculaciones de turismos han descendido levemente, mientras, por el contrario, el resto de vehículos ha crecido a un fuerte ritmo. De los 38.102 turismos matriculados en el Área, algo más de la mitad se concentran en la ciudad de

### Tráfico de pasajeros por ferrocarril en Málaga Railway traffic of passengers



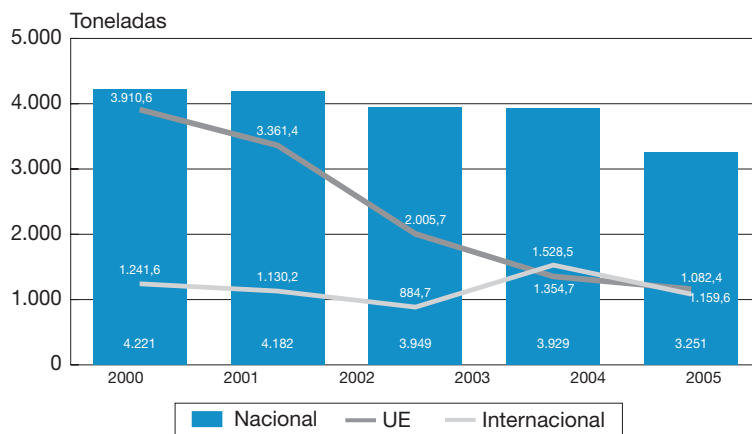
Fuente: Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, RENFE.

### Tráfico aéreo de pasajeros en Málaga Air traffic of passengers



Fuente: AENA, Aeropuerto de Málaga.

### Tráfico aéreo de mercancías en Málaga Air traffic of commodities



Fuente: AENA, Aeropuerto de Málaga.

**Tráfico marítimo de pasajeros y mercancías en Málaga**  
*Sea traffic of passengers and commodities*

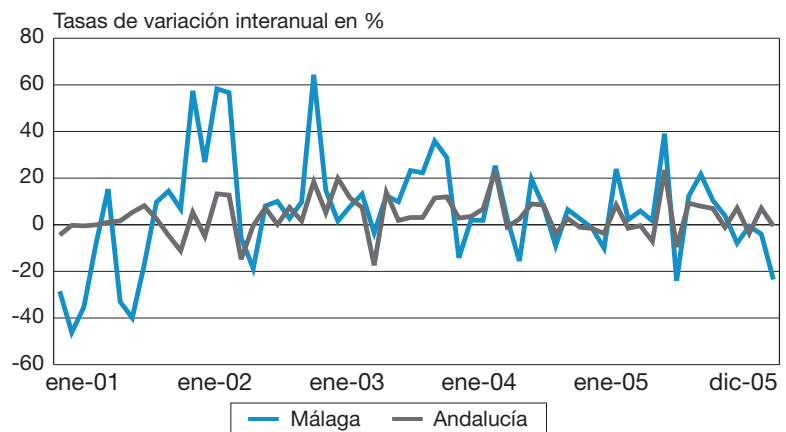
	2004	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación interanual en %
<b>Pasajeros</b>				
Cabotaje	255.870	265.625	56,5	3,81
Exterior	209.149	204.535	43,5	-2,21
Total	465.019	100,0	1,11	
<b>Mercancías (toneladas)</b>				
Graneles líquidos	107.485	75.928	1,6	-29,36
Graneles sólidos	1.784.047	2.100.473	43,9	17,74
Mercancía general	848.008	2.486.584	52,0	193,23
Avituallamiento y pesca	123.095	117.595	2,5	-4,47
<b>Total</b>	<b>2.862.635</b>	<b>4.780.580</b>	<b>100,0</b>	<b>67,00</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga.

Málaga, destacando de igual modo las matriculaciones en Colmenar. Con respecto al resto de vehículos matriculados, Málaga y Torremolinos concentran casi las tres cuartas partes de éstos, destacando las motocicletas, que suponen en torno a la mitad de los vehículos matriculados no turismos de ambos municipios.

En relación con lo anterior, hay que destacar que la Intensidad Media Diaria de vehículos en 2005 disminuyó sustancialmente con respecto al año precedente en la Alameda Principal dirección oeste, tanto en días laborables como festivos, al igual que en la Glorieta Antonio Molina dirección este y en Hilera dirección oeste, mientras que, por ejemplo, el número de vehículos que circularon diariamente por Alameda de Colón-Pinzón dirección sur se incrementó en promedio en 1.364 y 936 vehículos para días laborables y festivos, respectivamente. Destaca sobre todo el volumen de vehículos que soporta la Avenida Andalucía en dirección oeste, más de 42.000 vehículos en días laborables, y casi 30.000 en festivos, así como Ayala dirección este y Alameda Principal hacia el oeste.

**Tráfico marítimo de pasajeros**  
*Sea traffic of passengers*



Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga y Puertos del Estado.



### Transporte urbano e interurbano <sup>(1)</sup> de viajeros en Málaga Urban and intercity transport of travellers

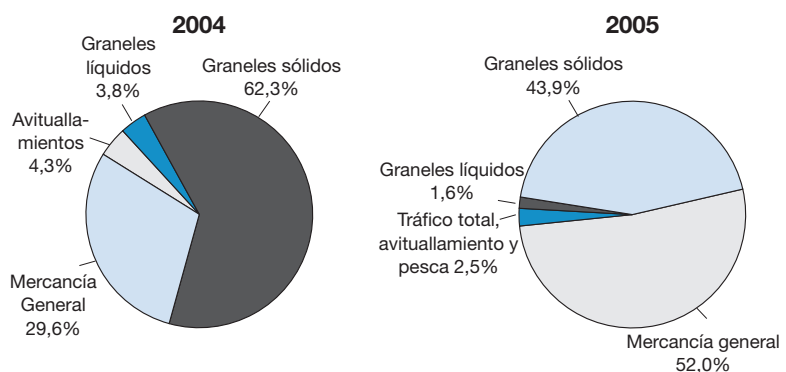
Líneas urbanas			Porcentajes	Tasas de variación
	2004	2005	2005	en %
Zona Este (líneas 11, 32, 33, 34 y 35)	5.201.877	5.500.183	13,6	5,73
Líneas afectadas por el Carril Bus de Héroe de Sostoa-Ayala-Salitre (líneas 3, 10, 16, 19, 27 y 45)	5.843.863	6.029.720	14,9	3,18
Zona Norte Guadalmedina-Ctra. Colmenar (líneas 1, 12, 2, 26, 30, 36 y 37)	6.458.836	6.564.293	16,3	1,63
Zona Norte Guadalmedina-Avda. Valle Inclán-Camino Antequera (líneas 17, 7 y 6)	3.490.485	3.514.250	8,7	0,68
Líneas de la Universidad (líneas 8, 20 y 22)	4.185.100	4.443.652	11,0	6,18
Líneas Semicirculares (líneas 15 y 31)	4.081.445	4.196.016	10,4	2,81
Líneas Circulares (líneas 9, 13, 5, 71, 72)	1.780.562	2.166.120	5,4	21,65
Zonas Camino Antequera-Teatinos-Camino San Rafael (líneas 14, 4, 24, 21, 23, 38 y Nocturno 4)	6.392.552	6.550.093	16,2	2,46
Zona de Campanillas (líneas 25 y 28)	1.003.789	1.118.338	2,8	11,41
Líneas de Nocturno y otras (líneas 29, 61, 41 y 42)	286.545	288.504	0,7	0,68
<b>Total</b>	<b>38.725.054</b>	<b>40.371.169</b>	<b>100,0</b>	<b>4,25</b>
<b>Empresas de transporte interurbano</b>				
Alsina Graells	1.362.188	1.353.793	35,2	-0,62
Aut. Portillo	1.433.351	1.424.760	37,0	-0,60
Aut. Casado	258.755	269.508	7,0	4,16
Daibus	172.851	178.871	4,7	3,48
T.Universitario	160.328	100.296	2,6	-37,44
Resto	518.938	13,5	2,39	
<b>Total</b>	<b>3.894.289</b>	<b>3.846.166</b>	<b>100,0</b>	<b>-1,24</b>

(1) Número de viajeros con entrada y salida en la Estación de Autobuses.

Fuente: Empresa Malagueña de Transportes, SAM.

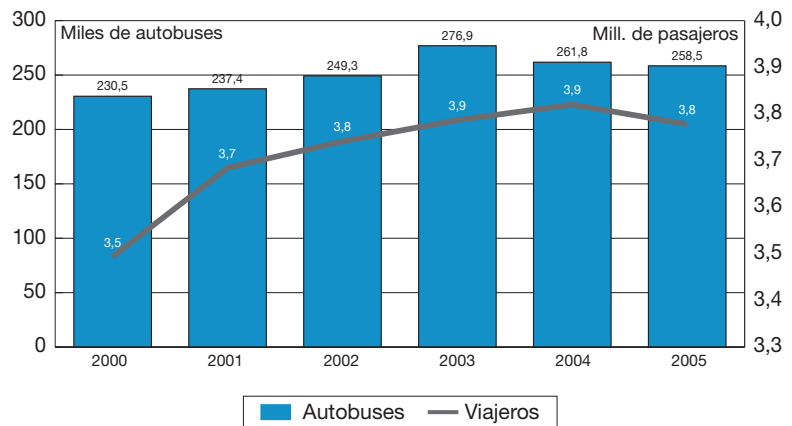
Por último, y según la información suministrada por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, el gasto provincial en inversiones para carreteras ascendió en 2005 a casi 46 millones de euros, de los cuales la mayor parte se destinó a actuaciones en el Valle del Guadalhorce y en la Red de Carreteras en general. La inversión en transportes, por su parte, fue cercana a los 37,5 millones de euros, concentrando el Metro de Málaga algo más de las tres cuartas partes de dicha inversión.

### Tráfico marítimo de mercancías en Málaga Sea traffic of commodities



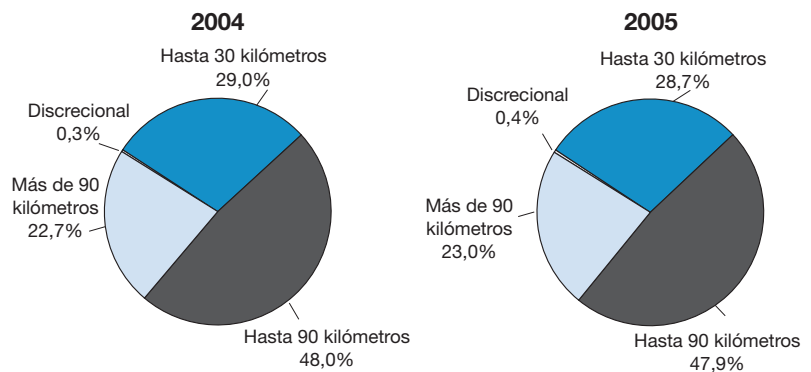
Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga.

Número de autobuses y viajeros en transporte interurbano en Málaga  
 Intercity transport of buses and travellers



Fuente: Empresa Malagueña de Transportes, SAM.

Tráfico marítimo de mercancías en Málaga  
 Sea traffic of commodities



Fuente: Empresa Malagueña de Transportes, SAM.

**Transporte interurbano por tipos de desplazamientos. Autobuses**  
*Intercity transport by journey's length. Buses*

	2003	2004	2005	Porcentajes	Tasas de variación en %	
				2005	2004/2003	2005/2004
Cercanías	73.890	70.613	69.714	27,0	-4,43	-1,27
Medio Recorrido	107.894	101.997	100.608	39,0	-5,47	-1,36
Largo Recorrido	94.798	88.920	87.787	34,0	-6,20	-1,27
Discrecional	352	267	358	0,1	-24,15	34,08
<b>Total</b>	<b>276.934</b>	<b>261.797</b>	<b>258.467</b>	<b>100,0</b>	<b>-5,47</b>	<b>-1,27</b>

Fuente: Empresa Malagueña de Transportes, SAM.



### Matriculación de vehículos en el Área Metropolitana de Málaga *New vehicle registrations in Málaga metropolitan area*

	2004			2005			Tasas de variación interanual en %		
	Turismos	Otros vehículos	Total	Turismos	Otros vehículos	Total	Turismos	Otros vehículos	Total
Alhaurín de la Torre	1.023	395	1.418	1.035	567	1.602	1,17	43,54	12,98
Alhaurín el Grande	468	278	746	444	349	793	-5,13	25,54	6,30
Almogía	84	39	123	73	51	124	-13,10	30,77	0,81
Álora	232	124	356	246	200	446	6,03	61,29	25,28
Benalmádena	1.817	608	2.425	1.724	784	2.508	-5,12	28,95	3,42
Cártama	432	264	696	466	317	783	7,87	20,08	12,50
Casabermeja	85	38	123	74	40	114	-12,94	5,26	-7,32
Coín	532	291	823	470	349	819	-11,65	19,93	-0,49
Colmenar	8.147	387	8.534	8.372	368	8.740	2,76	-4,91	2,41
Málaga	20.554	6.994	27.548	19.932	9.827	29.759	-3,03	40,51	8,03
Pizarra	159	101	260	149	99	248	-6,29	-1,98	-4,62
Rincón de la Victoria	1.161	410	1.571	993	642	1.635	-14,47	56,59	4,07
Totalán	16	15	31	13	16	29	-18,75	6,67	-6,45
Torremolinos	3.531	1.001	4.532	4.111	1.001	5.112	16,43	0,00	12,80
<b>Área Metropolitana</b>	<b>38.241</b>	<b>10.945</b>	<b>49.186</b>	<b>38.102</b>	<b>14.610</b>	<b>52.712</b>	<b>-0,36</b>	<b>33,49</b>	<b>7,17</b>

Fuente. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

### Intensidad Media Diaria de vehículos en Málaga *Daily average intensity of vehicles*

	2004		2005		Tasas de variación en %	
	Diaria Laborable	Diaria no Laborable	Diaria Laborable	Diaria no Laborable	Diaria Laborable	Diaria no Laborable
Paseo Marítimo Pablo Ruiz Picasso -Este	21.942	15.665	22.445	16.985	2,29	8,43
Avda. Manuel Agustín Heredia-Este	25.120	16.566	26.075	17.271	3,80	4,26
Avda. de Andalucía-Oeste	42.780	31.135	42.790	29.196	0,02	-6,23
Blas de Lezo-Norte	21.002	14.026	20.537	13.715	-2,21	-2,22
Avda. Simón Bolívar-Sur	10.351	8.398	9.604	6.864	-7,21	-18,26
Pacífico-Glorieta Antonio Molina-Este	13.810	11.178	10.291	7.099	-25,48	-36,49
Paseo Marítimo Antonio Machado-Oeste	19.632	15.438	18.479	13.425	-5,87	-13,04
Ayala-Fortuny-Este	25.345	20.392	26.033	21.385	2,72	4,87
Alameda Colón-Pinzón-Sur	19.218	10.498	20.582	11.434	7,10	8,92
Hilera-Alonso de Palencia-Oeste	9.674	7.344	6.244	3.612	-35,46	-50,82
Alameda Ppal-Plaza Marqués de Larios-Oeste	31.579	23.219	25.447	18.638	-19,42	-19,73
Túnel Alcazaba-Victoria-Oeste	9.780	8.023	9.146	8.275	-6,48	3,15

Fuente: Área de Tráfico, Ayuntamiento de Málaga.

**Inversiones en carreteras y transportes en la provincia  
de Málaga en 2005 (Euros)**  
*Investments in roads and transports*

2005	Euros
<b>Transportes</b>	<b>37.497.077,89</b>
Estudios y proyectos ferroviarios	1.275.794,33
Línea de Metro de Málaga	28.532.693,59
Otras actuaciones	7.688.589,97
<b>Carreteras</b>	<b>45.991.658,31</b>
<i>Red viaria metropolitana</i>	1.906.209,22
Actuaciones en el Valle del Guadalhorce	12.474.481,06
Actuaciones en Red de Carreteras	19.745.651,54
<i>Otras actuaciones</i>	11.865.316,49
Expropiaciones	2.118.598,39
Estudios informativos y proyectos	250.187,06
Conservación integral	2.833.173,60
Conservación y seguridad vial	5.782.869,91
Gestión directa	760.948,69
Convenios	119.538,84

Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía.

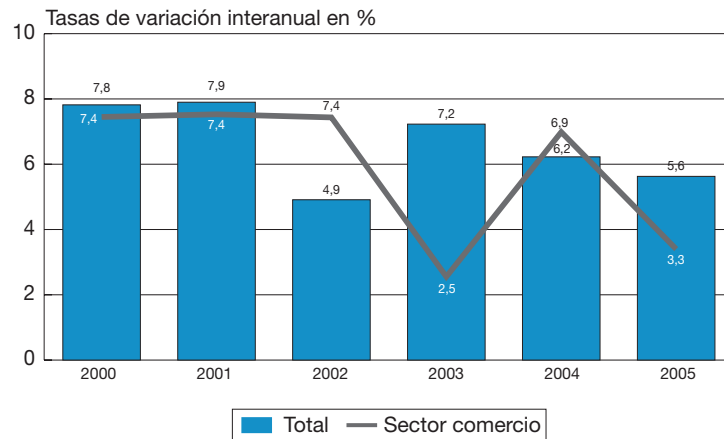






Los distintos indicadores relacionados con el sector comercio muestran una evolución favorable, si bien se observan crecimientos más moderados que en el año anterior. Así, los mercados malagueños registraron un mayor volumen de mercancías comercializadas, al tiempo que crecieron las licencias de alta en el IAE. Esta trayectoria positiva se ha visto reflejada también en el empleo, aumentando el número de contrataciones un 3,3 por ciento con respecto a 2004, mientras que la cifra de parados en comercio y reparaciones era al cierre de 2005 de 5.551 personas, el 25 por ciento del total registrado en el sector servicios de la ciudad.

Contratos registrados en el sector comercio en Málaga  
Registered contracts in commerce branch



Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

### Licencias en alta en el IAE en el sector comercio, reparaciones y hostelería Commercial, repairs and business activities (Registration in Local Tax)

	2002	2003	2004	Porcentajes s/provincia 2004	Tasas de variación en %	
					2003/2002	2004/2003
Alhaurín de la Torre	729	819	846	1,4	12,35	3,30
Alhaurín el Grande	624	677	752	1,3	8,49	11,08
Almogía	66	72	68	0,1	9,09	-5,56
Álora	368	381	399	0,7	3,53	4,72
Benalmádena	2.263	2.545	2.509	4,2	12,46	-1,41
Cártama	415	463	485	0,8	11,57	4,75
Casabermeja	92	90	90	0,2	-2,17	0,00
Coín	499	546	624	1,1	9,42	14,29
Colmenar	93	102	107	0,2	9,68	4,90
<b>Málaga</b>	<b>16.582</b>	<b>18.549</b>	<b>18.897</b>	<b>31,8</b>	<b>11,86</b>	<b>1,88</b>
Pizarra	206	225	234	0,4	9,22	4,00
Rincón de la Victoria	779	882	931	1,6	13,22	5,56
Totalán	9	10	9	0,0	11,11	-10,00
Torremolinos	3.008	3.332	3.380	5,7	10,77	1,44
<b>Área Metropolitana</b>	<b>25.733</b>	<b>28.693</b>	<b>29.331</b>	<b>49,4</b>	<b>11,50</b>	<b>2,22</b>
<b>Provincia de Málaga</b>	<b>51.857</b>	<b>57.694</b>	<b>59.356</b>	<b>100,0</b>	<b>11,26</b>	<b>2,88</b>

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

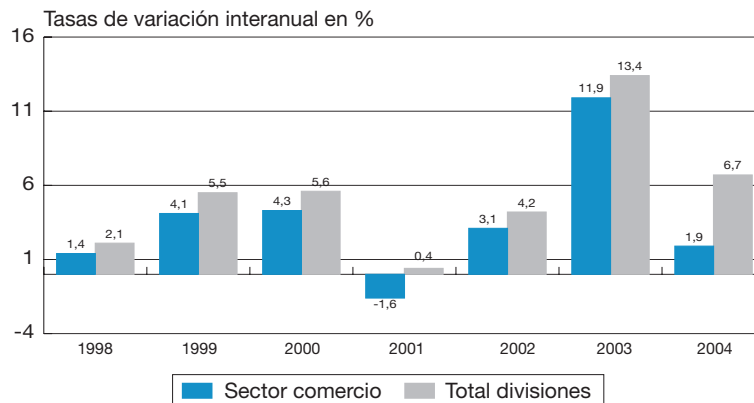


El número de licencias en alta en el IAE en la provincia era de 59.356 en el año 2004, lo que supone, en términos relativos, un incremento interanual del 2,9 por ciento, bastante inferior al que se produjo un año antes. Atendiendo a la distribución por municipios, en lo que concierne al Área Metropolitana malagueña, la ciudad de Málaga cuenta con más del 30 por ciento del total provincial de licencias, seguida de Torremolinos y Benalmádena, con una participación de toda el Área en el conjunto provincial cercana al 50 por ciento. En cuanto a la variación con respecto al año anterior, fueron Coín y Alhaurín el Grande las localidades donde más aumentó la actividad, mientras que en Almogía, Benalmádena y Totalán descendió el número de licencias. Por otro lado, el número de establecimientos económicos en el sector comercio y reparaciones se elevó un 3 por ciento en la ciudad de Málaga, hasta los 12.724, por un 3,6 dentro de la provincia, lo que refleja la buena marcha del sector en los últimos años, ya que, si bien en 2004 este crecimiento fue inferior al del año anterior, el número de establecimientos continúa creciendo desde 2002.

Las solicitudes de licencias de apertura para el sector comercio fueron 937 en 2005, destacando, sobre todo, las del comercio minorista, que suponen cerca del 87 por ciento del total, y dentro de éste el número de licencias solicitadas para no alimentación (642 solicitudes). De entre estas últimas, las destinadas a boutiques, hogar y mercería fueron 150, mientras que en las ramas de informática y decoración se registraron 54 solicitudes en cada una de ellas. Destacan igualmente las solicitudes de apertura de locutorios y bazares, lo que está unido estrechamente a la cada vez mayor participación de población extranjera en la actividad comercial malagueña. En cuanto a alimentación, destacan las solicitudes de ultramarinos y supermercados.

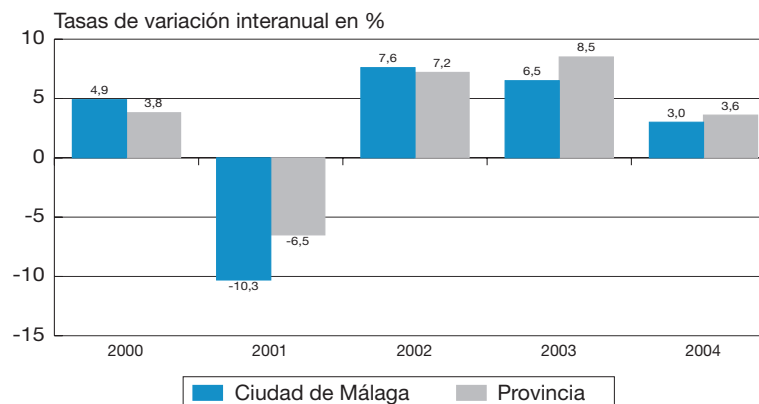
Respecto a la distribución de dichas solicitudes de alta por distritos, aproximadamente una cuarta parte se concentra en la zona de Cruz de Humilladero, seguida en importancia por la zona Centro. Otras zonas con gran dinamismo son las de

### Licencias en el IAE en comercio en Málaga Commercial business activities (Registration in Local Tax)



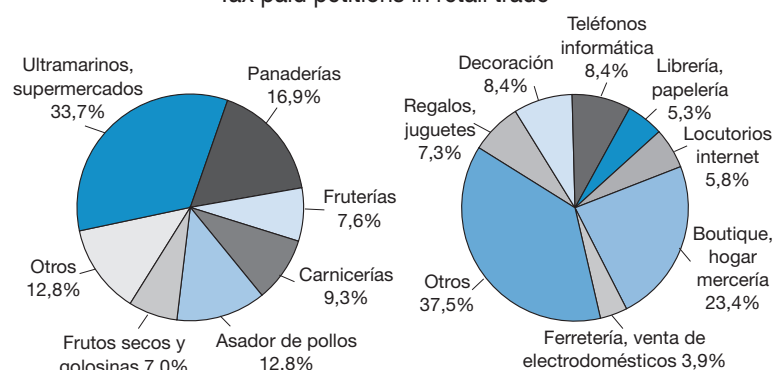
Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

### Número de establecimientos económicos en el subsector comercio y reparaciones en Málaga Economic establishment in commerce and repairs



Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

### Solicitudes de licencias de apertura en el comercio minorista en Málaga, 2005 Tax paid petitions in retail trade

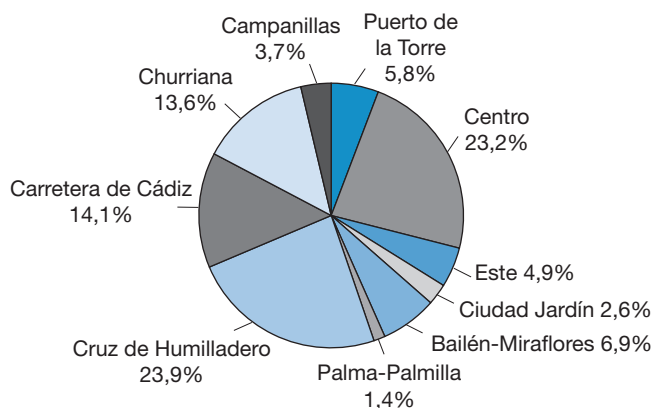


Fuente: Área de Empleo, Comercio, Industria, Vía Pública y Consumo. Ayuntamiento de Málaga.

Carretera de Cádiz y Churrana, donde se concentran conjuntamente más de un 25 por ciento de las solicitudes, lo que pone de manifiesto la gran importancia de la zona oeste malagueña en el desarrollo de la actividad comercial en la ciudad.

En cuanto a la actividad en los Mercados Centrales de Abastecimiento de Málaga, la entrada de mercancías se elevó en más de 2.000 toneladas en 2005, continuando así la tendencia de crecimiento moderado de los últimos años. El mercado de frutas y verduras es el que tiene una mayor importancia en cuanto a volumen comercializado, significando en torno al 81 por ciento del total, mientras que el porcentaje corresponde al mercado de pescado, que crece a un mayor ritmo que el anterior.

Solicitudes de licencias de apertura en comercio por distritos en Málaga, 2005  
Tax paid petitions in commerce by districts



Fuente: Área de Empleo, Comercio, Industria, Vía Pública y Consumo, Ayuntamiento de Málaga.

**Entradas totales de mercancías en Málaga**  
*Total commodities receipts*

Toneladas	2002	2003	2004	2005	Porcentajes		
					2005	2004/2003	2005/2004
<b>Mercado de frutas y hortalizas</b>	<b>180.442</b>	<b>182.794</b>	<b>184.324</b>	<b>185.522</b>	<b>80,9</b>	<b>0,84</b>	<b>0,65</b>
Frutas	91.321	91.830	91.970	92.541	49,9	0,15	0,62
Hortalizas	77.991	79.048	79.594	80.094	43,2	0,69	0,63
Patatas	11.130	11.916	12.760	12.887	6,9	7,08	1,00
<b>Mercado de pescado</b>	<b>39.416</b>	<b>41.346</b>	<b>42.835</b>	<b>43.702</b>	<b>19,1</b>	<b>3,60</b>	<b>2,02</b>
Pescado fresco	32.441	33.941	34.874	35.402	81,0	2,75	1,51
Marisco fresco	4.594	4.808	5.175	5.398	12,4	7,63	4,31
Pescado congelado	1.413	1.528	1.651	1.707	3,9	8,05	3,39
Marisco congelado	968	1.069	1.135	1.195	2,7	6,17	5,29
<b>Total mercado</b>	<b>219.858</b>	<b>224.140</b>	<b>227.159</b>	<b>229.224</b>	<b>100,0</b>	<b>1,35</b>	<b>0,91</b>

Fuente: Mercados Centrales de Abastecimiento de Málaga, S.A, MERCAMÁLAGA.

El mercado de frutas y verduras mejoró su actividad gracias, sobre todo, al mejor comportamiento, en términos relativos, del volumen comercializado de patatas. Las frutas representan casi la mitad de la entrada de mercancías en el citado mercado, y la pera y la manzana son las más comercializadas, seguidas de la naranja, plátano y banana, y la uva. El

mercado de hortalizas supone el 43,2 por ciento del mercado de frutas y hortalizas, destacando el tomate, la lechuga y tanto el pimiento verde como el rojo, además de otros vegetales como la zanahoria, el pepino, la cebolla o la berenjena. En cuanto a los precios medios, se observa un descenso de éstos en los meses de verano para las verduras, no sucediendo lo mismo

en frutas, donde aumentan ligeramente, mientras que las patatas presentan un precio más uniforme para los distintos meses del año. En el cómputo anual, y con respecto a 2004, el precio medio ha disminuido sensiblemente en patatas, mientras que en frutas y verduras creció de forma significativa.



## Precio medio ponderado del mercado de frutas y verduras en Málaga, 2005 (Euros)

### Average prices in fruit and vegetable market

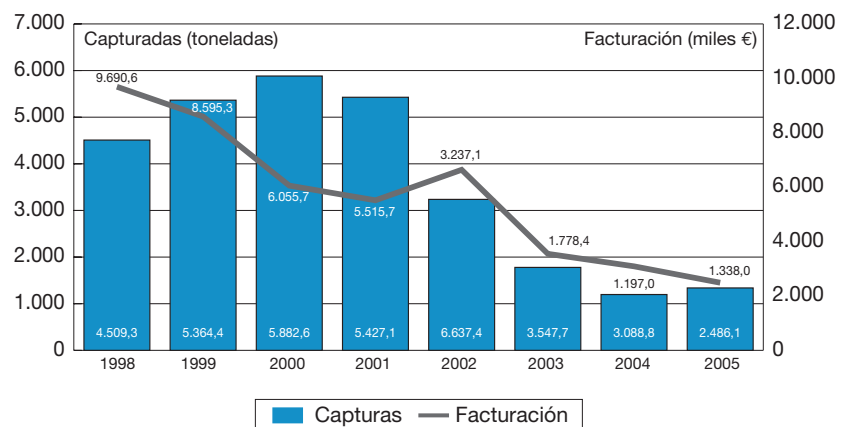
					Tasas de variación interanual en %			
	Frutas	Verduras	Patatas	Total Mercado	Frutas	Verduras	Patatas	Total Mercado
Enero	1,16	0,99	0,37	1,02	3,57	0,00	-15,91	2,00
Febrero	1,13	1,39	0,34	1,18	6,60	51,09	-35,85	24,21
Marzo	1,08	1,34	0,33	1,14	14,89	55,81	-45,00	29,55
Abril	1,09	1,26	0,33	1,12	18,48	48,24	-43,10	30,23
Mayo	1,35	1,23	0,32	1,23	21,62	48,19	-47,54	29,47
Junio	1,47	1,26	0,33	1,32	17,60	77,46	-32,65	34,69
Julio	1,28	0,81	0,32	1,04	8,47	10,96	-36,00	8,33
Agosto	1,15	0,83	0,33	0,97	7,48	13,70	-32,65	7,78
Septiembre	1,33	0,78	0,34	1,04	5,56	-1,27	-30,61	1,96
Octubre	1,24	0,80	0,33	0,99	3,33	1,27	-31,25	1,02
Noviembre	1,23	0,81	0,32	0,99	4,24	-6,90	-28,89	0,00
Diciembre	1,05	1,04	0,32	0,99	-8,70	7,22	-17,95	-2,94
<b>Media anual</b>	<b>1,21</b>	<b>1,05</b>	<b>0,33</b>	<b>1,09</b>	<b>8,33</b>	<b>24,90</b>	<b>-34,21</b>	<b>13,40</b>

Fuente: Mercados Centrales de Abastecimiento de Málaga, S.A, MERCAMÁLAGA.

