



Málaga. Economía y Sociedad

SUMARIO

Pág	
3	I. Contexto económico general
15	II. Economía y sociedad en Málaga
17	Resumen
19	Situación socioeconómica general
23	II.1. Actividad económica y revitalización de la ciudad
23	Industria
29	Construcción
35	Transportes y comunicaciones
43	Comercio y consumo
51	Sanidad
57	II.2. Málaga y su litoral
57	Climatología y medio ambiente
63	II.3. Atractivos turísticos y culturales de Málaga
63	Turismo
69	Cultura
79	II.4. Sociedad del Conocimiento en Málaga
79	Servicios avanzados
83	Mercado de trabajo
91	Educación
99	III. Expectativas sobre la economía y sociedad malagueñas
106	IV. Monografía. AVE destino Málaga: Efectos sobre la economía y la sociedad malagueña





Málaga. Economy and Society

SUMMARY

Pág

3	I. General economic context
15	II. Economy and society in Málaga
17	Abstract
19	General socioeconomic situation
23	II.1. Economic activity and city revitalization
23	Industry
29	Construction
35	Transports and communications
43	Commerce and consumption
51	Health
57	II.2. Coast Málaga
57	Climatology and environment
63	II.3. Cultural and tourist attractions in Málaga
63	Tourism
69	Culture
79	II.4. New Communication and Information Technologies in Málaga
79	Advanced services
83	Job market
91	Education
99	III. Expectancies for the economy and society in Málaga
106	IV. Monograph. AVE destination Málaga: Effects on the economy and society of Málaga



I *Contexto económico
general*

General economic context



En el *panorama internacional*, el crecimiento económico ha experimentado en 2007 una leve desaceleración, hasta situarse en el 4,9%, aunque el ritmo sigue siendo todavía sólido. Esta expansión de la economía mundial prosigue gracias a que el dinamismo de las economías emergentes continúa mitigando la ralentización que viene produciéndose en otras áreas más avanzadas. No obstante, la prolongación de las turbulencias financieras internacionales, iniciadas en agosto de 2007 por las tensiones en el sector de las hipotecas de alto riesgo en EE.UU., ha acentuado el clima de incertidumbre entre los países más industrializados, lo que se ha traducido en una revisión a la baja de las previsiones de crecimiento de la economía mundial para el presente año 2008.

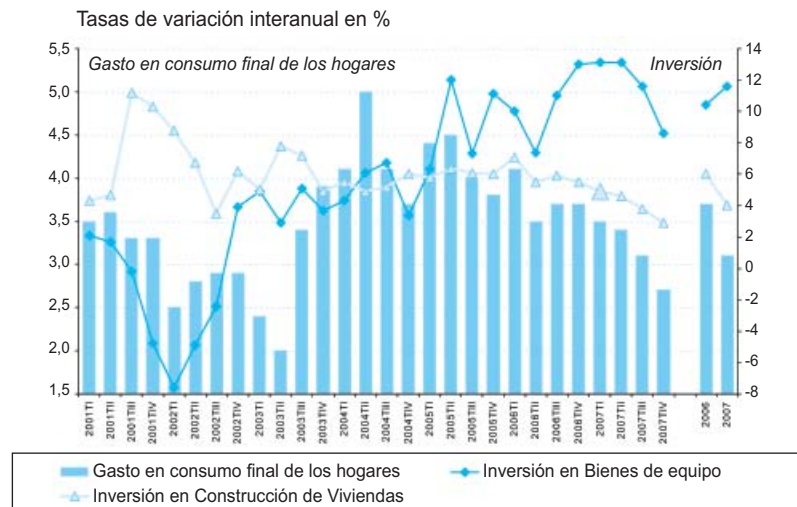
De hecho, el crecimiento económico en Estados Unidos se ha desacelerado considerablemente durante el cuarto trimestre de 2007, y el tono de los indicadores ha continuado débil, produciéndose un fuerte recorte en los tipos de interés, sin que se descarte del todo la entrada de la economía en recesión. Este tono general de pérdida de impulso también se advierte en las principales economías europeas, moderándose la expansión en el conjunto de la Zona Euro, donde continúan las presiones inflacionistas. Así, el alza de la inflación, situada en el 3,1% en diciembre de 2007, ha llevado al Banco Central Europeo a mantener el tipo de interés de referencia en la Eurozona en el 4%, pese a las presiones a la baja, derivadas de la debilidad económica.

También en Japón el crecimiento económico se ha ralentizado, debido a un retraimiento de la actividad inmobiliaria por la adopción de normas más estrictas para la construcción de viviendas, en tanto que la confianza de las empresas y los consumidores se ha debilitado. Por lo tanto, las economías de mercados emergentes y en desarrollo continúan siendo los principa-

Crecimiento económico (PIB) (Tasas de variación interanual en %) <i>Economic growth (GDP)</i>			
	Andalucía	España	Zona Euro
2000	5,6	5,0	3,8
2001	3,8	3,6	1,9
2002	3,4	2,7	1,1
2003	4,2	3,1	1,2
2004	3,7	3,3	2,3
2005	3,7	3,6	1,7
2006	3,9	3,9	2,8
2007	3,8	3,8	2,6

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

La actividad económica se ralentiza por la desaceleración del consumo privado y sobre todo de la falta de inversión en construcción
Economic activity slows down by private consumption and especially investment in construction



Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía* y Contabilidad Nacional Trimestral de España, INE.

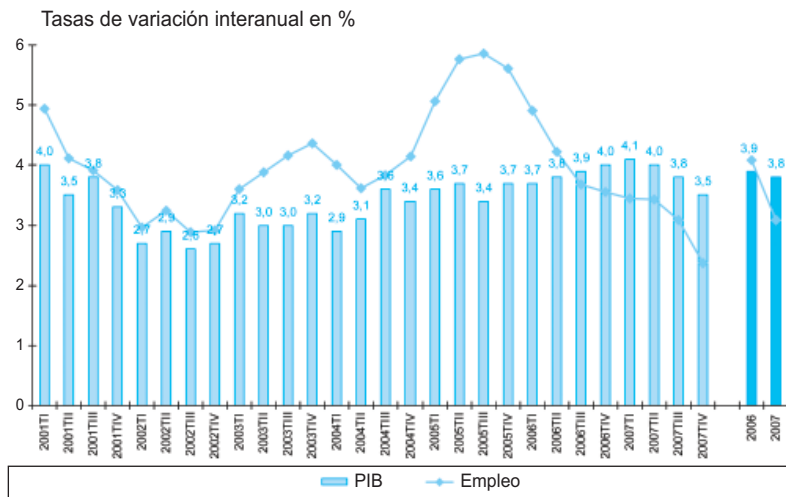
les motores de la expansión mundial, experimentando un crecimiento vigoroso, impulsado por China e India, a pesar de una cierta desaceleración en el crecimiento de las exportaciones.

En el cuarto trimestre de 2007, la *economía española* prosiguió con la tendencia de desaceleración iniciada a mediados de año, con un crecimiento del 3,5%, acorde con el grado de madurez alcanzado por la fase alcista

del ciclo económico, enmarcado en un contexto de moderación del crecimiento en la Zona Euro. De este modo, el año cerró con un avance medio anual del 3,8%, una décima menos que en 2006. Esta leve ralentización ha sido consecuencia de una pérdida de vigor de la demanda nacional, atenuada por una menor detracción de la demanda externa neta al crecimiento de la producción, que se ha visto favorecida por la fortaleza de

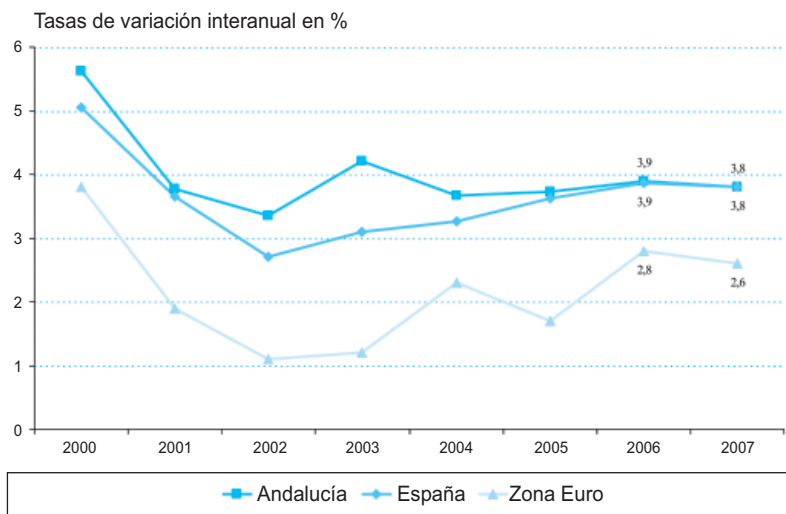


El crecimiento del PIB y el empleo indica una moderación de la actividad económica en España a finales de 2007
Real GDP and Employment Growth point to a moderation of economic activity in Spain towards the end of 2007



Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, Contabilidad Nacional Trimestral de España y Encuesta de Población Activa, INE.

Andalucía mantiene el diferencial de crecimiento con la Zona Euro, y se iguala con España
Andalusia maintains the differential of growth with Zona Euro, and it's equaled with Spain



Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, Contabilidad Regional Anual (IEA), Contabilidad Nacional Anual (INE) y Eurostat.

las economías emergentes y el mantenimiento del dinamismo de la mayoría de las economías europeas. Asimismo, desde el punto de vista de la oferta, se ha intensificado la ralentización de la actividad en la construcción y la industria, mientras que la actividad en servicios mantiene un buen tono.

Entre los componentes de la demanda nacional, se aprecia un menor dinamismo en el consumo privado, en un contexto en que la confianza de los consumidores ha descendido paulatinamente, y las condiciones financieras son menos propicias, tras las últimas subidas en los tipos de interés. En re-

lación con la inversión, los bienes de equipo continúan siendo el componente más dinámico, aunque en los dos últimos trimestres de 2007 ha mostrado síntomas de moderación en su ritmo de avance, debido al menor dinamismo de la producción industrial y de las importaciones de este tipo de bienes. Por su parte, se prolonga la desaceleración de la inversión en construcción, que ha perdido impulso gradualmente a lo largo del año, observándose una desaceleración más acusada en la edificación residencial.

Esta desaceleración de la actividad económica en el ámbito nacional ha venido acompañada de una pérdida de vigor en los indicadores del mercado de trabajo, sobre todo en los meses finales de 2007, según los datos de la Encuesta de Población Activa del INE. No obstante, el balance global del conjunto del año arroja unos resultados bastante positivos, creándose un total de 608.350 empleos netos, de forma que la cifra de ocupados ha ascendido a 20.356.000, por lo que el empleo sigue avanzando a un ritmo elevado, con un crecimiento medio anual en torno al 3,1%, un punto menos que el año anterior. A su vez, los registros de afiliación a la Seguridad Social y de paro registrado de los Servicios Públicos de Empleo han confirmado el buen comportamiento del mercado de trabajo.

La notable generación de empleo en 2007 ha permitido absorber, un año más, los importantes incrementos de población activa, debidos en gran parte a los aumentos de población extranjera y de la participación laboral femenina. De este modo, el número de parados descendió en 3.200 personas, produciéndose nuevos recortes en la tasa de paro, hasta alcanzar el 8,3% en el promedio del año 2007.

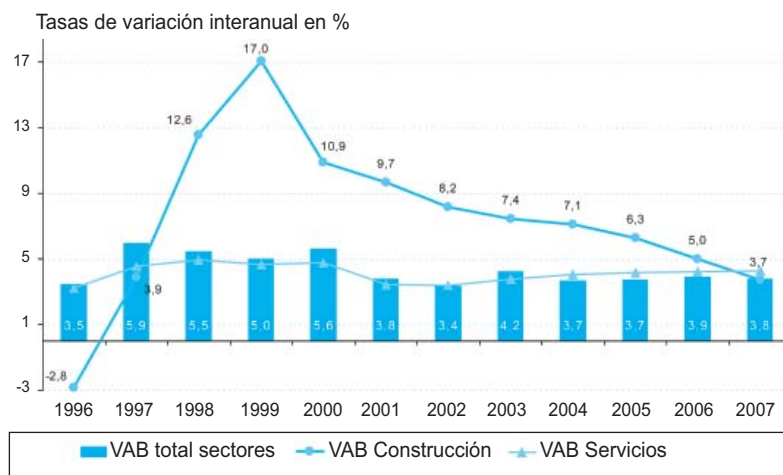
La incertidumbre y la volatilidad han sido protagonistas de los mercados financieros, observándose señales de débil actividad y de dificultades en el mercado crediticio. Asimismo, la

flexión al alza de los precios del petróleo y de ciertos productos alimenticios ha incrementado las tensiones inflacionistas. De hecho, la tasa de crecimiento del Índice de Precios de Consumo (IPC) se situó, en el promedio del año, en el 2,8%, por debajo del valor medio del año anterior (3,5%), si bien a partir del verano mostró un perfil de progresiva aceleración, hasta concluir el año en el 4,2%, lo que supone un diferencial de inflación con la UEM de 1,2 puntos porcentuales.

Por su parte, el ritmo de crecimiento de la *actividad económica en Andalucía* ha perdido intensidad, prolongándose el proceso de desaceleración iniciado a finales de 2006, acorde con los síntomas de agotamiento que se perciben en la vitalidad del mercado de trabajo. No obstante, pese a que las señales de moderación se van haciendo progresivamente más visibles, el ajuste está siendo muy suave, y de acuerdo con las estimaciones de la Contabilidad Regional Trimestral de Andalucía, el avance de la actividad económica ha sido del 3,8% en 2007, una décima menos que en el año anterior, tendencia similar a la observada en el conjunto nacional. La pérdida de dinamismo está resultando, por tanto, muy moderada, presentando un estrecho paralelismo con el freno que viene observándose en la creación de empleo, que aún avanza a un ritmo del 3,5%.

Desde el punto de vista de la demanda, el crecimiento de la economía andaluza, al igual que en el conjunto nacional, se sustenta en la demanda regional, que ha reducido su aportación al crecimiento económico respecto al año anterior, disminuyendo la contribución negativa de la demanda externa, produciéndose así un patrón de crecimiento más equilibrado. Este menor impulso de la demanda regional puede aproximarse también a través de distintos indicadores, como el descenso en la matriculación de vehículos y la producción industrial de bienes de consumo. Sin embargo, uno de los ras-

El menor dinamismo de la construcción y los servicios explican la desaceleración de la actividad económica en Andalucía
Desaccelerating economic activity in Andalusia explained by lower dynamism in construction and services



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

gos más preocupantes de la economía continúa siendo el deterioro del sector exterior, consecuencia de un mayor ritmo de avance de las importaciones que de las exportaciones.

Desde la perspectiva de la oferta, los cuatro sectores presentan crecimientos en su actividad, siendo la agricultura y la construcción los que han mostrado un menor dinamismo. En el primer caso porque los resultados estimados de la última campaña, unido a los efectos del cambio en la recepción de las ayudas agrarias, han sido inferiores a los de 2006. En el caso de la construcción, este sector ha venido centrando la atención en los últimos trimestres, y en línea con la evolución registrada en España, el sector ha mantenido en el cuarto trimestre de 2007 el perfil de desaceleración que se venía observando desde principios de año, con un crecimiento real del VAB del 3,7% en el conjunto de 2007, 1,3 puntos inferior al del año anterior.

Una evolución más positiva se desprende de la trayectoria que presentan la actividad industrial y los servicios. La leve reactivación del sector industrial en términos de generación de

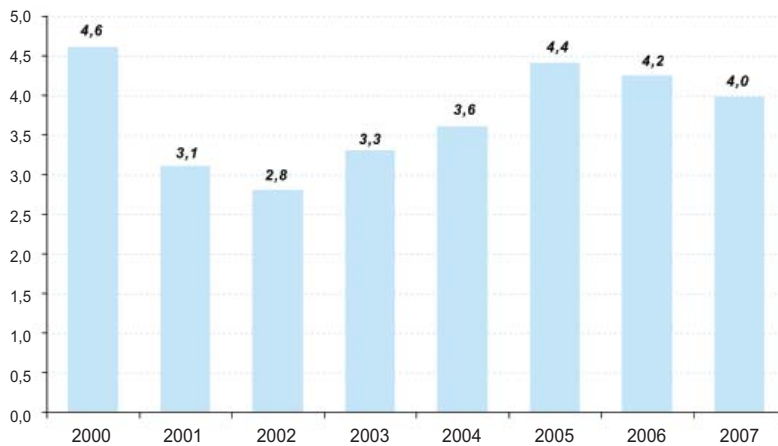
valor añadido se ha manifestado en la creación de empleo en el sector, que contrasta con la tendencia descendente de 2006, y en la recuperación del IPI para bienes de inversión. Por su parte, la actividad en los servicios mantiene un pulso elevado y apenas se ha mostrado afectada por los signos de ralentización que se aprecian en otros sectores. Además, la favorable trayectoria del sector turístico regional apoya esta percepción.

En cuanto al *espacio económico de Málaga*, el ritmo de crecimiento de la actividad en la provincia ha ido perdiendo impulso, continuando la etapa de suave ralentización de los últimos trimestres, aunque ha seguido liderando, en esta ocasión tras Huelva, el crecimiento de la actividad económica en Andalucía, con un avance para el conjunto del año 2007 del 4,0%, según las últimas estimaciones de *Analistas Económicos de Andalucía*. El freno de la actividad productiva sigue siendo suave, pese a la ralentización del sector construcción, lo que tiene su reflejo en el buen tono del mercado laboral, creciendo tanto el empleo como la afiliación a la Seguridad Social. De hecho, incluso



Crecimiento económico en la provincia de Málaga *Economic growth in Málaga province*

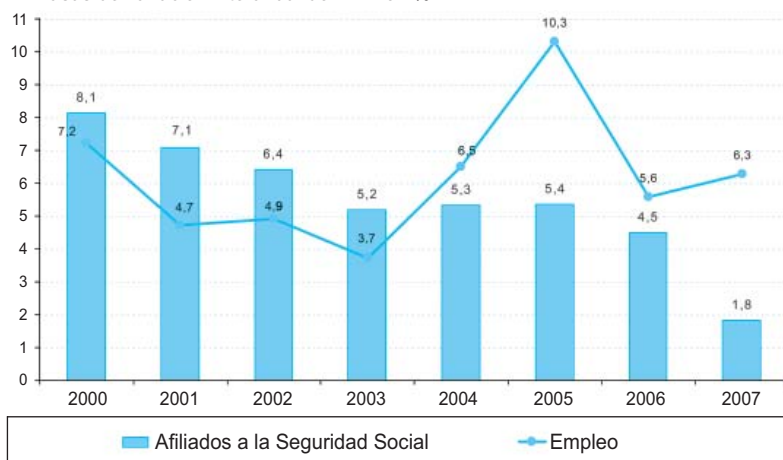
Tasas de variación interanual en % (media de los cuatro trimestres de cada año)



Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*.

Los afiliados muestran una trayectoria descendente, mientras que el empleo se acelera en la provincia de Málaga
Affiliated show a downward trend, whereas employment is accelerating in Málaga province

Tasas de variación interanual del VAB en %



Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía* y Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

se ha producido una aceleración en el ritmo de crecimiento del empleo, que ha aumentado en el promedio del año un 6,3%, mientras que el número de trabajadores afiliados a la Seguridad Social ha continuado creciendo, aunque a un ritmo inferior al de hace un año, debido especialmente al menor crecimiento de los afiliados extranjeros, que han aumentado algo menos de un 1%, frente al crecimiento superior al 20% registrado en 2006.

La cifra de ocupados en Málaga ha alcanzado las 630.000 personas en el promedio de 2007, en torno a 37.350 más que hace un año, lo que supone algo más de un tercio del aumento registrado en Andalucía. Este positivo avance del empleo en la provincia ha venido liderado por el fuerte crecimiento de la ocupación en el sector de los servicios, apoyado por el buen comportamiento de la actividad hotelera, así como por la intensificación de

la actividad en la industria, que cuenta con 2.950 ocupados más que en 2006, y la recuperación del empleo agrario, que contrasta con el notable descenso del año anterior.

Sin embargo, la actividad en la construcción evidencia signos de clara desaceleración, y a la desfavorable trayectoria del empleo, que responde en gran medida al proceso de ajuste que se está llevando a cabo en el sector residencial, se une un importante aumento de la cifra de parados. Pese a este comportamiento, que coincide con el descenso que apuntan los principales indicadores adelantados del sector, la construcción continúa siendo el segundo gran sector de referencia en la provincia, con un elevado volumen de empleo, ocupando en el promedio del año 2007 a 94.000 personas.

Al fortalecimiento del empleo en el conjunto de los sectores se ha unido un significativo incremento de la población activa, cercano al 6% en el promedio del año 2007. Esta circunstancia explicaría que el número de parados, siguiendo la tendencia negativa iniciada el año anterior, se haya incrementado ligeramente, sin que ello haya supuesto un aumento de la tasa de paro, que se sitúa en el 10,9%. De igual forma, el paro registrado en el INEM ha aumentado en 2007, afectando a casi 87.000 malagueños. Este deterioro en las cifras de paro registrado ha afectado a todos los sectores productivos, siendo la construcción el principal responsable de esta evolución en términos absolutos.

En la provincia de Málaga, la actividad turística continúa siendo uno de los principales motores del crecimiento económico, arrojando el conjunto del año 2007 un balance positivo, presentando buenos resultados en lo que se refiere tanto a viajeros como a pernoctaciones en establecimientos hoteleros, incrementándose también el grado de ocupación hotelera, en parte por la moderación del crecimiento de la ofer-

Indicadores del mercado de trabajo en 2007
Job market indicators

	Tasas de variación interanual en %				
	Provincia de Málaga	% Andalucía	Provincia de Málaga	Andalucía	España
Población mayor 16 años (promedio en miles)	1.247,5	19,0	3,22	1,88	1,77
Activos (promedio en miles)	708,3	19,2	5,91	3,60	2,80
Ocupados (promedio en miles)	631,4	19,6	6,29	3,50	3,08
Agricultura	21,4	8,6	8,23	-2,09	-1,99
Industria	50,2	15,4	6,25	3,02	-0,92
Construcción	94,1	19,2	-3,93	3,63	6,07
Servicios	465,8	21,6	8,53	4,24	9,21
Parados (promedio en miles)	76,9	16,3	2,91	4,24	-0,17
Población inactiva (promedio en miles)	539,2	18,8	-0,11	-0,24	0,32
Tasa de paro (promedio en porcentaje) ⁽¹⁾	10,9	-1,9	-0,32	0,08	-0,25
Tasa de actividad (promedio en porcentaje) ⁽¹⁾	56,8	0,5	1,44	0,94	0,59
Paro registrado (promedio en miles)	86,9	17,7	7,23	3,14	-0,02
Agricultura	1,9	6,1	18,02	6,80	1,88
Industria	6,8	14,8	2,01	-1,07	-4,30
Construcción	13,2	20,4	12,27	7,26	5,68
Servicios	52,5	19,9	5,88	1,25	-0,02
Sin empleo anterior	12,6	14,4	9,43	7,22	-0,71
Contratos iniciales (miles)	660,3	16,2	-2,84	1,09	1,97
Afiliados a la Seguridad Social (promedio en miles)	598,4	19,1	1,82	3,04	3,02
Afiliados extranjeros	68,4	33,9	0,83	5,94	8,40
Beneficiarios prestaciones de desempleo (promedio en miles) ⁽²⁾	47,9	17,6	15,76	15,41	8,79
Trabajadores afectados regulación empleo**	559,0	23,3	-35,60	-4,54	8,69

** Datos provisionales.

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

(2) No incluye los trabajadores eventuales agrícolas subsidiados.

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



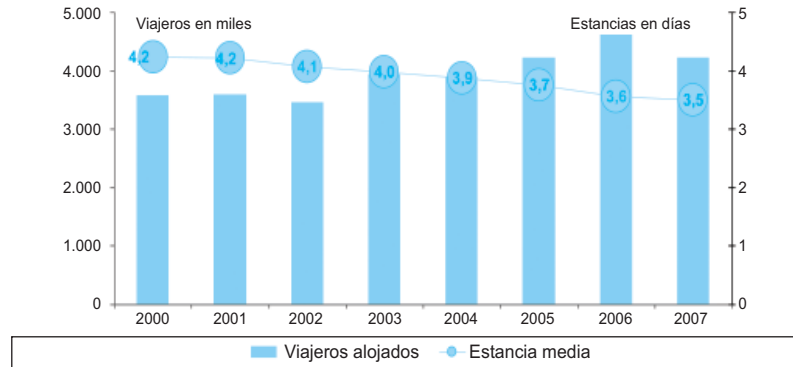
ta. En el último año ha sido la demanda extranjera la que ha experimentado un mejor comportamiento, aumentando su importancia relativa hasta el 62,5% del total de pernoctaciones, y en la Costa del Sol el crecimiento de ésta ha permitido compensar la caída de las pernoctaciones de españoles.

La desaceleración por la que atraviesa el sector de la construcción ha sido más acusada en la economía malagueña que en el resto de provincias andaluzas, dado el fuerte auge de los últimos años, como así lo reflejan sus principales indicadores, que señalan una pérdida de dinamismo en el sector. Así, la notable caída en viviendas visadas e iniciadas se traducirá en un freno importante de la edificación residencial en los próximos trimestres, aunque no hay que olvidar que parte del brusco descenso de los proyectos visados por el Colegio de Arquitectos puede estar relacionado con la entrada en vigor del nuevo Código Técnico de Edificación en septiembre de 2006, que hizo que ese año se visaran, antes de la aplicación obligatoria de esta normativa, un elevado número de proyectos.

Sin embargo, y pese al negativo comportamiento observado en el último trimestre del año, la licitación pública ha crecido casi un 15% en el conjunto del año 2007, lo que atenuaría en parte el descenso en la actividad residencial. Pero, no cabe duda de que la construcción residencial ha comenzado a experimentar un cambio de ciclo, que ya se venía intuyendo en trimestres anteriores y que era esperado por los principales agentes del sector.