Dentro del mercado de pescado, con 43.702 toneladas comercializadas en el año 2005, el grupo de mayor importancia es el de pescado fresco, que supone el 81 por ciento del mercado. Le siguen en importancia el marisco fresco, aunque su comercialización es bastante inferior, mientras que la partida de congelados (sobre todo marisco) es la que mayor crecimiento ha mostrado en términos relativos, si bien en cifras absolutas no supone ni el 7 por ciento del total comercializado en el mercado de pescado.

Según la información suministrada por la Cofradía de Pescadores de Málaga, y en contraposición con el mayor dinamismo en los mercados centrales, la actividad en la Lonja de Málaga, al igual que sucediera en 2004, volvió a registrar una trayectoria negativa, disminuyendo de forma considerable la facturación, pese al incremento en el número de capturas, lo que no sucedía desde el año 2000. En este contexto, la facturación descendió en cerca de un 20 por ciento, siendo aún más significativa

### Actividad en la Lonja de Málaga Fishing Market in Málaga



Fuente: Cofradía de Pescadores de Málaga.

<b>Volumen y facturación de pesca</b> <i>Volume and turnover of fishing</i>								
	Volumen kilogramos				Facturación Euros			
	2004	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación en %	2004	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación en %
<b>Peces</b>	<b>986.541</b>	<b>1.187.708</b>	<b>88,8</b>	<b>20,39</b>	<b>1.793.360</b>	<b>1.737.470</b>	<b>69,9</b>	<b>-3,12</b>
Bacaladilla	115.920	15.068	1,3	-87,00	72.426	15.023	0,9	-79,26
Boquerón	310.830	261.563	22,0	-15,85	788.965	702.971	40,5	-10,90
Merluza	62.912	11.774	1,0	-81,28	259.706	82.742	4,8	-68,14
Pintarroja	23.916	14.856	1,3	-37,88	26.124	19.616	1,1	-24,91
Rape	18.330	10.162	0,9	-44,56	72.223	54.645	3,1	-24,34
Jureles	13.235	88.995	7,5	572,42	29.919	95.886	5,5	220,49
Sardina	371.205	716.816	60,4	93,11	326.950	459.206	26,4	40,45
Resto	70.193	68.475	5,8	-2,45	217.048	307.380	17,7	41,62
<b>Moluscos</b>	<b>154.057</b>	<b>132.180</b>	<b>9,9</b>	<b>-14,20</b>	<b>653.682</b>	<b>546.592</b>	<b>22,0</b>	<b>-16,38</b>
Pulpo	74.094	59.208	44,8	-20,09	251.835	155.460	28,4	-38,27
Pota	3.645	3.080	2,3	-15,50	3.759	3.820	0,7	1,62
Chopo	29.598	29.600	22,4	0,01	165.733	140.796	25,8	-15,05
Calamar	34.248	30.704	23,2	-10,35	220.244	225.483	41,3	2,38
Resto	12.472	9.588	7,3	-23,12	12.111	21.033	3,8	73,67
<b>Crustáceos</b>	<b>56.414</b>	<b>18.132</b>	<b>1,4</b>	<b>-67,86</b>	<b>641.723</b>	<b>202.058</b>	<b>8,1</b>	<b>-68,51</b>
Gamba	15.137	7.205	39,7	-52,40	246.065	93.376	46,2	-62,05
Cigala	13.159	3.115	17,2	-76,33	310.271	81.191	40,2	-73,83
Camarón	3.548	3.016	16,6	-14,99	6.276	5.764	2,9	-8,16
Ganchillo	17.316	2.680	14,8	-84,52	28.375	6.099	3,0	-78,51
Resto	7.254	2.116	11,7	-70,83	50.736	15.628	7,7	-69,20
<b>Total</b>	<b>1.197.012</b>	<b>1.338.020</b>	<b>100,0</b>	<b>11,78</b>	<b>3.088.765</b>	<b>2.486.120</b>	<b>100,0</b>	<b>-19,51</b>

Fuente: Cofradía de Pescadores de Málaga.

esta caída en crustáceos, cuyo importe pasó a ser de 202.058 euros, frente a los 641.723 del año anterior.

Las capturas de moluscos y crustáceos también descendieron, pero el total creció en casi un 12 por ciento, debido a que la partida de peces, la cual representa el 88,8 por ciento del total de capturas, creció en torno a un 20 por ciento respecto a 2004. Dentro de esta última partida, la sardina y el boquerón concentran más del 80 por ciento del total de peces, siendo importante también la partida de jureles. Entre los moluscos, destacan, sobre todo, las capturas de pulpo, seguido del calamar

y el chopo, mientras que en crustáceos las 7,2 toneladas de gambas suponen alrededor del 40 por ciento de las capturas totales en 2005.

Atendiendo quizás a la temporalidad en el consumo de pescado, se observa un mayor gasto en los meses de verano, con un incremento asociado en el precio. Concretamente en el pescado y el marisco fresco es donde se aprecia un mayor avance en los precios en dichos meses, y especialmente en este último, donde el precio superó los 15 euros por kilogramo en el mes de julio, frente a los 10,5 euros del promedio anual dentro. Este prome-

dio fue de 6,6 euros por kilogramo para el total del mercado de pescado, lo que supone un incremento medio del 13,4 por ciento en el mercado de pescado.

Por otro lado, y atendiendo a la información suministrada por el Consejo Regulador de las Denominaciones de Origen "Málaga", "Sierras de Málaga" y "Pasas de Málaga", la producción de la campaña 2005/2006 fue de 6.469.620 kilogramos, de los que más del 90 por ciento corresponden a variedades blancas, y el resto a variedades tintas, con un valor económico estimado de 20 millones de euros. En cuanto a la comercialización en 2005, el

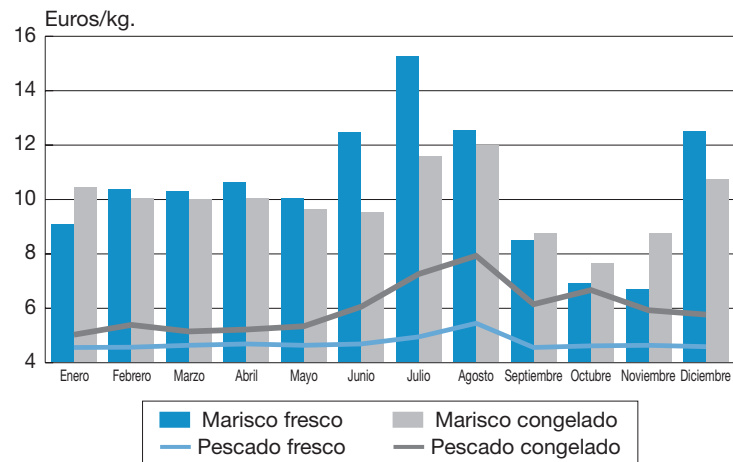


total nacional de ventas fue de 1.610.250 litros, siendo las previsiones para 2006, tanto en producción como en comercialización, bastante halagüeñas. Atendiendo al comercio exterior, las ventas fueron de 869.566 litros, todas en la variedad de vino de licor y especialmente a granel, siendo los principales países destinatarios Francia, con más del 45 por ciento de las ventas, Alemania y Suiza.

Según la Encuesta de Comercio, el sector ha presentado una trayectoria favorable en el año 2005, creciendo tanto la facturación como el empleo, así como el beneficio empresarial. Sólo un 2,3 por ciento del sector asegura que ha disminuido el número de empleados, aumentando según prácticamente la mitad de los encuestados, aunque las expectativas para 2006 no son tan optimistas, ya que sólo un tercio del sector espera que aumente la ocupación, manteniéndose estable en la mayor parte de los casos. En cuanto a las ventas, se estima que continúe su tendencia positiva, al igual que ocurre con el beneficio empresarial, y la mayor parte del sector prevé que éstas ambas variables aumenten en 2006.

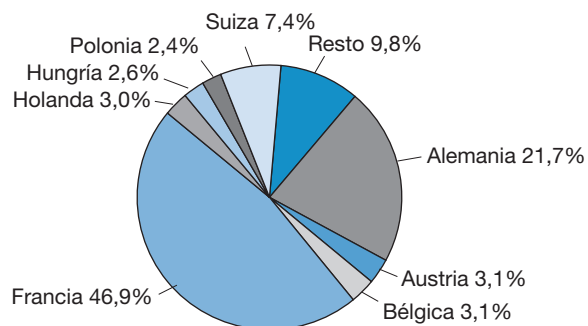
En cuanto a los precios de compra, más de las tres cuartas partes de los encuestados considera que crecieron en 2005, en tanto que más del 80 por ciento piensa que los precios de venta se elevaron. Entre los principales factores que marcan la evolu-

Precio medio ponderado del mercado de pescado en Málaga, 2005  
Average prices in fishing market



Fuente: Mercados Centrales de Abastecimiento de Málaga, SA, Mercamálaga.

Comercio exterior de vino  
Wine external trade



Fuente: Consejero Regulador de las Denominaciones de Origen "Málaga", "Sierras de Málaga" y "Pasas de Málaga".

Encuesta de comercio (porcentajes)  
Commerce survey (percentages)

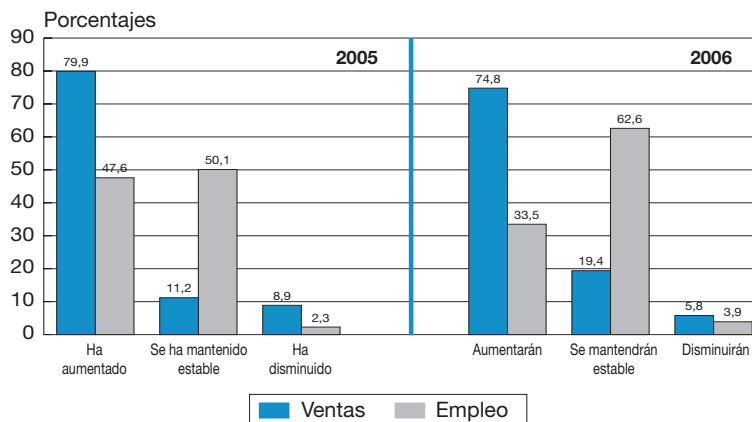
	2005			2006		
	Han aumentado	Se han mantenido estables	Han disminuido	Aumentarán	Se mantendrán estables	Disminuirán
Ventas	79,9	11,2	8,9	74,8	19,4	5,8
Empleo	47,6	50,1	2,3	33,5	62,6	3,9
Beneficio empresarial	62,1	28,3	9,6	50,6	34,0	15,4
Precios de compra	77,2	11,4	11,4	--	8,2	--
Precios de venta	87,0	12,4	0,6	--	29,2	--

Fuente: Encuesta de Comercio, Analistas Económicos de Andalucía.

ción en los precios de venta destaca sobre todo la variación en los precios de compra, resaltando también las variaciones en los costes salariales y los cambios en el nivel de competitividad del mercado.

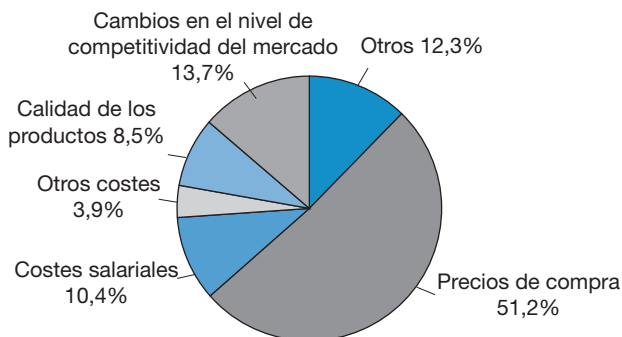
Otro indicador relevante a la hora de valorar la evolución del consumo y las distintas actividades mercantiles sería la existencia de entidades financieras en los distintos municipios de la provincia de Málaga. En este sentido, la provincia contaba en 2005 con 1.319 oficinas en entidades financieras, de las cuales aproximadamente un tercio se ubican en la ciudad de Málaga, y en torno a la mitad se concentran en el Área Metropolitana. Esto supone un total de 468 oficinas en la ciudad malagueña, frente a las 444 existentes en 2004, destacando, sobre todo, el número de oficinas de Cajas de Ahorro. Los otros dos municipios con más actividad financiera dentro del Área serían Benalmádena y Torremolinos, aunque en este último caso el número de Bancos y Cajas es prácticamente similar.

Ventas y empleo en Málaga: evolución y expectativas  
 Sales and Employment: trends and expectancies



Fuente: Encuesta de Comercio, *Analistas Económicos de Andalucía*.

Principales factores de variación en los precios de venta, 2005  
 Changes in the sale's prices



Fuente: Encuesta de Comercio, *Analistas Económicos de Andalucía*.



**Oficinas en entidades financieras, 2005**  
*Number of bank branches*

	Cooperativas de				Porcentajes			
	Bancos	Cajas de Ahorro	Créditos y Cajas Rurales	Total	Bancos	Cajas de Ahorro	Créditos y Cajas Rurales	Total
Alhaurín de la Torre	5	10	3	18	2,0	3,0	3,5	2,7
Alhaurín el Grande	5	4	3	12	2,0	1,2	3,5	1,8
Almogía	0	2	1	3	0,0	0,6	1,2	0,4
Álora	1	5	2	8	0,4	1,5	2,3	1,2
Benalmádena	19	21	4	44	7,5	6,3	4,7	6,6
Cártama	4	6	1	11	1,6	1,8	1,2	1,6
Casabermeja	0	2	1	3	0,0	0,6	1,2	0,4
Coín	7	7	4	18	2,8	2,1	4,7	2,7
Colmenar	0	2	1	3	0,0	0,6	1,2	0,4
<b>Málaga</b>	<b>178</b>	<b>235</b>	<b>55</b>	<b>468</b>	<b>70,6</b>	<b>70,8</b>	<b>64,0</b>	<b>69,9</b>
Pizarra	1	2	2	5	0,4	0,6	2,3	0,7
Rincón de la Victoria	7	12	4	23	2,8	3,6	4,7	3,4
Totalán	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Torremolinos	25	24	5	54	9,9	7,2	5,8	8,1
<b>Área Metropolitana</b>	<b>252</b>	<b>332</b>	<b>86</b>	<b>670</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.



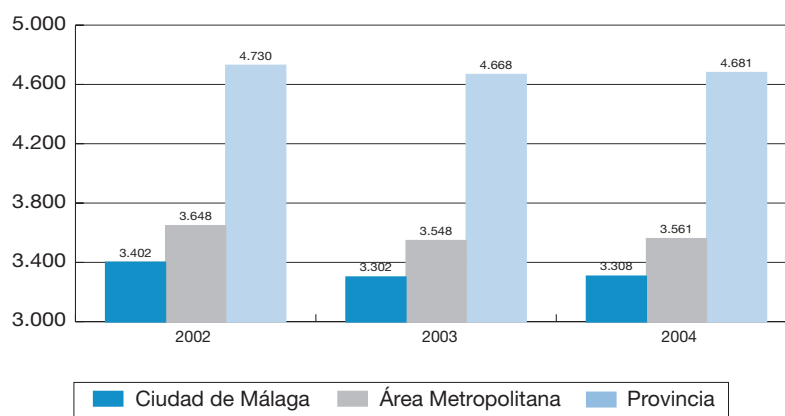
La información que se desprende de los distintos centros hospitalarios, tanto públicos como privados, con los que cuenta la ciudad permite realizar un análisis acerca de las condiciones de bienestar de la población malagueña, ya que atendiendo a los recursos hospitalarios se puede aproximar de algún modo su grado de desarrollo y su capacidad de asistencia. De este modo, toma especial relevancia actualmente la implantación del Plan Provincial de Salud de Málaga para el periodo 2005-2008, enmarcado dentro del III Plan Andaluz de Salud, y cuyo principal objetivo consiste en proteger y promocionar la reducción de desigualdades y en orientar la prestación de los distintos servicios hospitalarios.

En relación con lo anterior, y según los últimos datos publicados por el Instituto de Estadística de Andalucía, el número de camas en los distintos hospitales dependientes de la Consejería de Salud de

la provincia se elevaba en 2005 hasta las 4.681, cifra prácticamente estable respecto al año anterior. Esto mismo sucede en el Área Metropolitana malagueña, que concentra las tres cuartas partes de las

camas hospitalarias de la provincia, en los centros hospitalarios de Torremolinos, Benalmádena y la ciudad de Málaga, que posee un número de camas similar al de un año antes (3.308 camas).

Camas en hospitales de Málaga  
Beds in hospitals



Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

Principales indicadores del Complejo Hospitalario Carlos Haya  
Main indicators in Carlos Haya Complex Hospital

	2003	2004	2005	Tasas de variación en %	
				2004/2003	2005/2004
Facultativos	618	749	631	21,20	-15,75
Personal sanitario no facultativo	2.574	2.525	2.648	-1,90	4,87
Personal no sanitario	1.353	1.339	1.350	-1,03	0,82
Número de ingresos	42.406	43.836	41.417	3,37	-5,52
Estancia media <sup>(1)</sup>	8,4	8,5	8,3	0,06	-0,23
Índice de ocupación (%) <sup>(1)</sup>	85,6	86,6	83,5	1,00	-3,05
Intervenciones programadas	10.186	10.152	9.852	-0,33	-2,96
Intervenciones urgentes	7.290	7.371	7.344	1,11	-0,37
Total intervenciones no ambulatorias	17.476	17.523	17.196	0,27	-1,87
Intervenciones ambulatorias	9.190	9.948	10.538	8,25	5,93
Cirugía mayor ambulatoria	10.608	10.880	10.714	2,56	-1,53
Total intervenciones ambulatorias	19.798	20.828	21.252	5,20	2,04
<b>Total intervenciones</b>	<b>37.274</b>	<b>38.351</b>	<b>38.448</b>	<b>2,89</b>	<b>0,25</b>
Urgencias atendidas	346.325	348.671	361.185	0,68	3,59

(1) Tasas en diferencias en puntos porcentuales.

Fuente: Servicio de Planificación y Evaluación Asistencial, Consejería de Salud, Delegación Provincial de Málaga.



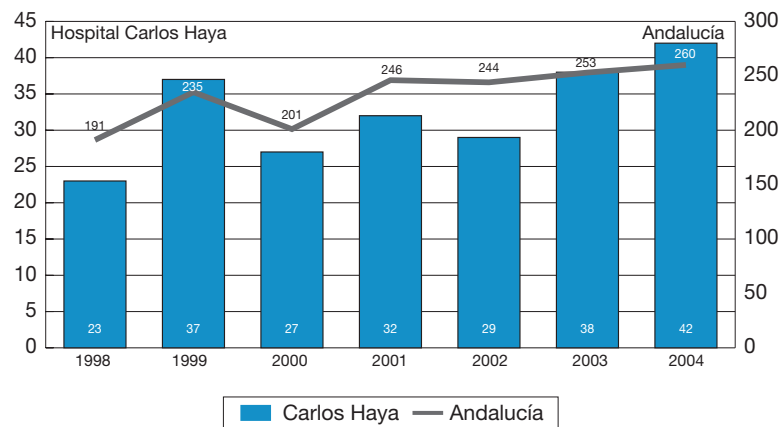
Los indicadores relacionados con la actividad sanitaria especializada en Málaga tienen como principales referentes al Hospital Regional Carlos Haya y el Hospital Universitario Virgen de la Victoria. Concretamente, en el primero el número de facultativos sufrió un fuerte descenso en 2005, tras el elevado aumento de un año antes, ocurriendo lo contrario con el personal no sanitario y el sanitario no facultativo. Otro aspecto a destacar es el menor número de ingresos de pacientes, así como el descenso de la estancia media y el grado de ocupación en el centro hospitalario.

El número de intervenciones quirúrgicas se ha mantenido prácticamente estable en el último año, destacando únicamente el crecimiento en las intervenciones ambulatorias. Entre las no ambulatorias, casi un 43 por ciento fueron de urgencia, mientras que 9.852 estaban programadas. Dentro de las intervenciones ambulatorias, las

de cirugía mayor disminuyeron, mientras que las demás aumentaron en casi un 6 por ciento. Del mismo modo, resulta interesante la evolución que presenta el número de donantes de órganos para

el periodo 1998-2004, siendo además el centro hospitalario andaluz con programa de trasplantes de órganos que más donaciones registró en 2004.

Número de donantes de órganos  
Number of organ donors



Fuente: Portal del SAS en Internet, Junta de Andalucía.

### Principales indicadores del Hospital Clínico Universitario Virgen de la Victoria de Málaga Main indicators in Clinical Complex Hospital

	Tasas de variación en %				
	2003	2004	2005	2004/2003	2005/2004
Facultativos	420	464	378	10,48	-18,53
Personal sanitario no facultativo	1.317	1.379	1.291	4,71	-6,38
Personal no sanitario	871	918	800	5,40	-12,85
Número de ingresos	21.605	21.486	20.978	-0,55	-2,36
Estancia media <sup>(1)</sup>	9,2	9,1	9,2	-0,04	0,09
Índice de ocupación (%) <sup>(1)</sup>	83,2	84,1	84,5	0,86	0,44
Intervenciones programadas	8.424	15.334	7.498	82,03	-51,10
Intervenciones urgentes	2.684	3.070	2.692	14,38	-12,31
Total intervenciones no ambulatorias	11.108	18.404	10.190	65,68	-44,63
Intervenciones ambulatorias	6.604	5.949	8.466	-9,92	42,31
Cirugía mayor ambulatoria	2.808	3.497	4.035	24,54	15,38
Total intervenciones ambulatorias	9.412	9.446	8.466	0,36	-10,37
<b>Total intervenciones</b>	<b>20.520</b>	<b>27.850</b>	<b>18.656</b>	<b>35,72</b>	<b>-33,01</b>
Urgencias atendidas	171.210	182.373	189.275	6,52	3,78

(1) Tasas en diferencias en puntos porcentuales.

Fuente: Servicio de Planificación y Evaluación Asistencial, Consejería de Salud, Delegación Provincial de Málaga.

En el otro centro hospitalario de referencia, el Hospital Virgen de la Victoria, la evolución en cuanto a intervenciones fue distinta, ya que si en 2004 se computaron 27.850, en 2005 pasaron a ser menos de 19.000, si bien es cierto que en 2004 el aumento en intervenciones fue bastante elevado. Esta disminución en las intervenciones se debe fundamentalmente a la reducción en las no ambulatorias, tanto urgentes como programadas, aunque estas últimas han descendido en mayor cuantía. La estancia media en el centro creció ligeramente, disminuyendo el número de ingresos. En cuanto al personal, desciende el número de empleados, en general, contando en 2005 con 86 facultativos menos que un año antes.

Hay que reseñar la futura construcción de otro centro hospitalario público en la provincia malagueña, que estará situado en Cártama y dará cobertura a 91.000 habitantes de la zona del Valle del Guadalhorce. El área de hospitalización estará compuesta por 50 habitaciones individuales, cuatro quirófanos y 23 módulos de consultas externas. El objetivo principal de este nuevo centro es acercar la atención especializada y urgente a la población de la comarca para evitar desplazamientos innecesarios hacia la capital malagueña. Este nuevo centro hospitalario permitirá una ampliación de la cobertura sanitaria en la provincia, así como una descongestión de los dos hospitales públicos con los que cuenta la ciudad de Málaga actualmente.

En cuanto a los centros privados de la provincia, el Hospital Psiquiátrico Nuestra Señora del Sagrado Corazón registró un número de ingresos levemente inferior al del año 2004. Los reingresos, por el contrario, crecieron, al igual que el grado de ocupación, aunque desciende la estancia media. En cuanto al Sanatorio Dr. Gálvez, se observa un aumento considerable tanto en consultas como en ingresos, además de incrementarse la plantilla, sobre todo el personal sanitario. La actividad en este centro se sustentó en las intervenciones en quirófanos medianos, al contrario que un año antes, elevándose de forma significativa el número de partos y de cesáreas.

### Hospital Psiquiátrico Nuestra Señora del Sagrado Corazón de Jesús *Psychiatric Hospital*

	2004				2005			
	Psiquiatría	Psicogería	Disminuídos psíquicos	Total	Psiquiatría	Psicogería	Disminuídos psíquicos	Total
Nº camas	140	167	60	367	136	162	60	358
Censo Inicial	114	156	61	331	117	155	62	334
Ingresos	149	34	6	189	139	29	4	172
Reingresos	26	3	14	43	33	15	9	57
Altas curación	162	25	20	207	154	37	14	205
Altas defunción	5	15	0	20	4	26	0	30
Censo final	122	153	61	336	131	136	61	328
Pacientes asistidos	289	193	81	563	289	199	75	563
Estancias	43.305	57.844	22.092	123.241	45.206	53.576	22.115	120.897
Estancias máximas	51.100	60.955	21.900	133.955	49.640	59.130	21.900	130.670
Estancia media	149,84	299,71	272,74	218,90	156,42	269,23	294,87	214,74
Índice de ocupación	84,75	94,90	100,88	92,00	91,07	90,61	100,98	92,52
Índice de rotación	2,06	1,16	1,35	1,53	2,13	1,23	1,25	1,57

Fuente: Hospital Psiquiátrico Nuestra Señora del Sagrado Corazón de Jesús.



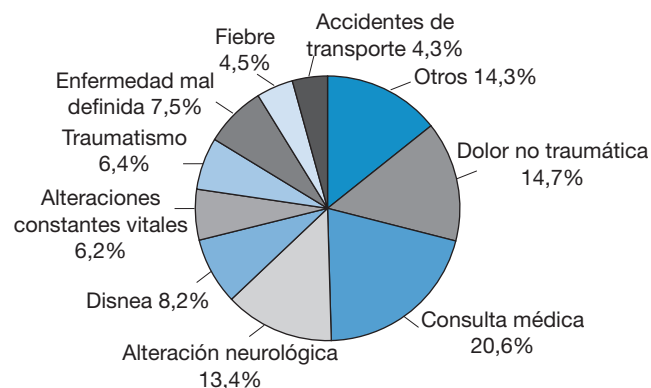
### Sanatorio Dr. Gálvez Dr. Gálvez Clinic

	2003	2004	2005	Tasas de variación en %	
				2004/2003	2005/2004
<b>Recursos Humanos</b>	<b>76</b>	<b>79</b>	<b>102</b>	<b>3,95</b>	<b>29,11</b>
Facultativos	3	3	3	0,00	0,00
ATS	8	9	36	12,50	300,00
Auxiliar de clínica	21	23	21	9,52	-8,70
Personal sanitario	32	35	60	9,38	71,43
Personal no sanitario	44	44	42	0,00	-4,55
<b>Actividad</b>					
Estancias	17.359	17.360	16.326	0,01	-5,96
Consultas	1.978	2.101	3.631	6,22	72,82
Ingresos	4.682	4.783	4.990	2,16	4,33
Quirófanos pequeños	720	969	1.236	34,58	27,55
Quirófanos medianos	453	681	2.729	50,33	300,73
Quirófanos grandes	3.831	2.942	574	-23,21	-80,49
Cesáreas	418	450	561	7,66	24,67
<i>Intervenciones quirúrgicas</i>	<i>5.422</i>	<i>5.042</i>	<i>5.100</i>	<i>-7,01</i>	<i>1,15</i>
Partos	632	665	742	5,22	11,58

Fuente: Sanatorio Dr. Gálvez, S.A.

Por otra parte, el número de llamadas recibidas por la Empresa Pública de Emergencias Sanitarias a través del Centro Coordinador se elevó en casi 16.000 llamadas, descendiendo las recibidas a través de la línea 061. Los pacientes asistidos por Equipos de Emergencia fueron cerca de 15.000, lo que significa un aumento de un 9 por ciento. Además, el Equipo de Coordinación Avanzada atendió a 3.354 pacientes, un 7,1 por ciento menos que en 2004. En cuanto a los motivos de las llamadas recibidas, destacan sobre todo las consultas farmacológicas, así como los dolores no traumáticos y las alteraciones neurológicas y/o del nivel de conciencia, concentrando conjunta y aproximadamente la mitad de las llamadas. Otros motivos fueron disneas, enfermedades mal definidas o traumatismos, así como alteraciones de constantes vitales.

### Motivos de llamadas al Servicio Provincial de Salud de Málaga, 2005 Causes of calls to Provincial Service of Health



Fuente: Empresa Pública de Emergencias Sanitarias, Consejería de Salud.

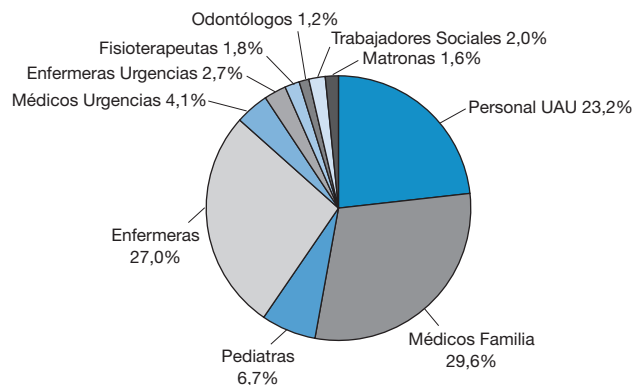
Por último, y en cuanto a la Atención Primaria, el Distrito Sanitario y Dispositivo de Apoyo de Málaga cuenta con 20 centros de salud, que conforman una plantilla de 1.028 efectivos, de los cuales 304 son médicos de familia, 278 enfermeras y 239 personal UAU (Unidad de Atención al Usuario). Las actividades realizadas tanto en los centros de distrito como a domicilio sumaron un total de 4,8 millones de actuaciones, entre médicos de familia, pediatras y enfermeras de familia, lo que supone unas 756.000 actuaciones menos que un año antes.

**Servicio Provincial 061 en Málaga**  
*Provincial Service 061*

	2004	2005	Tasas de variación interanual en %
Total llamadas recibidas línea 061	218.024	213.821	-1,93
Total llamadas recibidas Centro Coordinador	470.314	486.216	3,38
Pacientes asistidos por Equipos de Emergencias	13.733	14.968	8,99
Pacientes asistidos por el Equipo de Coordinación Avanzada	3.612	3.354	-7,15
Número de activaciones aéreas	158	145	-8,23

Fuente: Empresa Pública de Emergencias Sanitarias, Consejería de Salud.

**Distrito Sanitario y Dispositivo de Apoyo en Málaga, 2005**  
Health district and support device



Fuente: Servicio de Planificación y Evaluación Asistencias, Consejería de Salud, Delegación Provincial de Málaga.



## Indicadores Socioeconómicos *Socioeconomic indicators*

	Área Metropolitana de Málaga	Provincia de Málaga	Andalucía
	Índice industrial, tanto por 100.000 de base nacional (2003) <sup>(1)</sup>	820	1.736
Población ocupada en la industria (Censo Población 2001)	23.685	37.549	289.356
% Población ocupada sector industrial/población ocupada total (Censo Población 2001)	8,9	8,1	11,6
% Población ocupada industria manufacturera/población ocupada industria (Censo Población 2001)	93,5	93,4	94,0
Establecimientos económicos en industria (1 enero 2004)	3.172	6.142	41.303
% variación nº en establecimientos en la industria (2004-2003)	1,60	1,87	0,39
% Establecimientos dedicados a la Industria/Total establecimientos (1 enero 2004)	7,0	6,8	9,7
Altas en IAE en industria (2004)	3.500	6.908	45.644
% Altas en el IAE en industria/Total Altas IAE (2004)	5,0	4,9	6,9
% Inversiones en industria en el Registro Industrial/Inversión total sectores (2004)	79,5	76,6	90,0
Consumo de energía eléctrica en industria por habitante, MW/hora/habitante (2004)	0,41	0,34	1,09
% Consumo de energía eléctrica en industria/Total consumo energía eléctrica (2004)	12,1	9,0	27,7
Actuaciones protegidas de vivienda y suelo para venta y alquiler (2004)	476	754	13.893
Actuaciones protegidas de vivienda y suelo para rehabilitación de viviendas (2004)	4.293	5.292	25.651
Actuaciones protegidas de vivienda y suelo para venta y alquiler/población *1000 (2004)	0,59	0,52	1,77
Actuaciones protegidas de vivienda y suelo para rehabilitación de viviendas/población *1000 (2004)	5,31	3,64	3,27
% Altas en el IAE en construcción/Total Altas IAE (2004)	11,4	13,0	12,2
% Establecimientos dedicados a la construcción/Total establecimientos (1 enero 2004)	9,5	10,4	9,8
Población ocupada en la construcción (Censo Población 2001)	37.017	73.441	335.948
% Pobl. ocupada sector construcción/población ocupada total (Censo Población 2001)	14,0	15,9	13,4
% Inversiones en construcción en el Registro Industrial/Inversión total sectores (2004)	--	2,5	1,9
Tráfico aéreo de pasajeros, miles (2005)	12.591,5	--	19.224,6
Tráfico aéreo internacional de pasajeros, miles (2005)	9.364,8	--	11.699,0
% Tráfico aéreo internacional de pasajeros/Tráfico aéreo total (2005)	74,4	--	60,9
Vehículos matriculados/población *1.000 habitantes (2005)	65,2	61,7	47,6
Vehículos turismos matriculados/población *1.000 habitantes (2005)	47,1	45,3	33,3
Vehículos de carga matriculados (camiones y tractores)/población *1.000 habitantes (2005)	8,6	9,5	7,3
Cuota de mercado, tanto por 100.000 de base nacional (2004) (1)	1.712	3.197	16.974
% Establecimientos de comercio /Total establecimientos (1 enero 2004)	39,7	37,7	41,4
Población ocupada en comercio, hostelería y transportes (Censo Población 2001)	94.417	163.122	703.352
% Población ocupada sector comercio, hostelería y transportes/Población ocupada total (Censo Población 2001)	35,6	35,3	28,1
Número de oficinas de entidades financieras (2005)	670	1.319	6.736
Concentración de oficinas financieras (nº oficinas/población *1000) (2005)	0,83	0,91	0,86
Población ocupada en intermediación financiera, act. Inmobiliarias y alquileres (Censo Población 2001)	29.069	46.393	201.687
% Población ocupada en intermediación financiera, act. Inmobiliarias y alquileres/ Población ocupada total (Censo Población 2001)	11,0	10,0	8,1
Nº camas en centros de atención especializada (públicos y privados) (2004)	3.561	4.681	22.416
Nº camas de atención especializada/población *1000 (2004)	4,40	3,22	2,86
Nº centros de salud (2004)	32	55	360
Nº centros de salud/población *1000 (2004)	0,04	0,04	0,05

(1) Sin datos disponibles para Totalán (Área Metropolitana de Málaga).

Fuente: Dirección General de Aviación Civil, IEA, INE, La Caixa y Elaboración propia.

La calidad medioambiental se identifica como un factor clave a la hora de valorar el desarrollo de la actividad económica, ya que deben ser compatibles, en aras de alcanzar un desarrollo sostenible. En este sentido, Málaga se enmarca dentro del Plan de Medio Ambiente de Andalucía 2004-2010, que trata de servir de base para la mejora significativa del estado del medio

ambiente mediante mecanismos que aumenten la eficacia entre las relaciones de los sistemas humano y productivo con su entorno natural. De ahí que tome especial relevancia el estudio de la climatología, los recursos naturales y el uso de los mismos, así como la calidad ambiental.

Algunos indicadores climáticos muestran un comportamiento desfavorable en el año 2005 para las estaciones meteorológicas

de Málaga, Churriana y Cártama, siendo especialmente significativa la evolución de las precipitaciones, que se redujeron en más de un 50 por ciento con respecto a un año antes. La temperatura media descendió en las tres estaciones citadas, al igual que la humedad relativa, mientras que la radiación solar se elevó, al igual que lo hizo la pérdida de agua por parte de organismos vegetales.

#### Principales indicadores de climatología por estaciones meteorológicas *Main indicators of climatology in meteorological stations*

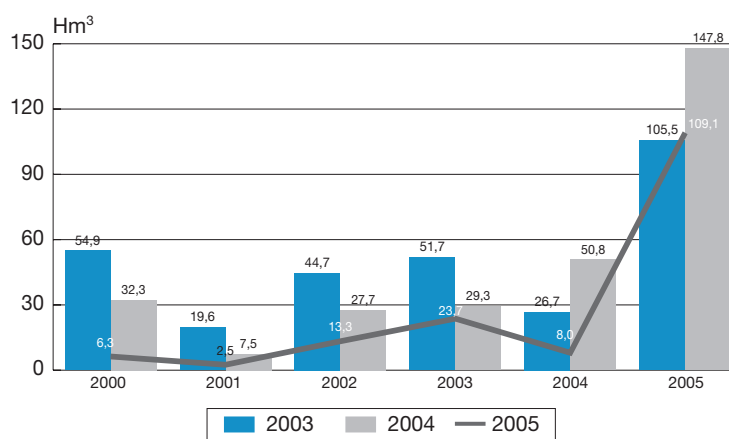
	Málaga			Churriana			Cártama		
	2004	2005	Tasas de variación	2004	2005	Tasas de variación	2004	2005	Tasas de variación
Temperatura media (°C)	18,0	17,8	-1,04	18,0	17,8	-1,48	17,9	17,7	-1,25
Humedad relativa media (%) <sup>(1)</sup>	63,1	58,7	-4,42	63,6	59,5	-4,09	66,2	61,6	-4,54
Velocidad del viento (m/s)	1,3	1,3	3,74	2,0	1,9	-4,25	0,9	0,8	-6,64
Dirección del viento (°)	158,6	154,4	-2,69	222,8	226,7	1,73	186,3	186,7	0,21
Radiación Solar (Mj/m2 día)	18,1	18,7	3,33	17,6	18,4	4,88	17,3	17,7	2,48
Precipitación (mm)	561,0	257,6	-54,08	645,4	327,6	-49,24	665,4	249,6	-62,49
ETO (mm/día)	3,5	3,6	5,24	3,8	4,0	4,48	3,2	3,2	1,80

(1) En este caso las tasas son diferencias en puntos porcentuales.

Fuente: Información Agroclimática, Portal de Internet de la Consejería de Agricultura y Pesca, Junta de Andalucía.

La escasez de precipitaciones provocó que el volumen de agua con el que contaban los embalses malagueños a finales de 2005 se redujera sustancialmente, pasando de los 295,4 hm<sup>3</sup> de diciembre de 2004 a los 162,9 hm<sup>3</sup> del mismo mes del pasado año. Esta reducción fue más acusada en los embalses de La Concepción y Guadalteba, siendo este último el que se encontraba en una peor situación, sólo al 5,1 por ciento de su capacidad. En este sentido, el que mayor porcentaje alcanzaba de su capacidad era el embalse de la Viñuela, que estaba al 64,2 por ciento, casi 23 puntos menos que un año antes.

#### Volumen embalsado Dammed volume



Fuente: Información Agroclimática, Portal de Internet de la Consejería de Agricultura y Pesca, Junta de Andalucía.



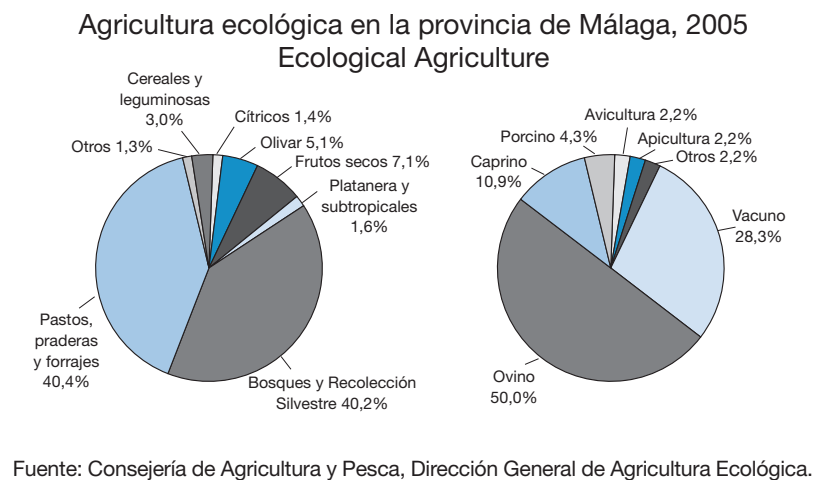
### Volumen embalsado y capacidad de los embalses malagueños *Dammed volume and capacity of the dams*

	12-dic-05			13-dic-04		Capacidad. Diferencia en puntos porcentuales
	Capacidad (hm <sup>3</sup> )	Volumen embalsado	% Capacidad	Volumen embalsado	% Capacidad	
Concepción	56,0	6,3	11,3	32,3	57,7	-46,4
Limonero	25,0	2,5	10,0	7,5	30,0	-20,0
Conde de Guadalhorce	70,0	13,3	19,0	27,7	39,6	-20,6
Guadalhorce	126,0	23,7	18,8	29,3	23,3	-4,5
Guadalteba	156,0	8,0	5,1	50,8	32,6	-27,5
Viñuela	170,0	109,1	64,2	147,8	86,9	-22,7
<b>Provincia de Málaga</b>	<b>603,0</b>	<b>162,9</b>	<b>21,4</b>	<b>295,4</b>	<b>45,0</b>	<b>-23,6</b>

Fuente: Información Agroclimática, Portal de Internet de la Consejería de Agricultura y Pesca, Junta de Andalucía.

Otro aspecto importante a la hora de medir el grado de atención al medio ambiente es sin duda el desarrollo de la agricultura, y en especial el uso de técnicas compatibles con el medio. El Área Metropolitana de Málaga cuenta con unas 51.610 hectáreas agrícolas, de las que más de las tres cuartas partes corresponden a cultivos leñosos, destacando la importancia del Valle del Guadalhorce y de la propia Málaga en el conjunto del Área. En los últimos años destaca el avance de la agricultura ecológica en la provincia malagueña, y en el periodo 2003-2005 el total de superficie dedicada a cultivos ecológicos se elevó en más de 13.000 hectáreas, hasta un total de 29.097 en 2005. Este buen comportamiento está en consonancia con la aplicación del Plan Andaluz de la Agricultura Ecológica 2002-2006, que contempla una serie de medidas para potenciar y desarrollar un sector en auge.

En cuanto a la recogida de residuos urbanos, en 2005 se redujo la recogida no selectiva en un 5,3 por ciento, siendo la no domiciliaria la que mayor descenso registró, debido principalmente a la menor recogida de muebles y de residuos



en playas. Por el contrario, la recogida selectiva de residuos fue bastante superior a la de 2004, con un incremento notable tanto en papel como vidrio, así como en envases, cuya recogida superó las 2.500 toneladas, casi un tercio más que

un año antes. El descenso de la recogida domiciliaria puede deberse a una mayor utilización de los servicios de reciclado para los hogares, ya que, por ejemplo, en el caso de las industrias los residuos han continuado incrementándose.

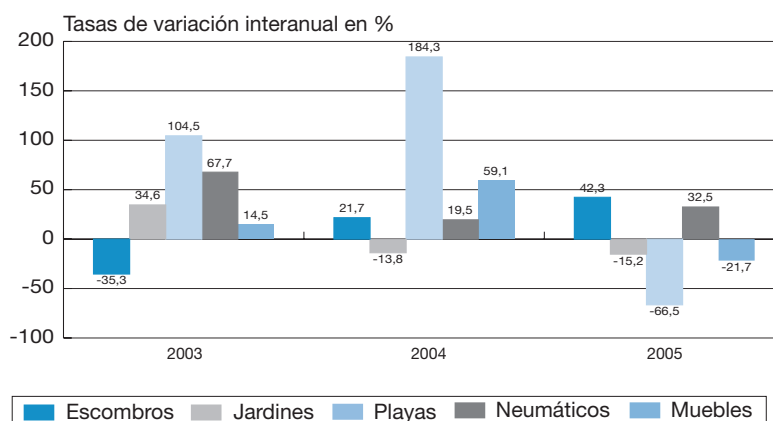


Recogida de residuos Collection waste						
Toneladas	2002	2003	2004	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación en % 2005/2004
<b>Total recogida domiciliaria</b>	<b>276.331,1</b>	<b>288.798,9</b>	<b>292.107,8</b>	<b>281.380,1</b>	<b>92,8</b>	<b>-3,67</b>
Recogida domiciliaria y casco urbano	248.050,4	256.758,9	257.098,1	241.081,3	85,7	-6,23
Industrias	28.280,7	32.040,0	35.009,7	40.298,9	14,3	15,11
<b>Recogida no domiciliaria</b>	<b>16.807,3</b>	<b>19.400,3</b>	<b>27.950,3</b>	<b>21.855,0</b>	<b>7,2</b>	<b>-21,81</b>
Animales muertos	239,9	252,3	133,5	--	--	--
Escombros	4.199,8	2.716,5	3.305,6	4.704,2	21,5	42,31
Jardines	4.297,9	5.784,7	4.987,2	4.228,6	19,3	-15,21
Playas	1.177,9	2.408,9	6.848,3	2.296,6	10,5	-66,46
Neumáticos	646,7	1.084,7	1.296,6	1.718,1	7,9	32,51
Muebles	6.245,1	7.153,2	11.379,1	8.907,5	40,8	-21,72
<b>Total recogida no selectiva</b>	<b>293.138,4</b>	<b>308.199,2</b>	<b>320.058,1</b>	<b>303.235,1</b>	<b>100,0</b>	<b>-5,26</b>
<b>Recogida selectiva</b>	<b>7.016,8</b>	<b>8.799,0</b>	<b>10.234,5</b>	<b>11.821,4</b>	<b>100,0</b>	<b>15,50</b>
Papel	4.192,2	5.106,1	6.171,3	6.987,0	59,1	13,22
Vidrio	1.927,2	2.153,8	2.126,2	2.256,0	19,1	6,11
Envases	897,4	1.539,1	1.937,0	2.578,4	21,8	33,11

Fuente: LIMASA.

Por último, señalar, en referencia a la recientemente creada Línea de la Limpieza, que en 2005 se computaron 132.121 llamadas, lo que supone una media diaria de 452. Entre los principales motivos de estas consultas destacan la recogida de muebles, contenedores, podas y llamadas relacionadas con temas de limpieza en general, que suponen más del 80 por ciento de las llamadas. Además, a través de esta línea se han tramitado solicitudes y peticiones en relación con temas de vigilancia sanitaria referidos a desinsectaciones, desratizaciones y palomas.

Recogida no domiciliaria de residuos  
 No abode collection waste



## Indicadores Socioeconómicos relacionados con el Litoral y el Medio Ambiente

### *Socioeconomic indicators about Coast in Málaga and environment*

	Área Metropolitana de Málaga	Provincia de Málaga	Andalucía
Pesca desembarcada (Área: Málaga), millones euros (2004)	3,08	18,85	151,47
Puertos pesqueros (2005)	1	5	30
Censo de embarcaciones marisqueras (2005)	12	146	347
Tráfico marítimo de pasajeros (Área: Puerto de Málaga), (2005)	470.163	--	6.596.827
Tráfico marítimo de mercancías (Área: Puerto de Málaga), miles tm (2005)	4.352,5	--	113.909,9
Puertos deportivos (2005)	3	11	42
Amarres en puertos deportivos (2004)	1.310	4.259	13.600
Escalas reales de cruceros en Puerto de Málaga (2005)	213	--	--
<b>Programa Vigilancia Sanitaria Litoral (2004)</b>			
Nº de playas muestreadas para la Calificación sanitaria de las aguas litorales de baño	--	73	226
% Puntos muestreo que cumplen valores guía (Muy buena calidad. Aguas aptas para baño)	--	81,4	89,0
% Puntos muestreo con calificación "aguas no aptas para el baño"	--	2,3	1,3
Playas y puertos con bandera azul (2004)	5	19	76
Inversiones en costas: Total, millones de euros (2004)	--	11,30	35,08
Inversiones en costas: Playas, millones de euros (2004)	--	5,83	18,83
Inversiones en costas: Paseos marítimos, millones de euros (2004)	--	2,47	4,76
% Exportaciones países mediterráneos/Total exportaciones (2005)	--	29,0	27,4
Saldo comercial con países mediterráneos, millones euros (2005)	--	-23,9	478,4
Saldo comercial total, millones de euros (2005)	--	-456,94	-3.406,37
% Extranjeros países mediterráneos/Total extranjeros (31 diciembre 2005)	--	21,72	30,35
Residuos sólidos urbanos, kg/hab./año (Área: Málaga) (2004)	629,8	563,4	541,6
Reciclado de vidrio, kilogramos/habitante, (Área: Málaga) (2004)	4,05	8,80	7,00
Tratamiento de los residuos sólidos urbanos: % en Planta de compostaje/Total (2004)	--	60,83	69,03
Residuos en estaciones de transferencias de residuos urbanos, toneladas, (2004)	19.161	330.404	2.263.128
Número de centros productores de residuos peligrosos (2004)	--	841	9.418
Estaciones para la medición de la Calidad del Aire. Nº estaciones (2004)	3	4	76
Calidad del aire, % días con calificación global admisible o buena/Total días válidos (Área: Málaga) (2004)	85,6	84,5	82,2
Nivel ruido, nivel continuo equivalente en decibelios (1999). Ciudades > 50.000 habitantes	65,7	64,6	65,6
Depuradoras de aguas residuales (plantas construidas)/población *1.000 (2003). Ciudades >20.000 hab.	0,005	0,007	0,008
Calidad aguas consumo público (% análisis de potabilidad conformes) (2002)	--	94,8	91,9
Abastecimiento urbano. Consumo de agua, m <sup>3</sup> /hab./año, 2003	104,2	102,8	101,8
Proyectos realizados en programas de voluntariado ambiental/población *1000 (2003)	--	0,004	0,008

**Fuente:** Consejería de Agricultura y Pesca y de Medio Ambiente (Junta de Andalucía), Empresa Pública de Puertos de Andalucía, ICEX, IEA, INE, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (Anuario de Extranjería) y Elaboración propia.

## II.3 Atractivos turísticos y culturales de Málaga

### Cultural and tourist attractions in Málaga

#### Turismo *Tourism*

El sector turístico malagueño mostró una mejora, en líneas generales, en el año 2005, más acentuada en la segunda mitad del año, con un incremento notable de la demanda hotelera, al mismo tiempo que se mantuvo el crecimiento del empleo, lo que hace de este sector uno de los

principales motores de crecimiento de la economía malagueña. La entrada de turistas creció considerablemente en el conjunto de la provincia, volviendo a ser la Costa del Sol uno de los principales referentes turísticos a nivel nacional, con un mayor número de establecimientos hoteleros y una mayor capacidad de los mismos. En la ciudad de Málaga, las con-

sultas en oficinas de información turística han continuado su tendencia creciente, creciendo asimismo las contrataciones en hostelería, rama muy relacionada con el turismo, a mayor ritmo que en 2004, lo que pone de manifiesto un especial dinamismo del sector en el último año.

#### Entrada de viajeros por el Aeropuerto de Málaga *Arrivals passengers in Málaga airport*

	2004			2005			Tasas de variación interanual en %		
	Nacionales	Internacionales	Totales	Nacionales	Internacionales	Totales	Nacionales	Internacionales	Totales
Enero	95.083	207.706	302.789	99.308	230.358	329.666	4,44	10,90	8,88
Febrero	113.552	267.744	381.296	110.259	251.592	361.851	-2,90	-6,03	-5,10
Marzo	125.107	310.871	435.978	138.875	345.840	484.715	11,00	11,25	11,18
Abril	127.892	401.215	529.107	134.571	389.984	524.555	5,22	-2,80	-0,86
Mayo	125.574	470.529	596.103	140.653	477.785	618.438	12,01	1,54	3,75
Junio	123.893	452.848	576.741	139.259	484.917	624.176	12,40	7,08	8,22
Julio	142.262	542.568	684.830	164.510	565.247	729.757	15,64	4,18	6,56
Agosto	143.150	499.915	643.065	164.895	493.273	658.168	15,19	-1,33	2,35
Septiembre	123.719	486.364	610.083	146.862	492.012	638.874	18,71	1,16	4,72
Octubre	120.363	448.874	569.237	143.516	453.923	597.439	19,24	1,12	4,95
Noviembre	107.791	226.522	334.313	119.307	244.328	363.635	10,68	7,86	8,77
Diciembre	114.917	235.557	350.474	121.820	245.649	367.469	6,01	4,28	4,85
<b>Total</b>	<b>1.463.303</b>	<b>4.550.716</b>	<b>6.014.016</b>	<b>1.623.835</b>	<b>4.674.908</b>	<b>6.298.743</b>	<b>10,97</b>	<b>2,73</b>	<b>4,73</b>

Fuente: Balance del Sector Turístico de la Costa del Sol, Patronato de Turismo de la Costa del Sol.

Según los datos del Balance del Sector Turístico que elabora el Patronato de Turismo de la Costa del Sol, en 2005 el número de viajeros que entraron en el Aeropuerto de Málaga fue de casi 6,3 millones, lo que supone un incremento con respecto al año precedente del 4,7 por ciento. Distinguiendo por nacionalidades, 1,6 millones son nacionales, mientras que casi las tres cuartas partes son extranjeros. Entre éstos, los principales países de origen son Reino Unido, con más de la mitad de los viajeros internacionales, seguido de Alemania e Irlanda. Con respecto a la distribución de los viajeros a lo largo del año, se observa una mayor actividad en los meses de verano, especialmente julio, dada la

estacionalidad del sector, y el único mes en el que disminuyeron los viajeros, tanto nacionales como internacionales, fue en febrero, descendiendo también en abril y agosto los internacionales.

En lo que se refiere al tráfico en el Puerto de Málaga, tanto el número de cruceros que atracaron en la ciudad como el de pasajeros descendieron con respecto a 2004, registrándose 213 cruceros y algo más de 200.000 viajeros. Pese a esta trayectoria, el Puerto de Málaga se situó como el segundo puerto de cruceros de la Península y las actuaciones previstas en el Plan Especial del Puerto auguran un aumento de la actividad para los próximos años.

En cuanto al número de establecimientos turísticos, y según los datos de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, en la provincia de Málaga se concentran un total de 4.704 establecimientos, de los cuales unos 2.500 son restaurantes, siendo también importante el número de cafeterías y hoteles. Las viviendas T.A.R. (viviendas turísticas de alojamiento rural) suman un total de 468 unidades, siendo éstas las que mayor crecimiento relativo han registrado en 2005, de lo que se deduce la importancia creciente que está adquiriendo el turismo rural. En cuanto a las plazas de los distintos establecimientos, las de restaurantes suponen en torno a la mitad de la oferta, y le siguen en impor-



### Entrada de viajeros en el Aeropuerto de Málaga por nacionalidades Arrivals passengers in Málaga airport by countries

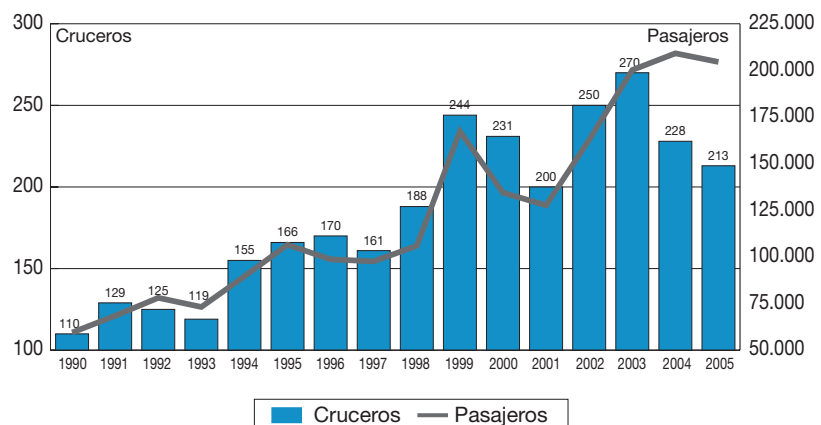
	2003	2004	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación en % 2005/2004
España	1.353.092	1.463.303	1.623.835	25,8	10,97
Alemania	539.851	550.548	614.127	9,7	11,55
Bélgica	190.754	172.608	157.044	2,5	-9,02
Francia	203.637	214.438	205.082	3,3	-4,36
Holanda	231.261	212.967	208.390	3,3	-2,15
Irlanda	240.721	237.431	256.167	4,1	7,89
Reino Unido	2.439.504	2.504.274	2.582.036	41,0	3,11
Suecia	84.755	84.043	72.548	1,2	-13,68
Resto	509.448	574.404	579.514	9,2	0,89
<b>Total</b>	<b>5.793.023</b>	<b>6.014.016</b>	<b>6.298.743</b>	<b>100,0</b>	<b>4,73</b>

Fuente: Balance del Sector Turístico de la Costa del Sol, Patronato de Turismo de la Costa del Sol.

tancia hoteles, apartamentos y cafeterías, destacando igualmente en el último año el crecimiento relativo de plazas en casas rurales y viviendas T.A.R., así como el aumento en términos absolutos de las plazas hoteleras y en restaurantes.

El número de establecimientos hoteleros en la ciudad de Málaga, según los datos del Área de Turismo del Ayuntamiento de Málaga, continúa su tendencia creciente, especialmente en cuanto a número de camas se refiere. Así, en 2005 existían 82 establecimientos, igual número que en 2004, si bien el número de camas aumentó en 300. La distribución por categorías revela una mayor importancia relativa de las plazas en hoteles de 4 estrellas, si bien el número de establecimientos de 2, 3 y 4 estrellas es bastante similar, mientras que entre las pensiones existe una mayor oferta de 1 estrella. Los hoteles cuentan así con el 86 por ciento de las camas en los distintos establecimientos de la ciudad, produciéndose en 2005 un mayor crecimiento en los hoteles de 4 estrellas, mientras que el descenso en la oferta de camas en pensiones se debió exclusivamente a la reducción en pensiones de 1 estrella.

### Turismo de cruceros en Málaga Cruise tourism



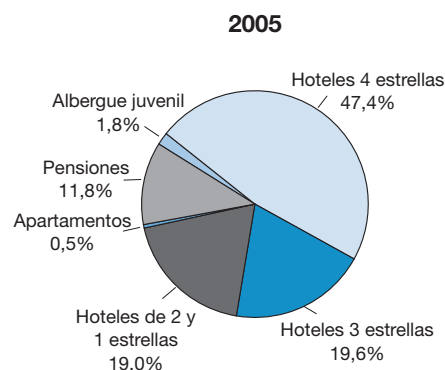
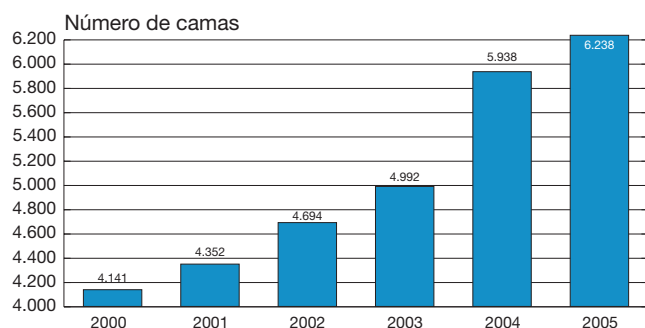
Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga y Patronato de Turismo de la Costa del Sol.

**Establecimientos turísticos y número de plazas en la provincia de Málaga**  
*Hotel supply and number of places*

	Establecimientos			Plazas		
	2004	2005	Tasas de variación en %	2004	2005	Tasas de variación en %
Casas rurales	139	150	7,91	875	989	13,03
Viviendas T.A.R.	398	468	17,59	2.485	2.952	18,79
Apartamentos	298	311	4,36	33.982	33.918	-0,19
Campings	34	35	2,94	16.730	17.365	3,80
Restaurantes	2.436	2.506	2,87	170.041	176.232	3,64
Cafeterías	523	530	1,34	24.512	24.874	1,48
Hoteles	398	411	3,27	75.416	78.608	4,23
Pensiones	290	293	1,03	6.861	6.876	0,22
<b>Total</b>	<b>4.516</b>	<b>4.704</b>	<b>4,16</b>	<b>330.902</b>	<b>341.814</b>	<b>3,30</b>

Fuente: Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, Junta de Andalucía.

**Oferta de alojamiento: Número de camas en la ciudad de Málaga**  
*Hotel supply: Number of beds*



Fuente: Área de Turismo, Ayuntamiento de Málaga.

Por otra parte, y según la Encuesta de Ocupación Hotelera del INE, el subsector hotelero parece presentar una cierta reactivación tras el freno registrado en 2004, ya que tanto el número de viajeros alojados en establecimientos hoteleros como el de pernoctaciones se incrementó

en 2005, destacando el fuerte incremento de la demanda nacional, pero sobre todo la recuperación de la demanda extranjera. Las pernoctaciones de extranjeros también crecieron tras el descenso de un año antes, y representaron más del 60 por ciento de los 15,9 millones de pernoctaciones que se

registraron en la provincia. El mayor número de establecimientos hoteleros ha venido acompañado de un aumento en el personal empleado en dichos establecimientos, mientras que tanto la estancia media de los visitantes como el grado de ocupación hotelera se han reducido ligeramente.



### Número de establecimientos y de camas en la ciudad de Málaga

*Tourist establishments and beds*

	Establecimientos		Camas		Tasas de variación interanual en %	
	2004	2005	2004	2005	Establecimientos	Camas
<b>Hoteles</b>	39	45	4.762	5.365	15,38	12,66
4 estrellas	11	13	2.439	2.959	18,18	21,32
3 estrellas	11	14	1.161	1.223	27,27	5,34
2 estrellas	11	12	966	987	9,09	2,17
1 estrella	6	6	196	196	0,00	0,00
<b>Apartamentos</b>	2	1	240	30	-50,00	-87,50
3 llaves	1	--	210	--	--	--
2 llaves	1	1	30	30	0,00	0,00
1 llave	--	--	--	--	--	--
<b>Pensiones</b>	40	35	826	733	-12,50	-11,26
2 estrellas	12	12	314	314	0,00	0,00
1 estrella	28	23	512	419	-17,86	-18,16
<b>Albergue juvenil</b>	1	1	110	110	0,00	0,00
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>82</b>	<b>5.938</b>	<b>6.238</b>	<b>0,00</b>	<b>5,05</b>

Fuente: Área de Turismo, Ayuntamiento de Málaga.

### Principales indicadores del sector hotelero en la provincia de Málaga

*Main indicators in hotel industry*

	2003	2004	2005	Tasas de variación en %	
				2004/2003	2005/2004
Establecimientos abiertos (promedio anual)	513	520	527	1,41	1,33
Plazas estimadas (promedio anual)	68.121	70.954	74.001	4,16	4,29
Grado de ocupación hotelera (%) <sup>(1)</sup>	59,9	55,7	55,6	-4,16	-0,12
Personal ocupado (promedio anual)	11.432	11.834,5	12.220	3,52	3,26
Viajeros alojados en establecimientos hoteleros	3.629.748	3.575.086	3.866.508	-1,51	8,15
Pernoctaciones hoteleras	15.717.494	15.048.178	15.887.642	-4,26	5,58
Estancia media <sup>(1)</sup>	4,3	4,2	4,1	-0,12	-0,10

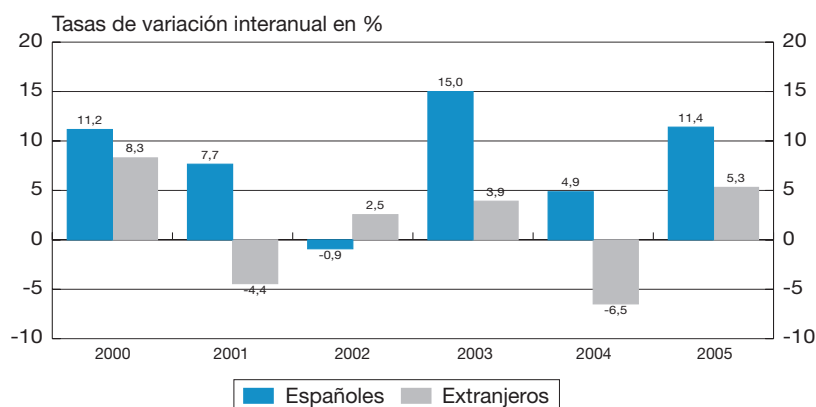
(1) Las tasas son en estos casos diferencias en puntos porcentuales.