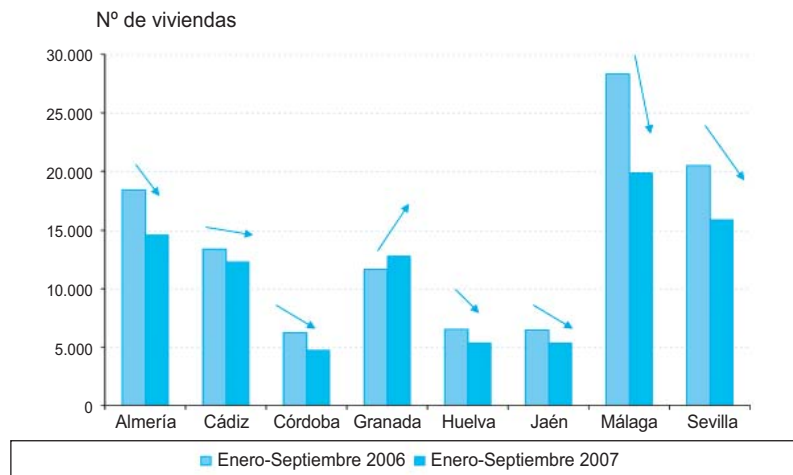
Ante este escenario, el precio de la vivienda libre continúa mostrando una trayectoria de progresiva desaceleración, aumentando los precios un 3,8% en el cuarto trimestre de 2007, un punto porcentual inferior al registrado en Andalucía. Pese a que el aumento del precio de la vivienda en Málaga ha sido el más bajo de todas las provincias andaluzas, su valor medio sigue

Viajeros alojados en establecimientos hoteleros de Málaga y estancia media
Tourist stayed in hotel establishment of Málaga and average stay



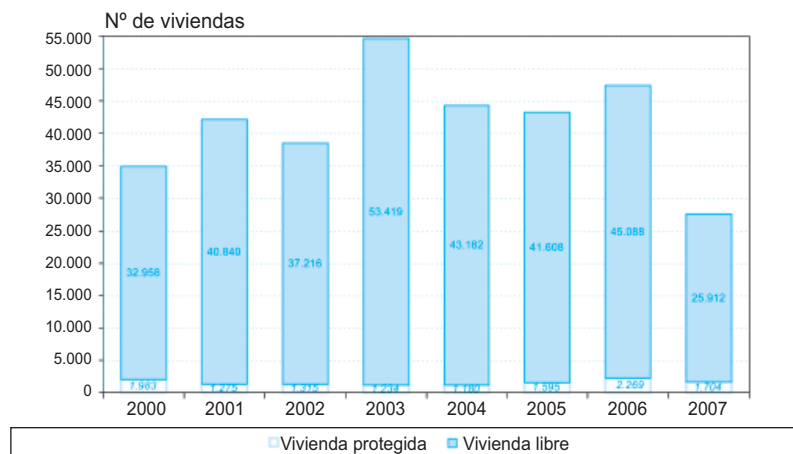
Fuente: Analistas Económicos de Andalucía y Encuesta de Ocupación Hotelera, INE.

Notable caída de las viviendas iniciadas en la provincia de Málaga
Considerable drop in the buildings started in Málaga province



Fuente: Analistas Económicos de Andalucía y Ministerio de Vivienda.

Las viviendas visadas registraron un fuerte descenso en 2007
Projected housings registered a sharp fall in 2007



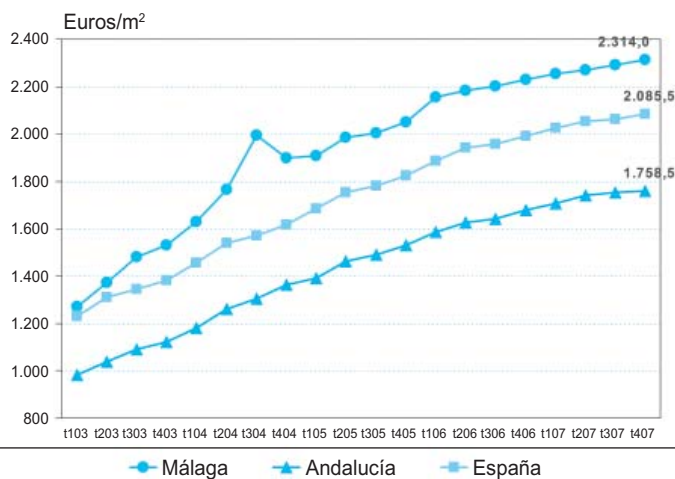
Fuente: Analistas Económicos de Andalucía y Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España.

siendo el más elevado de Andalucía, e incluso superior al de España. Al mismo tiempo, la actividad en el mercado hipotecario también se ha ralentizado, descendiendo las hipotecas de nueva contratación un 11% en 2007, al igual que su importe, de forma que el importe medio por hipoteca se ha mantenido en niveles similares a los del año 2006. El proceso de adaptación a un entorno financiero menos cómodo, explica en gran medida esta trayectoria.

En este contexto, el dinamismo empresarial arroja señales no demasiado optimistas y un cierto agotamiento del clima de negocios en el ámbito provincial. En este sentido, se ha observado un descenso en la creación de nuevas sociedades mercantiles, a lo que habría que sumar el notable aumento de la disolución de sociedades que se ha registrado en el balance del año 2007, llegando casi a duplicarse respecto al año anterior. Esta desaparición de empresas podría estar explicada en parte por la aminoración de la actividad en el sector de la construcción, donde es bastante frecuente que la pervivencia de una sociedad dependa de un proyecto que al finalizar origina la disolución societaria. No obstante, esta trayectoria debe ponderarse en el contexto de excepcional despegue que venía exhibiendo este indicador hasta el pasado año.

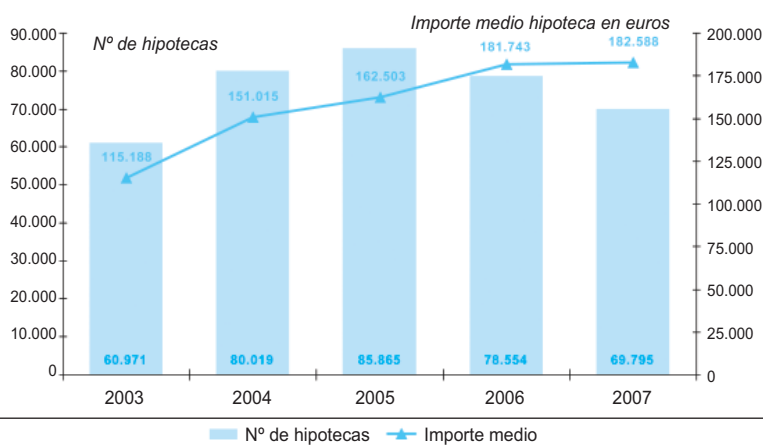
Los indicadores de demanda apuntan, en general, a una ralentización de la actividad, con un notable descenso en la matriculación de vehículos. Por su parte, los créditos concedidos al sector privado han seguido creciendo a un fuerte ritmo, aunque inferior al de trimestres anteriores, en un contexto de endurecimiento de las condiciones financieras. Pese a esta ralentización del consumo, la inflación, medida por el Índice de Precios de Consumo ha repuntado hasta el 4% en diciembre de 2007, destacando el incremento de precios en los grupos de Transporte (6,8%), en gran medida asociado

Precios de la vivienda libre en la provincia de Málaga
Housing's price is decelerating in Málaga Province



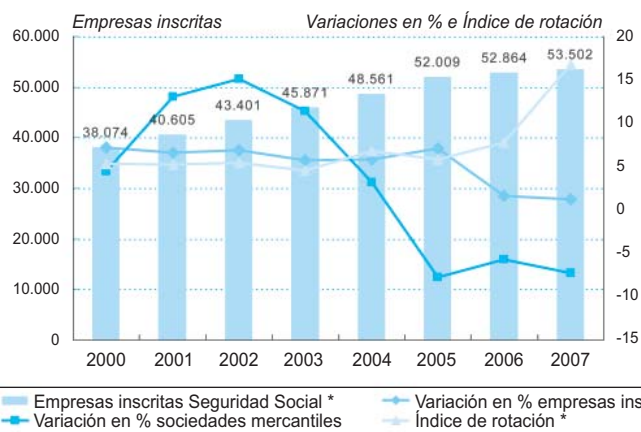
Fuente: Analistas Económicos de Andalucía y Ministerio de Vivienda.

El número de hipotecas descendió en 2007
The number of mortgages decreases in 2007



Fuente: Analistas Económicos de Andalucía e Instituto Nacional de Estadística.

Sociedades mercantiles creadas y empresas inscritas a la Seguridad Social
Companies created and companies registered to Social Security



* Datos a último día de cada periodo. Índice de rotación: % Sociedades disueltas/Total sociedades constituidas.

Fuente: Analistas Económicos de Andalucía, Instituto Nacional de Estadística y Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.



Principales Indicadores Económicos de Coyuntura

Main economic indicators

	Provincia de Málaga	% Andalucía	Tasas de variación interanual en %			Periodo
			Provincia de Málaga	Andalucía	España	
Licitación oficial (millones de euros)**	1.469,3	22,6	14,45	-0,51	-12,69	2007
Viviendas iniciadas	19.863,0	21,9	-29,96	-18,60	-12,13	Ene-sep. 07
Viviendas terminadas	22.651,0	23,2	-17,45	-1,20	-1,92	Ene-sep. 07
Viviendas visadas	27.616,0	31,0	-41,69	-54,61	-33,84	2007
Viviendas protegidas visadas	1.704,0	23,6	-24,90	-37,40	-41,02	2007
Viviendas libres visadas	25.912,0	31,7	-42,53	-55,69	-33,21	2007
Precio medio de la vivienda libre (euros/m ²) ⁽¹⁾	2.314,0	555,5	3,78	4,81	4,77	4º trim. 2007
Viajeros alojados (miles)**	4.844,8	29,9	4,38	3,92	3,52	2007
Residentes España	2.354,7	23,3	3,58	4,52	2,90	2007
Residentes extranjero	2.490,1	40,6	5,15	2,95	4,36	2007
Pernotaciones hoteleras (miles)**	17.082,1	38,1	2,73	2,45	2,14	2007
Residentes España	6.413,0	26,0	-1,22	1,87	1,63	2007
Residentes extranjero	10.669,2	52,7	5,25	3,17	2,52	2007
Grado ocupación hotelera (promedio en porcentaje) ^{(1)**}	57,3	6,4	0,53	-0,10	-0,07	2007
Estancia media (promedio en días) ^{(1)**}	3,5	0,8	-0,06	-0,03	-0,04	2007
Plazas hoteleras (promedio anual)**	78.335,3	33,8	2,45	3,08	2,77	2007
Personal ocupado establecimientos hoteleros (promedio anual)**	14.036,2	38,3	6,58	4,41	3,96	2007
Transporte aéreo de pasajeros (miles)	13.547,0	61,0	4,11	9,56	9,10	2007
Interior	3.526,3	37,9	4,32	14,51	8,97	2007
Internacional	10.020,7	77,6	4,03	6,25	9,19	2007
Transporte aéreo de mercancías (toneladas)	5.814,0	48,1	14,78	4,89	4,16	2007
Transporte marítimo**						
Pasajeros (miles)	611,9	8,5	22,27	3,31	6,62	2007
Mercancías (miles de toneladas)	5.876,6	4,7	-4,89	3,08	4,81	2007

** Datos provisionales.

(1) Diferencia en puntos porcentuales respecto a la media andaluza y en relación al año anterior. En el caso del precio de la vivienda el % de Andalucía corresponde a la diferencia en euros.

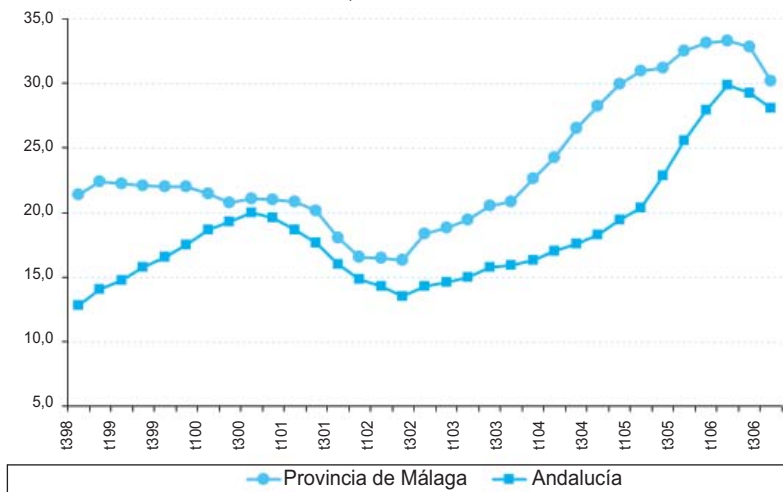
Fuente: Consejo Superior de Colegios de Arquitectos de España, Dirección General de Aviación Civil (Ministerio de Fomento), IEA, INE, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Ministerio de Vivienda y SEOPAN.

al repunte de los precios del petróleo, alimentos y bebidas no alcohólicas (6,5%) y bebidas alcohólicas y tabaco (6,2%). Asimismo, vivienda, hoteles, cafés y restaurantes y Enseñanza, por este orden, han experimentado también crecimientos importantes, todos ellos por encima de la subida del IPC general.

Finalmente, y por lo que respecta a la evolución de los salarios, al contrario que sucediera en los primeros meses de 2007, tras los últimos repuntes de la inflación, el crecimiento de los precios de consumo ha vuelto a situarse por encima del aumento salarial pactado en convenios, que continúa en el 3% al cierre de 2007, afectando así a la capacidad adquisitiva de los ciudadanos. Esta cifra se mantiene inalterable desde el pasado agosto, siendo siete décimas inferior al acordado inicialmente en 2006, a la que habrá que añadir posteriormente el efecto de las cláusulas de salvaguarda.

El crédito al sector privado alcanzó un máximo en 2006
Credit to the private sector reached a peak in 2006

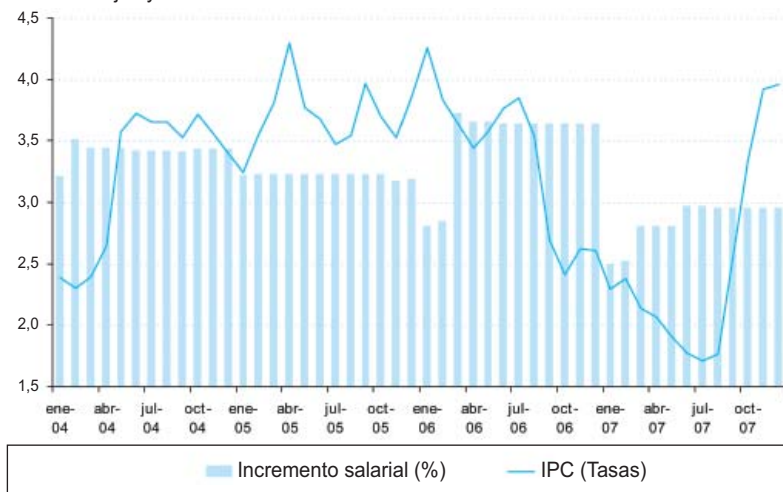
Tasas de variación interanual en %, media de los 4 últimos trimestres



Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía* y Boletín Estadístico del Banco de España.

Inflación y salarios en la provincia de Málaga
Inflation and wages in Málaga province

Porcentajes y tasas de variación interanual en %



Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, INE y Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.



Indicadores de demanda y financieros, precios y salarios

Demand and financial indicators, prices and wages

	Provincia de Málaga	% Andalucía	Tasas de variación interanual en %			Periodo
			Provincia de Málaga	Andalucía	España	
Comercio exterior						
Importaciones (millones de euros)	1.853,6	7,8	1,68	8,08	6,75	2007
Exportaciones (millones de euros)	955,9	6,1	-1,46	0,17	6,48	2007
Indicadores de demanda						
Matriculación de turismos	61.009,0	23,8	-3,01	-3,56	-2,61	2007
Matriculación de vehículos de carga	12.971,0	23,1	-6,84	-4,74	0,14	2007
Consumo de energía eléctrica (promedio miles Mwh)	543,7	3,1	4,58	3,35	-3,63	2007
Indicadores empresariales						
Sociedades mercantiles creadas (número)**	6.170,0	26,8	-7,27	-5,32	-4,68	2007
Sociedades mercantiles creadas (capital suscrito en millones de €)**	331,1	19,1	2,70	55,63	29,32	2007
Efectos impagados (número)**	59.040,0	12,9	11,24	12,53	5,27	2007
Efectos impagados (capital suscrito en millones de €)**	277,2	16,5	47,26	44,91	29,75	2007
Hipotecas (número)**	69.795,0	19,3	-11,15	-4,88	-5,13	2007
Hipotecas (millones de euros)**	12.743,7	24,1	-10,74	1,50	2,00	2007
Indicadores financieros						
Créditos al sector privado (millones de euros)	46.567,9	20,5	14,98	16,37	17,06	4º trim. 2007
Bancos	21.247,6	22,9	10,83	15,02	16,76	4º trim. 2007
Cajas de ahorro	21.489,2	19,0	18,70	17,92	17,41	4º trim. 2007
Cooperativas de crédito	3.831,1	18,0	18,70	14,21	16,51	4º trim. 2007
Depósitos al sector privado (millones de euros)	19.336,0	19,4	6,11	6,56	11,15	4º trim. 2007
Bancos	6.562,7	23,9	1,28	5,91	10,69	4º trim. 2007
Cajas de ahorro	10.584,9	18,4	8,41	7,06	11,70	4º trim. 2007
Cooperativas de crédito	2.188,5	14,8	10,57	5,85	9,68	4º trim. 2007
Precios y salarios						
IPC ⁽¹⁾	105,0	-0,2	4,0	4,2	4,2	Dic. 2007
Aumento salarial ⁽¹⁾	3,0	-0,3	-0,69	-0,18	-0,36	Dic. 2007

** Datos provisionales.

(1) 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.

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



II Economía y sociedad en Málaga

Economy and society in Málaga



A lo largo de 2007, la actividad económica en la ciudad de Málaga empezó a percibir los síntomas de ralentización que han caracterizado el comportamiento de la economía en los espacios nacional e internacional. Así, después de que el ritmo de crecimiento alcanzara un techo entre finales de 2006 y comienzos de 2007, en la segunda mitad del año el pulso de la actividad perdió intensidad, moderándose la tasa de crecimiento económico ligeramente respecto a la del año precedente. De este modo, de acuerdo con las estimaciones de *Analistas Económicos de Andalucía*, el ritmo de avance en la ciudad de Málaga se situó en el 4,1%, lo que representa un ligero freno en comparación con la tasa de crecimiento correspondiente a 2006. Sin embargo, esta desaceleración económica resultaría algo más significativa en el último trimestre del año, denotando así que el proceso de ralentización se va haciendo paulatinamente más evidente.

La comparativa de los indicadores disponibles para los distintos espacios geográficos permite comprobar que, ya en 2007, el ajuste en el sector construcción, y en concreto en la vivienda, ha sido generalizado y bastante evidente tanto en Andalucía como en el espacio provincial, esperándose que este ajuste continúe en los dos próximos años, a tenor del descenso en el número de viviendas visadas, indicador adelantado sobre la actividad del

sector residencial. No obstante, esta disminución de la actividad proyectada es menos relevante en la ciudad de Málaga y más significativa en los agregados provincial y regional.

Pero no solo la construcción determina la actividad económica de Málaga. En este sentido, la trayectoria de otros importantes indicadores, relativos al transporte, el turismo y al mercado de trabajo, aproximan un mantenimiento bastante notable del pulso económico en el balance del año 2007, apreciándose, en general, una evolución más positiva de la actividad productiva en el espacio de la ciudad que en el ámbito provincial. Apoyando esta percepción conviene subrayar que el aumento de la demanda turística ha sido superior, en términos relativos, en la ciudad de Málaga que en el espacio provincial. Asimismo, pese a que los principales indicadores del mercado laboral registran una trayectoria menos positiva que en los últimos años, marcada por un aumento del paro registrado y un crecimiento más modesto del empleo, resulta apreciable una tendencia menos desfavorable en el espacio municipal que en el provincial. En concreto, el número de demandantes parados en la ciudad de Málaga ascendía a finales de 2007 a 40.499 personas, un 8,1% más, en tasa interanual, que en el mismo mes de 2006, mientras en la provincia este incremento ha sido del 11,5%. De modo similar, el número de trabajadores afiliados a la Seguridad Social aumentó en el último año un 1,8%, frente a la más modesta varia-

ción positiva correspondiente al agregado provincial (0,6%).

Por otro lado, los resultados de la *Encuesta de Expectativas* no reflejan un empeoramiento destacable de la percepción sobre la trayectoria de la economía malagueña en 2007, si bien es cierto que los síntomas de menor dinamismo en la ciudad sí que se intuyen con más claridad en las expectativas para 2008. De hecho, un 63,2% de los encuestados estiman que el crecimiento económico de la ciudad ha sido superior a la media regional, situada en torno al 3,5%, superando así al porcentaje de encuestados que opinaba lo mismo en 2006. Mientras, un 34% considera que el ritmo de avance ha sido similar al promedio andaluz. Las expectativas para 2008, que se encuentran sometidas a un entorno de incertidumbre más elevada de lo habitual, resultan menos optimistas. De acuerdo con los resultados de este sondeo, aumenta el porcentaje (47,1%) de los encuestados que opina que el crecimiento económico de la ciudad de Málaga será similar a la media andaluza, en torno al 3%. De modo similar, se produce una reducción en el número de encuestados que prevén un crecimiento del empleo superior a la media regional, que pasan de representar el 32,4% en 2007, al 16,2% en 2008, al tiempo que aumentan ligeramente las expectativas sobre un descenso del empleo. Aún así, casi la mitad de los encuestados consideran que la ocupación en la ciudad crecerá en 2008 a un ritmo similar a la media regional.



Principales indicadores económicos en 2007

Main economic indicators

	Tasas de variación interanual en %				
	Málaga Ciudad	Málaga Ciudad	Provincia de Málaga	Andalucía	España
Crecimiento económico	--	4,1	4,0	3,5	3,5
Viviendas visadas (Colegios de Arquitectos)	6.329	-13,34	-41,69	-54,61	-33,84
Libre	5.872	-10,94	-42,53	-55,69	-33,21
VPO	457	-35,63	-24,90	-37,40	-41,02
Viviendas visadas en el Área Metropolitana de Málaga (Colegios de Arquitectos)	13.064	-22,83	-41,69	-54,61	-33,84
Matriculación de vehículos (turismos y vehículos de carga)	28.445	-5,15	-3,71	-3,77	-2,06
Tráfico aéreo					
Pasajeros (miles)	13.547,0	4,11	--	9,56	9,10
Mercancías (toneladas)	5.814,0	14,78	--	4,89	4,16
Transporte marítimo ⁽¹⁾					
Pasajeros (miles)	611,9	22,27	--	3,31	6,62
Mercancías (miles de toneladas)	5.876,6	-4,89	--	3,08	4,81
Viajeros alojados en establecimientos hoteleros (media anual)	168.033	7,36	4,38	3,92	3,52
Paro registrado (datos a diciembre)	40.499	8,06	11,46	8,41	8,62
Agricultura	473	17,96	27,79	21,09	20,03
Industria	3.592	1,30	5,39	5,35	2,08
Construcción	5.749	30,78	30,60	27,39	27,14
Servicios	24.110	6,31	9,79	6,55	7,86
Sin empleo anterior	6.575	1,81	-0,30	-1,80	-1,04
Afiliados a la Seguridad Social (datos a diciembre)	261.493	1,83	0,58	1,75	2,27
Contratos	287.271	-1,92	-2,84	1,09	1,97

(1) Puertos del Estado.

Fuente: Analistas Económicos de Andalucía, Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga, Consejo Superior de Arquitectos de España, Dirección General de Aviación Civil (M^o de Fomento), IEA, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Tesorería General de la Seguridad Social (Dirección Provincial de Málaga) y Servicio Público de Empleo Estatal (INEM).

Situación socioeconómica general

General socioeconomic situation

Desde la perspectiva del Área Metropolitana de Málaga, la evolución de los principales indicadores socioeconómicos revela la posición aventajada de este espacio dentro del conjunto de la Comunidad Autónoma de Andalucía. En este sentido, destaca especialmente el avance demográfico, muy determinado por el aumento de los residentes extranjeros, así como el mejor comportamiento de otros indicadores relacionados con la actividad productiva, la demanda y el mercado laboral. En concreto, destaca el incremento en el número de establecimientos económicos, superior al correspondiente a la provincia y el agregado regional. De igual modo, el descenso en el número de vehículos matriculados resulta menos relevante en el espacio metropolitano, mientras el incremento en el número de demandantes parados ha sido algo inferior al observado en el conjunto de la provincia malagueña, aunque superior a la media andaluza. A grandes rasgos, esta trayectoria parece aproximar que la pérdida de dinamismo, que ha comenzado a enturbiar el clima económico en general, podría ser menos grave en el Área Metropolitana de Málaga.

Atendiendo a los resultados de esta batería de indicadores socioeconómicos para los distintos municipios que componen el espacio metropolitano, destaca la dinámica poblacional que viene caracterizando en los últimos años a los municipios de Cártama, Alhaurín de la Torre y Rincón de la Victoria, con aumentos demográficos en el último año entre el 5% y 6%, que evidencian su capacidad de atracción de nuevos residentes, en contraposición a la más modesta variación demográfica registrada en la ciudad de Málaga, o los descensos de Almogía y Totalán. Sin duda, esta diferente trayectoria viene explicada más por razones relacionadas con la expansión constructora, las distintas características de las viviendas y los medios de



(1) En Totalán se incluyen los trabajadores afiliados a la Seguridad Social en Olías.

Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, INE y Tesorería General de la Seguridad Social, Dirección Provincial de Málaga.

transporte que por otros motivos estrictamente económicos. La ubicación de nuevos hogares en las tres primeras localidades, además de en Pizarra, Benalmádena o Alhaurín el Grande, contrasta con los aumentos modestos de Álora, Coín o Casabermeja, además de los disminuciones ya mencionados de Almogía y Totalán o la variación casi neutral de Málaga (0,1%).

Junto con la morfología urbanística y la formación de nuevos hogares, el otro factor principal que está determinando la dinámica demográfica reciente es el fenómeno migratorio. En el caso del Área Metropolitana de Málaga, el aumento de la población foránea es la suma de dos vectores, a menudo diferenciados, el de los residentes extranjeros, en su mayoría jubilados, y el de los extranjeros en edad laboral. Entre ambos explican el extraordinario incremento del peso de la población extranjera sobre el total en algunos municipios del Área Metropolitana. En particular, en Benalmádena y Torremolinos el porcentaje de extranjeros ronda el 29% y 26%, respectivamente, en 2007. En otras poblaciones, como es el caso de Álora, con una cuota de población foránea

menos elevada (8,7%), el aumento de los residentes extranjeros en el último año ha compensado la pérdida de los residentes nacionales, permitiendo un avance de la población total (0,8%).