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera, INE.

En relación a la ciudad de Málaga, y según la información proporcionada por el Área de Turismo del Ayuntamiento de Málaga, el número de consultas en las Oficinas y Puntos de Información Turística Municipales se elevó considerablemente en 2005, contabilizándose 2.166.601 consultas, un 20 por ciento más que en 2004, continuando la tendencia creciente de los últimos años. En todos los puntos se han registrado incrementos, destacando los aumentos en términos absolutos en la Alcazaba y en la oficina de Avenida Andalucía-Correos, con alrededor de 278.000 consultas más en ambas oficinas que un año antes. En términos relativos, los mayores avances se produjeron en la oficina móvil del Puerto y en la de Plaza de la Marina.

Respecto a la creciente actividad del turismo de congresos, y conforme a la información del Palacio de Ferias y Congresos de Málaga, en 2004 se celebraron un total de 59 congresos, convenciones y jornadas, a los que se sumaron 79 actos más. Estos

Viajeros alojados en establecimientos hoteleros en la provincia de Málaga  
Number of guests in hotel establishments



Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera, INE.

Consultas turísticas en las oficinas de información municipales en Málaga<sup>(1)</sup>  
Tourist information demand in municipal boards

	2003	2004	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación en % 2005/2004
Oficina Central (Avda. Cervantes)	85.570	52.453	75.910	3,5	44,72
Oficina Estación Autobuses	145.042	297.716	368.126	17,0	23,65
Oficina Avda. Andalucía-Correos	104.654	317.428	417.058	19,2	31,39
Cruceros-Puerto (móvil)	161.458	113.689	191.486	8,8	68,43
Plaza Marina	169.583	141.233	227.923	10,5	61,38
Stand Aeropuerto	1.215	--	--	--	--
RENFE (Punto de información)	10.260	--	--	--	--
Oficina Plaza Constitución	--	27.809	--	--	--
Alcazaba	130.678	470.831	649.310	30,0	37,91
Gibraltar (Oficina Castillo)	188.208	47.687	63.686	2,9	--
Informadores turísticos (Centro Histórico)	68.012	330.288	173.102	8,0	--
<b>Total consultas turísticas</b>	<b>1.064.680</b>	<b>1.799.134</b>	<b>2.166.601</b>	<b>100,0</b>	<b>20,42</b>

(1) El total en 2005 para los Informadores turísticos y la Oficina de Gibraltar es el acumulado hasta julio y agosto, respectivamente, por lo que los datos anuales no son comparables.

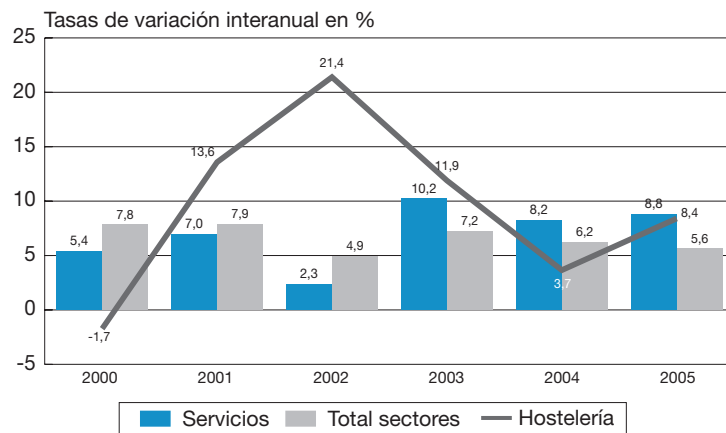
Fuente: Área de Turismo, Ayuntamiento de Málaga.



eventos contaron con la participación de 43.615 asistentes, lo que supone una media de asistencia por acto de 231 personas. Del total de actividades celebradas, 33 fueron convocatorias internacionales, lo que pone de manifiesto la proyección y acogida del recinto en el extranjero. En cuanto al ratio de ocupación en las salas, éste fue cercano al 65 por ciento, casi un 20 por ciento superior al de un año antes.

La trayectoria favorable del turismo en Málaga ha incidido sin duda en la evolución del empleo en el conjunto del sector servicios, el de mayor relevancia en la estructura productiva malagueña. Así, en 2005 la contratación en servicios se incrementó en un 8,8 por ciento en la ciudad de Málaga, hasta un total de 210.247 contratos, de los que casi un 9 por ciento corresponden a hostelería, donde la contratación ha crecido un 8,4 por ciento. Este buen comportamiento se ha visto refrendado en el conjunto provincial con un aumento en el número de afiliados a la Seguridad Social.

### Contratos registrados en la ciudad de Málaga Registered contracts



Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

### Trabajadores afiliados a la Seguridad Social en la provincia de Málaga <sup>(1)</sup> Affiliated workers

	Hostelería			Total servicios		
	2004	2005	Tasas de variación en %	2004	2005	Tasas de variación en %
Enero	45.669	47.210	3,37	458.961	482.443	5,12
Febrero	49.694	49.066	-1,26	465.598	488.156	4,84
Marzo	47.440	51.814	9,22	472.333	494.201	4,63
Abril	52.385	54.444	3,93	478.084	503.268	5,27
Mayo	53.906	55.863	3,63	484.272	509.499	5,21
Junio	55.954	58.234	4,07	487.078	514.250	5,58
Julio	59.054	61.645	4,39	497.509	524.367	5,40
Agosto	58.275	61.307	5,20	491.251	521.684	6,20
Septiembre	54.853	58.978	7,52	488.736	522.239	6,86
Octubre	52.207	55.515	6,34	489.002	520.804	6,50
Noviembre	48.961	52.366	6,95	488.991	520.212	6,38
Diciembre	48.426	52.045	7,47	482.498	509.580	5,61
<b>Promedio anual</b>	<b>52.235</b>	<b>54.874</b>	<b>5,05</b>	<b>482.026</b>	<b>509.225</b>	<b>5,64</b>

(1) General y autónomos.

Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social.



La actividad cultural en Málaga continúa fortaleciéndose, con el objetivo, entre otros, de alcanzar la Capitalidad Cultural en 2016. Así, a la oferta de museos, teatros, conciertos y distintos eventos (muestras, exposiciones, certámenes), que en los últimos años se ha venido consolidando, habría que sumar la organización cada vez mejor articulada de fiestas y espectáculos que completan la celebración de otros momentos especiales de la ciudad. En este sentido, cabría mencionar, entre otros, la celebración en 2005 de la octava edición del Festival de Cine Español de Málaga, el XIV Premio de Poesía Manuel Alcántara, el XVII Festival Internacional de Folclore de Málaga o el Festival de Flamenco "Ciudad de Málaga", éstos dos últimos dentro de los actos de la Feria de Agosto.

Sin duda, la realización de estos actos constituye no sólo una oportunidad excepcional para los malagueños de acercarse a las artes escénicas, plásticas o musicales, sino que también se convierte en un foco de atracción para visitantes que deciden acercarse a Málaga, resultando así un complemento a la oferta turística más conocida o tradicional de la Costa del Sol. De este modo, resultan indudables los efectos beneficiosos que estos eventos culturales tienen sobre otras ramas, y su positiva repercusión económica.

Un claro ejemplo de estos efectos positivos es el Festival de Cine español de Málaga, cuya octava edición en 2005 supuso un éxito rotundo, dado el notable aumento de profesionales participantes, periodistas acreditados y repercusión en los medios. Estos datos revelan el prestigio y la consideración de que goza el Festival malagueño dentro del mundo del cine y pone de manifiesto la amplia cobertura que tiene en los medios de comunicación. Asimismo, el interés por el cine español se evidencia en las cifras de asistencia en las distintas secciones del Festival, con alrededor de 110.000 espectadores en total.

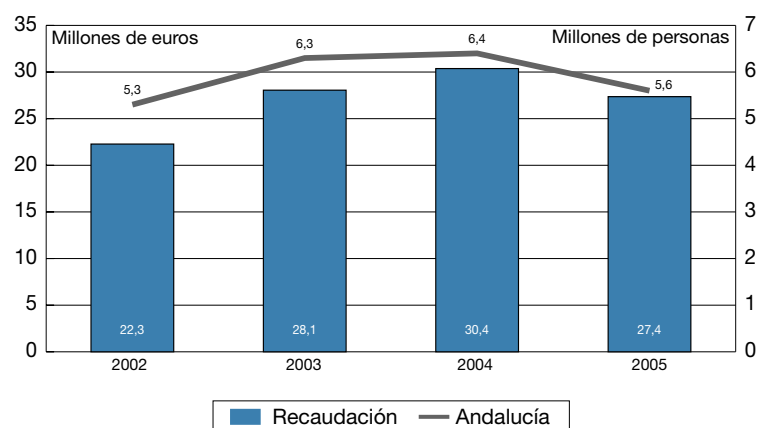
Asimismo, merece recordar que el Festival de Málaga es el más importante de los

### Consolidación del Festival de Cine Español de Málaga *Spanish Film Festival of Málaga in flourishing*

	2004	2005
Profesionales de la industria del Cine	900	1.800
Periodistas acreditados	600	800
Espectadores	105.000	110.000
Informaciones aparecidas en los Medios de Comunicación	1.476	2.057

Fuente: Ayuntamiento de Málaga y Festival de Cine.

### Cine: recaudación y espectadores en el área de influencia de Málaga Cinema: taking and audience



Fuente: Instituto de la Cinematografía y Artes Audiovisuales, Ministerio de Cultura.

que se celebran en España atendiendo a la oferta de comercialización del producto audiovisual español. En 2005, se realizó una cuantificación económica del impacto económico directo del Festival de Cine Español de Málaga, estimándose en 3,5 millones de euros su repercusión, aunque el impacto total (contando los efectos indirectos) para la ciudad rondaría los 16 millones de euros.

La celebración de este Festival de Cine también puede influir, sin duda, en los gustos o preferencias de los espectadores de Málaga. En este sentido, durante 2005, se exhibieron en la ciudad y su área de influencia (Málaga, Benalmádena, Coín y Rincón de la Victoria) un total de 82 largometrajes de nacionalidad española, con un total de 549.881 espectadores,

que generaron una recaudación de 2.719.779 euros. Estas cifras suponen una buena noticia para la producción nacional, ya que pese a exhibirse siete películas menos que en 2004, el número de asistentes ha aumentado un 4,7 por ciento respecto al año anterior, mientras que la recaudación lo ha hecho en un 8,8 por ciento. Precisamente, atendiendo a las nacionalidades de las películas exhibidas en Málaga, se aprecia una reducción de los espectadores en films estadounidenses, y un aumento en cine europeo y de otras nacionalidades, incluyendo el cine español. No obstante, considerando el número de espectadores medio por cada película, puede comprobarse la enorme distancia que en preferencias del público mantiene el cine anglosajón en comparación con el resto de producciones.

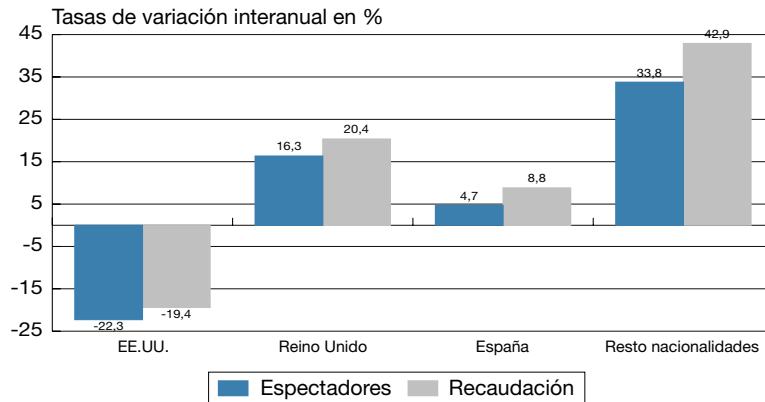


Por otra parte, analizando las visitas a monumentos y museos de Málaga, destaca por el importante incremento en el número de asistentes el museo CAC Málaga. En concreto, en 2005, el número de visitantes a las exposiciones temporales y a la colección permanente de este museo ascendió a 180.658 personas, lo que supone un incremento del 40 por ciento respecto al año anterior. Desde la apertura del museo, inaugurado oficialmente el 17 de febrero de 2003, se ha constatado una consolidación de este proyecto de difusión de las artes plásticas de los siglos XX y XXI, basado en el modelo alemán de "Kunsthaus" que se caracteriza por su dinamismo y la importancia concedida a la reflexión y divulgación del arte contemporáneo. Atendiendo al número de visitantes a las exposiciones ofrecidas en 2005, han gozado de mayor acogida las colecciones expuestas de Alex Katz, "Pinturas Recientes", con 18.045 visitas, o la de Jaume Plensa, con 18.041 asistentes. Según las estadísticas que elabora la propia oficina del CAC Málaga, el perfil del visitante de este museo es el de un malagueño, joven y con estudios superiores.

Por el contrario, en el último año, las obras de remodelación que están teniendo lugar en el museo catedralicio y en los anexos de la iglesia principal de la diócesis de Málaga son la causa del descenso que se ha observado en el número de visitas. Así, en 2005 se contabilizaron 252.406 visitantes en la Catedral malagueña, un 16 por ciento menos que en 2004, y también por debajo de las que se contabilizaron en 2003. Por su parte, el número de visitas a la Alcazaba y el Castillo de Gibralfaro es muy similar al del año anterior, en torno a las 2050.000 y 215.000 visitas al año, respectivamente, confirmándose como dos de los principales baluartes del turismo monumental o cultural de la ciudad de Málaga.

Dada la especial significación que la cultura tiene para la formación y desarrollo de las personas, es en la edad juvenil cuando se trata de crear unos hábitos sociales de acercamiento a la misma. En este sentido, destaca la labor realizada por el Área de

### Espectadores y recaudación de cine por nacionalidad, 2005 Audience and takings by nationality



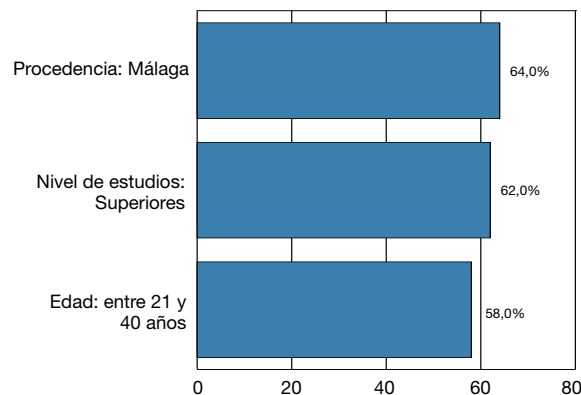
Fuente: Instituto de la Cinematografía y Artes Audiovisuales, Ministerio de Cultura.

### Nº de espectadores/película según su nacionalidad Number of audience/film by nationality

	2002	2003	2004	2005
EE.UU.	24.159	25.912	26.852	26.600
Reino Unido	16.159	11.420	25.222	20.260
España	3.737	5.814	5.901	6.706
Francia	5.698	4.945	2.800	4.261
Resto nacionalidades	13.676	18.365	4.670	2.916

Fuente: Instituto de la Cinematografía y las Artes Audiovisuales, Ministerio de Cultura.

### Perfil del visitante al CAC Málaga, 2005 Visitor profile in Málaga CAC

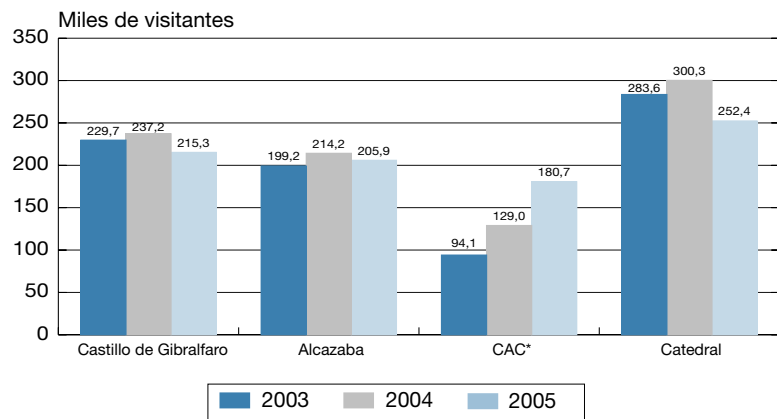


Fuente: CAC Málaga.

Juventud del Ayuntamiento de Málaga, que a través de sus distintos servicios atiende los requerimientos, inquietudes y aficiones de los jóvenes. En todo ello resulta muy importante la atención que realiza el centro de Información y Asesoramiento Juvenil, que en 2005 prestó atención a 13.597 consultas, la mayoría de éstas relacionadas con programas del propio Área de Juventud, viajes y deportes, entre otras. Asimismo, por su relevante papel social y preventivo, destacan las campañas realizadas en Institutos de Enseñanza Secundaria, relativas a la sensibilización para evitar la discriminación por orientación sexual, la prevención de drogodependencias, o la relativa a trastornos de la alimentación.

La agenda cultural en la ciudad de Málaga tiene como referencia obligada a la oferta programada por el Área de Cultura del Ayuntamiento, así como los otros servicios que completan las posibilidades de ocio y esparcimiento, entre las que destacan el Archivo Municipal, actividades musicales (conciertos para la Paz, música navideña o bandas de Semana Santa), los servicios ofrecidos en espacios culturales diversos (Recinto Eduardo Ocón, Museo Municipal, Sala Moreno Villa o Sala de exposiciones del Archivo Municipal). A éstos habría que sumar otros acontecimientos como presentaciones de libros, Feria del Libro, o ciclos de conferencias sobre avances científicos, arte contemporáneo o personajes históricos relevantes de la cultura malagueña. Asimismo, por su papel de acercamiento a la cultura, cabe destacar

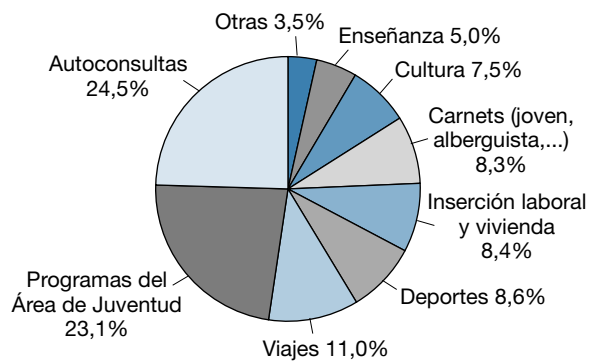
Visitas a monumentos en Málaga  
Visits to monuments



\*Datos desde su apertura en 2003.

Fuente: Área de Turismo, Ayuntamiento de Málaga, CAC Málaga y Obispado de Málaga.

Consultas al Centro de Información y Asesoramiento Juvenil, 2005  
Consultations to the Information center and Youthful Advising



Fuente: Área de Juventud, Ayuntamiento de Málaga.

Actividades culturales: número de asistentes  
Cultural activities: number of persons present

	2003	2004	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación en %	
					2004/2003	2005/2004
Exposiciones	108.878	128.259	71.227	97,8	17,80	-44,47
Sala del Archivo Municipal	42.317	33.139	40.620	57,0	-21,69	22,57
Sala del Museo Municipal	51.640	92.038	29.556	41,5	78,23	-67,89
Sala Moreno Villa	14.921	3.082	1.051	1,5	-79,34	-65,90
Ciclos Conferencias	2.457	1.361	1.585	2,2	-44,61	16,46

Fuente: Área de Cultura, Ayuntamiento de Málaga.



los programas educativos “Málaga para los Escolares”, que contaron con 429 grupos y 15.572 participantes, así como las actividades de Teatro, “Educar para la Convivencia” y “Música”.

Por su especial relevancia, sin duda, destaca la labor realizada por el Archivo Municipal de Málaga, que se ha convertido en un importante Archivo Histórico y en una biblioteca que consta, aproximadamente, de 27.000 volúmenes, divididos en dos grandes grupos: Biblioteca General y Biblioteca Málaga. Su función principal es

servir de apoyo a las investigaciones que se realizan en el Archivo. Sin embargo, el amplio número de obras existentes, la mayoría de ellos ejemplares únicos de ediciones ya agotadas, hacen que esta Biblioteca tenga un especial relieve. La *Biblioteca General* es la que posee el mayor número de volúmenes, aproximadamente 13.000 ejemplares, en tanto que la denominada *Biblioteca Málaga* se ocupa de temas o materias relacionadas con la ciudad y la provincia de Málaga, y cuyo número de volúmenes asciende a 12.000, aproximadamente.

Los servicios ofrecidos de consulta gratuita de los documentos y la información contenida en ellos diferencian tres tipos de fondos: los de la Hemeroteca, que en 2005 recibieron 1.737 consultas, los de Biblioteca, con 460 usuarios en 2005, y los documentos del Archivo propiamente dicho, que por primera vez en los últimos años fueron objeto de más consultas que los de Hemeroteca. Además, cabe destacar la labor de publicación del Archivo Municipal, con cinco trabajos nuevos publicados en 2005, así como las exposiciones y las colaboraciones.

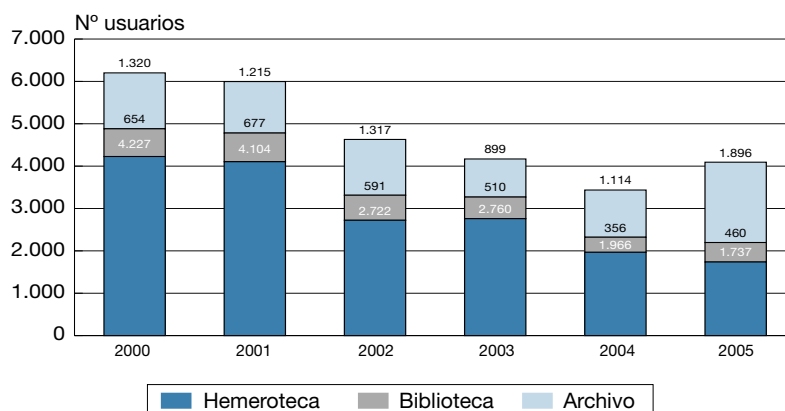
### Archivo de Málaga Archive of Málaga

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación en %
Hemeroteca	4.227	4.104	2.722	2.760	1.966	1.737	42,4	-11,65
Biblioteca	654	677	591	510	356	460	11,2	29,21
Archivo	1.320	1.215	1.317	899	1.114	1.896	46,3	70,20
<b>Total usuarios</b>	<b>6.201</b>	<b>5.996</b>	<b>4.630</b>	<b>4.169</b>	<b>3.436</b>	<b>4.093</b>	<b>100,0</b>	<b>19,12</b>

Fuente: Archivo Municipal de Málaga. Ayuntamiento de Málaga.

Por otro lado, la representatividad de los ciudadanos y de las empresas en el espacio cultural y social más próximo puede aproximarse también a través del número de entidades que se inscriben en el Registro Municipal de Asociaciones y Entidades del Ayuntamiento de Málaga, que a 31 de diciembre de 2005 se elevaba a 1.729 en total. De éstas, 76 asociaciones o entidades se habían registrado a lo largo del pasado año, siendo las más frecuentes las que tienen una motivación cultural (14 nuevas inscripciones), seguidas de las asociaciones de vecinos y las deportivas.

### Archivo de Málaga Archive of Málaga



Fuente: Archivo Municipal de Málaga, Ayuntamiento de Málaga.

**Tipología y número de asociaciones inscritas durante 2005  
en el Registro Municipal de Asociaciones  
*Associations registered in the local registry***

Tipología	Número
Vecinos	7
Juveniles	2
APAS	2
Culturales	14
Peñas	0
Discapacitados	5
Jubilados	3
Mujeres	5
Deportivas	6
Cooperación Social	2
Varias	12
Solidaridad Internacional	4
Minorías sociales	4
Atención a infancia	1
Drogodependencias	0
Ecologistas	1
Religiosas	2
Comerciantes	5
Marginados sin hogar	1
Consumidores y usuarios	0
<b>TOTAL</b>	<b>76</b>

Fuente: Área de Participación y Relaciones Ciudadanas, Ayuntamiento de Málaga.



## Indicadores Socioeconómicos de Turismo y Cultura

### *Socioeconomic indicators of Tourism and Culture*

	Área Metropolitana de Málaga	Provincia de Málaga	Andalucía
Índice Turístico, tanto por 100.000 de base nacional (2003) (1)	2.717	6.612	17.692
% variación índice turístico (2003-1998) <sup>(1)</sup>	-5,36	9,14	8,70
Índice de Restauración y Bares, tanto por 100.000 de base nacional (1 enero 2003) <sup>(1)</sup>	1.875	3.659	15.656
Altas en el IAE en actividades de bares, cafeterías y restaurantes (2004)	5.771	12.740	53.475
% variación de altas en el IAE (2004-1999) <sup>(1)</sup>	29,92	31,50	18,40
Viajeros alojados en establecimientos hoteleros (Área: Costa del Sol) (2005)	3.467.706	3.866.508	13.623.591
% variación viajeros alojados (Área: Costa del Sol) (2005-2004)	8,50	8,15	8,69
Viajeros extranjeros alojados en establecimientos hoteleros (Área: Costa del Sol) (2005)	1.829.906	2.006.713	5.224.031
% Viajeros extranjeros/Total en establecimientos hoteleros (Área: Costa del Sol) (2005)	52,8	51,9	38,3
% variación viajeros extranjeros alojados (Área: Costa del Sol) (2005-2004)	5,19	5,31	7,04
Viajeros aloj. en establ. hoteleros (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2004)	1.809.362	3.575.086	12.534.779
% Viajeros alojados Alemania y Reino Unido/Total viajeros (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2004)	21,8	26,7	15,3
% Viajeros alojados Alemania y Reino Unido/Total viajeros (Área: Costa del Sol) (2004)	27,7	26,7	15,3
% Viajeros alojados procedentes Unión Europea/Total viajeros (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2004)	41,5	43,0	28,4
% Viajeros alojados procedentes Unión Europea/Total viajeros (Área: Costa del Sol) (2004)	44,2	43,0	28,4
Pernoctaciones hoteleras (Área: Costa del Sol) (2005)	15.120.670	15.887.642	41.341.227
Pernoctaciones de extranjeros en establecimientos hoteleros (Área: Costa del Sol) (2005)	9.513.179	9.862.646	19.022.661
Pernoctaciones en establ. hoteleros (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2004)	7.852.591	15.048.178	38.846.228
Pernoctaciones de extranjeros en establecimientos hoteleros (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2004)	4.844.386	9.431.955	18.146.400
% Pernoctaciones residentes en extranjero/Total pernoctaciones (Área: Costa del Sol) (2005)	62,9	62,1	46,0
% Pernoctaciones residentes en extranjero/Total pernoctaciones (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2004)	61,7	62,7	46,7
Grado de ocupación hotelera por plazas (2005)	59,2	55,6	49,9
Estancia media en nº de días (2005)	4,4	4,1	3,0
Entrada de viajeros en el Aeropuerto de Málaga (2005)	6.298.743	--	--
% viajeros Alemania y Reino Unido/Total entradas Aeropuerto de Málaga (2005)	50,7	--	--
Entrada de turistas estimados por la Encuesta de Coyuntura IEA (2005)	--	8.299.515	23.629.187
Establecimientos hoteleros abiertos (Área: Costa del Sol) (promedio 2005)	371	527	2.306
Plazas en establecimientos hoteleros abiertos (Área: Costa del Sol) (2005)	67.817	74.001	217.530
Establecimientos hoteleros (2003)	238	663	2.842
% Plazas establecimientos categoría superior (2003)	47,5	49,9	45,6
Apartamentos (2003)	4.073	10.404	16.209
Plazas en apartamentos (2003)	10.997	33.285	55.118
Número de restaurantes (2003)	969	2.477	7.416
% Viviendas no principales/Total viviendas familiares (2001)	30,4	39,5	31,5
Nº espacios culturales entre los 17 más visitados de los analizados en la provincia (2003)	5	21	--
Visitas al Museo Picasso (2004)	383.819	--	--
Visitas principales monumentos Ciudad de Málaga (Alcazaba, Catedral y Gibralfaro) (2005)	673.619	--	--
Visitas al CAC Málaga (2005)	180.658	--	--
Aforo en salas de cine (2005)	17.184	30.974	162.580
Nº pantallas de cine (2005)	81	156	736
Pantallas de cine/población *100.000 (2005)	10,01	10,73	9,38
Bibliotecas públicas/población*1.000 (2003)	0,05	0,10	0,11
Campos de golf (2004)	7	42	75
Medios de comunicación atendidos, Patronato Costa Sol (2003)	470	--	--

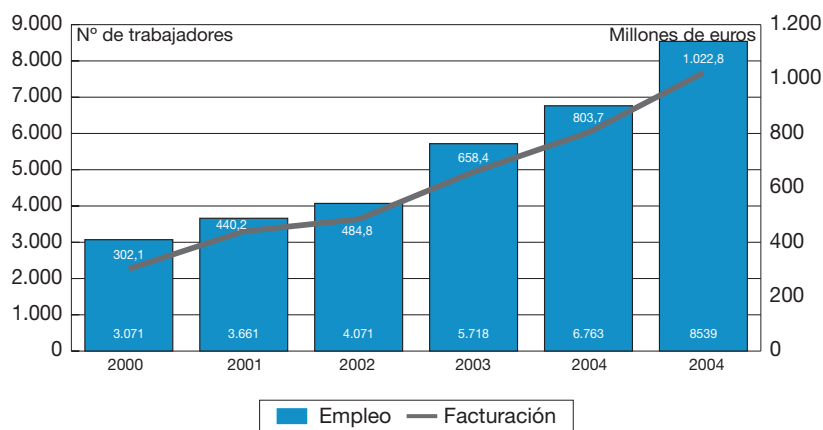
(1) Sin datos disponibles para Totalán (Área Metropolitana de Málaga).

Fuente: Área de Turismo (Ayuntamiento de Málaga), IEA, INE, La Caixa, Patronato Turístico de la Costa del Sol y Elaboración propia.

**E**l avance tecnológico y la investigación juegan un papel cada vez más relevante en las nuevas sociedades, constituyendo un factor clave para el avance de la productividad. De este modo, la ubicación del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) en la provincia malagueña ha permitido un gran desarrollo de servicios tecnológicos, con la consiguiente creación de puestos de trabajo. En este sentido, el número de empleados en el PTA volvió a incrementarse en 2005, de forma más acusada incluso que en 2004. Esto mismo ocurre con relación al número de empresas ubicadas en dicho parque, aunque el crecimiento relativo es menor, lo que ha provocado un incremento de 2 personas en el número medio de empleados por empresa. En cuanto a la facturación, se elevó por primera vez por encima de los 1.000 millones de euros, creciendo en más de 200 millones respecto al año anterior.

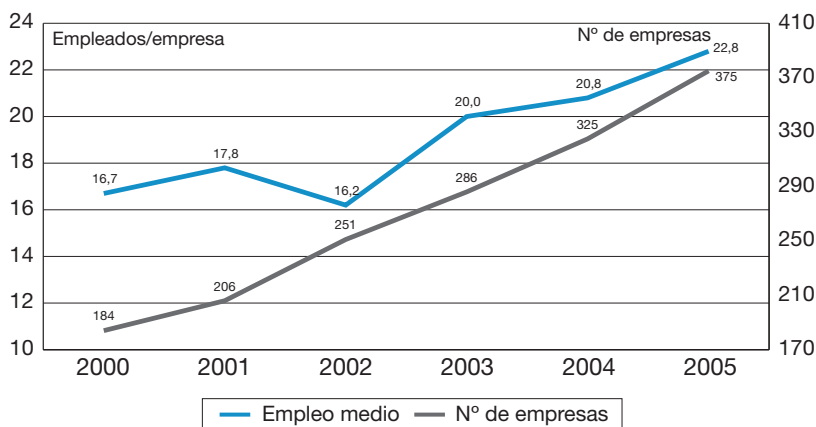
Según los resultados de la Encuesta de Servicios, las perspectivas de avance dentro del sector son evidentes, con una previsión de crecimiento alta tanto en el empleo como en la facturación. Concretamente, en un sector, donde casi el 80 por ciento de los ocupados son titulados superiores y medios, el empleo creció un promedio del 22,3 por ciento según las empresas encuestadas, de las cuales, aproximadamente, un 72 por ciento considera que el empleo seguirá aumentando en 2006.