Otra forma de aproximar el perfil socioeconómico de los distintos municipios del Área Metropolitana consiste en comparar la tasa de afiliación a la Seguridad Social, ya que permite intuir cuál es la situación laboral que mantiene la población residente en cada municipio. De este modo, puede comprobarse que en aquellas localidades donde se asienta quizás una población con un perfil más próximo al del jubilado o retirado, con una población menos joven, y por tanto con un peso menor de la población en edad laboral la tasa de afiliación a la Seguridad Social es más baja (caso de Rincón de la Victoria, Almogía, Álora o Alhaurín de la Torre) que en otros municipios, como es el caso de Málaga.

Los referentes más relacionados con la actividad económica, como el número de establecimientos económicos, permiten apreciar también el despegue empresarial de la mayoría de municipios del Área Metropolitana, que

Indicadores socioeconómicos municipales *Socioeconomic indicators*

	Población			Población extranjera			Establecimientos económicos ⁽¹⁾		Vehículos matriculados		Paro registrado		
	01/01/2007	Variación en % 2007/2006	Variación absoluta 2007/2006	01/01/2007	Variación absoluta 2007/2006	% Pob. Extranjera/total	2006	Variación en % 2006/2005	2007	Variación en % 2007/2006	Dic. 2007	% sobre Área	Variación en % 2007/2006
	Alhaurín de la Torre	31.884	5,29	10.235	3.012	2.438	9,4	1.959	6,06	1.535	3,09	1.816	3,2
Alhaurín el Grande	21.776	3,35	4.755	4.308	2.964	19,8	1.652	6,03	993	14,01	900	1,6	23,46
Almogía	4.299	-0,23	227	463	302	10,8	141	-1,40	122	-15,86	269	0,5	1,51
Álora	13.307	0,78	798	1.152	1.052	8,7	699	1,45	390	-20,89	1.105	1,9	12,30
Benalmádena	52.217	3,82	20.253	15.040	9.835	28,8	5.209	5,83	2.432	-5,66	3.711	6,4	25,29
Cártama	18.865	6,64	5.677	1.598	1.504	8,5	1.130	11,22	729	4,89	1.107	1,9	15,67
Casabermeja	3.421	1,69	418	244	212	7,1	222	1,37	107	-20,15	113	0,2	26,97
Coín	20.870	1,55	3.002	3.418	2.804	16,4	1.492	6,80	775	-7,30	1.085	1,9	26,02
Colmenar	3.530	4,31	406	390	355	11,0	231	0,00	12.830	18,00	149	0,3	22,13
Málaga	561.250	0,11	29.685	34.481	28.255	6,1	44.055	7,82	28.445	-5,15	40.499	70,4	8,06
Pizarra	8.129	4,06	1.521	620	577	7,6	503	7,71	254	-4,87	543	0,9	10,37
Rincón de la Victoria	35.714	5,61	12.685	3.060	2.391	8,6	2.117	0,24	1.427	-15,06	2.041	3,5	27,64
Totalán	704	-0,42	88	33	26	4,7	21	-4,55	39	5,41	56	0,1	33,33
Torremolinos	60.010	2,26	18.729	15.437	8.719	25,7	5.745	2,70	4.399	-2,09	4.168	7,2	11,65
Área Metropolitana	835.976	1,23	108.479	83.256	61.434	10,0	65.176	6,71	54.477	-0,19	57.562	100,0	10,85
Provincia de Málaga	1.517.523	1,76	238.672	219.955	146.536	14,5	126.577	5,76	89.855	-2,51	94.872	--	11,46
Andalucía	8.059.461	1,05	719.409	531.827	402.911	6,6	578.801	5,19	376.648	-2,46	510.817	--	6,91

(1) Los últimos datos disponibles para el Directorio de Establecimientos con actividad económica se refieren a 2006.

Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, Instituto de Estadística de Andalucía (IEA), Instituto Nacional de Estadística y Observatorio Ocupacional de Málaga (Servicio Público de Empleo Estatal).

en conjunto registran un crecimiento interanual superior al de los agregados provincial y regional. Especialmente destacable resulta el aumento en el número de establecimientos (es decir, locales con actividad económica) observado en el municipio de Cártama, así como en la capital malagueña y Pizarra. En el caso de estas localidades del Valle de Guadalhorce el aumento de nuevos negocios está relacionado, sin duda, con el desarrollo demográfico y urbano reciente, antes comentado.

El dinamismo empresarial resulta compatible, sin embargo, con las primeras

señales de agotamiento de la demanda que se pudieron apreciar en 2007. Esta sintomatología, que ha sido generalizada en la economía española, puede aproximarse en los municipios del Área en el moderado descenso del número de vehículos matriculados (englobando turismos y otros de carga). De acuerdo con la información disponible, la trayectoria de este indicador de demanda ha sido dispar, con descensos en Casabermeja, Álora o Rincón de la Victoria, y aumentos en Alhaurín el Grande, Cártama o Colmenar, siendo lo más reseñable que la disminución en el conjunto del Área (-0,2%) re-

sulta más modesta que las observadas en los agregados provincial y regional (-2,5%, aproximadamente).

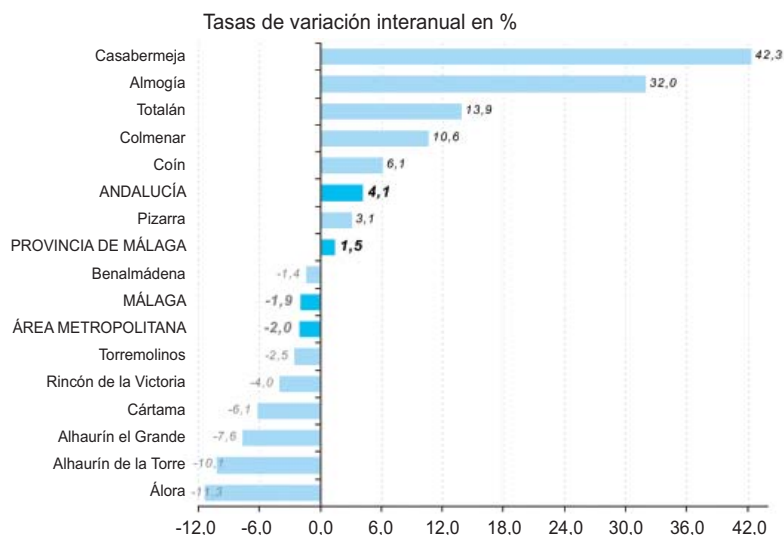
Pero sin duda, la prueba más evidente de la pérdida de dinamismo de la actividad y la aminoración en el ritmo de crecimiento en 2007, todavía moderada, se ha apreciado en el mercado de trabajo. La creación de empleo se ha ralentizado y las contrataciones se han resentido, al tiempo que el paro registrado ha aumentado. De este modo, el número de contratos inscritos en las oficinas de empleo descendió en el Área Metropolitana un 2% en 2007,

siendo esta caída más relevante en los municipios de Álora, Alhaurín el Grande, Alhaurín de la Torre y Cártama. En la capital malagueña el descenso fue algo más modesto (1,9%), mientras en otras localidades de menor tamaño (caso de Casabermeja, Almogía, Colmenar y Coín) se registraron aumentos respecto al año anterior. Por su parte, también las estadísticas de paro registrado señalan este deterioro del mercado laboral en el Área Metropolitana, con un aumento en la cifra de parados en todos los municipios que comprenden este espacio geográfico, siendo la subida en el número de demandantes parados algo menos notable en la ciudad de Málaga.

La proporción de parados en relación a la población activa (aproximada a través de la población entre 15 y 64 años) por sexos permite aproximar las diferencias en tasas de paro entre hombres y mujeres en los distintos municipios del Área Metropolitana de Málaga. Así, este cociente sitúa a los municipios de Álora, Pizarra y Málaga, como aquéllos que sufrirían mayores niveles de desempleo, mientras que los de Casabermeja, Colmenar, Alhaurín el Grande y Coín tendrían las tasas de paro más bajas. Precisamente, entre estos municipios con una tasa de paro más baja se observa una mayor igualdad entre el desempleo femenino y masculino. Más concretamente, en los municipios de Casabermeja y Colmenar la tasa de paro de las mujeres resulta ligeramente inferior a la de los hombres. Esta circunstancia es minoritaria, ya que en la mayoría de los municipios del Área, así como en la provincia, Andalucía y España, por motivos estructurales, la tasa de paro de las mujeres es más elevada que la correspondiente a los hombres.

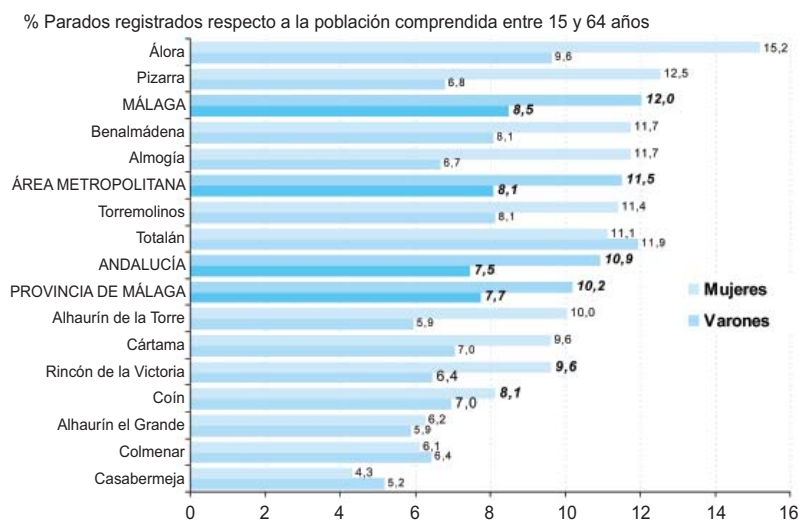
A modo de resumen, podemos concluir que los principales indicadores socioeconómicos de 2007 disponibles para el ámbito del Área Metropolitana siguen ofreciendo un perfil demográfico más dinámico (tasa de nata-

Contratos registrados. Comparativa 2007-2006
Registered contracts. 2007 vs. 2006



Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía* y Servicio Público de Empleo Estatal.

Tasa de paro registrado por sexos en 2007
Unemployment rate



Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, Instituto Nacional de Estadística y Servicio Público de Empleo Estatal.

lidad más elevada, menor índice de dependencia) que el correspondiente a los agregados provincial y regional. Asimismo, consecuencia de su significación como núcleo poblacional y económico, la tasa de afiliación a la Seguridad Social resulta superior y la renta media declarada en el IRPF se sitúa por encima de las medias de la provincia y Andalucía.



Indicadores Socioeconómicos

Socioeconomic indicators

	Área Metropolitana de Málaga	Provincia de Málaga	Andalucía
Densidad de población, hab./km ² (1 enero 2007)	598,3	207,6	92,0
Población de derecho (1 de enero 2007)	835.976	1.517.523	8.059.461
% Incremento población 2007-2006	1,23	1,76	1,05
% Incremento población 2007-2000	14,91	18,66	9,80
% Incremento población 2001-1991 (Censos de población)	9,12	10,87	6,01
Edad media población (1 enero 2007)	38,1	38,4	38,3
% Población > 65 años (1 enero 2007)	13,6	14,2	14,6
Índice de dependencia % (1 de enero 2007)	44,4	45,6	47,2
Tasa de natalidad, nacidos vivos/población *1000 (2006)	12,2	12,1	11,9
% Población extranjera/Total población (1 enero 2007)	10,0	14,5	6,6
% Extranjeros procedentes de la UE-27/ total extranjeros (1 enero 2007)	47,9	57,3	47,5
Crecimiento económico en % 2007-2006 (Área: Ciudad de Málaga)	4,1	4,0	3,5
Crecimiento económico en %, media del período 2007-2000) (Área: Ciudad de Málaga)	4,0	3,5	3,4
Renta Neta Declarada IRPF, euros/habitante (2005)	6.168,2	5.624,1	5.474,4
Índice de actividad económica, tanto por 100000 de base nacional (2005) ⁽¹⁾	1.537	2.863	13.830
Variación índice de actividad económica, en % (2005-1999)	3,64	11,79	7,00
Índice comercial (2005)	2.118	3.617	17.181
Sociedades mercantiles creadas (2007) ⁽²⁾	3.265	6.170	23.004
Sociedades mercantiles creadas/ población*1000 ⁽²⁾	3,9	4,1	2,8
Altas en el Impuesto Actividades Económicas/población* 1000 (2006)	87,8	98,6	85,1
Establecimientos económicos (sin agricultura) (2006)	65.176	126.577	578.801
% establecimientos en sector servicios/ total establecimientos	84,7	83,2	81,7
Tasa de afiliación a la Seguridad Social ⁽³⁾	57,5	55,4	55,7

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

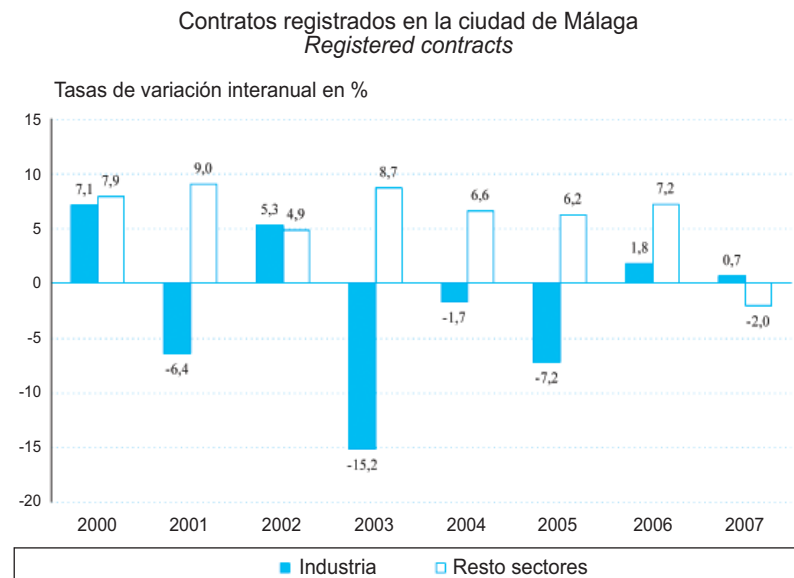
(2) Las cifras del Área Metropolitana corresponden al año 2006.

(3) Número de trabajadores afiliados a la Seguridad Social respecto a la población entre 15 y 64 años.

Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, IEA, INE y Anuario Económico (2006), La Caixa.

El sector industrial en la ciudad de Málaga ha mostrado un comportamiento positivo en líneas generales, con una trayectoria favorable del mercado de trabajo en cuanto a contrataciones se refiere, creciendo éstas con respecto al año anterior en un 0,7%, dado el aumento en la industria manufacturera, frente al descenso del 2% en el resto de sectores. El paro, sin embargo, ha crecido ligeramente, aunque de manera mucho menos acusada que en el resto de sectores productivos. A este mejor comportamiento de la industria, se ha unido un incremento en el número de licencias inscritas en el Impuesto de Actividades Empresariales (IAE), según los últimos datos disponibles, si bien el consumo de energía eléctrica ha descendido.

Analizando de manera más extensa el registro de licencias en el IAE en el sector industrial, las actividades empresariales representan el 86,2%. Dentro de éstas, la sección que más licencias con-



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

centra es, junto a la de otras industrias manufactureras, la de industrias transformadoras de los metales y mecánica de precisión. En cuanto a actividades profesionales, de las 397 licencias registradas en 2006, aproximadamente el 80% corresponden a la sección de otras industrias manufactureras, pro-

duciéndose en este caso el incremento más significativo con respecto al año anterior.

Extendiendo el análisis tanto al ámbito provincial como al Área Metropolitana de Málaga, se observa un incremento de las licencias algo más acusado en

Contrataciones 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	
				Contratos	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
2006	46	10.309	916	11.271	1,76
2007	27	10.871	451	11.349	0,69

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

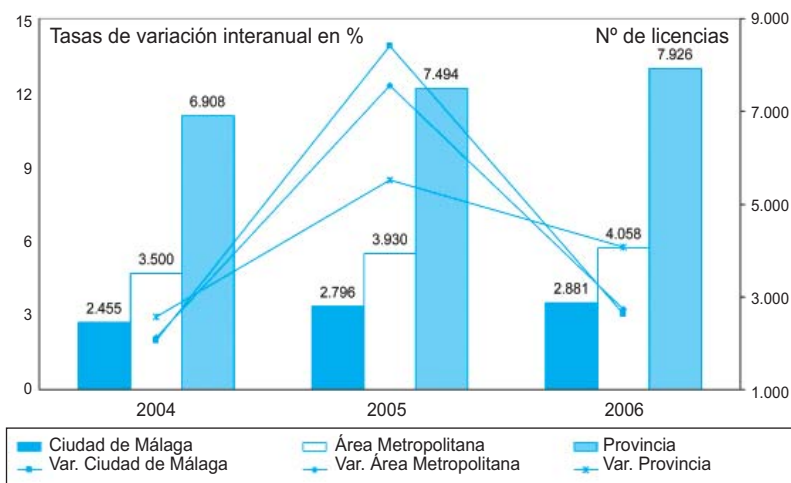


Licencias en el IAE en el sector industrial *Number of Secondary industry activities (Registration in Local Tax)*

	2005			2006			Tasas de variación en %		
	Málaga	Área Metro-politana	Provincia	Málaga	Área Metro-politana	Provincia	Málaga	Área Metro-politana	Provincia
Actividades empresariales									
Energía y agua	48	69	182	87	113	402	81,25	63,77	120,88
Extracción y transformación de minerales no energéticos y productos derivados. Industria química	218	319	680	208	310	685	-4,59	-2,82	0,74
Industrias transformadoras de los metales. Mecánica de precisión	730	1.028	1.865	770	1.105	1.985	5,48	7,49	6,43
Otras industrias manufactureras	1.421	1.997	3.984	1.419	1.990	4.025	-0,14	-0,35	1,03
Subtotal empresariales	2.417	3.413	6.711	2.484	3.518	7.097	2,77	3,08	5,75
Actividades profesionales									
Profesionales relacionados con las actividades propias de la energía, agua, minería y de la industria química	18	21	30	25	29	41	38,89	38,10	36,67
Profesionales relacionados con las industrias de la aeronáutica, de la telecomunicación y de la mecánica de precisión	62	89	128	56	91	142	-9,68	2,25	10,94
Profesionales relacionados con otras industrias manufactureras	299	407	625	316	420	646	5,69	3,19	3,36
Subtotal profesionales	379	517	783	397	540	829	4,75	4,45	5,87
Total licencias IAE	2.796	3.930	7.494	2.881	4.058	7.926	3,04	3,26	5,76

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

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

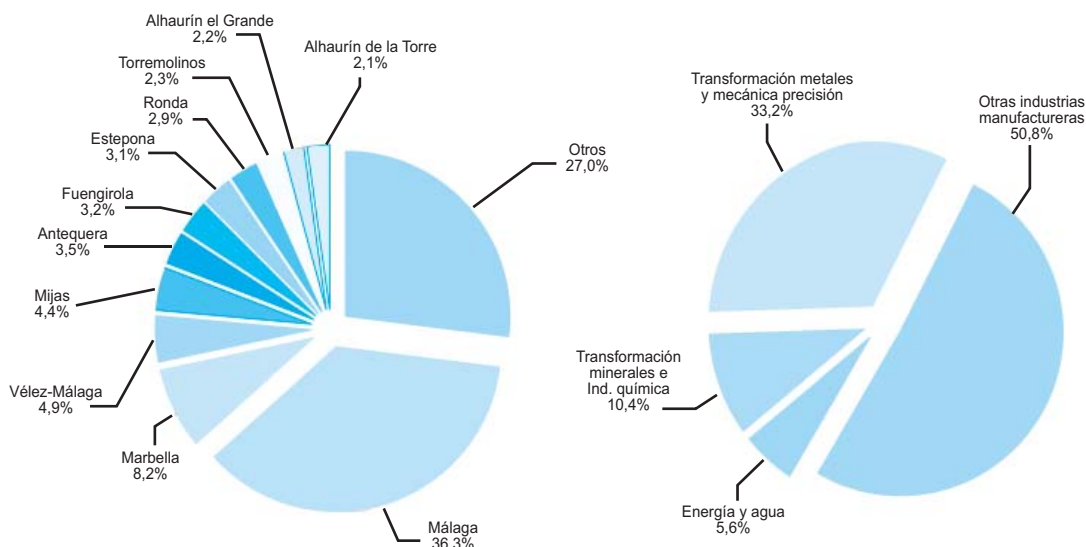


Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

ambos espacios que en la ciudad, especialmente en la provincia. En el Área Metropolitana, y al igual que ha sucedido en la ciudad, se han registrado menos licencias por actividades empresariales en las secciones de extracción y transformación de minerales no energéticos y productos derivados y en otras industrias manufactureras. En el conjunto provincial, por el contrario, se han computado más licencias en todas las secciones, tanto empresariales como profesionales, destacando el avance de las licencias de energía y agua, con 220 licencias más que en 2005.

Más de un tercio de las licencias en industria de la provincia se concentran en la ciudad de Málaga, representado a su vez el conjunto del Área Metropolitana algo más de la mitad del total provincial. Tras la capital malagueña, le siguen en importancia

Distribución de la actividad industrial en la provincia de Málaga
Secondary industry in Málaga province



Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA, 2006.

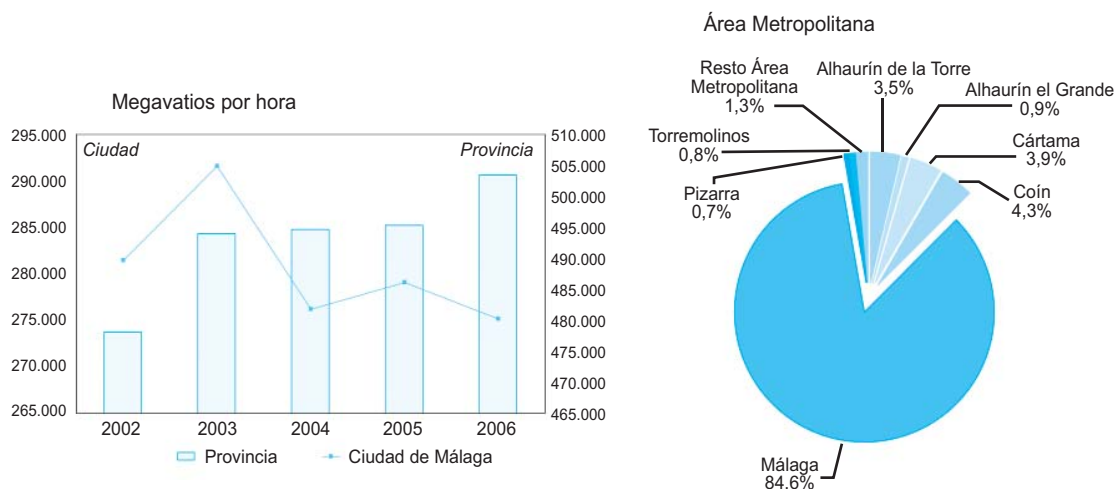
Consumo de energía eléctrica por la industria (megavatios por hora)
Electric power consumption in industry (megawatt by the hour)

	2003	2004	2005	2006	Tasas de variación en %		
					2004/2003	2005/2004	2006/2005
Alhaurín de la Torre	20.805	20.129	15.365	11.420	-3,25	-23,67	-25,68
Alhaurín el Grande	2.433	2.496	2.505	2.817	2,59	0,36	12,46
Almogía	52	88	121	126	69,23	37,50	4,13
Álora	409	374	372	403	-8,56	-0,53	8,33
Benalmádena	1.915	1.891	1.885	1.803	-1,25	-0,32	-4,35
Cártama	10.749	11.520	11.803	12.778	7,17	2,46	8,26
Casabermeja	586	563	504	490	-3,92	-10,48	-2,78
Coín	13.949	14.585	14.026	13.989	4,56	-3,83	-0,26
Colmenar	234	218	292	318	-6,84	33,94	8,90
Málaga	291.622	276.150	279.064	275.171	-5,31	1,06	-1,40
Pízarra	2.657	2.694	2.716	2.406	1,39	0,82	-11,41
Rincón de la Victoria	959	1.036	1.064	892	8,03	2,70	-16,17
Totalán	35	29	15	45	-17,14	-48,28	200,00
Torremolinos	2.543	2.343	2.205	2.721	-7,86	-5,89	23,40
Área Metropolitana	348.948	334.116	331.937	325.379	-4,25	-0,65	-1,98

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.



Consumo de energía eléctrica en industria Electric power consumption in industry



Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA, 2006.

las localidades de Marbella, Vélez-Málaga, Mijas, Antequera, Fuengirola, Estepona, Ronda y Torremolinos, representando todas ellas, junto con Málaga, cerca del 70% de las licencias inscritas en la provincia.

En cuanto al consumo de energía eléctrica en el sector industrial, la trayectoria observada en la ciudad de Málaga ha sido distinta a la registrada en la provincia. Concretamente, en

la capital malagueña el consumo, que representa alrededor del 85% del total del Área Metropolitana, ha descendido en un 1,4%, mientras que en el conjunto de la provincia éste crece en un 1,6%. Al contrario que en el sector industrial, el consumo de energía eléctrica en el conjunto de sectores aumentó en 2006 tanto en la ciudad como en el Área Metropolitana y la provincia de Málaga, por encima del 10% en los tres ámbitos.

Desagregando por municipios del Área Metropolitana, donde la reducción en el consumo de energía eléctrica industrial ha alcanzado el 2%, se observa que los mayores descensos, en términos absolutos, se han producido, junto a la capital, en Pizarra y Rincón de la Victoria, así como en Alhaurín de la Torre. En este último municipio se ha registrado el mayor descenso del consumo (3.945 megavatios por hora menos que en 2005), incluso más

Encuesta de Coyuntura Industrial en Málaga, 2007 (porcentajes) Secondary industry survey (percentages)

	Ha aumentado	Se ha mantenido estable	Ha disminuido	Variación media en % 2007/2006 ⁽¹⁾	
				Aumento	Descenso
Empleo	14,8	65,6	19,6	1,78	4,09
Costes	37,6	39,3	23,1	6,00	0,78
Ventas	52,6	25,4	22,0	7,71	3,98
Beneficio empresarial	46,4	34,0	19,6	9,00	8,89

(1) Variación media estimada para las distintas variables según las respuestas de los encuestados en uno y otro caso.

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

acusado que el observado en la capital malagueña, siguiendo con la drástica caída iniciada un año antes.

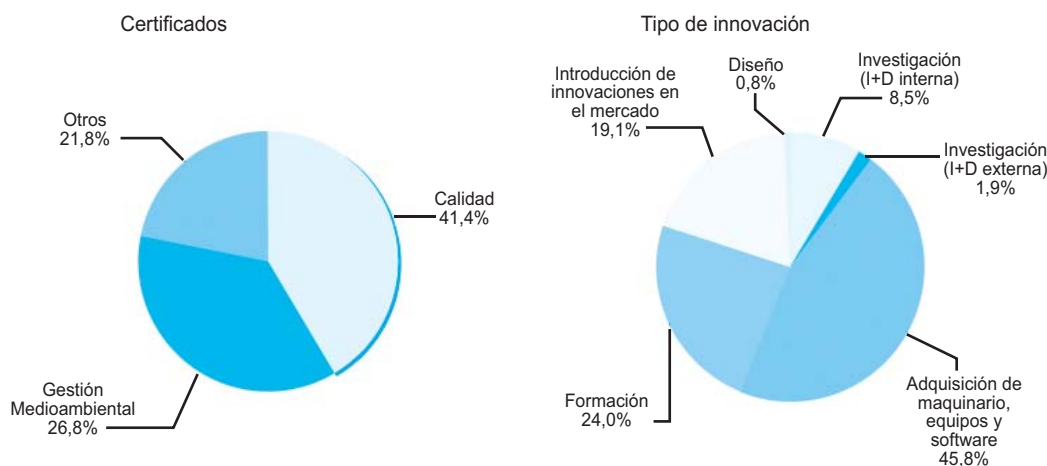
Otra información relevante a la hora de analizar la trayectoria actual del sector industrial en la ciudad de Málaga es la extraída de la Encuesta de Coyuntura Industrial realizada por *Analistas Económicos de Andalucía*. A tenor de los resultados obtenidos, la industria malagueña ha gozado de un elevado dinamismo durante 2007, si bien se

observa una trayectoria más moderada que en el año anterior, con unas perspectivas para el conjunto de 2008 también menos optimistas, aunque con previsiones halagüeñas.

Así, alrededor del 46,4% de los encuestados afirma que el beneficio de sus empresas ha aumentado en 2007, un 9% en promedio, mientras que algo menos de la quinta parte de las empresas encuestadas señalan una caída de los beneficios, en este caso

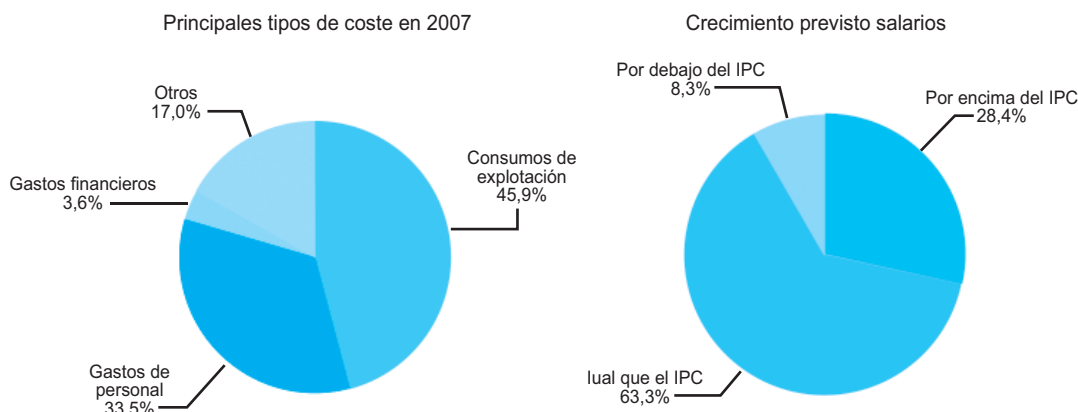
también cercana al 9% en promedio. En cuanto a las ventas, la mitad de las empresas consideran que han aumentado, concretamente un 7,7%, mientras que aproximadamente la cuarta parte de la muestra asegura que las ventas se han mantenido estables. Las valoraciones en cuanto a empleo no son tan optimistas, ya que únicamente el 15% de los encuestados afirma que ha aumentado ligeramente, frente a un 65,6% que opina que se ha mantenido estable.

Innovación y calidad en la industria en Málaga, 2007
Innovation and quality in Málaga industry



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

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



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



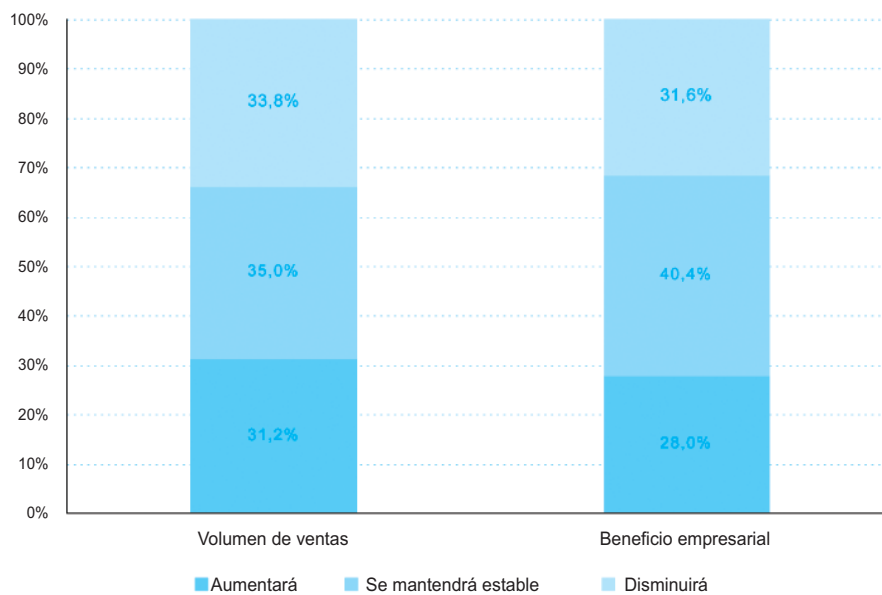
Otro aspecto destacable a analizar sería el grado de innovación del sector industrial, ya que el 84,3% de las empresas encuestadas han realizado en 2007 algún gasto o inversión en innovación y mejora de la calidad. Dichas innovaciones están relacionadas principalmente con la adquisición de maquinaria, la formación y la introducción de innovaciones en el mercado. La investigación interna únicamente representa el 8,5%, siendo menos importante aún la innovación relacionada con el diseño.

Más del 40% de estas empresas posee certificados de calidad, y cerca de un 37% tiene certificados de gestión medioambiental.

Por último, en cuanto a los costes del sector, señalar que la mayor parte de éstos corresponden a consumos de explotación y gastos de personal, representando entre ambos prácticamente el 80% de los costes totales en los que incurre la actividad industrial. En relación a los gastos de personal, aproximadamente el 63% de los em-

presarios encuestados cree que los salarios aumentarán en torno al mismo nivel que el IPC en 2008, mientras que menos de un 10% piensa que el avance será inferior al que experimenten los precios de consumo. En cuanto a las expectativas de ventas y beneficios, alrededor de un 30% de las empresas encuestadas opina que éstos se incrementarán en 2008, si bien también alrededor de un tercio de los encuestados espera que dichos indicadores reflejen un peor signo que en 2007.

Encuesta de Coyuntura Industrial en Málaga. Expectativas 2008
Secondary industry survey. Expectancies



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

En el conjunto de 2007 el ritmo de crecimiento del sector de la construcción en la ciudad se ha ido moderando, al igual que ha ocurrido en el conjunto de la provincia o Andalucía, siendo esta ralentización de la actividad en parte esperada, tras el extraordinario auge de los últimos años. Los indicadores del sector así lo evidencian, descendiendo el número de viviendas visadas, y moderándose el incremento en el precio de la vivienda libre. Al mismo tiempo, el mercado de trabajo no refleja un signo positivo, con un aumento del paro registrado y un menor número

de contrataciones que en 2006. Esta trayectoria se ha observado de igual modo en la provincia malagueña, con una notable caída en las viviendas iniciadas, aunque la licitación pública ha continuado creciendo.

La información procedente del Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga refleja claramente la situación por la que atraviesa el sector de la construcción. Tanto en la ciudad de Málaga como en el conjunto de la provincia, ha disminuido el número de viviendas visadas en 2007, siendo más acusado el descenso en este último ámbito que en la capital. En términos absolutos,

la mayor reducción se ha producido en vivienda libre, computándose en la ciudad 721 unidades menos que en 2006, mientras que las Viviendas de Protección Oficial (VPO) han descendido en un 35,6%, registrándose 457 viviendas en 2007.

Distinguiendo por tipos de vivienda, las unifamiliares han sido las que han registrado una mayor reducción en términos relativos en la capital, mientras que en el conjunto provincial el descenso más acusado se ha producido en las viviendas plurifamiliares. Además de las citadas viviendas de VPO visadas por el Colegio de Arquitectos,

Viviendas proyectadas *Projected housings*

	2006		2007		Tasas de variación interanual en %	
	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga
Unifamiliares	14	539	1	480	-92,86	-10,95
Plurifamiliares	696	1.743	456	1.403	-34,48	-19,51
Total VPO	710	2.282	457	1.883	-35,63	-17,48
Unifamiliares	1.130	9.807	734	6.822	-35,04	-30,44
Plurifamiliares	5.463	33.572	5.138	20.727	-5,95	-38,26
Total Libre	6.593	43.379	5.872	27.549	-10,94	-36,49
Unifamiliares	1.144	10.346	735	7.302	-35,75	-29,42
Plurifamiliares	6.159	35.315	5.594	22.130	-9,17	-37,34
Total	7.303	45.661	6.329	29.432	-13,34	-35,54

Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.

Viviendas de Protección Oficial proyectadas en la ciudad de Málaga *Projected council houses*

	2006	2007	Tasas de variación interanual en %
Viviendas VPO visadas por el Colegio Oficial de Arquitectos	710	457	-35,63
Viviendas de VPO proyectadas por el Instituto Municipal de la Vivienda	1.724	278	-83,87
Total	2.434	735	-69,80

Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga e Instituto Municipal de la Vivienda.



Viviendas terminadas *Finished housings*

	2006		2007		Tasas de variación interanual en %	
	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga
Unifamiliares	71	427	97	310	36,62	-27,40
Plurifamiliares	5	374	265	935	--	150,00
Total VPO	76	801	362	1.245	376,32	55,43
Unifamiliares	816	7.024	797	7.301	-2,33	3,94
Plurifamiliares	3.850	22.857	4.650	26.871	20,78	17,56
Total Libre	4.666	29.881	5.447	34.172	16,74	14,36
Unifamiliares	887	7.451	894	7.611	0,79	2,15
Plurifamiliares	3.855	23.231	4.915	27.806	27,50	19,69
Total	4.742	30.682	5.809	35.417	22,50	15,43

Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.

habría que tener en cuenta también las computadas por el Instituto Municipal de Vivienda como viviendas con Proyecto Básico Finalizado. En 2007 dicha cifra ha alcanzado las 278 viviendas, bastante inferior a la de un año antes.

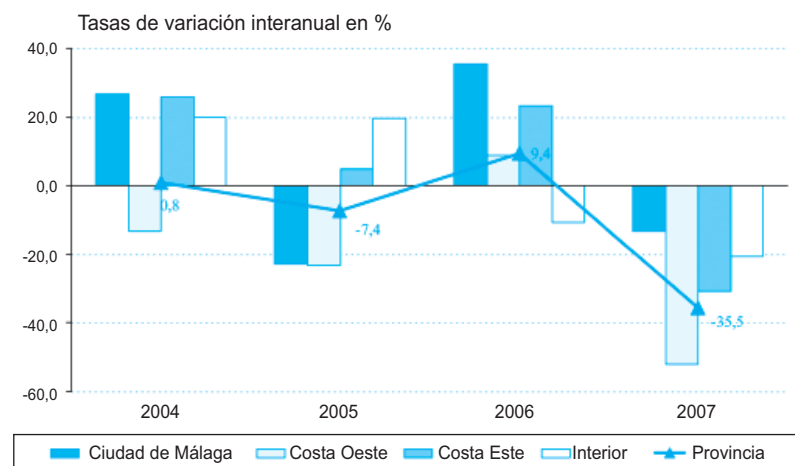
Distinta trayectoria ha seguido el número de viviendas terminadas, debido en parte a la mayor actividad en el sector en periodos anteriores, cuando las viviendas iniciadas crecieron considerablemente. En la provincia de Málaga se han terminado en 2007 algo más de 35.000 viviendas, un 15,4% más que en 2006, de las cuales aproximadamente el 16% corresponden al municipio de Málaga, donde el crecimiento interanual ha superado el 20%. Únicamente han descendido las viviendas terminadas unifamiliares de protección oficial en la provincia y las unifamiliares libres en la ciudad, observándose el mayor incremento relativo en las viviendas terminadas de protección oficial en la capital.

Extendiendo el análisis al Área Metropolitana de Málaga, únicamente

en los municipios de Álora y Casabermeja se ha producido un aumento en el número de viviendas visadas, reduciéndose éstas de forma acusada en Torremolinos, incluso más que en la capital malagueña. A su vez, distinguiendo por áreas dentro de la provincia malagueña, el mayor descenso de viviendas visadas se ha producido en la Costa Oeste (9.439 menos que en 2006), mientras que las disminuciones

menos significativas se han producido en la ciudad de Málaga y en el interior, con 974 y 1.068 viviendas menos que en 2006, respectivamente. En cuanto a las viviendas terminadas, Torremolinos, Benalmádena, Rincón de la Victoria y la propia capital son los municipios con mayor número de viviendas, aunque en Benalmádena éstas han descendido, al igual que en Cártama, Pizarra, Colmenar y Álora.

Viviendas visadas en Málaga *Projected housings*



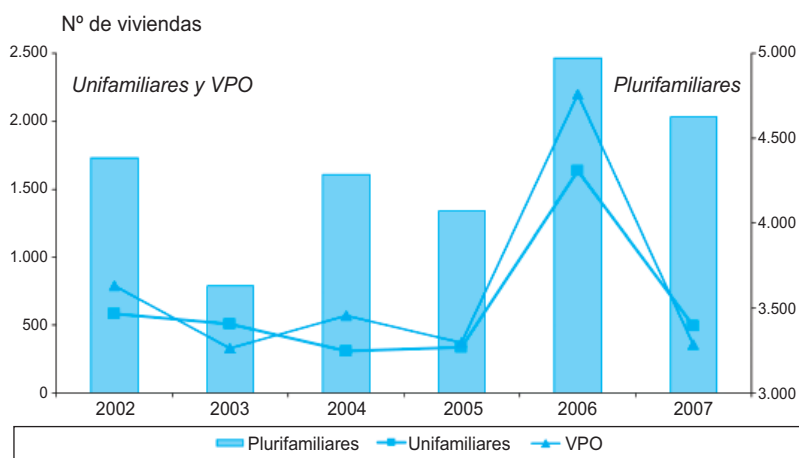
Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.

Viviendas visadas y terminadas
Projected and finished housings

	Viviendas visadas		Viviendas terminadas		Tasas de variación interanual en %	
	2006	2007	2006	2007	Visadas	Terminadas
Alhaurín de la Torre	859	530	704	1.126	-38,30	59,94
Alhaurín El Grande	498	382	417	434	-23,29	4,08
Almogía	435	125	36	70	-71,26	94,44
Álora	345	463	134	93	34,20	-30,60
Benalmádena	2.051	1.715	1.939	1.558	-16,38	-19,65
Cártama	1.183	669	734	604	-43,45	-17,71
Casabermeja	71	155	39	64	118,31	64,10
Coín	512	452	374	387	-11,72	3,48
Colmenar	140	38	50	29	-72,86	-42,00
Málaga	7.303	6.329	4.742	5.809	-13,34	22,50
Pízarra	258	240	204	114	-6,98	-44,12
Rincón de la Victoria	1.614	1.537	1.048	1.836	-4,77	75,19
Torremolinos	1.646	425	969	1.346	-74,18	38,91
Totalán	14	4	2	2	-71,43	0,00
Área Metropolitana	16.929	13.064	11.392	13.472	-22,83	18,26
Provincia	45.661	29.432	30.682	35.417	-35,54	15,43

Fuente: Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.

Licencias de obra expedidas en Málaga
Building permits



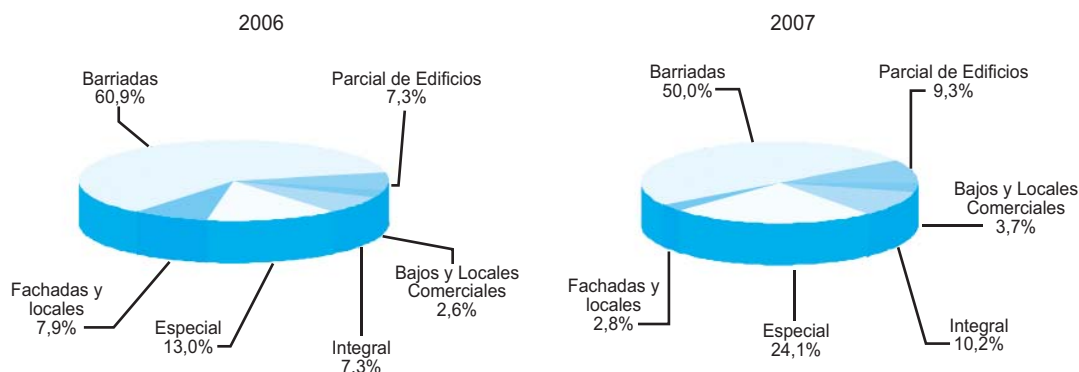
Fuente: Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, Ayuntamiento de Málaga.

En cuanto a las licencias de obra mayor expedidas por la Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, la cifra computada en 2007 ha sido inferior a la del año anterior, si bien en 2006 el número de licencias se incrementó de forma notable en términos interanuales. Concretamente, se han registrado 5.482 licencias para viviendas, de las cuales aproximadamente el 90% corresponden a viviendas plurifamiliares, incluyéndose dentro de éstas 358 viviendas de protección oficial. En cuanto a naves, si en 2006 se expedieron 76 licencias, en 2007 esta cifra se ha reducido hasta las 48 naves.

Las actuaciones desarrolladas por la Oficina de Rehabilitación del Centro Histórico de Málaga han reflejado una menor actividad durante 2007. Así, el



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



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

gasto en inversión, 35,1 millones de euros, ha sido bastante similar al del año anterior, aunque se ha repartido entre un menor número de actuaciones, 108 frente a las 151 de 2006. Desagregando por las distintas líneas, la mayor inversión se ha concentrado en la Línea Especial, con 16,6 millones de euros, seguida de la Línea Integral, siendo éstas precisamente las dos únicas líneas donde ha aumentado la inversión, y las que cuentan con mayor presupuesto protegible. En cuanto a actuaciones, sin embargo, la mitad de

las mismas están relacionadas con la Línea Barriadas, aunque son un número bastante inferior al del año anterior.

Ante este escenario de moderación de la actividad en el sector de la construcción, en el último año ha continuado la ralentización en el crecimiento de los precios de la vivienda. Así, según la información publicada por el Ministerio de Vivienda, el precio medio de la vivienda libre en la ciudad de Málaga para el conjunto del año 2007 se ha situado en 2.335,4 euros/m², lo

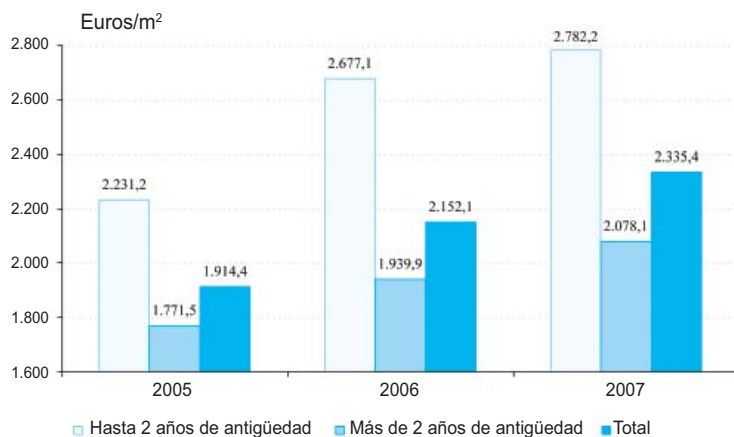
que implica un incremento interanual del 8,5%, casi 4 puntos inferior al del año anterior. Atendiendo a la antigüedad de la vivienda, aquellas con dos o menos años han registrado un precio de 2.782,2 euros/m², frente a los 2.078,1 euros de aquellas con más de dos años de antigüedad. En términos interanuales, las primeras han sido las que mayor moderación han registrado en el crecimiento de los precios, ya que si en 2006 crecieron un 20%, en el último año la variación ha sido del 3,9%.

Actuaciones de la Oficina de Rehabilitación en el Centro Histórico de Málaga, 2007
Rehabilitation office's performances

Líneas	Nº de actuaciones	Gasto de inversión (miles de euros)	Presupuesto protegible (miles de euros)	Subvención (miles de euros)	Tasas de variación interanual en % 2007/2006			
					Nº de actuaciones	Gasto de inversión	Presupuesto protegible	Subvención
Especial	26	16.556,86	11.643,61	3.205,84	23,81	24,78	80,89	100,65
Fachadas y locales	3	239,15	93,30	60,40	-75,00	-88,93	-94,10	-89,02
Barriadas	54	4.266,70	4.266,70	2.006,38	-41,30	-40,48	-40,48	-40,71
Parcial de Edificios	10	1.490,47	1.427,72	267,17	-9,09	-23,89	-27,09	-59,75
Bajos y Locales Comerciales	4	88,60	88,60	18,60	--	-40,27	-40,27	-71,72
Integral	11	12.429,34	8.214,20	982,35	--	18,04	-5,54	-14,94
Total	108	35.071,11	25.734,13	6.540,73	-28,48	-0,46	-0,98	-11,81

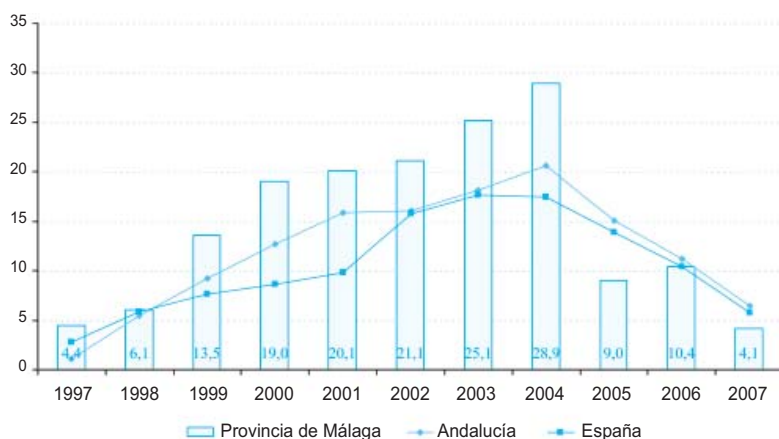
Fuente: Oficina de Rehabilitación del Centro Histórico, Ayuntamiento de Málaga.

Precio medio de la vivienda libre en la ciudad de Málaga
Housing's price



Fuente: Ministerio de Vivienda.

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



Fuente: Ministerio de Vivienda.

Precio medio de la vivienda nueva ⁽¹⁾
Average price of new housings



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

Este precio en el municipio malagueño se encuentra por encima del estimado para el conjunto de la provincia, donde alcanza los 2.282,9 euros/m², un 4,1% más que en el año anterior, siendo este aumento menos acusado en viviendas con hasta dos años de antigüedad (3,3%). A su vez, los precios en la provincia continúan muy por encima del precio medio en el conjunto de Andalucía, 1.739,7 euros/m², así como del estimado para el ámbito nacional, 2.056,4 euros/m², siendo en ambos casos las variaciones interanuales ligeramente superiores a la registrada en la provincia malagueña.

Otra estadística de referencia a la hora de analizar la evolución del precio de la vivienda, nueva en este caso, es la elaborada por la Sociedad de Tasación. Según dicha información, el precio medio de la vivienda nueva en la capital malagueña se ha situado en 2007 en los 2.263 euros/m², un 7,1% superior al de un año antes. La media de las capitales andaluzas ha sido similar, mientras que la media de capitales españolas es bastante superior, apreciándose incrementos de los precios algo más moderados en ambos espacios que en la ciudad de Málaga.

El mercado de trabajo en el sector de la construcción y las actividades relacionadas con el mismo ha sufrido una importante pérdida de dinamismo durante 2007. Así, los principales indicadores reflejan un peor comportamiento que en 2006, descendiendo las contrataciones y aumentando el paro registrado. En la ciudad se han realizado 44.911 contratos, un 12,5% menos que en el año anterior, aunque las contrataciones en actividades inmobiliarias han seguido aumentando (4.285 más que un año antes). En cuanto al paro, con datos a diciembre de 2007, se han registrado 5.749 parados, 1.353 más que en el mismo mes del año anterior.



Las expectativas de desaceleración en la construcción son aún más palpables al analizar la información que se desprende de la Encuesta de Coyuntura realizada por *Analistas Económicos de Andalucía*. En este sentido, destaca el hecho de que únicamente

para el 2,7% de las empresas encuestadas ha crecido el empleo, manteniéndose estable para más del 80% de la muestra. En cuanto a los beneficios, sucede algo similar, no aumentando éstos con respecto a 2006 en la mayoría de las empresas, pese a

que en más del 70% de éstas han aumentado las ventas. De igual modo, las previsiones para el año 2008 apuntan una trayectoria desfavorable, y ninguno de los encuestados prevé un incremento en sus ventas y beneficios.

Precio medio de la vivienda nueva en capitales de provincia ⁽¹⁾ *Average price of new housings*

(Euros/m ² y %)	Tasas de variación en %						
	2004	2005	2006	2007	2005/2004	2006/2005	2007/2006
Madrid	3.379	3.629	3.870	3.971	7,40	6,64	2,61
Barcelona	3.442	3.700	4.192	4.543	7,50	13,30	8,37
Valencia	1.642	1.913	2.211	2.404	16,50	15,58	8,73
Sevilla	1.876	2.118	2.445	2.551	12,90	15,44	4,34
Zaragoza	2.093	2.429	2.851	3.071	16,05	17,37	7,72
Málaga	1.724	1.922	2.112	2.263	11,48	9,89	7,15
Media capitales Andalucía	1.705	1.916	2.142	2.270	12,38	11,80	5,98
Media capitales España	2.286	2.516	2.763	2.905	10,06	9,82	5,14

(1) Datos a 31 de diciembre.