Empleo y facturación en el PTA  
Employment and turnover



Fuente: Parque Tecnológico de Andalucía.

Empleo medio y número de empresas en el PTA  
Average employment and number of enterprises



Fuente: Parque Tecnológico de Andalucía.

### Empresas en el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) Enterprises in the PTA

	2002	2003	2004	2005	Tasas de variación en %		
					2003/2002	2004/2003	2005/2004
Nº de empresas	251	286	325	375	13,94	13,64	15,38
Empleo (nº de trabajadores)	4.071	5.718	6.763	8.539	40,46	18,28	26,26
Facturación (millones de euros)	484,8	658,4	803,7	1.022,8	35,80	22,07	27,27
Tamaño medio empresa (empleados/empresa) <sup>(1)</sup>	16,2	20,0	20,8	22,8	3,77	0,82	1,96

(1) Las tasas son en este caso diferencias en puntos porcentuales.

Fuente: Parque Tecnológico de Andalucía.

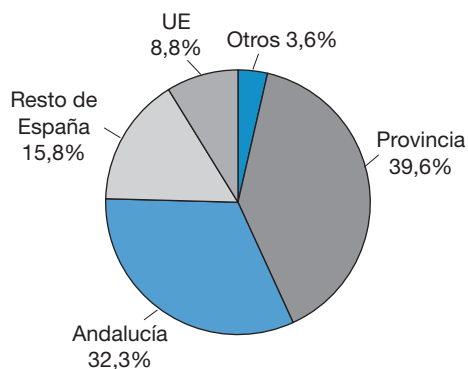


Estas perspectivas son más halagüeñas aún en cuanto al volumen de facturación se refiere, ya que más del 93 por ciento de las empresas cree que se producirá un avance en las ventas en 2006, aumentando dicha facturación en 2005 para más del 80 por ciento del sector, concretamente un 35,1 por ciento en promedio. Atendiendo al destino de dichas ventas, principalmente se destinaron a clientes de la provincia, así como de la región andaluza y España, mientras que las exportaciones de estos servicios a la UE suponen alrededor del 9 por ciento.

En cuanto a los recursos destinados a la investigación dentro de estas empresas, destaca el hecho de que prácticamente la mitad cuenta con un departamento de investigación, que concentra más de la tercera parte del total de empleados, y supone un gasto en investigación cercano al 40 por ciento del volumen de facturación. Menos de un tercio de las empresas encuestadas realiza transferencias de tecnología a otras empresas, siendo los principales factores que influyen en dicha transferencia los referentes a innovaciones en procesos y productos (47,7 por ciento de la muestra), así como los de modelos y diseños, y patentes y licencias.

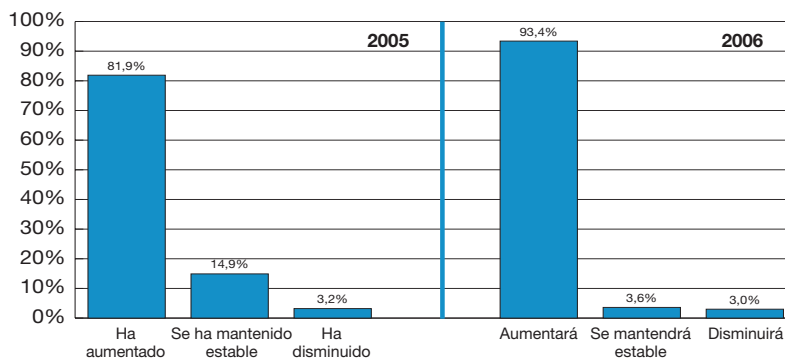
Por otro lado, y en referencia a la actividad dentro de la Oficina de Transferencia de Resultados de Investigación (OTRI) de la Universidad de Málaga, pese a registrarse un aumento en el número de patentes, el total de proyectos de I+D se redujo con respecto a un año antes. Este hecho no ha supuesto una menor dotación de recursos, ya que la inversión fue superior a los 9 millones de euros, incluyendo 2,4 millones para los proyectos del Plan Andaluz de Investigación, frente a los 6,4 millones del año anterior. El número de contratos de investigación de la UMA permaneció prácticamente estable, aunque no su importe total, que se elevó hasta los 7,2 millones de euros.

### Principal destino de los servicios Main destination of services



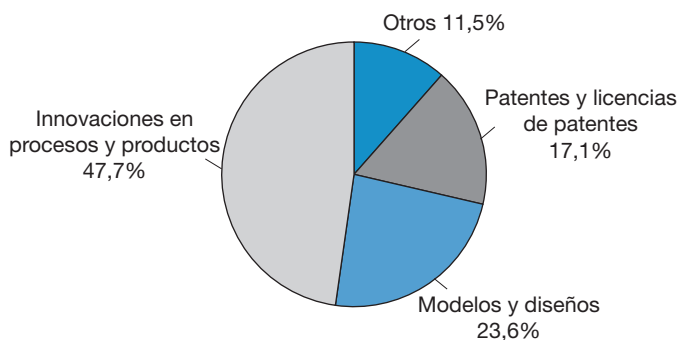
Fuente: Encuesta de Servicios, *Analistas Económicos de Andalucía*.

### Facturación: evolución y expectativas Turnover: trends and expectancies



Fuente: Encuesta de Comercio, *Analistas Económicos de Andalucía*.

### Factores que influyen en la transferencia de tecnología Causes of technology transfer



Fuente: Encuesta de Servicios, *Analistas Económicos de Andalucía*.



Por último, hay que hacer mención al programa CEPTAR, que comprende una serie de actuaciones que se desarrollaron en 2005, con la transferencia de tecnología entre empresas y centros tecnológicos y de investigación. Este permitirá en 2006 la financiación de empresas ubicadas en las preincubadoras de los principales parques tecnológicos españoles, entre ellos el de Málaga, a través de la inversión del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y la Asociación de Parques Tecnológicos de España (APTE) en 16 nuevas empresas del PTA.

**Actividad Investigadora en la Universidad de Málaga**  
*Research Activity in the University of Málaga*

	2004	2005	Tasas de variación interanual en %
<b>Patentes</b>	9	13	33,33
<b>Nº de proyectos de I+D</b>	226	212	-6,19
Ministerio de Educación y Ciencia	191	150	-21,47
Otros organismos	35	44	25,71
Plan Andaluz de Investigación	--	18	--
<b>Dotación recibida (miles de euros)</b>	6.370	9.029	41,74
<b>Contratos de investigación de la UMA con entidades públicas y privadas</b>	227	229	0,88
<b>Imp. de los contratos (miles de euros)</b>	<b>5.983</b>	<b>7.195</b>	<b>20,26</b>

Fuente: Oficina de Transferencia de Resultados de Investigación (OTRI), Universidad de Málaga.

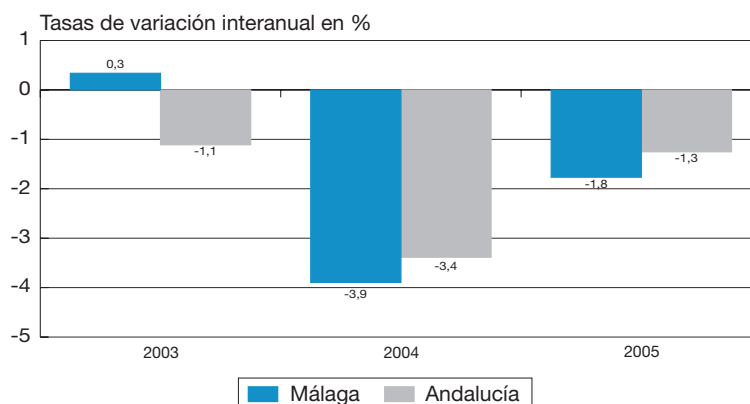




Los principales indicadores relacionados con el mercado de trabajo muestran una evolución contradictoria en la ciudad de Málaga, ya que si bien el paro registrado evidenció una trayectoria negativa en la segunda mitad del año 2005, incrementándose mes a mes, la contratación creció de forma considerable respecto a 2004, al igual que lo hizo el número de afiliados a la Seguridad Social. Hay que reseñar que el cambio metodológico en las estadísticas de paro que se produjo en el mes de mayo, con la introducción de los nuevos criterios SISPE, ha supuesto una ruptura de la serie, lo que impide su comparación interanual.

El 72,5 por ciento del paro registrado en el Área Metropolitana de Málaga se concentra en la capital malagueña, alcanzándose en el mes de diciembre 37.230 parados, lo que supone un incremento del 1,9 por

### Paro registrado Registered unemployment



Fuente: INEM, Servicio Público de Empleo Estatal.

### Parados por sectores en el Área Metropolitana de Málaga, Diciembre 2005 Registered unemployment in Málaga metropolitan area

	Agricultura	Construcción	Industria	Servicios	Sin empleo anterior	Total	Porcentajes
Alhaurín de la Torre	19	173	140	894	303	1.529	3,0
Alhaurín el Grande	16	215	140	312	112	795	1,5
Almogía	1	48	24	44	18	135	0,3
Álora	23	320	89	423	202	1.057	2,1
Benalmádena	26	265	107	2.011	386	2.795	5,4
Cártama	43	261	115	380	133	932	1,8
Casabermeja	1	29	2	40	4	76	0,1
Coín	18	236	93	356	133	836	1,6
Colmenar	15	51	7	88	29	190	0,4
Málaga	402	4.939	3.528	22.426	5.935	37.230	72,5
Pizarra	11	159	66	146	117	499	1,0
Rincón de la Victoria	28	223	104	1.056	196	1.607	3,1
Totalán	2	21	1	22	5	51	0,1
Torremolinos	22	287	148	2.505	632	3.594	7,0
<b>Área Metropolitana</b>	<b>627</b>	<b>7.227</b>	<b>4.564</b>	<b>30.703</b>	<b>8.205</b>	<b>51.326</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.



**Paro registrado en la ciudad de Málaga**  
*Registered unemployment*

Sectores	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación en %	
			Diciembre/ Noviembre 2004	Diciembre/ Noviembre 2005
Agricultura	402	1,1	-1,35	3,08
Industria	3.528	9,5	-0,56	2,23
Construcción	4.939	13,3	3,95	22,62
Servicios	22.426	60,2	-2,97	-1,71
Sin empleo anterior	5.935	15,9	-5,09	1,51
<b>Sexo y edad</b>				
Menores 25 años	4.759	12,8	-9,57	-1,71
Mayores 25 años	32.471	87,2	-1,35	2,47
Hombres	15.585	41,9	1,10	10,04
Mujeres	21.645	58,1	-4,45	-3,23
<b>Nivel de estudios</b>				
Sin estudios	197	0,5	--	-1,01
Estudios Primarios	3.410	9,2	--	4,92
Educación Secundaria	23.755	63,8	--	4,56
Bachillerato	3.182	8,5	--	-2,03
Enseñanzas de Grado Medio F.P.	2.104	5,7	--	-4,80
Enseñanzas de Grado Superior F.P.	1.784	4,8	--	-4,95
Universitarios	2.723	7,3	--	-7,66
Doctorado	11	0,0	--	0,00
Otras titulaciones	19	0,1	--	-24,00
Formación e inserción	45	0,1	--	7,14
<b>Ocupación solicitada</b>				
Directivos	253	0,7	-0,47	0,80
Técnico/Científico	2.082	5,6	-1,64	-8,88
Técnico/Profesional Apoyo	2.082	5,6	-5,14	-2,44
Administrativos	4.828	13,0	-2,65	-1,55
Servicios	8.133	21,8	-5,48	-2,91
Agricultura/Pesca	481	1,3	-1,68	2,34
Trab. Cualificado	4.923	13,2	1,30	16,69
Oper. Maquinaria	2.107	5,7	0,06	4,10
Trab. Sin cualificación	12.312	33,1	-1,64	4,00
Fuerzas Armadas	29	0,1	12,50	3,57
<b>Total</b>	<b>37.230</b>	<b>100,0</b>	<b>-2,35</b>	<b>1,91</b>

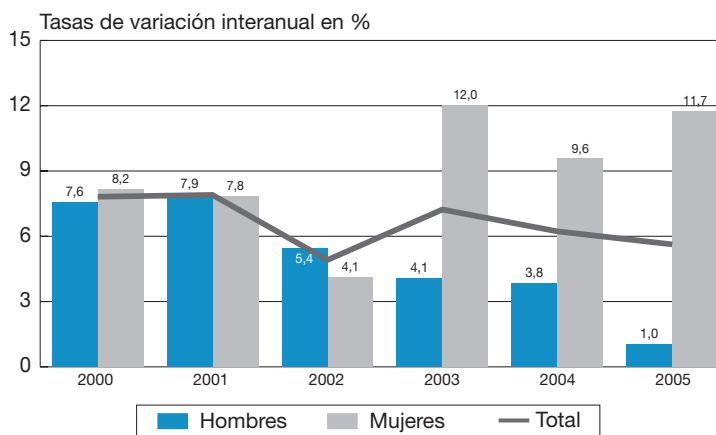
Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

ciento con respecto al mes de noviembre, siendo dicha variación negativa para el mismo periodo de 2004. La desagregación por sectores económicos muestra un comportamiento desfavorable en todos ellos, a excepción de servicios, donde el total de parados se redujo con respecto a noviembre en un 1,7 por ciento, destacando, por el contrario, el incremento en construcción, que coincide como hemos visto con una desaceleración de la actividad. Del mismo modo, el paro descendió entre los menores de 25 años, así como entre las mujeres y entre los parados con más nivel de formación.

Por otra parte, en 2005 se contabilizaron en la ciudad de Málaga 273.774 contratos, lo que supone casi las tres cuartas partes de la contratación en el Área Metropolitana, y algo más del 40 por ciento de la provincial. El sector servicios, con casi 17.000 contratos más que un año antes, así como el de agricultura, son los únicos en los que aumenta la contratación, mientras que la mayor disminución se registra en construcción, con 1.793 contratos menos. Por secciones de actividad, los 96.193 contratos en actividades inmobiliarias, alquileres y servicios a empresas representan alrededor de un tercio del total de contratos, y son además los que más crecieron en cifras absolutas, frente al fuerte retroceso en transporte, comunicaciones y almacenamiento (-22,4 por ciento).

En todos los grupos profesionales se ha incrementado la contratación en 2005, a excepción de los empleados administrativos, trabajadores cualificados en agricultura y pesca y trabajadores cualificados, en general, cuya disminución conjunta de 5.338 contratos se contrarrestó, sobre todo, con el avance de contratos en técnicos y profesionales de apoyo, en trabajadores no cualificados y trabajadores en el sector servicios. La población femenina aglutina casi el 90 por ciento del aumento en las contrataciones, si bien suponen algo menos de la mitad de los contratos registrados en la ciudad. Distinguiendo por grupos de edad, en todos se observa un incremento, destacando principalmente los contratos entre 30 y 34 años, con 3.419 contratos

### Contrataciones por sexo en la ciudad de Málaga Registered contracts by sex



Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

### Contratos registrados en la ciudad de Málaga Registered contracts

Sectores	2004	2005	Porcentajes Tasas de variación interanual en %	
			2005	interanual en %
Agricultura	3.659	3.916	1,4	7,02
Industria	11.936	11.076	4,0	-7,21
Construcción	50.328	48.535	17,7	-3,56
Servicios	193.265	210.247	76,8	8,79
<b>Sexo y edad</b>				
Menores 25 años	88.749	91.696	33,5	3,32
Mayores 25 años	170.439	182.078	66,5	6,83
Hombres	148.034	149.564	54,6	1,03
Mujeres	111.154	124.210	45,4	11,75
<b>Total</b>	<b>259.188</b>	<b>273.774</b>	<b>100,0</b>	<b>5,63</b>

Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

más que en 2004, con una mayor subida, en general, entre los mayores de 25 años, los cuales representan las dos terceras partes del total anual de contratos.

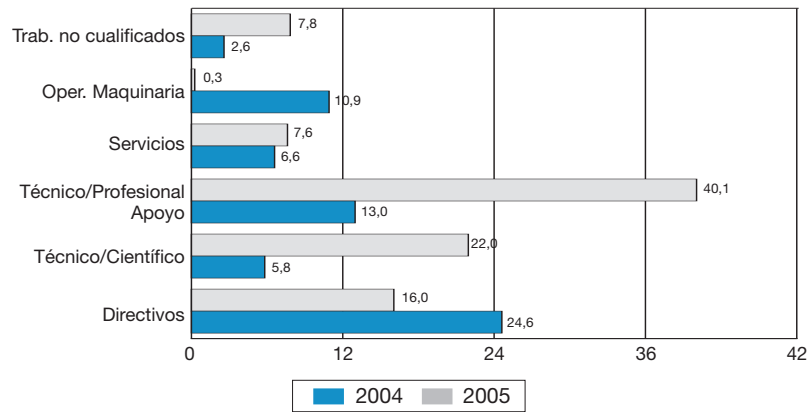
La afiliación a la Seguridad Social en 2005 estuvo marcada por el proceso de regularización de trabajadores extranjeros finalizado en mayo, que supuso un

aumento considerable en el número de afiliados a lo largo del año, si bien al término del mismo la afiliación presentó un ligero freno, creciendo en el cómputo anual el número de trabajadores afiliados en la ciudad de Málaga un 6,1 por ciento, tasa similar a la media provincial y el promedio en el Área Metropolitana. Los regímenes especiales del hogar y del mar



han crecido a un elevado ritmo en términos relativos, al contrario que sucede en el agrario, aunque en cifras absolutas son los trabajadores del régimen general los que más aumentan (11.055 trabajadores más que en diciembre de 2004). Junto a este incremento en la capital malagueña, destacan además los aumentos registrados en Rincón de la Victoria, Colmenar, Benalmádena, Cártama y Torremolinos, todos ellos por encima de la media del Área Metropolitana de Málaga.

Grupos profesionales en los que mejora la contratación en la ciudad de Málaga  
Contracts by working groups



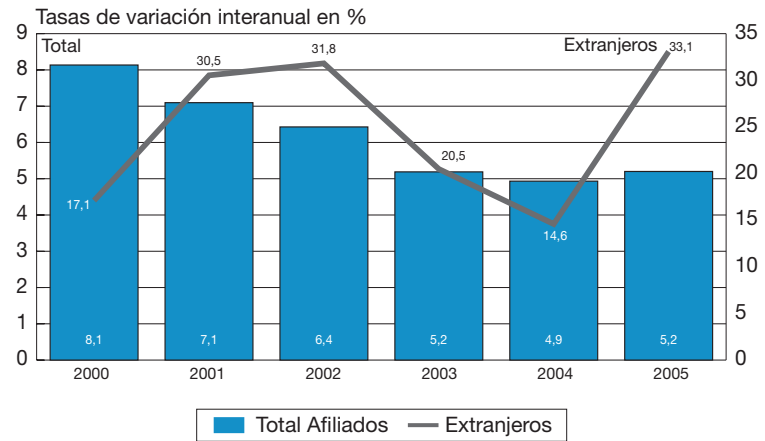
Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

### Contratos registrados en el Área Metropolitana de Málaga Registered contracts in Málaga metropolitan area

	2004	2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación interanual en %
Alhaurín de la Torre	6.428	7.927	2,2	23,32
Alhaurín el Grande	4.098	4.710	1,3	14,93
Almogía	513	586	0,2	14,23
Álora	3.296	3.206	0,9	-2,73
Benalmádena	23.641	23.081	6,3	-2,37
Cártama	4.099	4.670	1,3	13,93
Casabermeja	834	813	0,2	-2,52
Coín	4.770	5.191	1,4	8,83
Colmenar	922	977	0,3	5,97
Málaga	259.188	273.774	74,5	5,63
Pizarra	1.405	1.767	0,5	25,77
Rincón de la Victoria	6.573	6.964	1,9	5,95
Totalán	69	183	0,0	165,22
Torremolinos	29.253	33.740	9,2	15,34
<b>Área Metropolitana</b>	<b>345.089</b>	<b>367.589</b>	<b>100,0</b>	<b>6,52</b>

Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

Trabajadores afiliados a la Seguridad Social en la provincia de Málaga<sup>(1)</sup>  
Affiliated workers



(1) Medias anuales con datos a último día de cada mes.  
Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Trabajadores afiliados a la Seguridad Social<sup>(1)</sup>  
*Affiliated workers*

	31 de diciembre de 2004		31 de diciembre de 2005		Tasas de variación interanual en %	
	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga
<b>Régimen General</b>						
Empresas	19.855	54.292	20.857	57.874	5,05	6,60
Trabajadores	197.633	393.900	208.688	416.306	5,59	5,69
<b>Regímenes especiales</b>						
Trabajadores	34.056	137.849	37.135	146.606	9,04	6,35
Autónomos	28.372	88.598	29.297	93.274	3,26	5,28
Hogar	2.150	4.571	4.534	10.998	110,88	140,60
Agrario	3.274	43.572	2.947	41.166	-9,99	-5,52
Mar	260	1.108	357	1.168	37,31	5,42
<b>Total trabajadores</b>	<b>231.689</b>	<b>531.749</b>	<b>245.823</b>	<b>562.912</b>	<b>6,10</b>	<b>5,86</b>

(1) Los afiliados de Olías, que pertenecen al municipio de Málaga, vienen agregados con Totalán.  
Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social, Dirección Provincial de Málaga.



**Trabajadores afiliados a la Seguridad Social en el  
Área Metropolitana de Málaga**  
*Affiliated workers in Málaga metropolitan area*

	31 de diciembre de 2004	31 de diciembre de 2005	Porcentajes 2005	Tasas de variación interanual en %
Alhaurín de la Torre	6.467	6.747	2,1	4,33
Alhaurín el Grande	5.440	5.716	1,8	5,07
Almogía	715	719	0,2	0,56
Álora	2.725	2.625	0,8	-3,67
Benalmádena	15.345	16.518	5,2	7,64
Cártama	4.585	4.923	1,5	7,37
Casabermeja	1.031	949	0,3	-7,95
Coín	5.458	5.548	1,7	1,65
Colmenar	1.083	1.183	0,4	9,23
Málaga	231.689	245.823	77,2	6,10
Pizarra	1.853	1.881	0,6	1,51
Rincón de la Victoria	6.030	6.601	2,1	9,47
Torremolinos	17.695	18.981	6,0	7,27
Totalán <sup>(1)</sup>	165	159	0,0	-3,64
<b>Área Metropolitana</b>	<b>300.281</b>	<b>318.373</b>	<b>100,0</b>	<b>6,03</b>

(1) Los afiliados de Olías, que pertenecen al municipio de Málaga, vienen agregados con Totalán.

Fuente: Tesorería General de la Seguridad Social, Dirección Provincial de Málaga.

Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.



En la actualidad, este pilar del bienestar social está tomando una especial relevancia, tanto por el debate en torno a la reforma del sistema educativo, como por el hecho de que algunos informes elaborados recientemente han puesto de manifiesto que la situación de España es algo peor que la de otros países de nuestro entorno en cuanto a determinados indicadores educativos. La formación de capital humano sigue teniendo una gran importancia, por su incidencia en

el sistema productivo, al mismo tiempo que se hace necesaria una cualificación cada vez mayor para ejercer determinadas profesiones, de ahí que la oferta educativa deba ser amplia, con objeto de cubrir las necesidades de la sociedad.

Según los últimos datos publicados por la Consejería de Educación, el número de alumnos matriculados en enseñanzas no universitarias en la provincia malagueña descendió levemente, en términos interanuales, en el curso 2004/2005, hasta un total de 272.176 alumnos. Distinguiendo

por niveles educativos, el mayor número de alumnos se concentra en secundaria y primaria, si bien en el curso anterior la cifra de matriculados en ambas fue superior. En educación infantil, la matriculación se elevó hasta los 43.523 alumnos, del mismo modo que ocurrió en la enseñanza de adultos, aunque de forma menos acusada que en el caso anterior. La evolución de los centros siguió una tendencia similar, descendiendo ligeramente el número de éstos, y sólo se observa un leve aumento en los centros de educación infantil y de adultos.

### Número de alumnos matriculados en la provincia de Málaga

#### *Number of registered students*

	2002/2003	2003/2004	2004/2005	Tasas de variación en %	
				2003/2004	2005/2004
Infantil	37.526	41.055	43.523	9,40	6,01
Primaria	90.354	90.603	90.064	0,28	-0,59
Educación Especial	538	505	514	-6,13	1,78
Adultos	6.969	8.644	8.699	24,04	0,64
Secundaria	109.652	109.812	108.026	0,15	-1,63
Enseñanzas de Régimen Especial	15.971	16.323	15.775	2,20	-3,36
Centros extranjeros	--	5.493	5.575	--	1,49
<b>Total</b>	<b>261.010</b>	<b>272.435</b>	<b>272.176</b>	<b>4,38</b>	<b>-0,10</b>

Fuente: Consejería de Educación, Junta de Andalucía.

### Número de centros educativos en la provincia de Málaga

#### *Number of school centers*

	2002/2003	2003/2004	2004/2005	Tasas de variación en %	
				2003/2004	2005/2004
Infantil	427	428	432	0,23	0,93
Primaria	422	417	412	-1,18	-1,20
Educación Especial	8	9	8	12,50	-11,11
Adultos	659	658	662	-0,15	0,61
Secundaria	853	857	847	0,47	-1,17
Enseñanzas de régimen especial	22	23	23	4,55	0,00
<b>Total</b>	<b>2.391</b>	<b>2.392</b>	<b>2.384</b>	<b>0,04</b>	<b>-0,33</b>

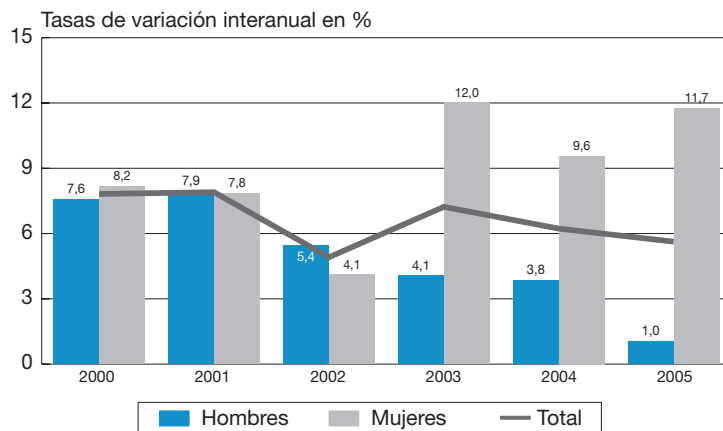
Fuente: Consejería de Educación, Junta de Andalucía.



En cuanto a la educación universitaria, el número de alumnos matriculados en la Universidad de Málaga (UMA) en el curso 2005/2006 ha vuelto a descender, hasta un total de 33.711 alumnos. Distinguiendo por ramas de enseñanza, la de Ciencias Jurídicas y Sociales concentra más de la mitad de las matriculaciones en la UMA, seguida de las titulaciones técnicas, que aproximadamente suponen la cuarta parte de las matrículas. Sin embargo, la rama de Ciencias de la Salud, que representa el 6,4 por ciento, es la única que registra un aumento en el número de alumnos, mientras que Ciencias Experimentales es la rama que mayor descenso experimenta en términos relativos.

Distinguiendo por titulaciones, las que tienen un mayor número de alumnos son Derecho y Administración y Dirección de Empresas, representando entre ambas algo más de un 13 por ciento del total de alumnos de la UMA. Le siguen en importancia otras titulaciones de Humanidades, como son Ciencias Empresariales o Economía,

### Contrataciones por sexo en la ciudad de Málaga Registered contracts by sex



Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

### Principales titulaciones por alumnos en la Universidad de Málaga Students in the University of Málaga

	2004/2005	2005/2006	Porcentajes 2005/2006	Tasas de variación interanual en %
Licenciado en Economía	1.292	1.245	3,7	-3,64
Licenciado en Administración y Dirección de Empresas	2.227	2.236	6,6	0,40
Licenciado en Derecho	2.284	2.242	6,7	-1,84
Licenciado en Psicología	1.549	1.582	4,7	2,13
Licenciado en Biología	1.098	964	2,9	-12,20
Diplomado en Relaciones Laborales	1.262	1.164	3,5	-7,77
Diplomado en Ciencias Empresariales	1.846	1.898	5,6	2,82
Diplomado en Turismo	1.028	1.011	3,0	-1,65
Ingeniero de Telecomunicaciones	1.191	1.053	3,1	-11,59
Ingeniero Técnico Industrial. Especialidad Mecánica	1.075	1.071	3,2	-0,37
Ingeniero Técnico en Informática de Sistemas	1.031	932	2,8	-9,60
Otras	18.828	18.313	54,3	-2,74
<b>Total</b>	<b>34.711</b>	<b>33.711</b>	<b>100,0</b>	<b>-2,88</b>

Fuente: Universidad de Málaga.

así como Psicología y Relaciones Laborales. Las titulaciones de Biología e Ingeniería de Telecomunicaciones son las que mayor retroceso experimentan, mientras que las citadas Administración y Dirección de Empresas, Empresariales y Psicología presentan un mejor comportamiento en cuanto a matriculaciones.

En relación a la distribución por sexos, el 54 por ciento de los alumnos de la UMA son mujeres, siendo este porcentaje del 53,4 por ciento en el curso anterior, lo que pone de manifiesto la cada vez mayor participación de la mujer en la formación en ciclos superiores. Esta mayor participación femenina es aún más palpable en titulaciones de Humanidades, Enfermería y Magisterio, donde más del 80 por ciento son mujeres, siendo dicha participación superior al 96 por ciento en Magisterio Infantil. En el otro extremo, las titulaciones técnicas (Ingenierías), así como Geografía y la especialidad de Magisterio en Educación Física, presentan una clara mayoría de hombres en las aulas.

La oferta educativa de la UMA contempla otras posibilidades, como pueden ser los Cursos de Español para Extranjeros, que en el curso 2004/2005 contaron con 2.360 matriculados, los Cursos de Verano, la Escuela Europea de Verano o el Centro de Idiomas. Concretamente, en los Cursos de Verano organizados en Ronda se matricularon un total de 1.299 alumnos, siendo el curso de *Bases Biológicas contra el Cáncer* el que más asistentes concentró, mientras que en los de Vélez-Málaga hubo una participación de 246 personas y el Centro de Idiomas contó con 950 participantes.

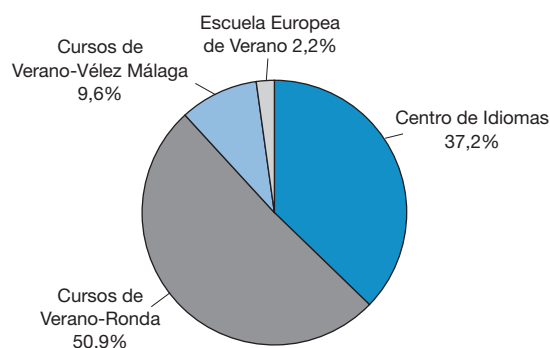
La oferta de Cursos de Español para Extranjeros toma especial importancia en Málaga, que ha pasado a ser la primera provincia en el ámbito nacional en cuanto a turismo idiomático. Este buen comportamiento se viene produciendo desde 1998, con tasas de crecimiento interanual del 9 por ciento en cuanto al número de estudiantes extranjeros. En cifras absolutas, anualmente llegan a la provincia unos 36.000 extranjeros, de los que alrededor del 75 por ciento elige la

**Principales titulaciones seleccionadas mayoritariamente por mujeres (porcentajes)**  
*Students in the University of Málaga by female sex (percentages)*

	2004/2005	2005/2006	Diferencias porcentuales
Licenciado en Filología Hispánica	79,9	80,3	0,36
Ido. en Traducción e Interpretación	81,8	80,2	-1,58
Licenciado en Pedagogía	80,8	80,2	-0,63
Maestro en Audición y Lenguaje	86,7	84,9	-1,78
Maestro en Educación Especial	86,8	85,9	-0,96
Maestro en Educación Infantil	95,0	94,1	-0,87
Licenciado en Psicopedagogía	77,8	81,6	3,81
Diplomado en Trabajo Social	85,6	86,2	0,56
Diplomado en Turismo	81,3	79,8	-1,50
Diplomado en Logopedia	88,9	90,5	1,63
Diplomado en Enfermería	78,3	80,0	1,70
<b>Total</b>	<b>53,4</b>	<b>54,0</b>	<b>0,52</b>

Fuente: Universidad de Málaga.