Fuente: Sociedad de Tasación.

Contrataciones en el sector de la construcción en la ciudad de Málaga *Registered contracts in construction*

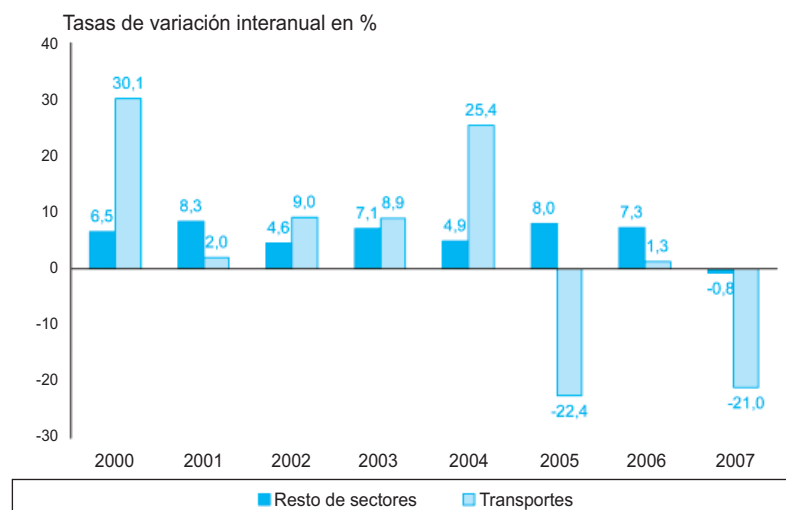


Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

En los últimos años el sector de los transportes está tomando una especial relevancia en la ciudad de Málaga, y se ha convertido en uno de los impulsores del crecimiento económico del municipio. A los recientemente iniciados trabajos de construcción de la línea 2 del metro, se ha unido la llegada del AVE a la capital malagueña. Este nuevo servicio ferroviario, se une a la ya consolidada importancia del tráfico aéreo de pasajeros, y al incipiente protagonismo que está tomando el tráfico marítimo, especialmente el relacionado con los cruceros.

Este aumento de la actividad comercial en los principales medios de transporte con los que cuenta la ciudad, no coincide, sin embargo, con una trayectoria favorable del mercado de trabajo. Al aumento del paro registrado en transportes, del 4,4% respecto a diciembre de 2006, se ha unido un descenso de las contratacio-

Contrataciones registradas en la ciudad de Málaga
Registered contracts



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

nes muy significativo, computándose 12.689 contratos en 2007, casi 3.400 menos que en el año anterior.

Uno de los principales medios de transporte con el que cuenta la ciudad de

Málaga, y que genera un elevado impacto económico no sólo en la ciudad sino en el conjunto de la provincia, es el aéreo. Concretamente, el tráfico de pasajeros ha aumentado en 2007 en un 4%, hasta alcanzar los 13,6 millo-

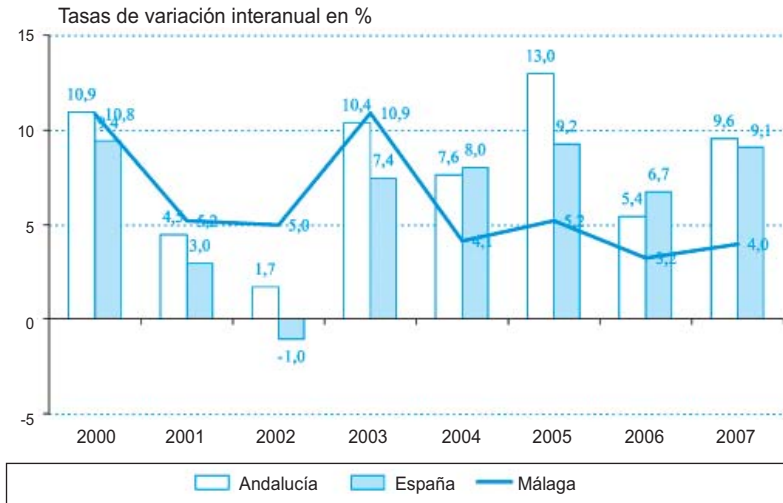
Tráfico aéreo de pasajeros y mercancías en Málaga
Air traffic of passengers and commodities

	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación interanual en %
Pasajeros	13.072.048	13.589.017	100,0	3,95
Nacional	3.390.953	3.558.908	26,2	4,95
UE	9.562.913	9.710.018	71,5	1,54
Internacional	98.086	307.135	2,3	213,13
Otra Clase de Tráfico	20.096	12.956	0,1	-35,53
Mercancías (kilogramos)	5.335.621	5.769.543	100,0	8,13
Nacional	2.938.320	2.505.883	43,4	-14,72
UE	2.370.160	2.870.179	49,7	21,10
Internacional	27.141	393.481	6,8	--
Aeronaves (número)	127.776	129.695	100,0	1,50
Comerciales	119.648	122.295	94,3	2,21
Otra Clase de Tráfico	8.128	7.400	5,7	-8,96

Fuente: AENA, Aeropuerto de Málaga.



Tráfico aéreo de pasajeros
Air traffic of passengers



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

nes de viajeros, según datos de Aena. La mayor parte de este tráfico se realiza con la UE, que concentra más del 70% del total, si bien es la componente nacional la que más ha crecido en el último año, junto con el tráfico internacional no comunitario. Atendiendo a las llegadas por nacionalidad, más de un tercio de los pasajeros son británicos, y el resto de entradas incluye, fundamentalmente, a pasajeros alemanes, irlandeses, franceses y holandeses, computando conjuntamente alrededor del 20% de tráfico total, representando a su vez los viajeros nacionales más de la cuarta parte de las llegadas.

En los últimos años está tomando el mayor protagonismo otro de los modos de transporte con el que cuenta la ciudad, en este caso el marítimo. Este fenómeno está sin duda ligado al repunte en el número de cruceros y pasajeros que ha experimentado el Puerto de Málaga. En 2007 el crecimiento ha sido especialmente significativo, con un aumento de los pasajeros en

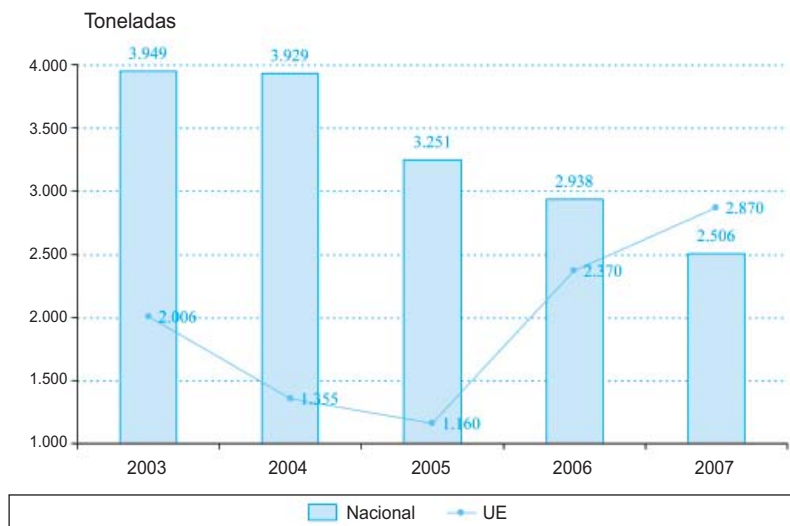
Llegadas al Aeropuerto de Málaga por nacionalidad
Arrivals at Málaga Airport by nationality

	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	Porcentajes 2007	Tasas de variación en %	
					2006/2005	2007/2006
Alemania	614.127	574.034	598.292	8,9	-6,53	4,23
Bélgica	157.044	196.221	190.503	2,8	24,95	-2,91
Francia	205.082	204.029	237.104	3,5	-0,51	16,21
Holanda	208.390	204.606	233.273	3,5	-1,82	14,01
Irlanda	256.167	296.292	316.758	4,7	15,66	6,91
Reino Unido	2.582.036	2.522.309	2.528.816	37,5	-2,31	0,26
Suecia	72.548	88.968	98.772	1,5	22,63	11,02
Resto	579.514	736.516	771.713	11,4	27,09	4,78
España	1.623.835	1.696.166	1.771.476	26,3	4,45	4,44
Total	6.298.743	6.519.141	6.746.707	100,0	3,50	3,49

(1) Datos provisionales.

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

Tráfico aéreo de mercancías
Air traffic of commodities



Fuente: Aena, Aeropuerto de Málaga.

cruceros del 31,1%, mientras que el transporte de cabotaje creció un 4%. En cuanto al tráfico marítimo de mercancías, la evolución ha sido distinta, aumentando únicamente los graneles líquidos y la mercancía general, especialmente esta última en términos absolutos, que representa el 70,6% del transporte total.

Al contrario que el tráfico marítimo de mercancías, el aéreo ha reflejado una trayectoria positiva, incrementándose en un 8,1%, con un aumento más acusado de la componente internacional, así como del tráfico de mercancías con la UE, que supone cerca de la mitad del transporte aéreo de mercancías. El tráfico nacional representa alrededor del 43,5, lo que supone un descenso interanual cercano al 15%, el único registrado en 2007.

En 2007, sin embargo, el medio de transporte que mayor protagonismo ha tenido en la ciudad es, sin duda, el ferroviario, con la creación de la

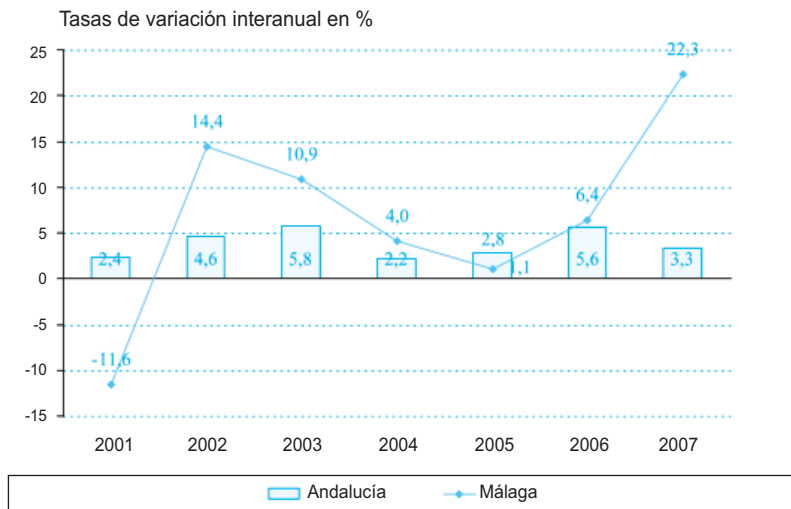
Tráfico marítimo de pasajeros y mercancías en Málaga
Sea traffic of passengers and commodities

	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación interanual en %
Pasajeros				
Cabotaje	277.281	288.270	47,1	3,96
Exterior	--	31.222	5,1	--
Cruceros	223.180	292.567	47,8	31,09
Total	500.461	612.059	100,0	22,30
Mercancías (toneladas)				
Graneles líquidos	66.448	93.301	1,5	40,41
Graneles sólidos	1.953.430	1.594.879	26,0	-18,35
Mercancía general	4.050.136	4.327.340	70,6	6,84
Avituallamiento y pesca	128.224	112.811	1,8	-12,02
Total	6.198.238	6.128.331	100,0	-1,13

Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga y Malagaport.

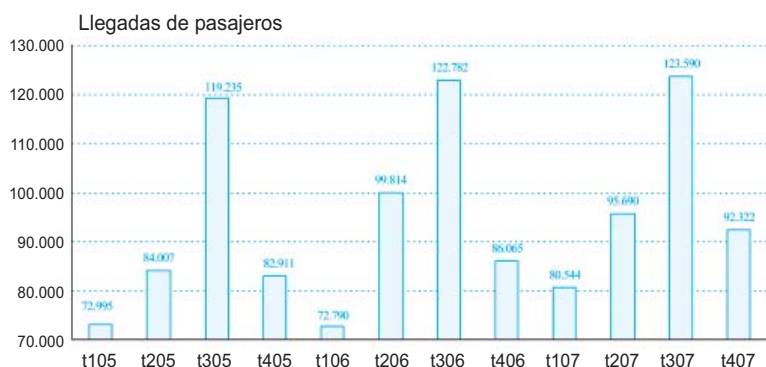


Evolución del tráfico marítimo de pasajeros *Evolution of sea traffic of passengers*



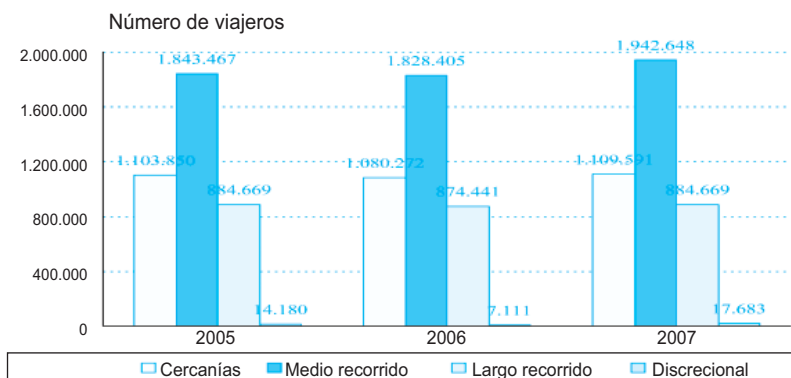
Fuente: Autoridad Portuaria de Málaga, Malagaport e IEA.

Pasajeros por ferrocarril: Talgo-200 *Railway traffic of passengers in Talgo-200*



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

Viajeros en transporte interurbano en Málaga *Intercity transport of travellers*



Fuente: Empresa Malagueña de Transportes, SAM.

nueva línea de alta velocidad Málaga-Madrid, en funcionamiento desde finales de diciembre. En lo que respecta al Talgo-200, anterior a la puesta en funcionamiento del AVE, y según la información extraída del Balance del Sector Turístico de la Costa del Sol elaborado por el Patronato de Turismo de la Costa del Sol, durante 2007 han llegado a Málaga por este medio 392.146 viajeros, un 2,9% más que en el año anterior. Sin embargo, computando llegadas y salidas a través del corredor sur se han registrado 1.063.408 movimientos en la Estación María Zambrano.

En cuanto al transporte público urbano, al igual que viene sucediendo durante los últimos años, se han incrementado tanto el número de líneas que prestan servicio como el número de viajeros que las han utilizado. Distinguiendo por áreas dentro de la ciudad, tanto las líneas que discurren por la Zona Norte como las que unen la Zona Oeste con el centro de Málaga son las que aglutinan un mayor número de viajeros, con más del 30% de los 45,6 millones que han utilizado el servicio urbano de autobuses durante 2007. Esto supone un incremento interanual en la cifra total de viajeros del 5,5%, destacando los incrementos, en términos relativos, de las líneas circulares.

Igualmente importante resulta el estudio del transporte interurbano, consolidándose la Estación de Autobuses de Málaga como un elemento básico para la movilidad de la ciudad de Málaga por su cercanía a la estación del AVE, y su proximidad a la futura estación del Metro. En este sentido, se han computado en 2007 un total de 3.954.591 viajeros, lo que supone un avance respecto al año anterior del 4,1%. Por líneas, destaca el aumento de viajeros en desplazamientos de medio recorrido (4,9%), así como el avance de viajeros en desplazamientos discrecionales, tras años de descensos. En cuanto al número de autobuses que han utilizado la

Transporte urbano de viajeros en Málaga <i>Urban transport of travellers</i>					Tasas de variación en %	
Líneas urbanas	2005	2006	2007	Porcentajes 2007	2006/2005	2007/2006
Zona Este (líneas 11, 32, 33, 34 y 35)	5.500.183	5.719.595	5.932.644	13,0	3,99	3,72
Líneas afectadas por el Carril Bus de Héroe de Sostoa-Ayala-Salitre (líneas 3, 10, 16, 19, 27 y 45)	6.029.720	6.319.322	6.647.948	14,6	4,80	5,20
Zona Norte Guadalmedina-Ctra. Colmenar (líneas 1, 12, 2, 26, 30, 36 y 37)	6.564.293	6.999.995	7.435.036	16,3	6,64	6,21
Zona Norte Guadalmedina-Avda. Valle Inclán-Camino Antequera (líneas 17, 7 y 6)	3.514.250	3.651.093	3.846.045	8,4	3,89	5,34
Líneas de la Universidad (líneas 8, 20 y 22)	4.443.652	4.658.578	4.833.322	10,6	4,84	3,75
Líneas semicirculares (líneas 15 y 31)	4.196.016	4.386.622	4.650.384	10,2	4,54	6,01
Líneas Circulares (líneas 9, 13, 5, 71, 72 y 73)	2.166.120	2.431.093	2.765.485	6,1	12,23	13,75
Zonas Camino Antequera-Teatinos-Camino San Rafael (líneas 14, 4, 24, 21, 23, 38 y Nocturno 4)	6.550.093	6.964.001	7.378.542	16,2	6,32	5,95
Zona de Campanillas (líneas 25 y 28)	1.118.338	1.216.666	1.248.182	2,7	8,79	2,59
Otras	645.449	858.833	841.331	1,8	33,06	-2,04
Total	40.728.114	43.205.798	45.578.919	100,0	6,08	5,49

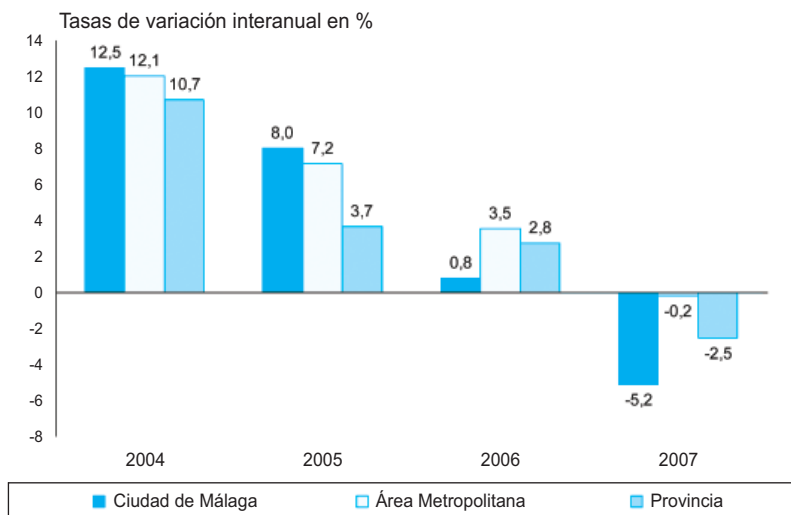
Fuente: Empresa Malagueña de Transportes, SAM.

Transporte interurbano de viajeros en Málaga <i>Intercity transport of travellers</i>				
	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación interanual en %
Alsina Graells	1.360.545	1.425.513	36,0	4,78
Aut. Casado	290.171	286.617	7,2	-1,22
Julia Vía In.	2.714	2.387	0,1	-12,05
Los Amarillos	66.062	59.671	1,5	-9,67
Aut. Portillo	1.372.868	1.439.275	36,4	4,84
S. De Las Nieves	56.642	62.067	1,6	9,58
Aut. Rios	39.545	37.514	0,9	-5,14
Emt Aeropuerto	106.564	109.928	2,8	3,16
Valleniza	20.201	19.702	0,5	-2,47
Ruiz y Avila	10.490	8.953	0,2	-14,65
Aut. Samar	1.599	1.606	0,0	0,44
Alsa Intern.	5.739	6.711	0,2	16,94
Daibus	181.845	176.076	4,5	-3,17
Tt. Bacoma	64.550	62.483	1,6	-3,20
Vaz. Olmedo	24.229	25.086	0,6	3,54
Euro-Bus	460	317	0,0	-31,09
Atlassib/Akorde	4.686	5.769	0,1	23,11
Bus-Turístico	79.043	87.770	2,2	11,04
V. Discrecional	7.111	17.683	0,4	148,67
T. Universitario	102.230	119.463	3,0	16,86
Total	3.797.294	3.954.591	100,0	4,14

Fuente: Empresa Malagueña de Transportes, SAM.



Matriculación de vehículos New vehicle registrations



Fuente: Dirección General de Tráfico, Ministerio del Interior.

estación, se observa un incremento en torno al 3%, alcanzándose la cifra de 275.684 autobuses. De éstos, la mayor parte realizan desplazamientos de medio recorrido (hasta 90 km), concentrando cerca de la mitad del conjunto de viajeros.

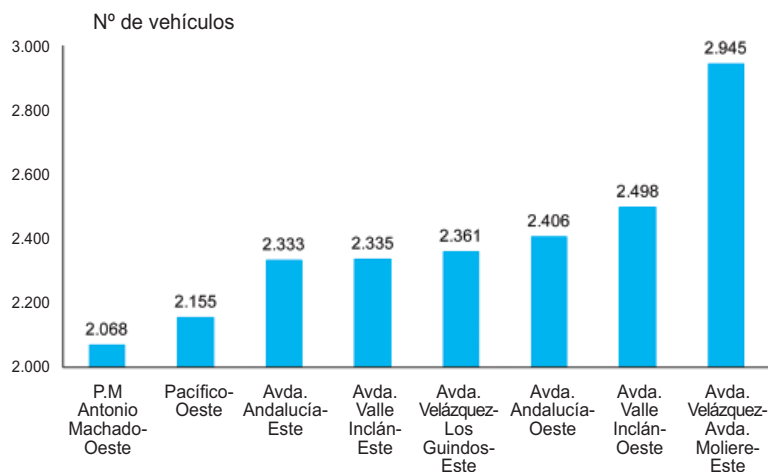
Otro indicador importante a la hora de medir la actividad dentro del sector de los transportes sería la matriculación de vehículos. La información referente al año 2007 para la ciudad malagueña ha vuelto a reflejar un menor dinamismo, disminuyendo tanto la matriculación de turismos como la de vehículos de carga. Concretamente, se han computado 28.445 vehículos, de los cuales aproximadamente el 62% son turismos. Extendiendo el análisis al conjunto del Área Metropolitana de Málaga, los mayores descensos, en términos absolutos, junto al de la ciudad,

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

	2006			2007			Tasas de variación interanual en %		
	Turismos	Otros vehículos	Total	Turismos	Otros vehículos	Total	Turismos	Otros vehículos	Total
Alhaurín de la Torre	920	569	1.489	941	594	1.535	2,28	4,39	3,09
Alhaurín el Grande	511	360	871	642	351	993	25,64	-2,50	14,01
Almogía	90	55	145	79	43	122	-12,22	-21,82	-15,86
Álora	258	235	493	219	171	390	-15,12	-27,23	-20,89
Benalmádena	1.688	890	2.578	1.532	900	2.432	-9,24	1,12	-5,66
Cártama	405	290	695	416	313	729	2,72	7,93	4,89
Casabermeja	81	53	134	58	49	107	-28,40	-7,55	-20,15
Coín	455	381	836	410	365	775	-9,89	-4,20	-7,30
Colmenar	10.161	712	10.873	11.489	1.341	12.830	13,07	88,34	18,00
Málaga	18.678	11.313	29.991	17.626	10.819	28.445	-5,63	-4,37	-5,15
Pízarra	149	118	267	150	104	254	0,67	-11,86	-4,87
Rincón de la Victoria	986	694	1.680	873	554	1.427	-11,46	-20,17	-15,06
Totalán	13	24	37	23	16	39	76,92	-33,33	5,41
Torremolinos	3.366	1.127	4.493	3.462	937	4.399	2,85	-16,86	-2,09
Área Metropolitana	37.761	16.821	54.582	37.920	16.557	54.477	0,42	-1,57	-0,19

Fuente. Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

Intensidad media de vehículos en hora punta en días laborables
 en la ciudad de Málaga, 2007
Average intensity of vehicles in rush hour



Fuente: Área de Tráfico y Movilidad Urbana, Ayuntamiento de Málaga.

se han registrado en los municipios de Rincón de la Victoria, Benalmádena, Álora y Torremolinos. En el municipio de Colmenar, por el contrario, y al igual que ocurrió en 2006, la matriculación de vehículos ha vuelto a incrementarse notablemente.

En cuanto a la intensidad del tráfico registrado en los principales puntos de medición de la ciudad de Málaga, en la mayor parte de éstos se ha observado un marcado incremento del número de vehículos. Únicamente en la Avenida Juan XXIII dirección Norte y en los puntos de medición de Av. Velázquez se ha observado una menor intensidad de tráfico, lo que sin duda obedece al inicio de las obras del me-

Intensidad Media Diaria de vehículos en días laborables
Daily average intensity of vehicles in workings days

	Tasas de variación interanual en %				
	2005	2006	2007	2006/2005	2007/2006
Av. Juan Sebastián Elcano-Oeste	21.330	22.238	25.735	4,26	15,73
P.M. Pablo Ruiz Picasso-Oeste	31.806	30.727	33.031	-3,39	7,50
Alameda Principal-Este	25.268	23.663	25.186	-6,35	6,44
Alameda Principal-Oeste	25.447	23.245	25.424	-8,65	9,37
Muelle Heredia-Este	26.075	24.348	28.129	-6,62	15,53
P.M. Antonio Machado-Oeste	18.479	20.494	27.297	10,91	33,19
Av. Andalucía-Este	36.104	34.252	39.172	-5,13	14,36
Av. Andalucía-Oeste	42.790	44.242	42.879	3,39	-3,08
Ayala	26.033	24.226	24.349	-6,94	0,51
Pacífico-Oeste	18.598	19.851	27.700	6,73	39,54
Av. Valle Inclán-Este	38.095	37.110	38.307	-2,59	3,23
Av. Valle Inclán-Oeste	36.718	37.654	37.992	2,55	0,90
Av. Velázquez-Los Guindos-Este	31.324	33.473	33.401	6,86	-0,22
Av. Juan XXIII-Sur	29.758	27.983	29.299	-5,96	4,70
Av. Juan XXIII-Norte	25.535	23.881	23.347	-6,48	-2,24
Av. Velázquez-Av. Molière-Este	37.807	38.680	33.998	2,31	-12,11
Av. Velázquez-Av. Molière-Oeste	43.022	42.686	40.774	-0,78	-4,48

* Los puntos de medición de Av. Velázquez, tanto de los Guindos como de la Av. Molière, están afectados por las obras del Metro y no presentan datos en el último cuatrimestre de 2007.

Fuente: Área de Tráfico y Movilidad Urbana, Ayuntamiento de Málaga.



tro, que han influido en la mayor circulación de otras vías de la ciudad que se han tomado como alternativas antes los cortes realizados en la anterior. Este es el caso del punto de medición de la calle Pacífico dirección oeste, cuya intensidad media diaria de vehículos en días laborables ha pasado de 19.851 en 2006 a 27.700 en 2007.

Sin embargo, y pese a las citadas obras del metro, el punto que mayor intensidad de tráfico ha registrado, junto con los de Av. Andalucía, ha sido el del cruce entre Av. Velázquez y Av. Molière dirección oeste, con una media de 40.774 vehículos diarios. Los otros puntos destacados de la ciudad en cuanto a tráfico serían los de Valle Inclán, tanto dirección este como oeste, así como el del P.M. Pablo Ruiz Picasso dirección oeste. Si analizamos las cifras en hora punta, el punto con mayor intensidad de tráfico es el del cruce entre las aveni-

das de Velázquez y Molière dirección este, con 2.945 vehículos registrados en hora punta (19:00 horas) en día laborable.

Otro aspecto interesante a la hora de medir la actividad en los transportes consiste en analizar además del uso del transporte urbano mediante autobuses, el referente a taxis. Según las estimaciones del Instituto Municipal del Taxi, perteneciente al Área de Movilidad del Ayuntamiento de Málaga, en la ciudad de Málaga utilizan el taxi alrededor de 30.000 usuarios al día, lo que en términos anuales supondría un total de 10.800.000 viajeros. La media de edad de estos usuarios ronda los 45 años y son, en general, de clase media, mientras que distinguiendo por nacionalidad aproximadamente el 85% de los pasajeros son españoles.

Por último, habría que señalar que la inversión realizada en transportes

por parte de la Consejería de Obras Públicas y Transportes durante 2007 ha sido bastante superior a la del año anterior, como consecuencia del elevado importe destinado a las obras de ejecución de la línea de metro de Málaga. Concretamente, la inversión correspondiente al metro ha alcanzado los 142,4 millones de euros, que suponen alrededor del 70% de la inversión realizada en la provincia. Junto a dichas obras, se han destinado más de 10 millones a estudios y proyectos ferroviarios, así como 51,7 millones de euros a otras actuaciones, entre las que destacan los casi 30 millones del tranvía de Vélez-Málaga, así como los 18,2 relacionados con la integración del ferrocarril en la ciudad de Málaga. La inversión global en la provincia supera, por tanto, los 200 millones de euros, frente a los 56,2 invertidos un año antes.

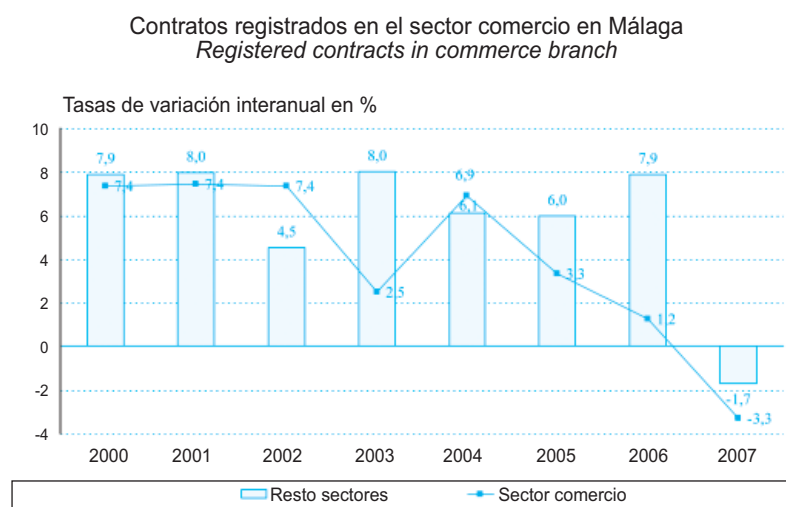
Inversiones en transportes en la provincia de Málaga *Investments in transport*

(Miles de euros y %)	2005	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación en %	
					2006/2005	2007/2006
Estudios y proyectos ferroviarios	1.275,79	5.648,62	10.468,88	5,1	342,75	85,34
Línea de metro de Málaga	28.532,69	41.492,09	142.357,12	69,6	45,42	243,09
Otras actuaciones	7.688,59	9.066,73	51.711,17	25,3	17,92	470,34
Total	37.497,08	56.207,44	204.537,17	100,0	49,90	263,90

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

La información referente al mercado de trabajo en las actividades comerciales muestra, al contrario que en años anteriores, un descenso de las contrataciones en la ciudad del 3,3% durante 2007, más acusado que el registrado en el resto de ramas productivas. Del mismo modo, el paro registrado se ha incrementado hasta superar los 6.000 parados en diciembre, algo que no parece coincidir con las expectativas del sector que se desprenden de la Encuesta de Comercio, realizada por Analistas Económicos de Andalucía, que muestra una trayectoria más favorable del mercado laboral.

En cuanto a las licencias en el IAE en el sector comercio, reparaciones y hostelería, en la ciudad se registraban 21.572 licencias en 2006, lo que su-



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

pone un incremento con respecto al año anterior del 2,3%, más moderado que en los dos años anteriores, aunque superior al registrado tanto en el Área Metropolitana como en la provincia.

Desagregando por municipios, únicamente en Almogía, Benalmádena y Torremolinos se han solicitado un menor número de licencias, destacando el avance que se ha producido en el mu-

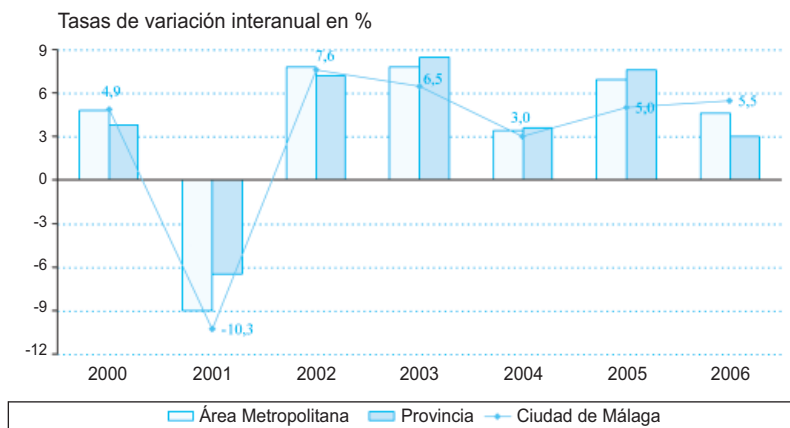
Licencias en el IAE en el sector comercio, reparaciones y hostelería
Commercial, repairs and business activities (Registration in Local Tax)

	2004	2005	2006	Porcentajes 2006	Tasas de variación en %	
					2005/2004	2006/2005
Alhaurín de la Torre	846	941	979	1,5	11,23	4,04
Alhaurín el Grande	752	801	823	1,3	6,52	2,75
Almogía	68	69	60	0,1	1,47	-13,04
Álora	399	404	421	0,6	1,25	4,21
Benalmádena	2.509	2.711	2.607	4,0	8,05	-3,84
Cártama	485	522	553	0,8	7,63	5,94
Casabermeja	90	91	96	0,1	1,11	5,49
Coín	624	658	684	1,1	5,45	3,95
Colmenar	107	112	124	0,2	4,67	10,71
Málaga	18.897	21.089	21.572	33,1	11,60	2,29
Pízarra	234	246	251	0,4	5,13	2,03
Rincón de la Victoria	931	945	958	1,5	1,50	1,38
Totalán	9	11	12	0,0	22,22	9,09
Torremolinos	3.380	3.557	3.515	5,4	5,24	-1,18
Área Metropolitana	29.331	32.157	32.655	50,2	9,63	1,55
Provincia	59.356	63.906	65.098	100,0	7,67	1,87

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.



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



Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

nicio de Málaga (483 licencias más que en el año anterior), de modo que la capital representa un tercio de las licencias en el conjunto de la provincia, y el conjunto del Área Metropolitana concentra el 50,2% del total provincial. Por otro lado, el número de establecimientos en comercio, reparaciones y hostelería de la ciudad ha vuelto a incrementarse de forma notable, con

un avance superior al registrado en el Área Metropolitana y la provincia.

La actividad en los mercados centrales de abastecimiento de Málaga ha seguido creciendo en 2007, computándose una mayor entrada de mercancías tanto en el mercado de pescado como en el de frutas y hortalizas. En conjunto movilizan unas 247.300

toneladas, algo más de un 3% que en 2006. En el mercado de pescado, el incremento ha sido mayor en términos relativos, si bien la importancia en el total de mercancías registradas es menor que la del resto de productos, representando alrededor de la quinta parte de las entradas totales. El avance en este mercado se ha producido tanto en pescado como en marisco fresco y congelado, representando el pescado fresco más del 80% de las entradas de pescado total.

En cuanto al otro gran mercado, el de frutas y hortalizas, se han computado en conjunto 196.270 toneladas, un 1,3% más que en 2006, si bien las frutas, que representan el 48,6% de las entradas totales de frutas y hortalizas han descendido en un 1,1%. Atendiendo al precio medio ponderado de frutas y hortalizas, el principal incremento se ha producido en verduras, un 20%, siendo destacable igualmente el aumento en el precio de las patatas, si bien en el último trimestre del año los precios se redujeron de manera notable. Analizando

Entradas totales de mercancías en Málaga
Total commodities receipts

Toneladas	2004	2005	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación en %		
						2005/2004	2006/2005	2007/2006
Mercado de frutas y hortalizas	184.324	185.522	193.760	196.270	79,4	0,65	4,44	1,30
Frutas	91.970	92.541	96.397	95.336	38,5	0,62	4,17	-1,10
Hortalizas	79.594	80.094	82.793	85.776	34,7	0,63	3,37	3,60
Patatas	12.760	12.887	14.570	15.158	6,1	1,00	13,06	4,04
Mercado de pescado	42.835	43.702	46.229	51.056	20,6	2,02	5,78	10,44
Pescado fresco	34.874	35.402	37.506	41.736	16,9	1,51	5,94	11,28
Marisco fresco	5.175	5.398	5.596	5.848	2,4	4,31	3,67	4,50
Pescado congelado	1.651	1.707	1.828	2.064	0,8	3,39	7,09	12,91
Marisco congelado	1.135	1.195	1.299	1.408	0,6	5,29	8,70	8,39
Total mercado	227.159	229.224	239.989	247.326	100,0	0,91	4,70	3,06

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

Entradas totales de mercancías en Málaga
Total commodities receipts

	Frutas	Verduras	Patatas	Total Mercado	Tasas de variación interanual en %			
					Frutas	Verduras	Patatas	Total Mercado
Enero	1,12	0,97	0,52	1,01	--	1,04	67,74	3,06
Febrero	1,16	1,05	0,53	1,06	3,57	9,38	65,63	8,16
Marzo	1,13	1,02	0,54	1,03	10,78	-7,27	50,00	3,00
Abril	1,07	1,10	0,55	1,04	9,18	15,79	48,65	11,83
Mayo	1,36	1,08	0,54	1,15	7,94	20,00	20,00	11,65
Junio	1,34	1,16	0,53	1,22	27,62	56,76	15,22	38,64
Julio	1,20	1,21	0,52	1,16	20,00	53,16	0,00	30,34
Agosto	0,98	1,08	0,39	0,96	5,38	24,14	-9,30	10,34
Septiembre	1,39	1,19	0,52	1,23	15,83	43,37	4,00	23,00
Octubre	1,17	0,97	0,44	1,03	0,00	7,78	-8,33	1,98
Noviembre	1,03	0,99	0,38	0,96	-7,21	15,12	-22,45	0,00
Diciembre	0,97	1,03	0,35	0,95	-8,49	21,18	-27,08	2,15
Media anual	1,16	1,07	0,48	1,07	6,91	19,98	12,38	11,69

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

dicho precio medio para el conjunto del mercado, se observa un marcado repunte de los precios en los meses de primavera y verano, con tasas que llegan a superar el 30%.

El precio medio en el mercado de pescado, sin embargo, ha crecido de forma más moderada. Desagregando por tipos, es el marisco fresco el que mayor precio registra, 11,1 euros/kg, si bien tanto éste como el congelado han alcanzado precios inferiores a los de 2006. Por el contrario, los precios del pescado, tanto fresco como congelado, han crecido en el último año, aunque a menor ritmo que en el caso de las frutas y verduras.

Otra información relevante a la hora de analizar el consumo en Málaga es la que proporciona el Consejo Regulador de las Denominaciones de Origen “Málaga”, “Sierras de Málaga” y “Pasas

de Málaga”. Concretamente, en 2007, el volumen de producción estimado ha ascendido a 6 toneladas, de la que 84,6% corresponde a variedades blancas. En cuanto a la comercialización, de los casi 2 millones de litros comercializados, alrededor del 38% corresponden a exportaciones, destinándose la mayor parte a comercialización interna. Analizando las ventas al exterior por países, Francia representa alrededor del 63% del total, seguida en importancia por Alemania, Austria, Polonia y Hungría. Esta producción comercializada, sin embargo, ha sido bastante inferior a la del año anterior, cuando se comercializaron al exterior más de un millón de litros de vino.

Otro indicador relevante, y relacionado con el consumo es el referente al número de oficinas de entidades financieras. En este sentido, según la última información procedente del Sistema

de Información Multiterritorial de Andalucía (SIMA), la ciudad de Málaga contaba en 2006 con 506 oficinas, correspondiendo casi la mitad a Cajas de Ahorros. Así, la ciudad cuenta en total con un 8,1% más de oficinas que en el año anterior, representando alrededor del 70% y el 35% del total en el Área Metropolitana y la provincia, respectivamente.

Otra información interesante a la hora de medir el pulso de la actividad comercial malagueña es la que se obtiene de la Encuesta de Comercio, elaborada por Analistas Económicos de Andalucía. De dicha encuesta se desprende un balance positivo del sector para el año 2007, y más del 70% de las empresas encuestadas consideran que las ventas y el empleo han crecido con respecto a 2006. Sin embargo, para poco más de un 10% de la muestra han caído tanto las ventas como el empleo.



Precio medio ponderado de los mercados de frutas, verduras y pescado en Málaga (Euros/kg y %)
Average price in fruit, vegetable and fish market

	2004	2005	2006	2007	Tasas de variación en %		
					2005/2004	2006/2005	2007/2006
Frutas	1,12	1,21	1,09	1,16	8,33	-10,58	6,91
Verduras	0,84	1,05	0,89	1,07	24,90	-14,59	19,98
Patatas	0,50	0,33	0,43	0,48	-34,21	29,90	12,38
Total mercado frutas y verduras	0,96	1,09	0,96	1,07	13,40	-12,05	11,69
Pescado fresco	5,12	5,99	5,75	5,90	17,14	-4,06	2,55
Marisco fresco	10,11	10,45	11,89	11,14	3,34	13,77	-6,29
Pescado congelado	4,53	4,72	4,70	4,92	4,18	-0,44	4,67
Marisco congelado	8,38	9,94	10,24	9,99	18,50	3,09	-2,51
Total mercado pescado	5,83	6,61	6,23	6,60	13,45	-5,75	5,93

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

En cuanto a los precios del sector, tanto los de compra como los de venta han aumentado, especialmente los primeros. Los factores que explicarían estas variaciones en los precios de venta son según los

encuestados las propias variaciones en los precios de compra, así como los costes salariales y la competencia en los mercados. Atendiendo a las perspectivas para 2008, se anticipa un cierto optimismo, con una pre-

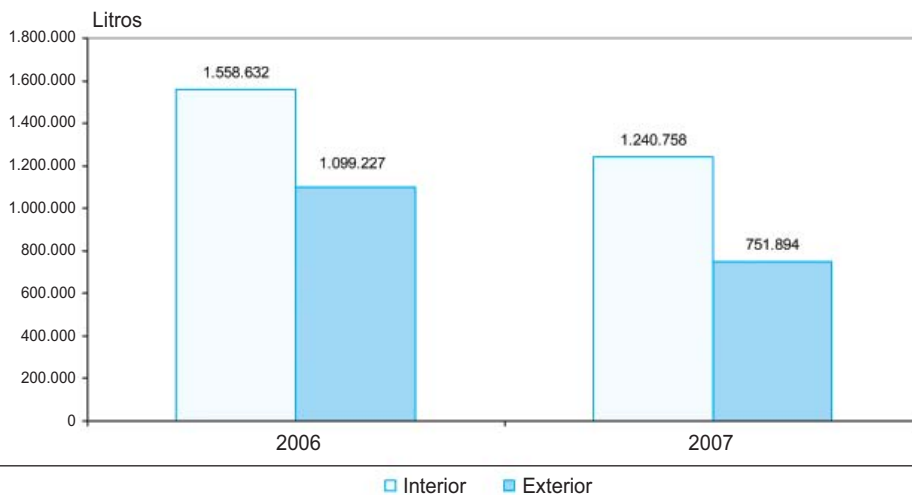
visión positiva en cuanto a ventas, aunque en el caso de los beneficios y las ventas la mayor parte de los encuestados anticipan un mantenimiento en niveles similares a los del pasado año.

Comercio exterior de vino (Litros y %)
Wine external trade

	2005	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación en %	
					2006/2005	2007/2006
Francia	408.084	482.055	471.605	62,7	18,13	-2,17
Alemania	188.527	220.039	53.412	7,1	16,71	-75,73
Austria	27.064	26.997	53.252	7,1	-0,25	97,25
Polonia	20.462	27.451	30.390	4,0	34,16	10,71
Hungría	22.500	15.110	15.174	2,0	-32,84	0,42
Finlandia	450	7.560	14.353	1,9	1.580,00	89,85
EE.UU.	478	2.146	10.812	1,4	348,95	403,82
Otros	202.001	317.867	102.896	13,7	57,36	-67,63
Total	869.566	1.099.225	751.894	100,0	26,41	-31,60

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

Comercialización de vino
Wine trade



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

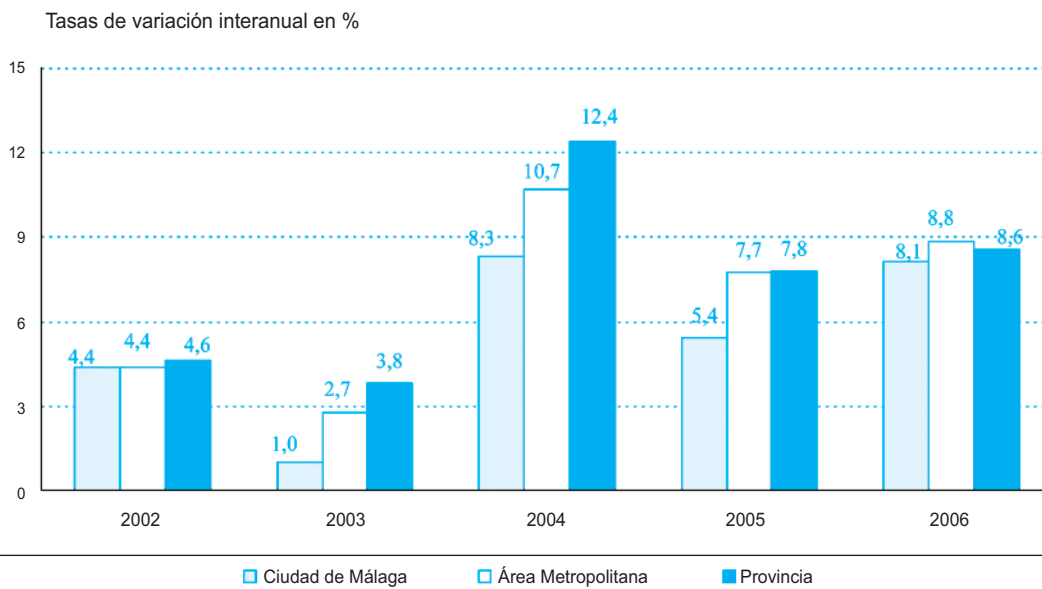
Oficinas bancarias por tipos, 2006
Number of bank branches by types

	Bancos	Cajas de Ahorro	Cooperativas de Crédito y Cajas Rurales	Total	Porcentajes			
					Bancos	Cajas de Ahorro	Cooperativas de Crédito y Cajas Rurales	Total
Alhaurín de la Torre	5	12	3	20	1,9	3,3	3,1	2,7
Alhaurín el Grande	5	4	3	12	1,9	1,1	3,1	1,6
Almogía	0	2	1	3	0,0	0,6	1,0	0,4
Álora	1	5	2	8	0,4	1,4	2,1	1,1
Benalmádena	22	25	5	52	8,2	6,9	5,2	7,1
Cártama	4	6	2	12	1,5	1,7	2,1	1,6
Casabermeja	0	2	1	3	0,0	0,6	1,0	0,4
Coín	8	9	4	21	3,0	2,5	4,1	2,9
Colmenar	0	2	1	3	0,0	0,6	1,0	0,4
Málaga	190	252	64	506	70,9	69,6	66,0	69,4
Pízarra	1	2	2	5	0,4	0,6	2,0	0,7
Rincón de la Victoria	7	14	5	26	2,6	3,9	5,2	3,6
Totalán	0	0	0	0	0,0	0,0	0,0	0,0
Torremolinos	26	27	5	58	9,7	7,5	5,2	8,0
Área Metropolitana	269	362	98	729	100,0	100,0	100,0	100,0

Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

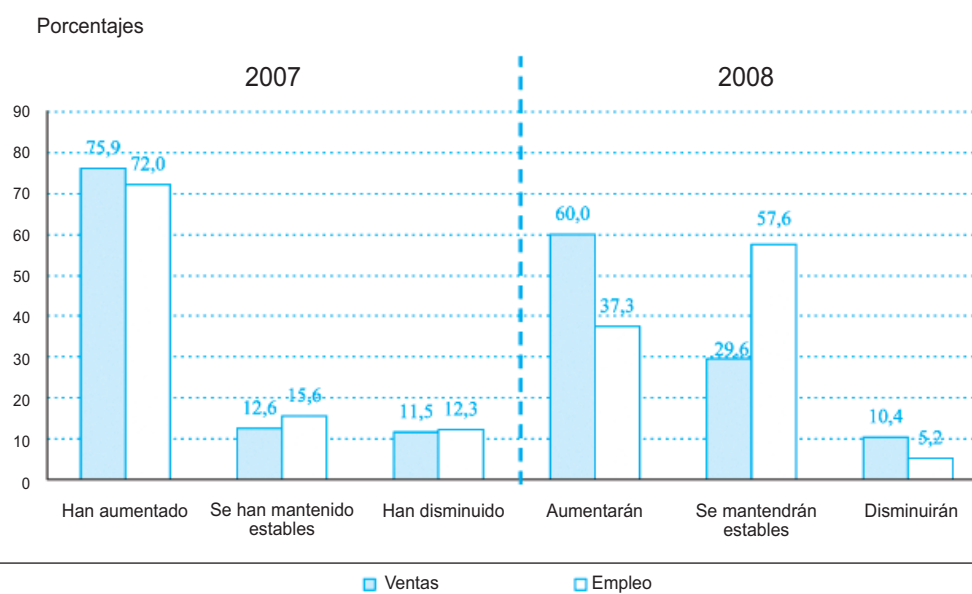


Número de oficinas bancarias Number of bank branches



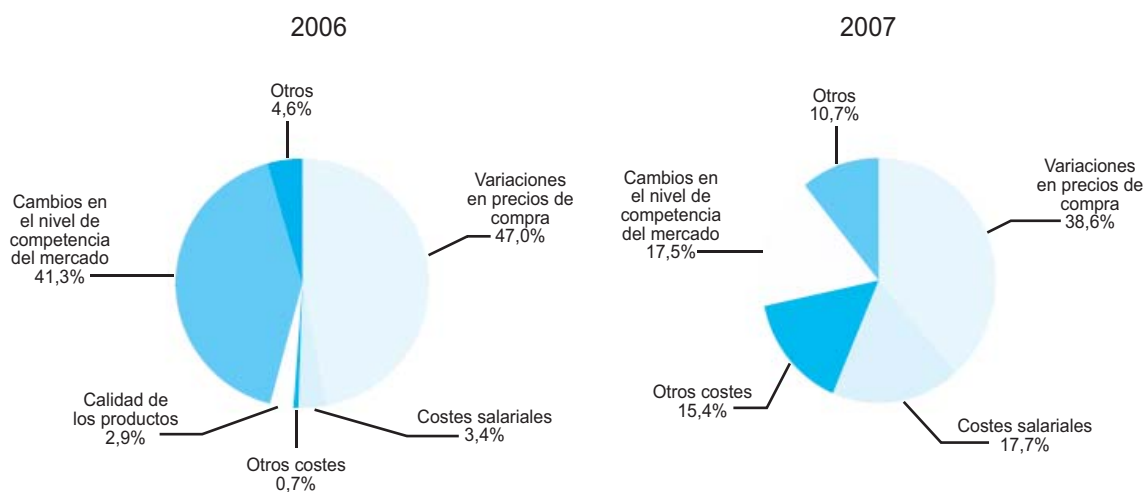
Fuente: Sistema de Información Multiterritorial de Andalucía, IEA.

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
Changes in the sale's prices



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

Encuesta de comercio (porcentajes)
Commerce survey (percentages)

	2007			2008		
	Han aumentado	Se han mantenido estables	Han disminuido	Aumentarán	Se mantendrán estables	Disminuirán
Ventas	75,9	12,6	11,5	60,0	29,6	10,4
Empleo	72,0	15,6	12,3	37,3	57,6	5,2
Precios de compra	81,4	17,6	1,0	--	--	--
Precios de venta	59,6	20,8	19,5	--	--	--
Beneficio empresarial	41,1	46,2	12,7	40,0	51,0	9,0

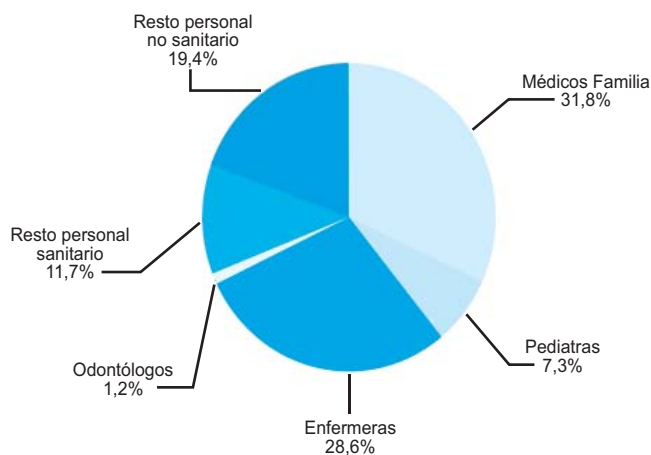
Fuente: Encuesta de Comercio, *Analistas Económicos de Andalucía*.