**Alumnos en Cursos de Verano y Centro de Idiomas, 2005**  
*Students in the Summer Courses and Center of languages*



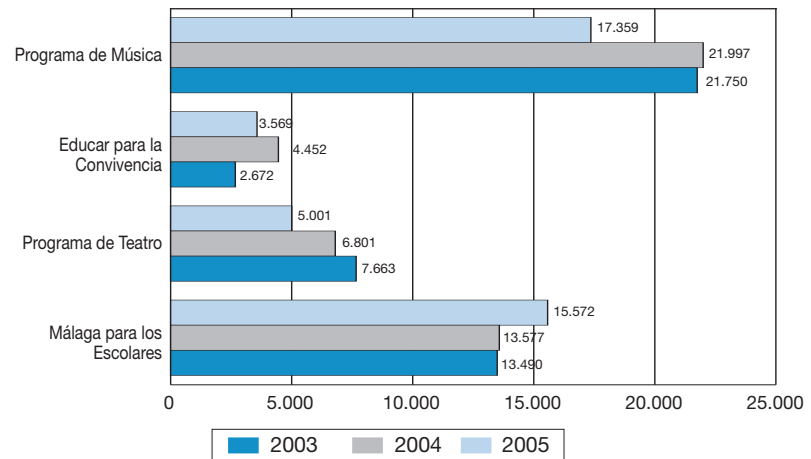
Fuente: Universidad de Málaga.



capital malagueña como lugar de estudio, concentrando la ciudad casi la cuarta parte de los centros de español para extranjeros del conjunto de la región.

Por otro lado, y en cuanto a la oferta educativa promovida por el Área de Cultura, Educación y Fiestas del Ayuntamiento de Málaga, en 2005 participaron en las distintas actividades organizadas un total de 41.501 asistentes, de los cuales, aproximadamente, el 80 por ciento lo hicieron en los programas educativos de “Málaga para los escolares” y “Música”, destacando las visitas a Conciertos Didácticos Sinfónicos y de la Banda Municipal de Música, registrando entre dichos eventos unos 12.000 asistentes.

Participantes en los programas educativos municipales en Málaga  
Municipal educational programmes



Fuente: Área de Cultura, Educación y Fiestas, Ayuntamiento de Málaga.

**Indicadores Socioeconómicos de Servicios Avanzados, Mercado de Trabajo y Educación**  
*Socioeconomic indicators of Advanced services, Job market and Education*

	Área Metropolitana de Málaga	Provincia de Málaga	Andalucía
Gastos internos en I+D, % del PIB (2004) <sup>(1)</sup>	--	0,80	1,07
Gastos internos en I+D sector empresarial, % del PIB (2004) <sup>(1)</sup>	--	0,28	0,61
Gastos internos I+D, euros/hab. (2004) <sup>(1)</sup>	--	114,85	207,09
Gastos en innovación, euros/hab. (2004) <sup>(1)</sup>	--	153,85	289,15
Ocupados en sectores de alta y media tecnología (2004) <sup>(1)</sup>	--	110.700	1.327.700
% Ocupados en sectores de alta y media tecnología/Total ocupados (2004) <sup>(1)</sup>	--	4,01	7,39
% Publicaciones/Producción científica mundial (2002) <sup>(2)</sup>	--	--	2,71
Facturación empresas instaladas en el PTA, millones de euros (2005)	1.022,8	--	--
Empresas instaladas PTA (2005)	375	--	--
Patentes nacionales (Área: Universidad de Málaga) (2005)	13	--	--
Proyectos I+D (Área: Universidad de Málaga) (2005)	212	--	--
Contratos de investigación de la UMA con entidades públicas y privadas (2005)	229	--	--
% Alumnos de infantil, primaria y secundaria/Población (curso 2004/2005)	--	10,7	11,5
% Alumnos matriculados universidades públicas/Población (curso 2004/2005)	--	2,39	2,98
Alumnos en centros extranjeros (infantil, primaria y secundaria)/Total (curso 2004/2005)	--	3,58	0,76
Líneas de Telefónica en servicio/Población *1.000 habitantes (2004)	324,7	356,7	292,8
Líneas ADSL en servicio/Población * 1.000 habitantes (2004)	75,5	78,1	48,1
Accesos básicos RDSI en servicio/población *1.000 habitantes (2004)	21,0	23,7	16
% Hogares que disponen de al menos un ordenador (2005) <sup>(1)</sup>	--	45,61	50,62
% Hogares que disponen de acceso a Internet (2005) <sup>(1)</sup>	--	26,25	32,64
% Personas que han utilizado el ordenador en los últimos 3 meses (2005) <sup>(1)</sup>	--	41,58	48,25
% Personas que han utilizado Internet en los últimos 3 meses (2005) <sup>(1)</sup>	--	35,08	41,15
% Empresas con conexión a Internet y sitio/página web/Total empresas con conexión a Internet (2005) <sup>(1)</sup>	--	48,26	44,29
Población activa (2001)	333.393	582.899	3.257.951
% Variación población activa (2001-1991)	29,60	31,54	26,03
% Población activa/total población (2001)	45,6	45,3	44,3
Población ocupada (2001)	265.216	462.283	2.500.360
% Variación población ocupada (2001-1991)	46,21	51,18	35,35
% Población ocupada/Población activa (2001)	79,6	79,3	76,7
% Población ocupada sector servicios/Población ocupada total (2001)	73,1	70,9	62,5
Tasa actividad (2001)	55,7	55,5	54,7
Variación en puntos tasa de actividad (2001-1991)	12,7	5,0	5,2
Tasa actividad femenina (2001)	43,5	42,9	41,2
Tasa actividad masculina (2001)	69,1	68,9	68,8
Paro registrado Metodología SISPE (diciembre 2005)	51.326	83.051	480.961
% Paro registrado menores de 25 años/Total (2005)	13,2	13,8	15,0
% Paro registrado mujeres/Total (2005)	57,8	56,4	59,2
% Paro registrado 2005/Población activa 2001	15,4	14,2	14,8
% Paro registrado/Población total (2005)	6,3	5,7	6,1
Contratos registrados (2005)	367.589	661.163	3.893.770
% variación contratos registrados (2005-2004)	6,52	2,69	0,28
Trabajadores afiliados a la Seguridad Social (diciembre 2005)	318.373	571.624	2.970.271
% variación trabajadores afiliados (2005-2004)	6,03	6,12	4,85
Centros enseñanza básica/Población <14 años *1.000 (2003)	1,96	1,97	2,17
Centros enseñanza secundaria/Población 15-19 años *1.000 (2003)	2,89	2,60	2,86
Centros adultos/Población >20 años *1.000 (2003)	0,05	0,09	0,11
Profesores básica y secundaria/Alumnos básica y secundaria *100 (2003)	5,1	3,3	3,4

(1) Los datos de la provincia corresponden en este caso a Andalucía y los de Andalucía a España, con objeto de tener más información.

(2) Dato nacional.

Fuente: Consejería de Educación, IEA, INE, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Parque Tecnológico de Andalucía y Elaboración propia.







# *III Expectativas sobre la economía y sociedad malagueñas*

*Expectancies for the economy and society in Málaga*





## Expectancies for the economy and society in Málaga

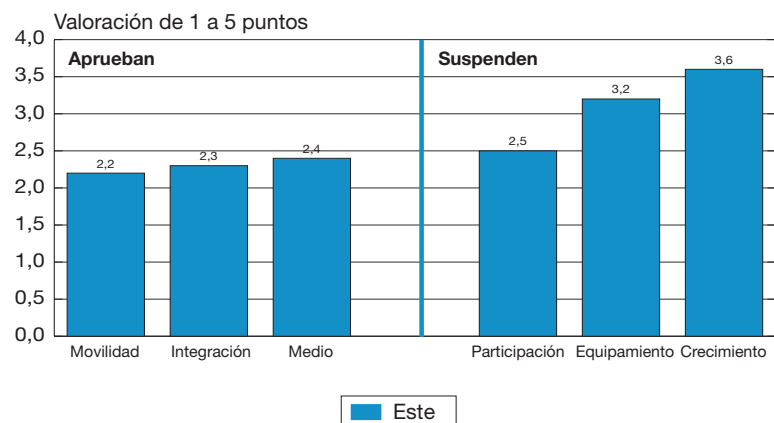
Como en anteriores publicaciones, el presente Boletín Anual considera pertinente pulsar la opinión de la ciudadanía a fin de aproximar las percepciones y preocupaciones de ésta acerca de la situación económica, social y política de su ciudad. Asimismo se pretende conocer la valoración que los malagueños hacen de los principales proyectos y retos que encara la ciudad y a los que se va a enfrentar en un futuro cercano. Para cumplir con los objetivos de la Encuesta de Expectativas se ha sondeado a un conjunto amplio de expertos, representantes de instituciones relevantes que, por su actividad o por su conocimiento de la realidad, tienen un punto de vista destacable en relación a los distintos aspectos que trata la Encuesta. El cuestionario presenta contenidos diferenciados: perspectivas generales, temas relevantes de carácter económico (actividad económica, empleo, mercado inmobiliario), situación política y social e iniciativas y proyectos de la ciudad de Málaga.

De acuerdo a los resultados obtenidos de la Encuesta de Expectativas, el aspecto más destacado, en relación a la revitalización de la ciudad, es la negativa opinión que los malagueños tienen acerca de los avances realizados en términos de movi-

lidad urbana, integración social o medio ambiente. De este modo, en un rango de valoración de 1 a 5 puntos, cuando se les pregunta *¿en qué aspectos considera que se ha avanzado en el proceso de revitalización de la ciudad de Málaga?*, los resultados revelan las peores valoraciones para movilidad urbana, integración social y medio ambiente. En cambio, los aspectos más valorados son los que se refieren al crecimiento económico y equipamiento urbano, en tanto que la participación ciudadana, en opinión de los encuestados, cuenta con un escueto aprobado.

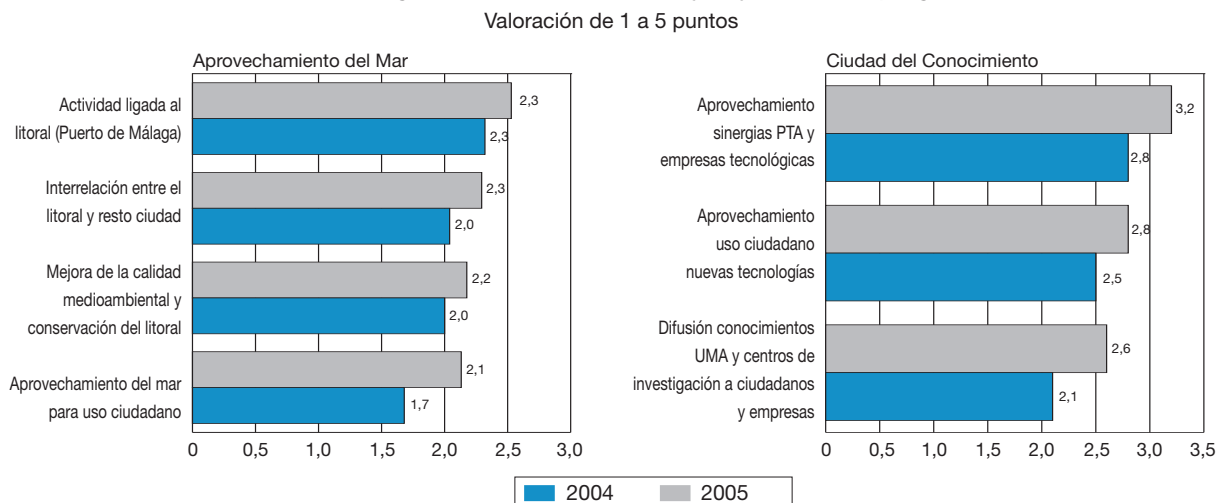
Estas conclusiones resultan bastante coincidentes con las presentadas por el boletín "Observando", que elabora la Diputación de Málaga, en su número 9. En este trabajo, correspondiente al primer trimestre de 2005, y cuyo título era "Principales problemas de la Sociedad Malagueña", los ciudadanos señalaron como el primer problema de la provincia el tráfico. Aunque entre los 10 principales problemas que afectan más directa y cotidianamente a los ciudadanos se encontraban también las carreteras y los aparcamientos, aspectos que también pueden englobarse en

Perspectivas generales de la ciudad  
Málaga in general perspective



Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.

Avance de Málaga en 2005 como "Ciudad del Conocimiento" y "Recuperación del Mar"  
Value of Málaga as "advanced-economy city" and "sea progress"



Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.



la movilidad urbana. Abundando en el mencionado cuestionario de la Diputación, su análisis territorial revelaba que los tres principales problemas señalados en el ámbito de la ciudad de Málaga eran el tráfico, la vivienda y el paro, por este orden. Mientras, en el interior de la provincia, los tres problemas reseñados por la mayoría de los encuestados eran el paro, la vivienda y el tráfico, por este orden. Por lo que se puede concluir que el problema de la movilidad resulta mucho más evidente en el área urbana de Málaga que en otros ámbitos de la provincia.

Continuando con los resultados de la Encuesta de Expectativas, las conclusiones tienen un cariz más positivo en lo que se refiere a los avances realizados en 2005 con relación a los objetivos estratégicos de "Recuperación del Mar" y "Ciudad del Conocimiento". En particular, si se compara la valoración que los ciudadanos hacen en 2005 respecto a la que hicieron en el año anterior, puede apreciarse una mejoría. Así, a la pregunta acerca de *¿qué aspectos considera que han mejorado en el objetivo de recuperación del mar para los ciudadanos y revalorización de los espacios ligados a él?*, los encuestados valoran con 2,1 puntos el aprovechamiento del Puerto para uso ciudadano. Esta valoración, a pesar de ser muy baja, presenta una mejora respecto al año 2004, cuando la puntuación obtenida era de sólo 1,7 puntos. De forma similar, también los ciudadanos perciben un avance en 2005, aunque modesto, en la mejora de la calidad ambiental y conservación del litoral, y en la interrelación entre el litoral y el resto de la ciudad. La mejor valoración en este apartado corresponde a la generación de actividad económica ligada al litoral.

Una mejor opinión parece tener la ciudadanía en lo que se refiere al objetivo de convertir a Málaga en "Ciudad del Conocimiento", ya que en 2005 todos los principales aspectos incluidos en la encuesta obtienen una valoración aceptable y superior a la que tuvieron en 2004. En concreto, los encuestados otorgan más valor al aprovechamiento de las sinergias del PTA y empresas tecnológicas para la

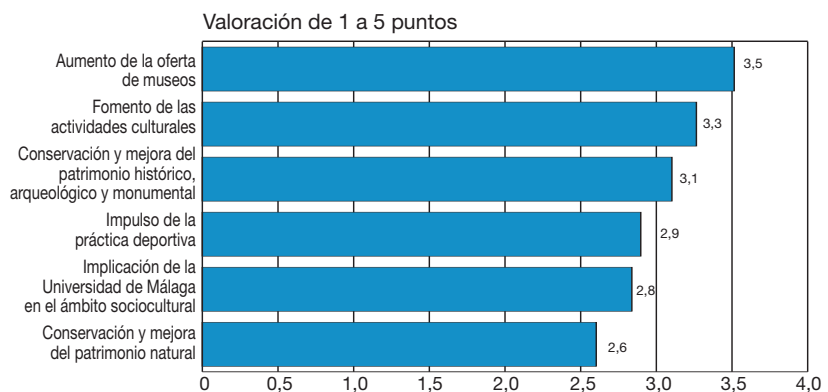
actividad económica de la ciudad. También, los beneficios de las nuevas tecnologías para uso ciudadano y la difusión de conocimientos de la Universidad y otros centros de investigación a los ciudadanos y empresas son valorados positivamente, aunque menos que el anterior.

También parecen contar con una aprobación generalizada de los malagueños las medidas encaminadas a convertir a Málaga en "Ciudad de la Cultura". En este sentido, resulta bastante apreciado por la ciudadanía el aumento de la oferta de museos, el fomento de las actividades culturales, el aumento de la oferta de museos, el fomento de las actividades culturales, el fomento de las actividades culturales, la conservación y mejora del patrimonio histórico, arqueológico y monumental, el impulso de la práctica deportiva, la implicación de la Universidad de Málaga en el ámbito sociocultural, la conservación y mejora del patrimonio natural

histórico, arqueológico y monumental, el impulso de la práctica deportiva, la implicación de la Universidad de Málaga en el ámbito sociocultural, así como la conservación y mejora del patrimonio natural, aunque este último aspecto obtiene una valoración relativamente baja.

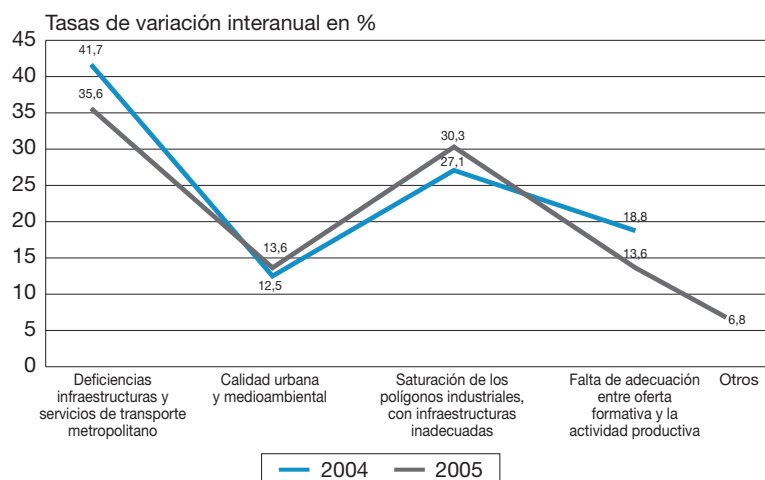
La última pregunta del primer apartado de la Encuesta de Expectativas se refiere a los principales factores que limitan el desarrollo socioeconómico de Málaga. La insuficiencia de los servicios de transporte en el área metropolitana y las deficientes infraestructuras continúan siendo el principal factor que impide un desarrollo

#### Positiva valoración de los aspectos para convertir a Málaga en "Ciudad de la Cultura" Good valuation to become Málaga in "Cultural city"



Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.

#### Factores que limitan el desarrollo socioeconómico de Málaga Socioeconomic development impede because of



Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.

más dinámico de la economía y sociedad malagueñas, siendo señalado por el 35,6 por ciento de los expertos que responden al cuestionario. En segundo lugar, se subraya la saturación o inadecuación de los polígonos industriales, en opinión del 30,3 por ciento de los encuestados, mientras que la calidad urbana y medioambiental (contaminación atmosférica, acústica y visual, seguridad, equipamientos,...) es señalada por el 13,6 por ciento. Idéntico porcentaje cree que la falta de adecuación entre la oferta formativa y la actividad productiva constituye otro factor que lastra el mayor desarrollo socioeconómico de Málaga. No obstante, en comparación con 2004, éste último factor mencionado y el relativo a los servicios de transportes e infraestructuras insuficientes, son los que experimentan una mejora respecto al año anterior. Por el contrario, los aspectos en torno a la calidad medioambiental y a la adecuación de las áreas industriales son percibidos con mayor frecuencia como factores negativos o que impiden un progreso social y económico de la ciudad de Málaga más sólido. Al margen de estos factores, en el cuadro adjunto se señalan otros aspectos sugeridos por los expertos de opinión.

Entrando en el apartado más relacionado con la actividad económica, y de acuerdo a los resultados de la Encuesta, cabe señalar la favorable opinión de los ciudadanos en relación a este capítulo. En concreto,

### Otros factores que limitan el desarrollo socioeconómico

#### *Others reasons affect socioeconomic development*

- Escasa diversificación empresarial (con dominio de las actividades constructoras-inmobiliarias)
- Conflicto entre Administraciones
- Falta de cultura empresarial (ausencia de iniciativas empresariales)
- Precariedad del mercado de trabajo
- Deficiente diseño urbanístico heredado; escasos ejes de comunicación entre distritos
- No posicionamiento estratégico distintivo
- Limitada promoción externa de Málaga empresarial y tecnológica

Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.

un 75 por ciento de los encuestados sostiene que el crecimiento de la actividad económica en Málaga ha sido superior al promedio regional (alrededor del 4 por ciento). En términos de empleo, sin embargo, se observa una mayor diversidad de opiniones. En particular, un 42,6 por ciento cree que el crecimiento del empleo ha sido superior al registrado en el espacio de la Comunidad Autónoma (alrededor del 6,5-7 por ciento), mientras idéntica proporción de encuestados piensa que creció de forma similar, y un 8,8 percibe que el aumento del empleo ha sido inferior en la ciudad de Málaga que en Andalucía.

Por su parte, las expectativas para 2006 acerca del nivel de actividad y empleo

reflejan un leve deterioro de esta positiva valoración. Así, un 48,5 por ciento de los encuestados piensan que el crecimiento económico en 2006 será superior al regional, que se estima alrededor del 3,5 por ciento, frente a un 47,1 por ciento que opina que el avance de la actividad económica en Málaga será similar al de Andalucía, y solo un 4,4 por ciento que piensa que el ritmo de aumento de la actividad será inferior. Las perspectivas para el año actual en términos de empleo también muestran una ligera pérdida de optimismo, aunque se mantiene dentro de un marco de confianza en el empleo y la actividad en general. Así, el 54,4 por ciento de los encuestados cree que el ritmo de creación de empleo en Málaga será similar al del conjunto de Andalucía,

### Principales resultados en relación a la actividad económica y el empleo en Málaga

#### *Trend and Expectancies in economic situation and employment*

<i>Actividad económica</i>	
<b>Comportamiento en 2005</b>	
Crecimiento superior a la media de Andalucía	75,0%
Por debajo de la media de Andalucía	1,5%
Similar al promedio regional	22,1%
No hubo crecimiento	1,5%
<b>Expectativas para 2006</b>	
Una tasa de crecimiento superior a la media andaluza	48,5%
Una tasa inferior	4,4%
Una tasa similar	47,1%
Descenso de la actividad	0,0%

<i>Empleo</i>	
<b>Comportamiento en 2005</b>	
Crecimiento superior a la media de Andalucía	42,6%
Por debajo de la media de Andalucía	8,8%
Similar al promedio regional	42,6%
Ha descendido	5,9%
<b>Expectativas para 2006</b>	
Una tasa de crecimiento superior a la media andaluza	35,3%
Una tasa inferior	8,8%
Una tasa similar	54,4%
Descenso del empleo	1,5%

Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.



en torno al 5 por ciento. No obstante, también es significativo el porcentaje que sostiene que el crecimiento será superior, frente a un grupo más minoritario que cree en un avance del empleo inferior al del promedio regional.

Dada la candente actualidad que, en los medios de comunicación y en foros de diverso ámbito, tiene el mercado inmobiliario y de la vivienda, se ha sondeado a los encuestados acerca de su opinión sobre la actividad en este sector, así como su visión y perspectivas de los precios. De acuerdo con los resultados de la Encuesta de Expectativas, la percepción de la ciudadanía parece apoyar la moderada contención que comienza a observarse en el incremento de los precios. De este modo, el 56 por ciento de los encuestados esperan que los precios frenen su escalada, frente al 44 por ciento que opinaba lo mismo en el año anterior. De forma recíproca, se ha reducido el número de encuestados que esperan una aceleración en los precios de la vivienda, e incluso un 10 por ciento creen que los precios se mantendrán estables o incluso podrían sufrir una ligera corrección a la baja. Entre las razones del comportamiento en los precios se señala mayoritariamente la evolución de los tipos de interés, aunque también en opinión de los encuestados influyen las restricciones de suelo y la

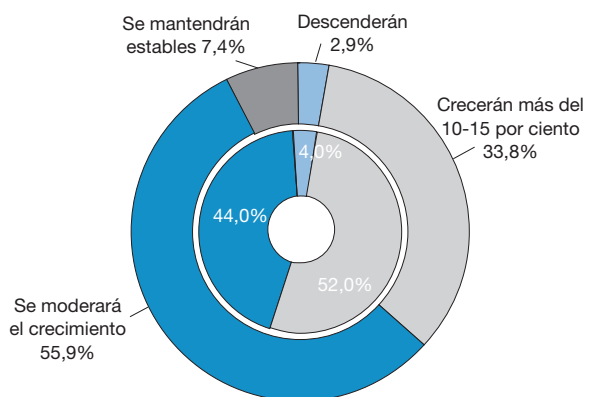
Evolución en 2005	Superior media		
	andaluza	Similar	Inferior
Actividad económica	75,0	22,0	3,0
Empleo	42,7	42,7	14,7
<b>Clima de conflictividad social</b>	<b>Bajo</b>	<b>Medio</b>	<b>Elevado</b>
	35,82	56,72	7,46
<b>Clima político</b>	<b>Positiva</b>	<b>Estable</b>	<b>Negativa</b>
	11,94	47,76	40,30
<b>Expectativas para 2006</b>	<b>Superior</b>	<b>Similar</b>	<b>Inferior</b>
Actividad económica	48,5	47,1	4,4
Empleo	35,3	54,4	10,3
	<b>Mejorará</b>	<b>No variará</b>	<b>Empeorará</b>
Clima social	7,46	62,69	29,85
Clima político	14,93	59,70	25,37

Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.

presión de la demanda por parte de no residentes. También resulta digna de mención la impresión mayoritaria de los encuestados acerca de una desaceleración en el mercado inmobiliario. De esta forma, el 51 por ciento de éstos sostiene que el ritmo de actividad en el sector se moderará ligeramente en 2006.

Entrando en el apartado dedicado en la Encuesta a la situación social y política de la ciudad, los resultados presentan una evolución muy positiva, ya que se observa un avance muy significativo del clima sociopolítico en relación al año anterior, pasando de niveles negativos (valor -26) al cero. Este salto se asemeja a la percepción

Expectativas sobre el precio de la vivienda. Comparativa 2005-2006  
Expectancies housing price



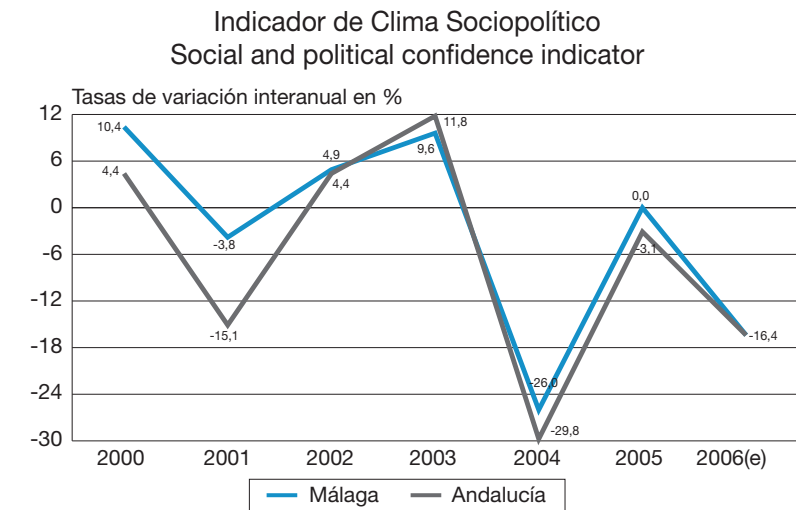
El círculo interior representa lo que se pensaba para 2005  
El círculo exterior representa las expectativas que se tienen para 2006

Factores principales	
Evolución de los tipos de interés	27,1%
Restricciones urbanísticas y de suelo	24,4%
Demanda no residentes	23,4%
Evolución del empleo y la renta disponible	22,1%
Otros	3,0%

Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.

que tienen los agentes encuestados acerca del clima sociopolítico en el ámbito de Andalucía. Asimismo, de los resultados se deduce una mejor valoración del ambiente social (conflictividad social media o baja) que del entorno político, en el que se aprecia una mayor coincidencia entre el espacio malagueño y regional (en torno al 40 por ciento de los ciudadanos cree que la evolución del clima político en 2005 fue negativa). En concreto, casi el 93 por ciento de los encuestados cree que el clima de conflictividad social fue medio o bajo en Málaga, mientras que en Andalucía este porcentaje es levemente inferior, el 89 por ciento. Pero quizás las diferencias más claras se observan en el contexto político, puesto que un 12 por ciento de los ciudadanos percibe que ha sido positivo en Málaga, frente a algo menos del 5 por ciento que lo cree para el espacio regional.

Precisamente, una cuestión que se incluye en la Encuesta de Expectativas es la insatisfacción de los ciudadanos con el grado de colaboración y coordinación entre las distintas esferas de las Administraciones, siendo este aspecto señalado por un buen número de encuestados como un factor limitador de un mayor despegue de la economía y sociedad malagueñas. En particular, un 73,4 por ciento de los



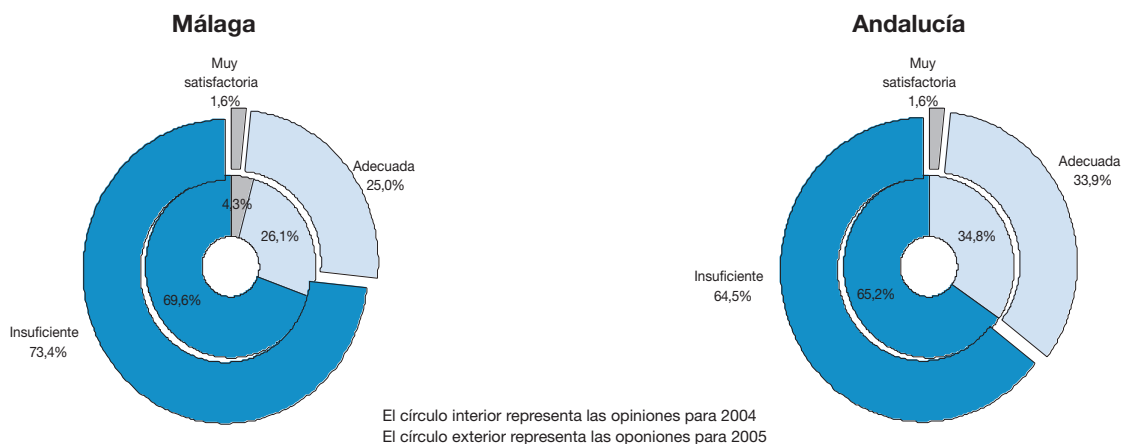
(e) Estimaciones.  
Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.

malagueños cree que la relación entre las distintas Administraciones en 2005 fue insuficiente, apreciándose un incremento en esta negativa percepción respecto a 2004 (entonces éste era del 69,6 por ciento). Las expectativas para el año actual, 2006, no anticipan una mejora significativa de este panorama, señalándose un empeoramiento del clima sociopolítico, tanto en Andalucía como en Málaga.

Por otra parte, podemos concluir que la percepción de los malagueños acerca de la actividad productiva presenta un perfil mucho más consolidado, alcanzando el indicador de clima económico un máximo en 2005. Por su parte, el indicador de coyuntura (compendio del clima social, político y económico) resulta algo más moderado, debido a la valoración menos positiva que los ciudadanos tienen del cli-

### Relación-colaboración entre distintas Administraciones Públicas

Public administration relations

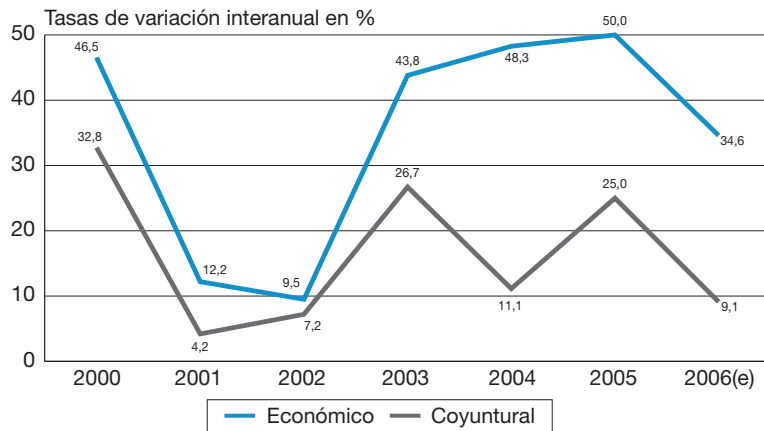


Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.



ma sociopolítico. A pesar de todo, también el indicador se sitúa en cotas bastante elevadas. El análisis de las expectativas para el presente año 2006 muestra un ligero freno, señalando los indicadores, tanto el coyuntural como el económico, una moderada caída. Esta disminución debe ser interpretada con cautela, ya que el análisis de la Encuesta para años anteriores también arrojaba unas previsiones más negativas que, con posterioridad, al año siguiente, no se materializaron, tornándose en percepciones favorables.

### Indicadores de Clima Económico y Coyuntural en Málaga Economic confidence and bussines indicator



(e) Estimaciones.

Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.



*Monografía.*

***Infraestructuras de  
transporte y desarrollo  
socioeconómico en  
Málaga***

***Transport infrastructure and  
socioeconomic development in Málaga***





## IV.1

### Introducción

Las infraestructuras constituyen un factor decisivo e imprescindible para el desarrollo de las economías locales y regionales. En este sentido, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía se plantea entre sus objetivos generales la contribución al desarrollo sostenible y equilibrado de la región, favoreciendo la adecuada articulación interior del territorio y su integración en las estructuras territoriales europeas, e intentando dotar a los principales focos de potencial económico de las infraestructuras necesarias para su desarrollo, sin desatender las necesidades específicas de zonas rurales o más vulnerables. Igualmente, entre los objetivos del plan destacan los intentos por solucionar los problemas estructurales asociados al abastecimiento de agua, y la necesidad de garantizar el uso racional de los recursos y la sostenibilidad de las actuaciones. Por tanto, un adecuado desarrollo de las infraestructuras incluirá actuaciones relacionadas tanto con el agua, como el transporte y las comunicaciones o la energía. Pero, sin duda, quizás las actuaciones más destacadas, por volumen de inversión, son las relativas al transporte y a las comunicaciones.

El transporte es una actividad básica en las sociedades modernas, tanto desde el punto de vista económico como social, cuya importancia ha ido creciendo con el tiempo, siendo cada vez más demandada por los individuos en paralelo al aumento de la renta. La demanda de transporte es una demanda derivada, ya que éste es un elemento necesario para la realización de otros consumos, representando, por ejemplo, una demanda intermedia para la realización de actividades laborales o de ocio. Más que por su contribución a la producción, el transporte es una actividad primordial por la cada vez mayor dependencia de la sociedad respecto de la movilidad de individuos y bienes. Así, desde el punto de vista económico, una

de las principales funciones del transporte es la de poner en contacto a consumidores y productores, y a éstos a su vez con las fuentes de materias primas. Se potencian de este modo la especialización productiva y el acceso de los consumidores a un mayor número de productos y de mayor calidad, pudiendo considerarse así al transporte como un factor productivo más. Desde un punto de vista estrictamente social, el transporte supone una necesidad que ha ido aumentando con el tiempo, proporcionando así la existencia de nuevas infraestructuras en una sociedad cada vez más dinámica y ampliando la libertad de elección de los individuos.

En general, existe un amplio consenso en la literatura económica respecto a la relación entre infraestructuras de transporte y desarrollo económico. Sin embargo, hay opiniones contrapuestas en torno a cuál puede ser la relación de causalidad, es decir, si una adecuada red de infraestructuras es requisito imprescindible para el desarrollo, o es el propio desarrollo económico el que conlleva una mejora de las infraestructuras de transporte. No obstante, parece claro que dada la relación entre ambas variables, una adecuada red de transportes tendrá efectos positivos en la productividad de los factores, al favorecer y potenciar la movilidad de personas y mercancías. Por todo esto, las infraestructuras se conciben como un factor necesario, aunque no suficiente, para garantizar el desarrollo económico, ya que los efectos sobre la economía dependerán en gran medida de las circunstancias y condiciones específicas de las áreas en las que se inserten los proyectos de infraestructuras.

De hecho, según algunos autores, los efectos económicos de las infraestructuras de transporte pueden clasificarse en tres grupos. Los efectos de impacto y multiplicadores sobre la actividad económica a corto plazo, relacionados con el impacto que genera sobre la producción y el empleo el gasto de inversión en infraestructuras, y que sólo se producen mientras se realizan las inversiones previstas. En segundo lugar se encontrarían los efectos

de redistribución a largo plazo, ya que las infraestructuras tienen notables efectos sobre el nivel de bienestar de la sociedad, y se producen una vez puestas en funcionamiento las infraestructuras. Por último, habría que hablar de los efectos a largo plazo sobre el crecimiento económico, también de carácter permanente, y que se derivarían de la mejora en la productividad de los factores como consecuencia de una mejor y más adecuada dotación de infraestructuras de transporte.

En este sentido, es de prever que los proyectos de infraestructuras de transporte que afectan a la ciudad de Málaga (AVE Málaga-Córdoba, autovías Nerja-Adra y Antequera-Córdoba, Metro o segunda pista del Aeropuerto, ...), supongan un impulso al potencial económico de la ciudad, trascendiendo sus efectos más allá del ámbito estrictamente local, dada la propia naturaleza de las infraestructuras proyectadas. No obstante, no hay que olvidar la necesidad de acompañar estas actuaciones con otras relacionadas con el abastecimiento de agua o las energías, dadas las necesidades que pueden crearse a consecuencia de la mejora de infraestructuras, ya que esto puede suponer un factor más de atracción de población y actividad económica, sin dejar de lado tampoco el carácter de sostenibilidad medioambiental, económica, etc., que toda actuación en infraestructuras debe incorporar.

Teniendo en cuenta lo señalado anteriormente, esta monografía se centra en la relación entre el transporte y la economía, haciendo especial hincapié en la dotación de infraestructuras de transporte de Málaga, y más concretamente en las previstas o que están actualmente en fase de construcción, y sus efectos sobre la actividad y el empleo. La accesibilidad y la vertebración del territorio, así como el potencial económico de la ciudad son dos de los aspectos que pueden verse más favorecidos por las actuaciones previstas, de ahí que esta monografía incida también en ellos. Finalmente, se incluyen las principales conclusiones del estudio.



## IV.2

### Relación transporte-economía

En la relación entre transporte y economía, una de las principales cuestiones que se plantea es la relacionada con la idea de que una mejora de la red de transportes puede originar un incremento de los niveles de actividad económica, constituyendo así un factor determinante del crecimiento económico. Del mismo modo que una reducción en los costes de transporte puede impulsar el crecimiento económico de diversas formas. Por ejemplo, los empresarios pueden trasladar a los consumidores los beneficios de unos menores costes de producción, debido a los menores costes de transporte, en forma de precios más bajos, lo que puede impulsar la demanda. Por otra parte, la mayor parte de los desarrollos teóricos señalan que uno de los principales mecanismos por el que una mejora en los transportes tiene efectos sobre la economía es a través de las variaciones en los costes de movilidad. Estas variaciones pueden provocar efectos en el mercado laboral, estimulando la movilidad de los trabajadores, así como en el mercado de vivienda, provocando variaciones en los lugares de residencia, o en la localización de las industrias.

No obstante, frecuentemente ha existido cierta polaridad entre los círculos académicos y no académicos, ya que mientras para unos la relación entre transporte y economía no está tan clara, para otros resulta esencial la necesidad de invertir para facilitar la movilidad, e impulsar así el crecimiento económico. Para unos, una red eficiente de transportes resulta vital en una economía fuerte, ya que favorece los accesos y conexiones entre trabajadores, productores y consumidores, subsanando o reduciendo los inconvenientes que conlleva la separación o desconexión geográfica entre distintas áreas. Por esto, se hacen necesarias las inversiones desti-

nadas a una mejora de la red, ya que se favorecería la cohesión interna y la vertebración del territorio. Sin embargo, para otros hay escasa evidencia de la relación de causalidad entre transporte y economía, e incluso señalan que algunos proyectos de transporte pueden de hecho expulsar actividad económica de una determinada área, al tiempo que el respeto medioambiental y la necesidad de elegir entre alternativas de inversión, dada la escasez de recursos, pueden hacer cuestionar la demanda de grandes inversiones para las infraestructuras de transporte.

Pese a ello, al margen de estas consideraciones, existe, en general, un consenso en admitir que las infraestructuras impulsan el desarrollo económico, mejorando la eficiencia económica y la cohesión social. De este modo, se acepta que una adecuada dotación de infraestructuras influye positivamente en los niveles de actividad económica, al posibilitar y potenciar la movilidad de personas y mercancías, lo que permite aumentar la eficiencia del sistema productivo, estimular la inversión privada y mejorar la competitividad de las economías. Al mismo tiempo, dicha dotación puede acabar influyendo en la localización de industrias, el valor del suelo o la actividad turística, entre otras, por lo que constituye uno de los pilares del desarrollo económico a largo plazo.

Cualquier cambio en los costes de transporte, derivado de una mejora en la dotación de infraestructuras, puede tener un impacto en los costes de producción de las empresas, y por tanto sobre los precios y las cantidades producidas. Así, las empresas tenderán a minimizar sus costes de transporte, y si éstos difieren entre áreas o regiones podrían decidir cambiar su localización. De este modo, una mejora en los transportes puede afectar a la reorganización de las empresas, produciéndose una expansión de los mercados. Los menores costes de transporte hacen que las empresas resulten más eficientes, pudiendo incrementarse las distancias entre centros de producción, proveedores y consumidores, y mejorando la calidad de dichas relaciones, favoreciendo quizás la concentración espacial.

En definitiva, aunque en ocasiones no existe suficiente evidencia empírica, se acepta, en general, que una mejora en la dotación de infraestructuras impulsa el crecimiento económico. Dicha mejora incide en la movilidad de las personas, lo que influye sin duda en los mercados de vivienda y trabajo, afectando a los precios y salarios, incidiendo de este modo también en la localización empresarial, para la que la disponibilidad de mano de obra supone un factor de especial importancia, al margen de la propia disminución en los costes de transporte.

## IV.3

### Accesibilidad y potencial económico

Como hemos visto, la importancia, tanto económica como social, de una adecuada dotación de infraestructuras se debe a que prácticamente todas las actividades humanas requieren en alguna medida algún tipo de desplazamiento. En este contexto, el análisis del nivel de accesibilidad de los diferentes ámbitos geográficos supone un aspecto de especial importancia para conocer el potencial de desarrollo económico y social de una determinada zona. De hecho, uno de los efectos más importantes que pueden derivarse de una mejora en la red de transportes es la mejora en los niveles de accesibilidad.

La accesibilidad hace referencia a las oportunidades disponibles por individuos y empresas para alcanzar otras áreas donde realizar sus actividades, en términos de distancia, tiempo de viaje o coste. En el caso de los individuos se refiere a las posibilidades de trasladarse por motivo de trabajo, educación, ocio, etc., mientras que en el caso de las empresas sería la posibilidad de acceder tanto a las materias primas como a los mercados donde venden sus producciones.

De este modo, la accesibilidad entre distintas áreas es un indicador del grado de vertebración que alcanzan dichas áreas, haciendo referencia esta vertebración del territorio al grado de integración del mismo, principalmente en relación a sus conexiones. Obviamente, el nivel de vertebración tiene consecuencias tanto con respecto al desarrollo social como al desarrollo económico, siendo una de las bases de un crecimiento equilibrado dentro de un territorio.

El nivel de accesibilidad de una determinada zona está muy ligado a su desarrollo económico. Las infraestructuras de transporte dan apoyo a un gran número de actividades económicas y constituye un elemento fundamental para alcanzar una mayor integración del sistema económico y facilitar las transacciones en un determinado espacio geográfico. Así, mayores niveles de accesibilidad constituyen un factor que, al menos en términos potenciales, contribuye a aumentar las posibilidades de crecimiento de una determinada área, aunque obviamente, la accesibilidad no sólo va a estar condicionada por la dotación de infraestructuras de transporte existentes, sino que también va a verse influida por la situación geográfica de las diferentes áreas. Así, mientras menores sean los costes de transporte en una zona en relación a otras áreas, mayores son los niveles de accesibilidad en dicha zona y mayor es el mercado potencial de la misma, de lo que se derivarán mayores niveles de actividad.

## IV.4

### Dotación de infraestructuras de transporte en Málaga

Málaga se está consolidando como una de las principales conurbaciones de España,

junto con Madrid, Barcelona, Valencia o Sevilla. En los últimos treinta años se ha producido un proceso de mayor crecimiento demográfico de la corona metropolitana frente al municipio de Málaga, lo que se ha traducido en una creciente integración y unidad espacial de los mercados de suelo, vivienda y trabajo dentro de la conurbación. En este sentido, la dispersión del tejido urbano y el aumento de la renta per cápita, entre otros, han provocado un aumento de los desplazamientos, y un creciente uso del vehículo privado, que ha experimentado tal crecimiento que las principales vías de comunicación presentan cierto grado de agotamiento e insuficiencia. A ello hay que unir la falta de inversión durante estos años en sistemas de transporte público que permitieran competir y ser una alternativa al vehículo privado.

La creciente integración del Área Metropolitana y el aumento de las relaciones entre los distintos municipios pueden observarse a partir de la matriz de movilidad de trabajadores. Así, los resultados de esta matriz ponen de manifiesto que la ciudad de Málaga presenta una clara dicotomía en cuanto a movilidad laboral, ya que si bien es receptora de los flujos procedentes de municipios del interior y la parte oriental de la costa, con respecto a los municipios de la costa occidental se comporta sobre todo como fuente de trabajadores.

De este modo, en 2001 Marbella contaba con 3.340 trabajadores procedentes de Málaga, mientras que en sentido inverso el flujo era sólo de 305 trabajadores, multiplicándose por cinco el número de desplazamientos entre estos municipios entre 1991 y 2001. Por tanto, la ciudad de Málaga tiene un papel predominantemente de lugar de residencia con respecto a los municipios de la costa occidental, y en especial con Marbella. Precisamente el fuerte crecimiento de los desplazamientos en los últimos años induce a pensar que este proceso no ha finalizado aún, y que la intensificación de las relaciones puede dar lugar a una cada vez mayor integración del área de Málaga-Marbella.

En el litoral oriental, sin embargo, ocurre lo contrario, ya que Rincón de la Victoria

se conforma principalmente como lugar de residencia, con una fuerte vinculación laboral con Málaga, al igual que sucede en los municipios del interior que conforman las zonas del Valle del Guadalhorce, Montes de Málaga y Axarquía occidental. Dentro del Valle del Guadalhorce, destaca la movilidad de trabajadores hacia Málaga desde Alhaurín de la Torre o Álora, siendo ésta la zona de mayor expansión dentro del Área Metropolitana de Málaga.

En este contexto de relaciones intramunicipales, el potencial de crecimiento, tanto económico como poblacional, de la conurbación de Málaga no podría mantenerse de forma sostenible sin hacer frente a una mejora de las comunicaciones en todo el conjunto del Área Metropolitana, tanto en relación a su articulación interna como con el exterior. Desde el punto de vista interno, hay que dotar al Área Metropolitana de infraestructuras que favorezcan la movilidad de la población, tanto por motivos laborales como de ocio, en tanto que desde el punto de vista exterior hay que mejorar la dotación de infraestructuras con objeto de favorecer las conexiones con el resto de la región y la península.

Por todo ello, desde las Administraciones se está actuando en un doble sentido:

- Impulsando una mejor gestión de los sistemas de transporte mediante consorcios entre las distintas Administraciones, con el objetivo de aumentar el peso del transporte público en el conjunto de la movilidad mediante la integración tarifaria (billete único) y la mejora de la intermodalidad.
- Impulsando las nuevas infraestructuras de transporte, especialmente las ferroviarias, por su alta capacidad de carga, rapidez y motor de desarrollo e integración. Prueba de ello es la opción por el metro ligero, las plataformas reservadas para el transporte público como medio de transporte metropolitano y la alta velocidad para conectar territorios que pueden ser motores de desarrollo e integración para la región y el país.

De este modo, la ampliación o la puesta en funcionamiento de nuevas infraestructuras en Málaga, tanto ferroviarias como viarias



**Matriz de movilidad metropolitana 2001 <sup>(1)</sup>**  
**Metropolitan mobility**

Municipios de origen	Municipios de destino																	
	Alhaurín	Alhaurín	Almogía	Álora	Benal- mádena	Cártama	Casa- bermeja	Coín	Colmenar	Málaga	Pizarra	Rincón de la Victoria	Total	Torre- mos- lino	Fuengi- rola	Mijas	Marbella	Estepona
Alhaurín de la Torre	3.378	100	--	9	177	42	--	45	1	3.386	13	11	--	470	119	38	141	19
Alhaurín el Grande	114	3.561	1	2	55	44	--	145	1	530	4	6	--	65	294	188	489	18
Almogía	3	--	799	1	1	1	8	--	3	569	--	--	--	4	4	--	42	1
Álora	15	14	--	2.020	38	94	--	22	--	754	97	7	--	39	36	15	175	7
Benalmádena	63	23	--	1	7.464	6	2	9	--	2.042	2	10	--	1.341	634	304	390	21
Cártama	88	67	2	10	62	2.112	--	63	--	1.172	22	5	--	101	85	28	210	24
Casabermeja	2	--	1	--	10	--	393	--	7	540	--	1	--	7	--	1	6	--
Coín	31	128	--	3	37	27	--	3.684	--	326	10	5	--	41	190	103	1.020	27
Colmenar	--	--	--	--	3	--	13	--	554	271	--	--	--	1	34	3	9	--
Málaga	1.115	242	48	151	2.787	575	85	252	59	156.102	105	781	8	4.747	2.095	782	3.340	296
Pizarra	19	16	3	56	17	53	1	11	--	447	1.141	6	--	29	26	16	111	4
Rincón de la Victoria	28	5	1	4	51	18	5	7	8	4.679	4	3.210	--	107	61	17	127	15
Total	--	--	--	--	5	--	--	1	--	96	--	29	74	5	4	--	2	--
Torremolinos	83	9	--	6	1.277	23	2	16	2	3.539	6	26	--	9.787	413	171	359	33
Fuengirola	22	24	1	1	320	5	--	21	--	707	1	26	--	209	12.424	2.417	1.093	45
Mijas	27	18	--	3	281	1	--	22	--	548	--	7	--	182	3.310	9.960	1.190	69
Marbella	5	2	--	--	47	3	--	12	--	305	--	10	--	31	98	196	39.923	741
Estepona	--	--	--	--	11	--	--	4	--	128	--	--	--	8	34	29	3.101	12.146

(1) Trabajadores.

Fuente: Informe Movilidad por razón de trabajo en Andalucía 2001, IEA.

o aeroportuarias, va a suponer una clara mejora en las comunicaciones del Área Metropolitana, en general, favoreciendo la cohesión interna y las relaciones con el exterior, aspectos que impulsarán no sólo el desarrollo socioeconómico de la conurbación malagueña sino del conjunto de la provincia y la región andaluza. Hay que resaltar otras infraestructuras proyectadas en la provincia, al margen de las que analizaremos posteriormente, como es el caso de la A-357, que resultan fundamentales para la vertebración de la provincia, sobre todo dada la importancia que están adquiriendo las relaciones o desplazamientos entre la ciudad de Málaga y la comarca del Guadalhorce, sin olvidar la necesidad de conectar las áreas interiores y el litoral malagueño.

Entre las **infraestructuras ferroviarias** proyectadas en Málaga, el **metro** cobra especial relevancia, por sus efectos sobre la movilidad en la ciudad y el conjunto del Área Metropolitana. Entre las ventajas que tiene este tipo de transporte se encuentra su comodidad, seguridad, rapidez, limpieza o menor contaminación. Además, la mejora de la movilidad que supone en las ciudades puede originar un descenso de la congestión del tráfico, favoreciendo la reducción de tiempos de desplazamiento, disminución de accidentes, etc.

En el trazado del metro se contemplan cuatro líneas: la línea 1 Teatinos-La Malagueta, línea 2 Carretera de Cádiz-La Malagueta, línea 3 La Malagueta-El Palo y la línea 4 Avenida de Andalucía-Ciudad Jardín. De las cuatro, las dos primeras están a punto de ejecutarse y la tercera se encuentra en una fase más preliminar, la redacción del proyecto. La configuración de las líneas se ha realizado de forma estratégica, atendiendo a la mayor densidad de población y el acceso a las zonas donde existe más demanda de movilidad, como son los grandes centros de actividad comercial, la Universidad, los hospitales, el Puerto o las estaciones de autobuses y RENFE.

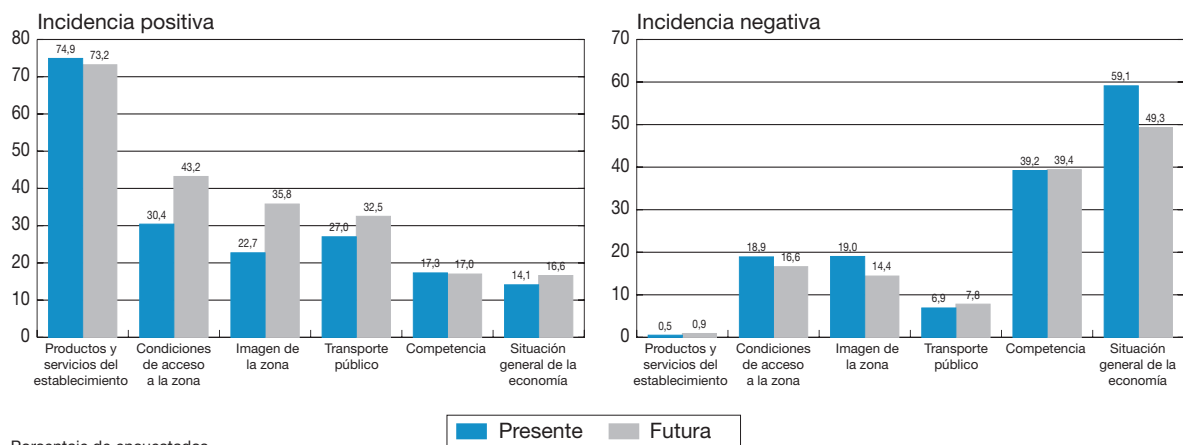
El prototipo seguido para el Metro de Málaga ha sido el de Bilbao, tratando de imitar en el futuro el sistema de comunicaciones bilbaíno, un referente en transporte, urbanismo y paseo.

La construcción de las líneas 1 y 2, que se cruzan en forma de Y, supondrá una inversión en torno a los 405 millones de euros y dará servicio a más de 17 millones de pasajeros el primer año. La línea 1 tendrá unos 7,5 km y 12 estaciones, nace en La Malagueta y termina en Teatinos, pasando por Carlos Haya, la estación de RENFE y Avenida Andalucía, mientras que la línea 2 tendrá unos 6,5 km y 10 estaciones,

partiendo del Palacio de Deportes Martín Carpena y terminando en La Malagueta, pasando por la Avenida Velázquez, Héroe de Sostoa, RENFE y Avenida Andalucía. Ambas tienen 3 km en común desde esta última avenida. Los trenes tendrán capacidad para 200 plazas y las estaciones podrán absorber con total garantía de seguridad a 2.500 pasajeros a la hora. Ambas líneas abarcarán una población de más de 200.000 habitantes, y tendrán una frecuencia de 6 minutos en horas punta, 10 en horas valle y 15 en horas nocturnas, siendo su frecuencia el doble en el tronco común, lo que supondrá un cambio cualitativo en los desplazamientos por la ciudad.

Sin embargo, el lado menos favorable del metro proviene del impacto que tendrían las obras de construcción sobre los establecimientos comerciales de las zonas afectadas. Así, según un estudio realizado por la Universidad de Málaga sobre el impacto de la obra de construcción de la línea 2 del Metro de Málaga en la actividad comercial de la zona, y a raíz de tres escenarios posibles (pesimista, medio y optimista) en los que las obras afectarían, respectivamente, a un 60, 40 y 20 por ciento de los clientes procedentes de zonas alejadas u otros municipios, las ventas sufrirían un descenso medio en toda la zona analizada del 22,8, 15,2 ó 7,6 por ciento, respectivamente.

### Incidencia en las ventas Impact in sales



Fuente: Estudio del Impacto de las Obras de Construcción de la Línea 2 del Metro de Málaga en la Actividad Comercial de la Zona.



No obstante, los empresarios encuestados mantienen expectativas positivas acerca de las ventas en los próximos años. De hecho, consideran que las condiciones de acceso a la zona, la imagen de ésta y el transporte público son factores que incidirán en su negocio en el futuro de forma más positiva que en la actualidad. En especial, un 64 por ciento de los empresarios percibe que la puesta en servicio del metro tendrá una influencia positiva en su actividad. De igual modo, los ciudadanos, en general, consideran que deben realizarse mejoras en el transporte colectivo, para mejorar la actividad comercial de la zona; concretamente el 68,4 por ciento de los no residentes que acuden a la zona para realizar compras señalan estas mejoras como una actuación prioritaria. Por tanto, pese al impacto negativo que pueda registrarse durante la construcción del metro, parece existir consenso en torno al impulso que esto va a suponer sobre la movilidad y la actividad de la zona, al margen de los propios impactos positivos sobre la producción y el empleo que se derivarán de las inversiones a realizar durante el periodo de ejecución de las obras, como ya veremos más adelante.

El **triángulo ferroviario Córdoba-Málaga-Sevilla** es otra de las actuaciones preferentes en materia de infraestructuras terrestres. El AVE (Alta Velocidad Española) es un tren de tracción eléctrica, cuya velocidad máxima comercial es de 300 km/h, con cabida para unos 330 pasajeros. El tren se va a convertir, así, en la insignia del desarrollo andaluz del futuro, y en el medio de transporte por excelencia en distancias medias y cortas. La idea de la Junta de Andalucía es conectar ambos extremos de la Comunidad Autónoma a través de un eje ferroviario mixto (viajeros y mercancías) de altas prestaciones, desde Huelva, pasando por Sevilla, Córdoba, Bobadilla, Antequera, Granada, Motril y Almería, conectando además a Algeciras y Jerez y uniéndose en el futuro al Levante español. Con este eje, las 8 capitales andaluzas, más Jerez y Algeciras, quedarían conectadas de forma rápida, cómoda y segura, formando un gran núcleo intrarregional. La cruceta de ese eje será el AVE Córdoba-Málaga,

que conectará Málaga con Madrid en dos horas y media en 2007, junto con la Autovía Córdoba-Antequera y la Autopista de Las Pedrizas.

Con un 71 por ciento de ejecución aproximadamente, el AVE Córdoba-Málaga tendrá un coste aproximado de 2.100 millones de euros para sus 155 km. El Gobierno ha apostado en este caso por la construcción de un gran intercambiador de transportes en el Aeropuerto de Málaga, ya que siguiendo las recomendaciones del Libro Blanco sobre Movilidad de la UE, se pretende que los trenes de alta velocidad estén conectados con los aeropuertos. Esto cobra especial importancia si tenemos en cuenta que el aeropuerto malagueño espera recibir, tras su ampliación, más de 20 millones de viajeros, siendo además la puerta de entrada la Costa del Sol, tanto del turismo nacional como internacional. Además, la estación del aeropuerto permitirá que el AVE llegue a Marbella adaptando las vías del tren Litoral.

En este marco de actuación, se proyecta también la línea del AVE que conectará Sevilla con Málaga, con un presupuesto de 535 millones de euros para sus 126,5 km, reducirá el trayecto entre la capital hispalense y la malagueña en algo más de una hora. Estudios de la Junta de Andalucía ascienden a más de 6 millones de

pasajeros los intercambios entre Málaga y el resto de capitales andaluzas para 2010, en 3,8 millones los intercambios futuros con Sevilla y en unos 14 millones el total de intercambios por este tipo de infraestructuras. El objetivo es elevar al 25-30 por ciento el peso del ferrocarril sobre el total de desplazamientos y aumentar su competitividad en las relaciones intrarregionales frente al vehículo privado.

Pero, sin duda, el **corredor ferroviario de la Costa del Sol** va a suponer, junto con el AVE Córdoba-Málaga, la obra más cara en infraestructuras llevada a cabo en Andalucía, con una inversión global que rondaría los 2.500 millones de euros. Este corredor uniría Estepona, en el oeste, con Nerja, en el este, y su horizonte temporal de puesta en funcionamiento va más allá de 2012. Discurrirá por unos 11 municipios que cuentan con alrededor de un millón de habitantes, cifra que se estima siga creciendo en los próximos años, además de una importante población flotante, lo que hace necesario un buen servicio de cercanías de altas prestaciones, que facilite las comunicaciones a lo largo del litoral.

En lo que se refiere a la zona occidental, la inversión prevista asciende a 1.651 millones de euros, con una longitud del corredor de 52,6 km que iría desde Estepona hasta Fuengirola. En la zona

### Red ferroviaria andaluza de altas prestaciones *Passenger transport by high-speed train*

Corredores	Demanda potencial (Viajeros/año)	Tiempo de recorrido
Sevilla-Málaga	3.800.000	1h. 15m.
Sevilla-Granada	1.500.000	1h. 40m.
Córdoba-Málaga	1.600.000	0h. 50m.
Granada-Málaga	700.000	1h. 15m.
Sevilla-Jerez-Cádiz	3.600.000	0h. 50m.
Sevilla-Huelva	1.800.000	0h. 50m.
Resto de corredores	960.000	--
Total	13.960.000	--

Fuente: Consejería de Obras Públicas y Transportes, Junta de Andalucía.

oriental, con una inversión prevista de 688 millones para 44 km, el corredor transcurriría desde El Palo hasta Nerja. En la actualidad, se han adjudicado los tres primeros tramos del proyecto, que suman 44,5 km, subterráneos en casi su totalidad y con 12 estaciones, por un importe total de 1.412 millones de euros.

Además, restarían el tramo San Pedro Alcántara-Estepona en el oeste y el trayecto Rincón de la Victoria-Torre del Mar-Torrox-Nerja en el este. A ello hay que unir las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, la línea 3 (La Malagueta-El Palo), que rondaría los 150 millones de euros, y las inversiones en el desdoblamiento del cercanías a Fuengirola, permitiendo esto último doblar su capacidad de transporte en siete años, actualmente en torno a los 8 millones de pasajeros/año. Así, se prevé que en su tramo occidental esta línea preste servicios a más 30 millones de pasajeros al año. Se caracterizará igualmente por su adaptación para todo tipo de convoyes, y el viaje entre Málaga y San Pedro de Alcántara podrá hacerse en unos 45 minutos. El tramo oriental, por su parte, transportará a casi 11 millones de pasajeros al año y dejará Nerja a 30 minutos de la capital malagueña.

En cuanto a la **red viaria**, hay que destacar las distintas actuaciones relacionadas con la construcción de autovías o infraestructuras similares, que suponen una mejora sustancial con respecto a las carreteras, al constar de dos carriles por dirección, disminuyendo así los tiempos de viaje, la congestión de tráfico o los accidentes. Entre las actuaciones previstas en Málaga, destacan las autovías Antequera-Córdoba y Nerja-Adra, así como la nueva ronda oeste o "hiperronda", y la Autopista de Las Pedrizas.

La autovía **Antequera-Córdoba** ha sido muy demandada históricamente, no sólo por la peligrosidad que representaba la N-331, que llegó a registrar 800 accidentes en 5 años, sino también por los efectos negativos que su no construcción supone para el desarrollo económico de ambas provincias. Así, la campaña cordobesa y la comarca norte de Málaga vienen

**Corredor ferroviario Costa del Sol <sup>(1)</sup>**  
*Costa del Sol railway*

Tramo	Estaciones intermedias	Longitud (km)	Inversión (millones euros)
El Palo (final de la línea 3 del metro)-			
Rincón de la Victoria	La Cala del Moral	8,0	250,0
Fuengirola (punto final de la actual línea del cercanías)-Los Monteros	Cala de Mijas-Las Dunas-Calahonda	20,7	627,4
Los Monteros-San Pedro Alcántara	Marbella-Marbella oeste-Puerto Banús	15,8	534,9
<b>Total</b>		<b>44,5</b>	<b>1.412,3</b>

(1) Obras adjudicadas.