La evolución de la actividad sanitaria en Málaga puede analizarse a partir de diversos indicadores que ofrecen información sobre la prestación de distintos servicios sanitarios. Según datos de la Consejería de Salud, el número de profesionales, tanto sanitarios como no sanitarios, en el Distrito Sanitario y Dispositivo de Apoyo de Málaga creció en 2007 un 6%, hasta los 1.078, destacando el incremento relativo registrado en enfermería (7,7%). Por otro lado, atendiendo a la actividad asistencial urgente (DCCU), el número de actuaciones en el último año ha ascendido a 179.883, un 5,3% más que el año anterior, siendo especialmente destacable el fuerte incremento de las horas trabajadas en enfermería.

La información disponible para el complejo hospitalario de Carlos Haya muestra una reducción de su actividad en 2007, pese al incremento tanto del número de ingresos, como del índice de ocupación. Pese a ello, el total de intervenciones ha descendido casi un 8% respecto al

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



Fuente: Servicio de Planificación y Evaluación Asistencial, Consejería de Salud, Delegación Provincial de Málaga, 2007.

año anterior, ya que sólo las de cirugía mayor ambulatoria han crecido. Respecto al personal sanitario, sólo los facultativos han aumentado, mientras que el personal sanitario no facultativo ha descendido más de un 15%, disminuyendo también el personal no sanitario. En cuanto a las urgencias atendidas, éstas han descendido en 2007 un 2,65, superando ligeramente las 350.000.

A diferencia de la evolución del hospital Carlos Haya, en el Clínico Universitario Virgen de la Victoria parece haberse registrado durante 2007 una mayor actividad que en 2006. Respecto al número de trabajadores, se ha incrementado tanto el personal sanitario (facultativo y no facultativo) como el no sanitario, destacando el crecimiento de los no facultativos. El número de ingresos ha crecido ligeramente, au-

Actividad asistencial urgente (DCCU) Urgent medical care

	2006	2007	Tasas de variación interanual en %
Horas médicas	84.291	82.098	-2,60
Horas enfermería	63.544	98.600	55,17
MF Centro	90.626	89.868	-0,84
MF domicilio	24.735	27.766	12,25
Total urgencias Médico de Familia	115.361	117.634	1,97
Enfermeros Centro	45.879	48.231	5,13
Enfermeros domicilio	9.642	14.018	45,38
Total urgencias de enfermería	55.521	62.249	12,12
Total urgencias	170.882	179.883	5,27
Derivación urgencias a hospital	2.196	2.558	16,48

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



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

	2004	2005	2006	2007	Tasas de variación en %	
					2006/2005	2007/2006
Facultativos	749	631	603	629	-4,44	4,31
Personal sanitario no facultativo	2.525	2.648	3.225	2.620	21,79	-18,76
Personal no sanitario	1.339	1.350	1.393	1.314	3,19	-5,67
Número de ingresos	43.836	41.417	40.847	41.937	-1,38	2,67
Estancia media (1)	8,5	8,3	8,4	8,3	0,14	-0,15
Índice de ocupación (%) ⁽¹⁾	86,6	83,5	81,3	82,8	-2,24	1,50
Intervenciones programadas	10.152	9.852	10.389	9.914	5,45	-4,57
Intervenciones urgentes	7.371	7.344	7.250	6.939	-1,28	-4,29
Total intervenciones no ambulatorias	17.523	17.196	17.639	16.853	2,58	-4,46
Intervenciones ambulatorias	9.948	10.538	8.786	5.531	-16,63	-37,05
Cirugía mayor ambulatoria	10.880	10.714	10.850	12.037	1,27	10,94
Total intervenciones ambulatorias	20.828	21.252	19.636	17.568	-7,60	-10,53
Total intervenciones	38.351	38.448	37.275	34.421	-3,05	-7,66
Urgencias atendidas	348.671	361.185	359.857	350.381	-0,37	-2,63

(1) Tasas en diferencias en puntos porcentuales.

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

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

	2004	2005	2006	2007	Tasas de variación en %	
					2006/2005	2007/2006
Facultativos	464	378	397	486	5,03	22,42
Personal sanitario no facultativo	1.379	1.291	1.336	2.120	3,49	58,68
Personal no sanitario	918	800	863	926	7,88	7,30
Número de ingresos	21.486	20.978	20.447	20.689	-2,53	1,18
Estancia media ⁽¹⁾	9,1	9,2	9,0	9,1	-0,19	0,07
Índice de ocupación (%) ⁽¹⁾	84,1	84,5	87,8	89,3	3,28	1,45
Intervenciones programadas	21.283	15.964	16.611	18.032	4,05	8,55
Intervenciones urgentes	3.070	2.692	3.338	2.189	24,00	-34,42
Cirugía mayor ambulatoria	3.497	4.035	4.698	5.404	16,43	15,03
Total intervenciones	27.850	22.691	24.647	25.625	8,62	3,97
Urgencias atendidas	182.373	189.275	168.521	159.573	-10,96	-5,31

(1) Tasas en diferencias en puntos porcentuales.

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

mentando también el índice de ocupación, al igual que el número de intervenciones, que se ha incrementado en un 4%, hasta las 25.625, destacando el aumento relativo de las de cirugía mayor ambulatoria, aunque el mayor crecimiento absoluto se ha producido en las programadas. Tan sólo se han registrado descensos durante 2007 en las intervenciones urgentes, así como en las urgencias atendidas.

Respecto al número de camas disponibles en los centros hospitalarios de la provincia, en 2006 del total de camas en los centros públicos casi el 70% correspondían a hospitales de la capital, con alrededor de 1.900 camas. En cuanto a las camas en centros privados aproximadamente el 37% del total en Andalucía se encuentran en la provincia malagueña. En este sentido, la apertura

de centros especializados ha supuesto un fuerte incremento de la oferta, especialmente destacable en Benalmádena.

En lo referente a la oferta privada, parece observarse una mayor actividad que en 2006. Concretamente, en el Sanatorio Dr. Gálvez los recursos humanos se han incrementado un 22,5% en 2007 con respecto al año anterior, en respuesta al aumento de las consultas, así como del número de intervenciones en quirófanos medianos y grandes. En cambio, hay que resaltar el notable descenso relativo del número de intervenciones en quirófanos pequeños, así como del número de partos atendidos.

En cuanto al Centro Asistencial de San Juan de Dios, tanto el personal sanitario como no sanitario apenas ha variado en respecto a 2006. Por su parte, el

número de estancias ha crecido ligeramente, así como el número de consultas, aunque el número de ingresos ha descendido.

Finalmente, cabría resaltar que el 11,3% del total de trasplantes realizados en Andalucía se han realizado en el Hospital Regional de Carlos Haya, si bien en 2007 éstos han descendido hasta 28. Sin embargo, el Hospital Clínico Universitario Virgen de la Victoria ha aumentado en 5 el número de trasplantes, alcanzando los 18. La importancia de estas intervenciones hospitalarias ha llevado al Hospital Carlos Haya a presentar más de 20 trabajos de investigación sobre trasplantes en el "V Congreso de la Sociedad Andaluza de Enfermería de Trasplantes" celebrado en Málaga, con profesionales de Europa y EE.UU.

Sanatorio Dr. Gálvez Dr. Gálvez Clinic

	2005	2006	2007	Tasas de variación en %	
				2006/2005	2007/2006
Recursos Humanos	102	89	109	-12,75	22,47
Facultativos	3	1	1	-66,67	0,00
ATS	36	22	31	-38,89	40,91
Auxiliar de clínica	21	25	30	19,05	20,00
Personal sanitario	60	48	62	-20,00	29,17
Personal no sanitario	42	41	47	-2,38	14,63
Actividad					
Estancias	16.326	16.026	16.313	-1,84	1,79
Consultas	3.631	7.058	8.304	94,38	17,65
Ingresos	4.990	5.073	5.450	1,66	7,43
Quirófanos pequeños	1.236	909	579	-26,46	-36,30
Quirófanos medianos	2.729	2.099	2.411	-23,09	14,86
Quirófanos grandes	574	294	311	-48,78	5,78
Cesáreas	561	609	595	8,56	-2,30
Intervenciones quirúrgicas	5.100	3.911	3.896	-23,31	-0,38
Partos	742	804	753	8,36	-6,34

Fuente: Sanatorio Dr. Gálvez, S.A.

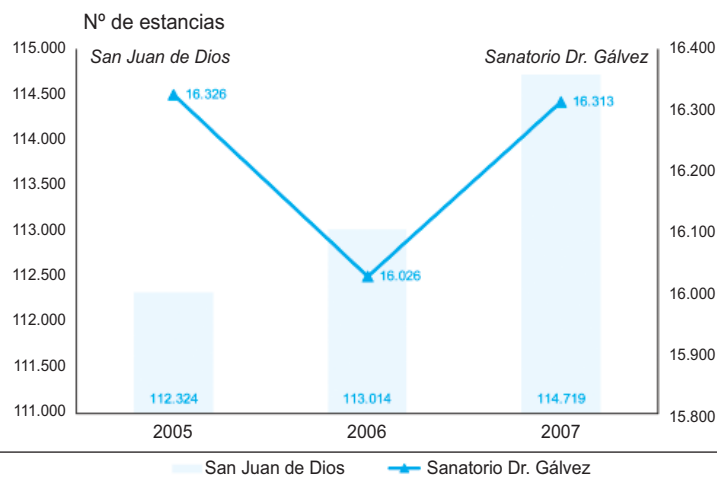


Centro Asistencial San Juan de Dios de Málaga *San Juan de Dios Clinic*

	2005	2006	2007	Tasas de variación en % 2007/2006
Recursos humanos				
Facultativos	28	26	25	-3,85
ATS	26	27	27	0,00
Auxiliar de clínica	95	102	100	-1,96
Personal sanitario	149	155	152	-1,94
Personal no sanitario	97	99	105	6,06
Actividad				
Estancias	112.324	113.014	114.719	1,51
Consultas	675	647	700	8,19
Ingresos	208	266	249	-6,39

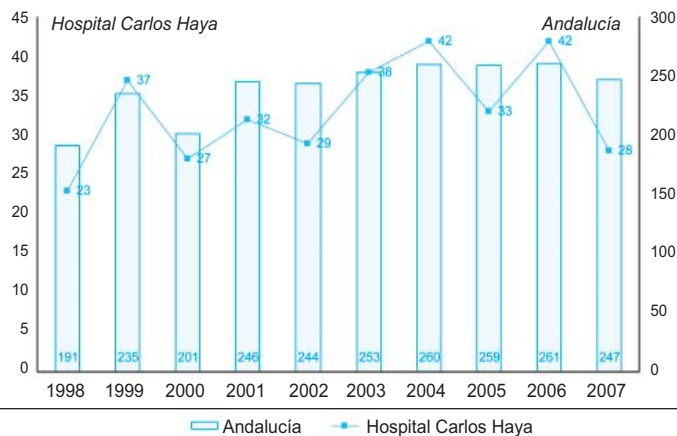
Fuente: Centro Asistencial San Juan de Dios de Málaga.

Estancias en centros privados de Málaga *Admissions in private hospitals*



Fuente: Centro Asistencial San Juan de Dios y Sanatorio Dr. Gálvez, S.A.

Número de transplantes de órganos *Number of organ transplants*



Fuente: Hospital Regional Carlos Haya y Portal del SAS en Internet, Junta de Andalucía.

Indicadores Socioeconómicos
Socioeconomic indicators

	Área Metropolitana de Málaga	Provincia de Málaga	Andalucía
Índice industrial, tanto por 100.000 de base nacional (2005) ⁽¹⁾	818	1.761	11.532
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 (2006)	3.679	6.889	45.790
% variación establecimientos en industria (2006-2005)	21,46	15,10	13,02
% Establecimientos dedicados a la industria/Total establecimientos (2006)	5,6	5,4	7,9
Altas en IAE en industria (2006)	3.405	6.695	45.204
% Altas en el IAE en industria/Total Altas IAE (2006)	4,7	4,6	6,7
% Inversiones en industria en el Registro Industrial/Inversión total sectores (2006) ⁽²⁾	--	--	72,1
Consumo de energía eléctrica en industria, MW/hora/habitante (2006)	0,4	0,3	1,1
% Consumo de energía eléctrica en industria/Total consumo energía eléctrica (2006)	9,6	7,4	23,3
Actuaciones protegidas de vivienda y suelo para venta y alquiler (2006)	2.659	3.475	18.213
Actuaciones protegidas de vivienda y suelo para rehabilitación de viviendas (2006)	1.783	4.888	45.587
Actuaciones protegidas de vivienda y suelo para venta y alquiler/Población *1000 (2006)	3,2	2,3	2,3
Actuaciones protegidas de vivienda y suelo para rehabilitación de viviendas/Población *1000 (2006)	2,2	3,3	5,7
% Altas en el IAE en construcción/Total Altas IAE (2006)	12,5	13,6	13,0
% Establecimientos dedicados a la construcción/Total establecimientos (2006)	9,7	11,4	10,4
Población ocupada en la construcción (Censo Población 2001)	37.017	73.441	335.948
% Población 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 (2006) ⁽²⁾	--	--	2,9
Tráfico aéreo de pasajeros, miles (2007)	13.547,0	--	22.201,8
Tráfico aéreo internacional de pasajeros, miles (2007)	10.020,7	--	12.906,3
% Tráfico aéreo internacional de pasajeros/Tráfico aéreo total (2007)	74,0	--	58,1
Vehículos matriculados/Población *1.000 habitantes (2007)	65,2	59,2	46,7
Vehículos turismos matriculados/Población *1.000 habitantes (2007)	45,4	40,2	31,8
Vehículos de carga matriculados (camiones y tractores)/Población *1.000 habitantes (2007)	8,6	8,5	7,0
Cuota de mercado, tanto por 100.000 de base nacional (2006) ⁽¹⁾	1.670	3.229	16.727
% Establecimientos de comercio/Total establecimientos (2006)	30,8	29,7	32,9
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 (2007)	655	1.295	6.569
Concentración de oficinas financieras (nº oficinas/población *1000) (2007)	0,78	0,85	0,82
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) (2005)	3.717	4.871	22.243
Nº camas de atención especializada/Población *1000 (2005)	4,4	3,2	2,8
Nº centros de salud (2005)	34	59	380
Nº centros de salud/población *1000 (2005)	0,04	0,04	0,05

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

(2) No hay Inversiones Registradas en la Provincia de Málaga.

Fuente: Analistas Económicos de Andalucía, Anuario Económico (2007), La Caixa, Dirección General de Aviación Civil, IEA e INE.



La calidad ambiental urbana ha sido motivo de numerosas acciones por parte de los agentes públicos y privados durante estos últimos años. En este sentido surgieron las Agendas Locales 21, siendo Málaga la ciudad española pionera en la implantación de las directrices marcadas por la Cumbre de Río de Janeiro. El término sostenibilidad ha obtenido mayor protagonismo en los recientes procesos de reformulación de dicha agenda, cuyo resultado se traduce en una serie de objetivos que pretenden mejorar el medio urbano y la calidad de vida de los ciudadanos. Asimismo, surge el Observatorio Provincial de Sostenibilidad, creado por el Área de Medio Ambiente y Articulación Territorial de la Diputación de Málaga, la Universidad de Málaga y la Junta de Andalucía, que propicia el conocimiento más profundo de la realidad ambiental, económica y social de Málaga y provincia y aporta datos sobre los efectos que la actividad humana tiene sobre el medio ambiente.

Entre los principales indicadores de climatología, cabe destacar el

significativo descenso de las precipitaciones en 2007. Esta tendencia contrasta con la observada durante el año 2006, y confirma la sequía que se ha desarrollado durante este último año hidrológico. Por otro lado, la temperatura media ha descendido, de forma más acusada en la estación de Cártama, donde la humedad relativa media ha experimentado un leve aumento, mientras que en las de Málaga y Churriana ha descendido, aumentando, sin embargo, tanto la radiación solar como la pérdida de agua de los organismos vegetales.

Un adecuado tratamiento de los residuos resulta esencial para la preservación del medio ambiente urbano. En el municipio de Málaga, la recogida de residuos no selectivos ha crecido ligeramente en 2007, pero es la recogida selectiva la que se ha incrementado en mayor cuantía, evidenciando la cada vez mayor concienciación medioambiental del ciudadano. El papel constituye más de la mitad de la recogida selectiva, mientras que el vidrio y los envases suponen alrededor del 20% en cada caso, destacan-

do su fuerte crecimiento durante el último año.

La sequía que afecta a toda la Comunidad Autónoma andaluza ha provocado que cada vez más y desde todas las Administraciones se adopten medidas de ahorro y de concienciación en el consumo de agua. Estas actuaciones parecen ir dando frutos, como es el caso de la capital malagueña, donde en estos últimos años ha disminuido progresivamente el consumo de agua por habitante. Si se analiza la situación de los embalses malagueños, se observa de nuevo que las precipitaciones recogidas durante este último año han sido escasas, ya que, exceptuando la Concepción, todos se encuentran por debajo del 50% de su capacidad. Así, en 2007 todos los embalses han sufrido un descenso en su volumen almacenado con respecto al año anterior, salvo el Guadalteba y el Limonero. Las disminuciones más acusadas se han producido en la Concepción, donde el volumen embalsado ha caído en más de 20 puntos con respecto a un año antes.

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

	Málaga			Churriana			Cártama		
	2006	2007	Tasas de variación en %	2006	2007	Tasas de variación en %	2006	2007	Tasas de variación en %
Temperatura media (°C)	18,3	18,2	-0,48	18,2	18,1	-0,29	18,1	16,7	-7,99
Humedad relativa media (%) ⁽¹⁾	62,0	60,7	-1,32	62,5	60,9	-1,62	64,7	64,9	0,23
Velocidad del viento (m/s)	1,3	1,2	-3,88	1,8	1,8	-0,80	0,8	0,8	-3,55
Dirección del viento (°)	155,3	176,9	13,85	223,9	238,1	6,31	182,6	203,7	11,58
Radiación Solar (Mj/m ² día)	18,1	18,7	3,66	17,9	18,9	5,60	17,0	17,0	-0,30
Precipitación (mm)	509,4	310,0	-39,14	656,0	465,4	-29,05	543,6	451,8	-16,89
ETO (mm/día)	3,5	3,6	2,11	3,8	4,0	3,48	3,2	3,0	-5,97

(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.

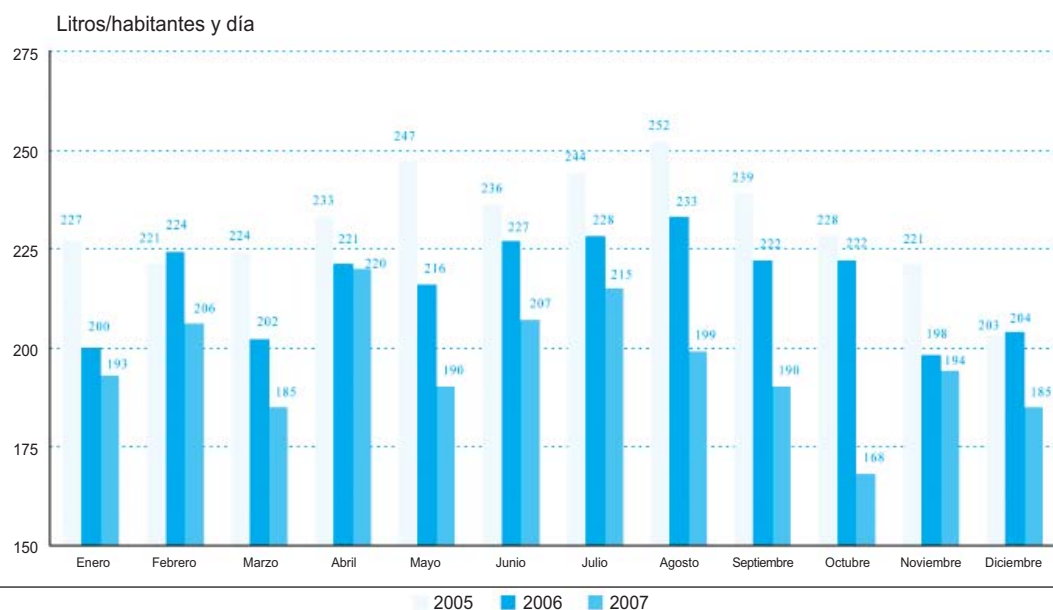


Recogida de residuos en Málaga Collection waste in Málaga

	Toneladas		Porcentajes 2007	Tasas de variación interanual en %
	2006	2007		
Recogida Domiciliaria	300.677,0	301.618,3	100,0	0,31
Recogida domiciliaria y Casco Urbano	266.219,3	268.332,2	89,0	0,79
Polígonos	34.457,7	33.286,1	11,0	-3,40
Recogida no Domiciliaria	18.722,2	19.998,2	100,0	6,82
Animales Muertos	113,9	112,2	0,6	-1,49
Escombros	5273	2.663,5	13,3	-49,49
Podas	4.250,5	4.216,9	21,1	-0,79
Playas	2.187,3	6.631,2	33,2	203,17
Muebles	6.571,3	6.047,7	30,2	-7,97
Residuos Aparatos Eléctricos	326,2	326,8	1,6	0,18
Total Recogida no Selectiva	319.399,2	321.616,5	100,0	0,69
Recogida Selectiva	12.545,2	14.272,3	100,0	13,77
Papel	7.533,1	8.174,2	57,3	8,51
Vidrio	2.657,3	3.217,1	22,5	21,07
Envases	2.354,8	2.880,9	20,2	22,34

Fuente: LIMASA.

Consumo de agua en Málaga Water consumption in Málaga



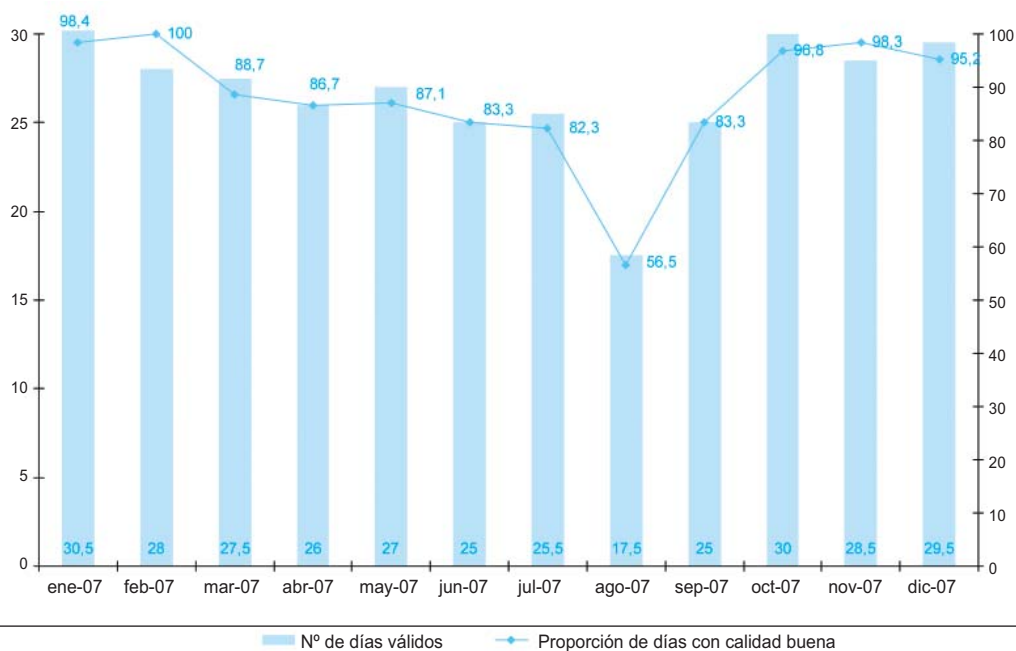
Fuente: Empresa Municipal de Aguas de Málaga, S.A. (EMASA)

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

	Capacidad (hm ³)	10-dic-07		11-dic-06		% Capacidad. Diferencia en puntos porcentuales
		Volumen embalsado	% Capacidad	Volumen embalsado	% Capacidad	
Concepción	56,0	32,3	57,7	53,4	95,4	-37,7
Limonero	25,0	2,6	10,4	2,6	10,4	0,0
Conde de Guadalhorce	70,0	21,1	30,1	21,9	31,3	-1,1
Guadalhorce	126,0	14,3	11,3	19,4	15,4	-4,0
Guadalteba	156,0	19,0	12,2	16,5	10,6	1,6
Viñuela	170,0	44,2	26,0	81,7	48,1	-22,1
Provincia de Málaga	603,0	133,5	22,1	195,5	32,4	-10,3

Fuente: Boletín Semanal de Información Agraria, Portal de Internet de la Consejería de Agricultura y Pesca, Junta de Andalucía.

Días con calidad del aire buena o admisible en Málaga
Days with good air quality or admissible in Málaga



Nota: El número de días corresponde a la media de las estaciones de Carranque y El Atabal.

Fuente: Informes mensuales de la calidad del aire, Consejería de Medio Ambiente, Junta de Andalucía.