Fuente: Fundación de Ferrocarriles Españoles y Ministerio de Fomento.

experimentando desde hace más de una década un fuerte crecimiento económico que está siendo frenado por las deficientes comunicaciones por carretera entre ambas. De este modo, el retraso de la autovía ha provocado que el desarrollo de la zona no haya sido pleno, debido a la pérdida de competitividad, de articulación territorial y de desarrollo social y económico.

La obra cuenta con un coste en torno a los 350 millones de euros, aunque la cuantía de inversión se eleva al tener en cuenta los costes de redacción de los proyectos. Además, en algunos tramos las cifras corresponden a adjudicaciones, pudiendo variar. La autovía va a suponer un impulso a la actividad económica de la zona de influencia, uniendo dos focos

**Autovía Antequera-Córdoba (A-45)**  
*Antequera-Córdoba highway*

Tramos	Longitud (km)	Situación	Inversión (millones euros) <sup>(1)</sup>
Variante Aguilar de la Fra.	8,3	En servicio	28,4
Córdoba-Fernán Núñez	18,0	En obras	84,5
Fernán Núñez-Montilla	10,6	En obras	44,2
Montilla-Aguilar de la Fra.	8,8	En servicio	33,0
Aguilar de la Fra.-Lucena	9,8	En servicio	26,8
Variante Lucena	9,2	En servicio	28,1
Lucena-Encinas Reales	6,9	En servicio	24,6
Variante Encinas Reales	4,6	En obras	10,7
Encinas Reales-Benamejé	11,8	Adjudicada	37,7
Benamejé-Antequera	13,3	En obras	28,9
<b>Total</b>	<b>101,3</b>		<b>346,9</b>
<b>Inversión estimada</b>	--		<b>365,4</b>

(1) No incluyen costes de redacción de proyectos.

Fuente: Diario de Sesiones del Senado, Ministerio de Fomento y Presupuestos Generales del Estado 2006.



importantes de actividad de la región, y comunicando además de estos dos focos de notable potencial económico, dos centros de atención turística, lo que puede permitir además una diversificación de la oferta turística, fomentando el turismo cultural y de interior. Del mismo modo, permitirá mejorar de manera notable las comunicaciones norte-sur de la región, así como las relaciones con el resto de la península, al conectar con la N-IV (Madrid-Córdoba). De esta forma, la nueva infraestructura supondrá un gran impulso para la zona por la que discurre, de gran proyección mercantil e industrial debido a su excelente posición estratégica.

En cuanto a la **autovía Nerja-Adra**, ésta se va a convertir en una de las más caras de la historia entre las infraestructuras de nuestro país y una de las más esperadas. Su elevado coste obedece a la complicada orografía por la que discurre, ya que se han tenido que salvar los acantilados y salvaguardar la fauna y flora del lugar, por lo que además de su valor estratégico-económico constituye una ruta de un gran valor paisajístico. Tendrá una longitud de 88 km y se invertirán en ella en torno a 960 millones de euros. Su construcción resulta de vital importancia para las comunicaciones de alta capacidad en la Comunidad Autónoma andaluza y, en especial, en Málaga, debido a su condición periférica, ya que no sólo unirá por autovía el corredor mediterráneo, sino que permitirá la conexión con la red viaria europea, uniéndose a una red de autovías que llega hasta el sur de Italia.

De este modo, esta autovía intenta paliar la dificultad en las comunicaciones en el Eje Mediterráneo hasta Almería. La construcción de ésta permitirá conectar Málaga con Almuñécar en menos de una hora y con Almería en torno a dos, frente a las tres de la actualidad, impulsando el desarrollo, la competitividad y la movilidad en el litoral oriental mediterráneo. Por otro lado, tiene un gran valor estratégico no sólo para el Eje Mediterráneo, sino para la economía andaluza en su conjunto, ya que uno de los sectores favorecidos será el turismo, al crearse un corredor turístico que va desde la provincia de Cádiz hasta la provincia

<b>Autovía Nerja-Adra</b> <i>Nerja-Adra highway</i>		
<b>Tramos</b>	<b>Longitud (km)</b>	<b>Inversión (millones euros)</b>
Nerja-La Herradura	9,6	73,5
La Herradura-Tamaray	9,1	196,7
Tamaray-Lobres	8,4	122,9
Lobres-Río Guadalfeo	3,0	27,9
Río Guadalfeo-La Gorgoracha	4,3	63,2
La Gorgoracha-Puntalón	6,5	72,3
Puntalón-Carchuna	6,8	67,4
Carchuna-Castell del Ferro	10,4	85,9
Castell del Ferro-Polopos	4,5	34,2
Polopos-Albuñol	14,9	162,1
Albuñol-Adra	10,5	53,8
<b>Total</b>	<b>88,0</b>	<b>959,9</b>

**No incluyen costes de redacción de proyectos.**  
**Fuente: Presupuesto Generales del Estado 2006.**

de Almería, convirtiéndose Málaga en el centro neurálgico de las comunicaciones andaluzas, tanto en el transporte de pasajeros como de mercancías.

Otras actuaciones primordiales para la movilidad y accesibilidad de Málaga son la Segunda Ronda y la Autopista de Las Pedrizas. La **segunda ronda o "biperronda"** tendrá una longitud de 21,3 km y requerirá una inversión de 295 millones de euros. Es una de las obras más esperadas en Málaga, ya que permitirá reducir la congestión de tráfico en el acceso a Málaga, e irá desde el pantano de El Limonero hasta el Palacio de Congresos de Torremolinos. Las obras comenzarán en el año 2007 y se estima que entre en servicio en 2009.

La nueva ronda supondrá un alivio para la ronda oeste, ya muy saturada de tráfico, que ha registrado en 2005 intensidades medias diarias de más de 264.000 desplazamientos, siendo su capacidad máxima de 288.000 desplazamientos/día. Esto está ocasionando graves problemas de tráfico en los accesos a la capital, lo que

puede repercutir en una pérdida de competitividad de la economía malagueña, al poder actuar como factor disuasorio para la localización de empresas. Así, se prevé que con la apertura de la "hiperronda" circulen por ella el primer año entre 30.000 y 80.000 vehículos al día, en su mayor parte procedentes de la ronda oeste, llegando a los 200.000 en el año 2035.

Por su parte, la **Autopista de Las Pedrizas**, de 24,5 km de recorrido, discurrirá por los municipios de Antequera, Casabermeja, Almogía y Málaga, desembocando en la "hiperronda" a la altura del Puerto de la Torre. La inversión prevista será de 421 millones de euros, entrará en servicio para principios de 2010 y el peaje costará 1,8 euros el trayecto completo. Así, el acceso por el norte a la capital malagueña se podrá hacer por la antigua A-45, la nueva ronda o a través de la conexión con la nueva autopista AP-46, que conducirá hasta el Puerto de la Torre y conectará con la nueva "hiperronda". Se estima que por esta autopista pueden transitar más de 5.000 vehículos diarios.



**Segunda Ronda de Málaga**  
*Ring road second*

Tramos	Trayecto	Longitud (km)	Presupuesto (millones euros)
Autopista AP-7–Conexión MA-417	Desde la variante de Benalmádena, altura Palacio de Congresos de Torremolinos hasta MA-417.	6,0	89,9
MA-417–A-357 del Guadalhorce	Desde inmediaciones de Churriana hasta la autovía del Guadalhorce.	4,0	78,0
A-357 del Guadalhorce–Conexión C-3310	Desde la autovía del Guadalhorce hasta C-3310. Tendrá un enlace con la autopista Las Pedrizas.	5,0	57,7
Conexión C-3310–Autovía del Mediterráneo A-7	Desde C-3310 hasta el pantano del Limonero, junto al Puerto de la Torre.	6,3	69,7
<b>Total</b>		<b>21,3</b>	<b>295,3</b>

No incluyen costes de redacción de proyectos.

Fuente: Ministerio de Fomento.

Por otro lado, la importancia del **Aeropuerto de Málaga** hace que las actuaciones en esta infraestructura cobren especial importancia para el desarrollo económico no sólo de Málaga, sino del conjunto de la región. El aeropuerto malagueño, con alrededor de 12,5 millones de pasajeros en 2005, el 65 por ciento del tráfico aéreo de pasajeros en Andalucía, se encuentra entre los 24 aeropuertos más importantes de Europa, siendo por volumen de tráfico el cuarto de España, tras Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca. Es además uno de los aeropuertos que ha mostrado un crecimiento más significativo en la última década, aumentando el tráfico de pasajeros entre 1996 y 2005 en torno a un 7,5 por ciento, tasa algo superior a la media española, y similar a la registrada en el aeropuerto madrileño, aunque en los últimos años este ritmo de crecimiento parece haberse moderado, si bien el incremento sigue siendo notable (en el último año creció un 5,5 por ciento). En este contexto, el Gobierno Central ha presentado el denominado "Plan Málaga", en el que tiene previsto invertir 730 millones de euros en dos fases, de aquí a 2010.

En la primera fase debemos destacar dos principales actuaciones: el edificio de

aparcamientos y la nueva Terminal. El edificio de aparcamientos tendrá 5 plantas con capacidad para 1.800 plazas. En él se incluye una estación de autobuses subterránea bajo la Terminal. La nueva Terminal duplicará los actuales 85 mostradores de facturación y tendrá uno para equipajes especiales, aumentando hasta 48 las puertas de embarque frente a las 28 actuales, lo que permitirá dar servicio a más de 9.000 pasajeros cada hora, frente a los 4.500 actuales. Además, contará con un intercambiador de transportes en el sótano que facilitará al viajero su movilidad, gestionando el aeropuerto su propio flujo de pasajeros. En la segunda fase tenemos que destacar la construcción de la segunda pista, que permitirá elevar el tráfico de pasajeros hasta los 20 millones, situando al aeropuerto malagueño entre los doce con más tráfico de Europa, con un volumen de 75 operaciones a la hora, muy por encima de los 36 actuales.

Por último, también es preciso señalar las inversiones previstas en el **Puerto de Málaga** en los próximos años. La ciudad de Málaga se enfrenta a uno de los proyectos más ambiciosos de su historia reciente, que cambiará la fisonomía de la ciudad. El Plan Especial del Puerto preten-

de de que el Puerto de Málaga se reconcilie definitivamente con la ciudad, y de paso recupere parte del protagonismo que tenía allá por el siglo XIX. De las obras previstas se pueden destacar varios ejes de actuación. El primero es volver a situar el puerto entre los primeros de España en tráfico de mercancías, ya que constituye su principal fuente de ingresos. El segundo es convertir el Puerto en uno de los principales destinos turísticos, especialmente para los grandes cruceros internacionales, que actualmente están experimentando un gran auge. Y por último, abrir y unir el puerto a la ciudad, y convertirlo en una gran zona comercial, cultural, paisajística y de ocio. Para llevar a cabo este proyecto se tiene previsto invertir en el periodo 2006-2008 unos 234 millones de euros.

Debemos mencionar las actuaciones llevadas a cabo en el muelle 9, dedicado al tráfico de mercancías, ya que constituye la principal fuente de ingresos del puerto. Asimismo, debemos subrayar que Málaga tiene un importante valor estratégico, ya que se encuentra en un "nodo" entre las grandes líneas de transportes de contenedores, principalmente debido a que ayudará a distribuir los contenedores de los grandes barcos de transportes a otros



### Ampliación del Aeropuerto de Málaga. Principales actuaciones *Airport improvements. Main interventions*

Fases	Actuación	Inversión (millones euros)	Puesta en servicio
<b>1ª FASE</b>	Nueva Terminal'	191,6	2008
	Reforma Terminal T-1'	3,8	2006
	Edificio aparcamientos'	71,6	2007
	Estacionamiento de aviones	10,0	--
	Nueva plataforma de aviones	16,0	2008
	Nuevos accesos (norte-sur)''	64,0	2008
	Sistema eléctrico	29,6	2008
	Zona de actividades'	11,5	--
	<b>2ª FASE</b>	Segunda pista'''	96,0
Estacionamiento de aviones		22,0	2009
Nueva central eléctrica		13,0	2009
Edificio de extinción de incendios		7,0	2009
<b>Total</b>		<b>536,1</b>	

(\*)Presupuesto adjudicado. El resto son inversiones previstas.

(\*\*)Estimaciones del Ayuntamiento, Gobierno y Presupuestos Generales del Estado 2006.

(\*\*\*)Sin contar las expropiaciones.

No incluyen costes de redacción de proyectos.

Fuente: AENA, BOE y Ministerio de Fomento.

más pequeños para trasladarlos a su destino final. Además, tenemos que resaltar que la cercanía con el puerto de Algeciras permitirá que se usen sus instalaciones como válvula de escape para los saturados puertos gaditanos. Por ello, las previsiones de tráfico colocan a Málaga en uno de los primeros puertos de contenedores de España y entre los principales referentes de la logística mundial al encontrarse en un enclave privilegiado para convertirse en un centro distribuidor de mercancías dentro de las rutas internacionales, compitiendo con los puertos de Algeciras, Tánger y Cagliari, entre otros. Cuando esté en pleno funcionamiento en 2009, el tráfico de mercancías podría tener su techo en torno a los 800.000-1.000.000 teus (medida estándar para los contenedores), frente a los 200.000 actuales.

El otro gran eje de actuación son las obras del muelle 1 y 2, la plataforma de atraque

### Ampliación del Puerto de Málaga(2006-2008) *Port improvements*

	Fecha inicio	Inversión (millones euros)
Atraque morro Sur de cruceros	Iniciada	6,95
Atraque morro Norte de cruceros	2006	10,85
Estación marítima	Iniciada	21,31
Nuevo muelle de Levante	2008	15,90
Muelle 1 y esquina	2006	36,75
Muelle 2	2006	18,00
Edif. de oficinas Muelle de Heredia	2007	33,00
Puerto deportivo San Andrés	2007	15,00
Terminación del muelle 9	2006	68,88
Otras actuaciones (ampliación de la calzada dique de Levante,...)	2006-2007	7,54
<b>Total</b>		<b>234,18</b>

Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga.

dero y la cara interna de la prolongación del dique de Levante. Serán utilizadas para potenciar el turismo de cruceros, segunda fuente de ingresos del puerto, que en los últimos años ha permitido compensar la pérdida del tráfico de petróleo, y que posibilitará, junto con el resto de actuaciones, diversificar las fuentes de ingresos para la ciudad. El turismo de cruceros es un sector joven y en auge, que aporta un gran valor añadido, no sólo a la ciudad sino también a la provincia, dado el alto poder adquisitivo de los cruceristas. En 2005 llegaron unos 205.000 cruceristas al Puerto de Málaga, y se espera que esta cifra aumente a un ritmo de 50.000 pasajeros cada año, lo que unido al tráfico de cabotaje de la línea regular con Melilla y a los pasajeros de tráfico local supone una cifra cercana a los 500.000 pasajeros al año.

La futura estación marítima instalada en el dique del Levante podrá albergar a más de medio millón de pasajeros al año, y atender a 4 cruceros a la vez, con una afluencia de 5.000 pasajeros, convirtiéndola en un punto de referencia de primer orden nacional en la llegada y salida de cruceros. El muelle 1 se convertirá en un lugar para el atraque de grandes yates de recreo que puede suponer una gran fuente de ingresos. Destacar también la creación del puerto deportivo de San Andrés para potenciar los aspectos más recreativos y turísticos de las instalaciones, así como la creación de una gran zona comercial, una zona de recreo, ocio y espacios verdes.

## IV.5 Impacto económico de las nuevas infraestructuras de transporte

En general, todas estas infraestructuras previstas van a suponer una mejora para la accesibilidad de la ciudad, y por tanto un impulso a la movilidad, tanto de personas como de mercancías. De este modo, la dotación de nuevas infraestructuras y la mejora de otras ya existentes supondrán un impulso para el desarrollo socioeconómico de Málaga, de la provincia y, en definitiva, del conjunto de la región.

En este sentido, la opinión de los ciudadanos (**Encuesta de Expectativas**) acerca de las principales actuaciones pendientes en infraestructuras y servicios de transporte en Málaga incide mayoritariamente en la necesidad de mejorar las redes de infraestructuras de la ciudad, haciendo especial hincapié en la red viaria, aunque también conceden una alta valoración a las necesidades de la red ferroviaria, del Aeropuerto de la ciudad, y en último lugar del Puerto, obteniendo todas estas necesidades una valoración superior al

3,5 en una escala del 1 al 5, en orden de importancia. En general, se considera que las actuaciones previstas satisfacen las necesidades actuales de la ciudad (algo más del 75 por ciento de los encuestados), si bien la mitad aprecia que aún seguirían existiendo carencias.

Por otra parte, y al margen de estas actuaciones, no debe olvidarse la necesidad de dotaciones de servicios básicos en la ciudad, sobre todo si se tiene en cuenta que las nuevas infraestructuras pueden suponer un factor más de atracción de actividad económica, tal como señalan los propios encuestados. De esta forma, las infraestructuras de transporte deben ir acompañadas principalmente de actuaciones relacionadas con el abastecimiento de agua, y quizás en menor medida, pero sin olvidarse de ello, con la red básica de telefonía y servicios avanzados de telecomunicaciones, y la generación y distribución de energía.

Los ciudadanos son conscientes de que las actuaciones previstas en infraestructuras de transporte, algunas ya en fase de ejecución, serán positivas para la movilidad y favorecerán el crecimiento económico, suponiendo un factor más de atracción para la localización de empresas o la demanda turística. Sin embargo, al mismo tiempo pueden ocasionar algunos efectos negativos, tales como la degradación medioambiental, problemas en el abastecimiento

Necesidad de mejora en las infraestructuras de la ciudad  
 Essential improvements in infrastructure

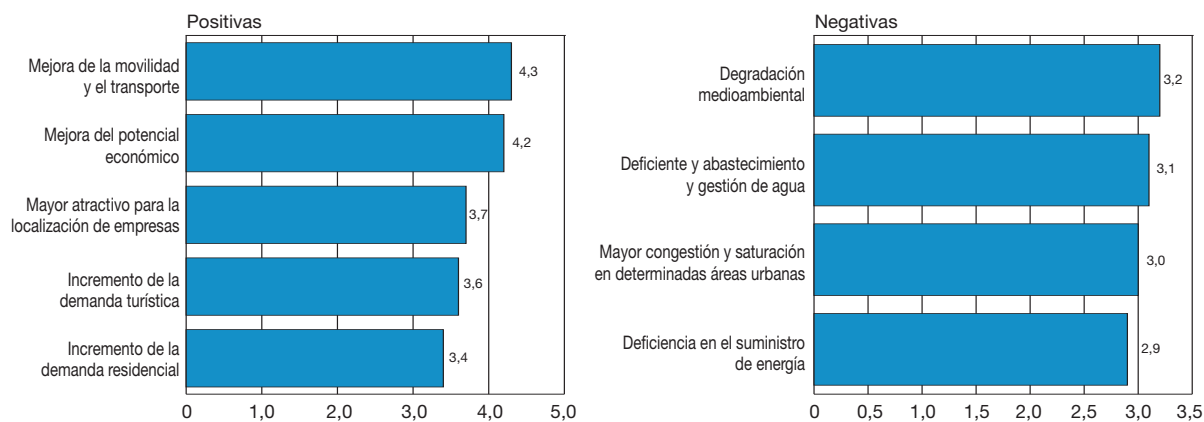


Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.



## Repercusiones de las actuaciones previstas en infraestructuras As a result of planned services infrastructure

Valoración de 1 a 5 puntos



Fuente: Encuesta de Expectativas, *Analistas Económicos de Andalucía*.

de agua, congestión en determinadas áreas urbanas o deficiencias en el suministro de energía, aunque los primeros aspectos son los más preocupantes.

Por último, para finalizar el análisis de las nuevas infraestructuras previstas en Málaga o la mejora de otras ya existentes, no hay que olvidar el **impacto económico** que las actuaciones a llevar a cabo tendrán sobre la producción y el empleo. Como señalábamos anteriormente, uno de los efectos asociados a las infraestructuras de transporte serían los de impacto y multiplicadores sobre la actividad económica a corto plazo, relacionados con el impacto que, sobre la producción y el empleo, genera el gasto en inversión en infraestructuras, y que sólo se producen mientras se realizan las inversiones previstas. Estos efectos pueden aproximarse a través del Análisis Input-Output, en nuestro caso utilizando las Tablas Input-Output de Andalucía, y en este sentido hay que señalar que los efectos sobre la producción y el empleo no se circunscriben exclusivamente al ámbito local, sino que las infraestructuras previstas supondrán un impulso a la actividad y la ocupación del conjunto de la región andaluza.

Las inversiones iniciales en infraestructuras afectarán en principio a determinados sectores económicos, produciéndose un efecto multiplicador sobre los restantes

### Impacto económico de las inversiones previstas en infraestructuras <sup>(1)</sup> *Economic impact of investment in infrastructures*

	Impacto sobre la		
	Inversión <sup>(2)</sup> Millones de euros	producción (millones euros)	Impacto sobre el empleo <sup>(3)</sup>
AVE Córdoba-Málaga	2.100,00	4.754,47	60.153
AVE Sevilla-Bobadilla	535,00	1.211,26	15.325
Tren litoral	2.514,00	5.691,79	72.012
Metro Málaga	403,73	909,50	11.561
Autovía Antequera-Córdoba	365,40	826,09	10.698
Autovía Nerja-Adra	959,90	2.170,12	28.103
Autopista Las Pedrizas	421,40	952,69	12.337
Ronda Oeste o "Hiperronda"	295,31	667,61	8.646
Ampliación Aeropuerto	730,00	1.666,78	20.863
Puerto de Málaga. Inversiones previstas	234,18	533,14	6.828

(1) Datos acumulados para todo el periodo de inversión.

(2) Datos provisionales.

(3) Requerimientos totales de empleo

Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*.

sectores productivos, teniendo en cuenta la matriz de relaciones intersectoriales de la economía (Tablas Input-Output), de forma que el aumento de producción en un sector, derivado del incremento adicional en la demanda que supone la inversión inicial, afectará positivamente a la producción del resto de sectores de la economía. Por tanto, como consecuencia del mayor gasto, tanto la producción como el empleo van a aumentar, produciéndose estos efectos únicamente durante el periodo de construcción de las infraestructuras. No obstante, obviamente a largo plazo la mejora de la red de infraestructuras puede suponer un estímulo al crecimiento económico, en la medida en que la eficiencia de las actividades productivas se vea afectada por dicha mejora. En definitiva, los proyectos de inversión provocarán incrementos de producción y empleo que no se producirían de no llevarse a cabo dichos proyectos. El impacto sobre el empleo contabiliza las necesidades totales de empleos que se requieren durante el periodo completo de la inversión, independientemente de la duración de cada empleo.

En general, las infraestructuras previstas para Málaga tienen un elevado impacto sobre el empleo y la producción, sobre todo en aquellos casos en los que el volumen de inversiones es muy elevado, caso del AVE Málaga-Córdoba o el proyecto del corredor ferroviario de la Costa del Sol. Los requerimientos de empleo o puestos de trabajo necesarios para hacer frente a los incrementos de producción que suponen las inversiones iniciales oscilan entre los 6.828 puestos que pueden originarse como consecuencia de las inversiones previstas en los próximos años en el Puerto de Málaga, y los 72.012 puestos que se producirían por las inversiones en el Tren Litoral. Del mismo modo, también se observan significativos incrementos de la producción derivados de la demanda adicional que supone el gasto en inversiones, destacando los aumentos derivados en el AVE Málaga-Córdoba y el corredor ferroviario.

Una infraestructura quizás de carácter más local, aunque su puesta en marcha condicionará los desplazamientos de toda

la aglomeración urbana, es el Metro de Málaga, cuya inversión podría provocar un incremento adicional de la producción en torno a los 910 millones de euros, y unas necesidades de empleo de alrededor de 11.500 puestos de trabajo. Estas cifras corresponderían a todo el periodo de inversiones, y hacen referencia a los impactos totales, es decir, tanto los directos como los indirectos. A través de la matriz de relaciones interindustriales se observa como el incremento de producción en una determinada rama a consecuencia del gasto en inversiones acabará afectando también a otras ramas que le suministran inputs, y que a su vez demandarán más inputs a otras ramas para hacer frente a su mayor demanda, alcanzando así los efectos de las inversiones al conjunto de la economía, en general.

## IV.6 Conclusiones

Como hemos señalado anteriormente, el transporte se ha convertido en una actividad básica en las sociedades modernas, con una importancia que ha ido creciendo en paralelo al incremento de la renta. Por este motivo, las infraestructuras en general, y en especial las de transportes, constituyen un factor clave para el desarrollo de las economías. La adecuada articulación interna del territorio e integración en las estructuras territoriales europeas se convierte así en un requisito necesario para el desarrollo sostenible y equilibrado de una región.

Así, existe un amplio consenso en torno a la relación entre infraestructuras de transporte y desarrollo económico, aunque no queda clara cuál pueda ser su relación de causalidad, en el sentido de si una adecuada red de transportes es un requisito imprescindible para el crecimiento económico, o viceversa. Pese a ello, se considera, en general, que una adecuada dotación en esta materia afectará positivamente a la productividad de los factores, al favorecer

la movilidad de personas y mercancías, de modo que las infraestructuras se conciben así como un elemento necesario, aunque no suficiente, para garantizar el desarrollo económico, dependiendo sus efectos de otros muchos factores, como puedan ser las condiciones específicas de las áreas en las que se insertan los distintos proyectos de infraestructuras.

En este sentido, Málaga goza de una posición privilegiada, dada su situación estratégica en el Eje Mediterráneo, y el potencial de crecimiento que ha venido mostrando en los últimos años, siendo la provincia malagueña uno de los principales motores del crecimiento económico andaluz. De este modo, las actuaciones previstas en materia de infraestructuras de transporte convertirán a Málaga y su corona metropolitana en uno de los centros neurálgicos de la región, favoreciendo la movilidad y accesibilidad, movilidad que se ha incrementado de forma notable en los últimos años en el conjunto del Área Metropolitana, y que se prevé continúe creciendo en el futuro, intensificándose aún más las relaciones intramunicipales. Por otro lado, hay que tener en cuenta que los cambios en la movilidad, asociados a una mejora en los transportes, pueden acabar afectando a los mercados de trabajo o vivienda, e incluso a la propia localización industrial; en este último caso como consecuencia de los menores costes de transporte que deben soportar las empresas tras una mejora en infraestructuras.

Al margen de las infraestructuras de transporte, no hay que olvidar la dotación de otro tipo de infraestructuras, que sin duda incidirán en un desarrollo sostenible de la conurbación de Málaga, como es el caso de las relacionadas con el abastecimiento de agua o energía. De hecho, tras la puesta en funcionamiento de las nuevas infraestructuras proyectadas pueden hacerse necesarias actuaciones en este sentido, dado que la mejora que suponen tales infraestructuras supondrá un factor más de atracción de actividad y población; se incrementará la demanda de infraestructuras ajenas al transporte, principalmente las



relacionadas con la dotación de servicios básicos, como señalan los propios ciudadanos en la Encuesta de Expectativas.

Del mismo modo, coincidiendo con la opinión generalizada en la literatura económica, los agentes económicos y sociales encuestados perciben en su mayoría que las actuaciones previstas en materia de infraestructuras de transporte impulsarán la movilidad y favorecerán el crecimiento económico, ya que pueden suponer un factor más de atracción para la localización de empresas o el sector turístico. Sin embargo, las actuaciones previstas también pueden generar efectos negativos, como la degradación medioambiental, las deficiencias en el abastecimiento de agua

-asociadas al posible incremento de la población a consecuencia de la mejora en infraestructuras-, la mayor congestión de las áreas urbanas o los impactos en la actividad económica de determinadas zonas durante los periodos de construcción de las infraestructuras, especialmente visible esto último en el caso del Metro de Málaga.

No obstante, y pese a estos efectos adversos, es generalizada la opinión acerca de que los nuevos proyectos de infraestructuras supondrán un nuevo impulso al potencial económico de Málaga y, en general, al conjunto de la provincia, dados los efectos a largo plazo que pueden producirse sobre el crecimiento económico, como consecuencia de la mejora en la

productividad de los factores. Al margen de estos efectos, la propia construcción de las nuevas infraestructuras o la mejora y ampliación de otras provocarán impactos sobre la producción y el empleo, que en este caso serían efectos a corto plazo. Del mismo modo, los efectos positivos sobre la movilidad y accesibilidad supondrán una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos y, por tanto, un incremento del bienestar social. En definitiva, todos estos proyectos suponen un factor decisivo para que Málaga se desarrolle dentro de los parámetros de la sostenibilidad, al representar un impulso a la movilidad y accesibilidad del área, y por tanto incidir en la vertebración del territorio y el potencial económico.

## Instituciones y Entidades colaboradoras en la elaboración del número catorce del Boletín *Málaga, Economía y Sociedad*

- Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, RENFE.*
- AENA, Aeropuerto de Málaga.*
- Agrupación de Fabricantes de Cemento de España, Oficemen.*
- Área de Cultura, Archivo Histórico Municipal de Málaga, Ayto. de Málaga.*
- Área de Cultura, Actividades Culturales, Ayto. de Málaga.*
- Área de Cultura, Bibliotecas, Ayto. de Málaga.*
- Área de Cultura, Fiestas, Ayto. de Málaga.*
- Área de Cultura, Patrimonio Histórico Artístico Municipal, Ayto. de Málaga.*
- Área de Cultura, Servicios Educativos Municipales, Ayto. de Málaga.*
- Área de Cultura, Ayto. de Málaga.*
- Área de Empleo, Comercio, Industria, Vía pública y Consumo, Servicio de Licencias de Apertura, Ayto. de Málaga.*
- Área de Juventud, Ayto. de Málaga.*
- Área de Participación y Relaciones Ciudadanas, Ayto. de Málaga,*
- Área de Tráfico, Delegación de Movilidad Urbana, Tráfico, Transportes y Metro, Ayto. de Málaga.*
- Área de Turismo, Ayto. de Málaga.*
- Autoridad Portuaria de Málaga.*
- CAC Málaga.*
- Cofradía de Pescadores de Málaga.*
- Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.*
- Consejería de Agricultura y Pesca, Delegación Provincial de Málaga.*
- Consejería de Turismo, Comercio y Deporte, Delegación Provincial de Málaga.*
- Consejería de Obras Públicas y Transportes, Delegación Provincial de Málaga.*
- Consejo Regulador de las Denominaciones de Origen “Málaga”, “Sierras de Málaga” y “Pasas de Málaga”.*
- Dirección General de Aviación Civil, Ministerio de Fomento.*
- Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior.*
- Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M.*
- Hermanas Hospitalarias del Sagrado Corazón de Jesús, Complejo Asistencial.*
- Instituto de la Cinematografía y de las Artes Audiovisuales, Ministerio de Cultura.*
- Mercados Centrales de Abastecimiento de Málaga, S.A. (MERCAMÁLAGA).*
- Obispado de Málaga.*
- Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal*
- Oficina de Rehabilitación Centro Histórico de Málaga, Instituto Municipal de la Vivienda, Ayto. de Málaga.*
- Oficina de Transferencia de Resultados de Investigación (OTRI), Universidad de Málaga.*
- Palacio de Ferias y Congresos de Málaga.*
- Parque Tecnológico de Andalucía.*
- Sanatorio Dr. Gálvez.*
- Servicio de Planificación y Evaluación Asistencial, Consejería de Salud, Delegación Provincial de Málaga.*
- Servicio Provincial 061 de Málaga, Empresa Pública de Emergencias Sanitarias, Consejería de Salud.*
- Servicios de Limpieza Integral de Málaga, SA (LIMASA).*
- Tesorería General de la Seguridad Social, Dirección Provincial de Málaga.*
- Universidad de Málaga.*