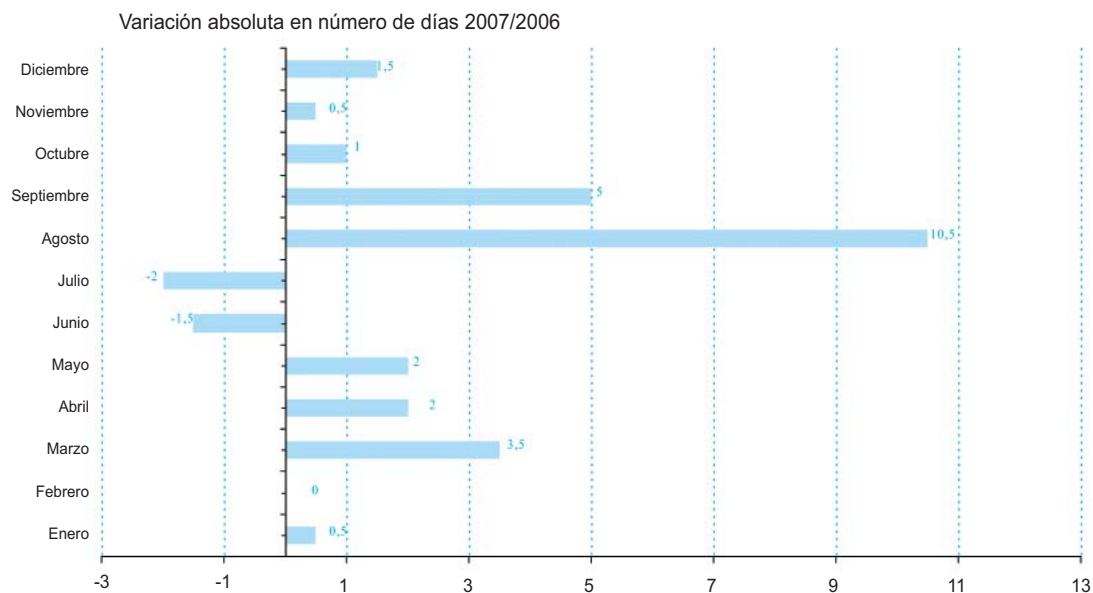
El impacto de las actividades humanas sobre el medio natural puede originar efectos adversos sobre el territorio y su biodiversidad, por lo que para su preservación todas las actuaciones deban encauzarse hacia un escenario de sostenibilidad. Precisamente, para compatibilizar el desarrollo económico con el uso sostenible de los recursos naturales fue creada la Red de Espacios Naturales Protegidos de Andalucía (RENPA), que actualmente cuenta con 150 espacios protegidos, de los que 23 se sitúan en la provincia de Málaga. Si se desglosa por tipología de protección, Málaga posee 5 Parques Naturales, 3 Parques Periurbanos, 6 Parajes Naturales, 4 Reservas Naturales y 5 Monumentos Naturales. Son 3 los Parques Naturales

repartidos entre Málaga y otras provincias, tal es el caso de Los Alcornocales y La Sierra de Grazalema, de los que gran parte de su superficie se sitúa en la provincia de Cádiz, y Sierras de Tejada, Almijara y Alhama, entre Málaga y Granada. Ubicados exclusivamente en la provincia se encuentran Montes de Málaga y Sierra de las Nieves. El primero cuenta con una superficie de 4.996 hectáreas, mientras que el segundo tiene 20.163 hectáreas y constituye el más importante bosque de pinsapos, especie exclusiva de la zona.

Por otra parte, la calidad del aire es una variable esencial para determinar si el medio ambiente de una ciudad es saludable. En Málaga, en general, el

número de días con calidad buena o admisible del aire ha superado el 80% sobre el total de días tomados como referencia a lo largo de todos los meses del año 2007, con la excepción del mes de agosto. Cabe destacar que son los meses de verano los que arrojan los resultados menos favorables, mientras que durante otoño e invierno es cuando aparecen los mejores valores, especialmente en febrero, enero y noviembre. En cuanto a los días con calidad mala o muy mala, se observa que han aumentado ligeramente en casi todos los meses de 2007, excepto en febrero, junio y julio, destacando especialmente el incremento en el mes de agosto, con 10,5 días más con mala calidad del aire que en 2006.

Días con calidad del aire mala o muy mala en Málaga
Days with air quality poor or very poor in Málaga



Nota: Variación calculada a partir de la media de las estaciones de Carranque y El Atabal.

Fuente: Informes mensuales de la calidad del aire. Consejería de Medio Ambiente. Junta de Andalucía.

Indicadores Socioeconómicos relacionados con el Litoral y el Medio Ambiente

Socioeconomic indicators about Coast in Malaga and environment

	Área Metropolitana de Málaga	Provincia de Málaga	Andalucía
Pesca desembarcada (Área: Málaga), millones euros (2006)	2,98	23,02	156,31
Puertos pesqueros (2007)	1	5	30
Censo de embarcaciones marisqueras (2007)	23	141	423
Tráfico marítimo de pasajeros (Área: Puerto de Málaga), (2007)	611.896	--	7.194.633
Tráfico marítimo de mercancías (Área: Puerto de Málaga), miles tm (2007)	5.876,6	--	123.945,2
Puertos deportivos (2007)	3	11	42
Amarres en puertos deportivos (2006) ⁽¹⁾	1.263	3.919	12.535
Escalas reales de cruceros en Puerto de Málaga (2007)	238	--	--
Programa Vigilancia Sanitaria Litoral (2005) Nº de playas muestreadas para la Calificación sanitaria de las aguas litorales de baño	--	73	227
% Puntos muestreo que cumplen valores guía (Muy buena calidad. Aguas aptas para baño)	--	96,5	85,6
% Puntos muestreo con calificación "aguas no aptas para el baño"	--	1,2	0,6
Playas y puertos con bandera azul (2006)	3	17	68
Inversiones en costas: Total, en millones de euros (2006)	--	5,27	25,68
Inversiones en costas: Playas, en millones de euros (2006)	--	4,48	16,94
Inversiones en costas: Paseos marítimos, en millones de euros (2006)	--	0,35	4,45
% Exportaciones países mediterráneos/Total exportaciones (2007)	--	30,6	27,2
Saldo comercial con países mediterráneos, millones euros (2007)	--	-16,9	-1.123,9
Saldo comercial total, millones de euros (2007)	--	-897,6	-7.999,0
% Extranjeros países mediterráneos/Total extranjeros (31 diciembre 2006)	--	23,1	30,0
Residuos sólidos urbanos, kg/hab./año (Área: Málaga) (2004)	629,8	563,4	541,6
Reciclado de vidrio, kilogramos/habitante, (Área: Málaga) (2005)	--	8,0	12,7
Tratamiento de los residuos sólidos urbanos: % en Planta de compostaje/Total (2005)	--	23,1	60,3
Residuos tratados, exceptuando planta de clasificación, toneladas (2005)	317.917	918.039	4.036.387
Número de centros productores de residuos peligrosos (2005)	--	1.017	11.293
Estaciones para la medición de la Calidad del Aire. Nº estaciones (2007)	2	3	85
Calidad del aire, % días con calificación global admisible o buena/Total días válidos (2007)	94,1	89,0	85,7
Abastecimiento urbano. Consumo de agua, m ³ /hab./año (2006)	104,2	102,8	101,8

(1) Sin datos para el Puerto de Algeciras y el Puerto de Motril.

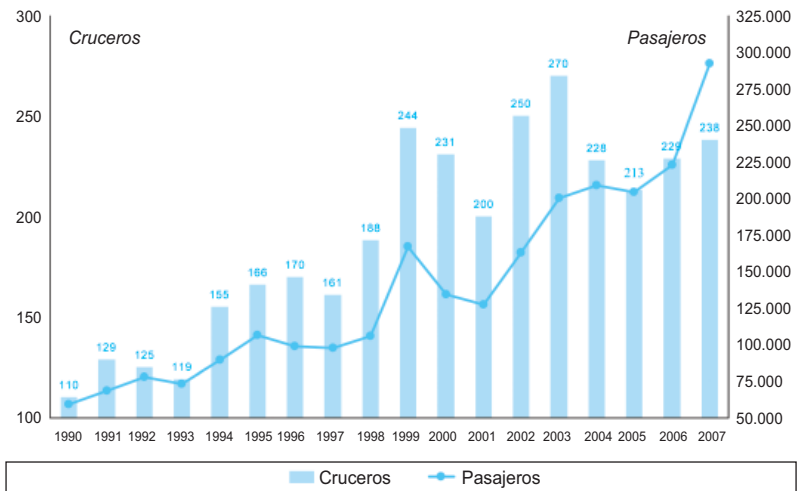
Fuente: Analistas Económicos de Andalucía, Consejería de Agricultura y Pesca y de Medio Ambiente (Junta de Andalucía), Empresa Pública de Puertos de Andalucía, EA, INE, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio y Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales (Anuario de Extranjería).



En líneas generales, durante 2007 la evolución del sector de los servicios y en particular del turismo ha seguido una trayectoria positiva, tanto en la ciudad como en la provincia de Málaga. Los principales indicadores relacionados con la actividad turística así lo avalan, aumentando la cifra de visitantes que han elegido la provincia malagueña como destino, con un mayor número de viajeros llegados tanto por vía aérea como a través de cruceros. Al mismo tiempo, han mejorado los indicadores de demanda en establecimientos turísticos y ha crecido significativamente la oferta hotelera. Los datos del mercado de trabajo también presentan signos favorables, de acuerdo con los aumentos de los contratos registrados, así como por el ascenso en el número de afiliados a la Seguridad Social en hostelería.

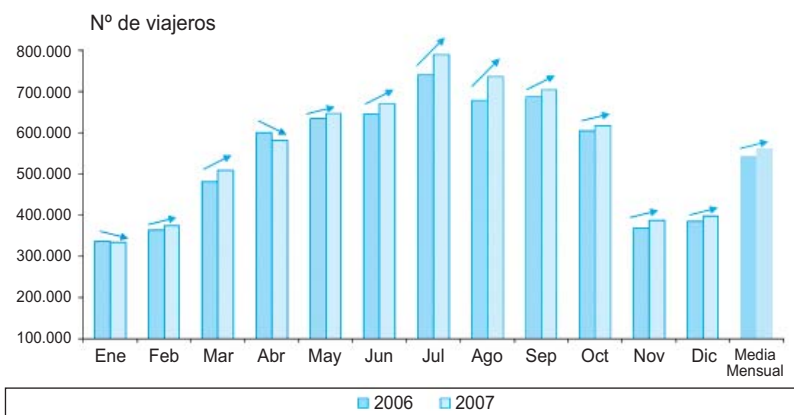
A tenor de la información suministrada por el Patronato de Turismo de la Costa del Sol, el número de turistas que ha visitado la provincia de Málaga durante 2007 se ha situado en torno a los 9,5 millones, lo que supone un incremento respecto a 2006 del 2,7%. El gasto medio diario del turista (lo que se suele denominar *gasto de bolsillo*), se ha incrementado igualmente en torno a un 8,5%, estimándose en 39,94 euros por día, aproximadamente 3 euros más que en 2006. Considerando esta subida, así como el incremento del número de viajeros, se estima que el gasto total satisfecho por los turistas ascendió en 2007 a 4.235 millones de euros. El aumento de los visitantes tiene su reflejo en la subida del número de viajeros llegados por avión, aunque el tráfico marítimo también evidencia un marcado repunte, creciendo el número de cruceros hasta los 238, con un volumen de pasajeros que aumenta en más de un 30%, superando las 290.000 entradas. A su vez, esta positiva tendencia se encuentra relacionada con el incremento de los servicios de coches de caballos,

Turismo de cruceros en Málaga
Cruise tourism



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

Llegadas al Aeropuerto de Málaga
Arrivals at Málaga Airport



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

que han computado en 2007, un total de 62.200 pasajeros, aproximadamente 16.700 carreras, de acuerdo con los datos del Área de Transportes del Ayuntamiento de Málaga.

Con respecto al tráfico aéreo de pasajeros, los resultados para 2007 son muy positivos, estimándose que la entrada de viajeros por el Aeropuerto de Málaga en el conjunto del año ha alcanzado los 6,7 millones de pasajeros, un 3,5% más en términos interanuales, de los que aproximadamente el 74% corresponde al tráfico internacional.

No obstante, la componente nacional experimenta el mayor incremento relativo, con una subida del 4,4% en tasa interanual. Distinguiendo por meses, la mayor demanda de pasajeros se observa en julio, cuando la cifra de viajeros llegados por avión ha alcanzado los 789.500. Por el contrario, el mes de enero presenta una menor actividad, con poco más de 330.000 pasajeros. La variación interanual ha sido positiva en la mayoría de los meses salvo en enero y abril, cuando la entrada de viajeros descendió en un 0,9 y un 3%, respectivamente.



Entrada de pasajeros en compañías aéreas de bajo coste

Arrivals passengers in low cost companies

	2005	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación en %	
					2006/2005	2007/2006
Palma de Mallorca	3.090.852	3.414.146	4.541.262	19,0	10,46	33,01
Barcelona	1.856.745	2.276.844	3.407.753	14,3	22,63	49,67
Málaga	2.216.678	2.403.628	2.650.868	11,1	8,43	10,29
Alicante	1.861.929	1.971.081	2.233.377	9,3	5,86	13,31
Madrid	692.191	1.123.710	2.232.815	9,3	62,34	98,70
Girona	1.588.848	1.622.223	2.139.926	9,0	2,10	31,91
Resto aeropuertos	3.971.118	4.554.690	6.700.823	28,0	14,70	47,12
Total	15.278.361	17.366.322	23.906.824	100,0	13,67	37,66

Fuente: Instituto de Estudios Turísticos.

La modalidad de vuelos de bajo coste prosigue ganando cuota de mercado en el tráfico aéreo de pasajeros. Así, en 2007, del total de viajeros entrados por el Aeropuerto malagueño, casi el 40%, concretamente 2.650.868 pasajeros, lo hizo a través de compañías de bajo coste. Sólo los aeropuertos de Palma de Mallorca y Barcelona, con 4,5 y 3,4 millones de pasajeros llegados a través de compañías de bajo coste superan al de Málaga en este ranking. La creciente relevancia del fenómeno *low-cost* en el Aeropuerto de Málaga resulta aún más evidente observando la evolución del tráfico en los últimos años, ya que si en 2006 la entrada de pasajeros se elevó en un 8,4%, durante éste último año el crecimiento ha superado el 10%, siendo este ritmo de avance más elevado al observado en el tráfico conjunto (es decir, la suma de transporte de pasajeros en compañías tradicionales y de bajo coste).

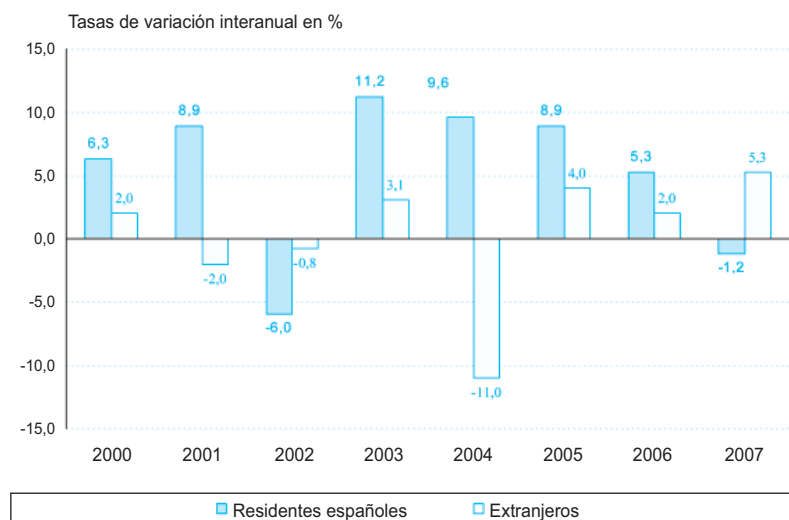
En cuanto a la actividad hotelera, los principales indicadores relacionados con el sector, publicados en la Encuesta de Ocupación Hotelera del INE reflejan un signo positivo en la provincia malagueña. Los 4,8 millones de viajeros alojados en establecimientos hoteleros en 2007 suponen un incremento

del 4,4% en tasa interanual, con un mejor comportamiento de la demanda extranjera, con un avance del 5,2%. Las pernoctaciones en conjunto también han repuntado, pese a la caída de las mismas por parte de residentes españoles (-1,2%). Por su parte, la estancia media disminuye ligeramente hasta los

3,5 días, coincidiendo con la suave tendencia descendente que se observa en el municipio de Málaga, donde dicho indicador ronda los 1,8 días. En cuanto a la oferta hotelera, el signo es más claramente positivo, ya que aumentan tanto el número de establecimientos como el total de las plazas disponibles.

Pernoctaciones de viajeros alojados en establecimientos hoteleros de la provincia de Málaga⁽¹⁾

Number of overnight stays in hotel establishments in Málaga province



(1) Series enlazadas mediante los coeficientes de enlace publicados por el INE.

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera, INE.

La evolución de los principales indicadores de la Encuesta de Ocupación Hotelera para el punto turístico de Málaga, ha mostrado un comportamiento similar al de la provincia en lo que respecta al número de viajeros alojados, aunque no así en las pernoctaciones. La reducción del número de estas últimas, en comparación con el año 2006, se ha observado tanto en la demanda nacional como en la extranjera, con descensos del 0,4 y 1,9%, respectivamente. Distinta trayectoria también ha seguido el grado de ocupación hotelera, ya que si este avanza ligeramente en la provincia, en la ciudad desciende en más de 9 puntos porcentuales hasta el 42,7%. Esta discrepancia, no obstante, viene explicada sin duda por el fuerte incremento experimentado por la oferta hotelera en el municipio malagueño durante 2007. Concretamente se han contabilizado 90 establecimientos, 10 más que en el año anterior, aumentan-

do las plazas por encima de un 20%, lo que en el promedio anual supone 7.564 disponibles.

El avance de la oferta hotelera en 2007 se circunscribe dentro del despegue de la oferta de establecimientos turísticos, en general, es decir, de otros alojamientos extrahoteleros (casas rurales, apartamentos, etc.) en la provincia de Málaga, de acuerdo con la información publicada por el Patronato de Turismo de la Costa del Sol, con datos de la Consejería de Comercio, Turismo y Deporte. Así, en 2007 se han contabilizado 5.135 establecimientos, un 2,7% más, con cerca de 370.000 plazas, lo que representa un incremento interanual del 2,8%. Únicamente se ha reducido la cifra de pensiones (-4,9%) hasta las 271, mientras que en lo referente a plazas, al descenso en estos últimos se ha unido la menor oferta de plazas en campings.

El número de casas rurales y de viviendas turísticas de alojamiento rural (viviendas T.A.R) se ha incrementado notablemente, y en consecuencia las plazas ofertadas por los mismos. De este modo, existen 638 viviendas T.A.R, 59 más que en 2006. En cuanto a casas rurales, el avance registrado en el último año ha sido del 9,2%, ascendiendo el número de este tipo de alojamientos a 190. Otro elemento importante en el análisis de la oferta de plazas –además de la componente hotelera– es el relativo a los apartamentos, que con un total de 39.644 plazas representan algo más de la décima parte del total de plazas computadas en establecimientos turísticos durante 2007 en la provincia malagueña. Sin embargo, el mayor número de establecimientos turísticos se corresponde con restaurantes y cafeterías, en torno a tres cuartas partes del total, con un número de plazas que se acerca a las 280.000.

Principales indicadores del sector hotelero en Málaga *Main indicators in hotel industry*

	2006			2007			Tasas de variación interanual en %	
	Ciudad de Málaga	Provincia	Porcentajes	Ciudad de Málaga	Provincia	Porcentajes	Ciudad de Málaga	Provincia
Establecimientos abiertos (promedio anual)	80	547	14,7	90	550	16,4	12,03	0,52
Plazas estimadas (promedio anual)	6.249	76.461	8,2	7.564	78.335	9,7	21,05	2,45
Grado de ocupación hotelera (%) ⁽¹⁾	52,1	56,8	--	42,7	57,3	--	-9,4	0,5
Personal ocupado (promedio anual)	1.214	13.170	9,2	1.250	14.036	8,9	2,97	6,58
Viajeros alojados en establecimientos hoteleros	156.507	4.641.453	3,4	168.033	4.844.795	3,5	7,36	4,38
Residentes en España	100.045	2.273.367	4,4	105.597	2.354.680	4,5	5,55	3,58
Extranjeros	56.462	2.368.086	2,3	62.436	2.490.115	2,5	10,58	5,15
Pernoctaciones	300.910	16.628.865	1,8	297.931	17.082.139	1,7	-0,99	2,73
Residentes en España	183.175	6.492.119	2,9	182.457	6.412.963	2,8	-0,39	-1,22
Extranjeros	117.735	10.136.746	1,2	115.474	10.669.176	1,1	-1,92	5,25
Estancia media ⁽¹⁾	2,0	3,6	--	1,8	3,5	--	-0,18	-0,05

(1) Las tasas son diferencias en puntos porcentuales.

Fuente: Encuesta de Ocupación Hotelera, INE.



Establecimientos turísticos en la provincia de Málaga *Host supply in Málaga province*

	Establecimientos			Tasas de variación en %	
	2005	2006	2007 ⁽¹⁾	2006/2005	2007/2006
Casas rurales	153	174	190	13,73	9,20
Viviendas T.A.R.	500	579	638	15,80	10,19
Apartamentos	314	335	351	6,69	4,78
Campings	32	29	29	-9,38	0,00
Restaurantes	2.558	2.618	2.661	2,35	1,64
Cafeterías	535	545	548	1,87	0,55
Hoteles	419	435	447	3,82	2,76
Pensiones	307	285	271	-7,17	-4,91
Total	4.818	5.000	5.135	3,78	2,70

(1) Datos a noviembre.

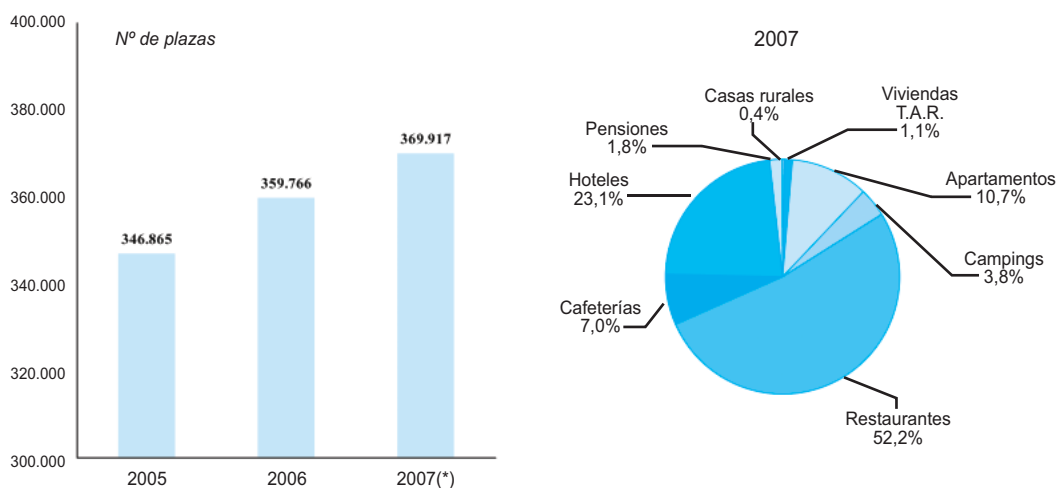
Fuente: Balance del Sector Turístico de la Costa del Sol, Patronato de Turismo de la Costa del Sol, con datos de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Una información complementaria para aproximar la actividad turística en la provincia de Málaga procede de las estadísticas sobre apartamentos, que elabora el INE a través de la Encuesta de Ocupación en Apartamentos

Turísticos. Así, en 2007 se ha superado el medio millón de viajeros alojados en este tipo de establecimientos, creciendo de manera más acusada en términos relativos los residentes nacionales, si bien aún continúa siendo más im-

portante cuantitativamente la demanda extranjera. La preferencia entre los extranjeros por el alojamiento en apartamentos resulta evidente, ya que más del 70% de los viajeros usuarios de estos servicios en 2007 eran foráneos. El

Número de plazas en establecimientos turísticos en la provincia de Málaga
Host supply: Number of places in Málaga province



(*) En 2007, los últimos datos corresponden a noviembre.

Fuente: Patronato de Turismo de la Costa del Sol, con datos de la Consejería de Turismo, Comercio y Deporte.

Viajeros alojados en apartamentos turísticos en Málaga
Guests in tourist flats in Málaga

	2006			2007			Tasas de variación interanual en %		
	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total	Nacional	Internacional	Total
Enero	3.256	15.963	19.219	3.808	13.791	17.599	16,95	-13,61	-8,43
Febrero	5.258	16.654	21.912	5.828	18.707	24.535	10,84	12,33	11,97
Marzo	4.502	26.028	30.530	6.121	25.290	31.411	35,96	-2,84	2,89
Abril	14.430	29.753	44.183	13.277	35.232	48.509	-7,99	18,41	9,79
Mayo	7.899	30.190	38.089	12.440	42.976	55.416	57,49	42,35	45,49
Junio	13.276	32.909	46.185	15.962	43.088	59.050	20,23	30,93	27,86
Julio	15.226	33.583	48.809	21.902	38.545	60.447	43,85	14,78	23,84
Agosto	20.552	29.357	49.909	27.585	36.644	64.229	34,22	24,82	28,69
Septiembre	12.050	32.582	44.632	14.029	39.992	54.021	16,42	22,74	21,04
Octubre	6.876	32.535	39.411	8.032	33.092	41.124	16,81	1,71	4,35
Noviembre	3.798	18.523	22.321	5.107	18.787	23.894	34,47	1,43	7,05
Diciembre	7.978	14.025	22.003	8.131	17.008	25.139	1,92	21,27	14,25
Total	115.101	312.102	427.203	142.222	363.152	505.374	23,56	16,36	18,30

Fuente: Encuesta de Ocupación en Apartamentos Turísticos, INE.

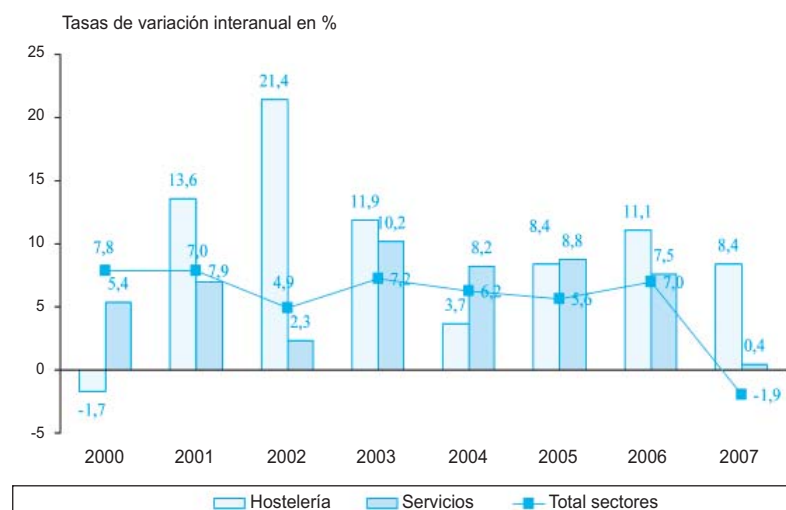
mes de agosto se presenta como el de mayor dinamismo también en este tipo de alojamiento. En este mes vacacional por excelencia en España, la participación de la demanda nacional sube hasta representar el 42,9%, mientras que en marzo y octubre esta proporción desciende significativamente (menos de la quinta parte del total de viajeros alojados en apartamentos eran, en este periodo, residentes españoles).

A grandes rasgos, el buen comportamiento de la actividad turística en la provincia y en la ciudad también se constata en la trayectoria favorable de los principales referentes del mercado de trabajo en las ramas ligadas a la hostelería. En este sentido, cabe subrayar que el número de contratos registrados experimentó un aumento del 8,4% hasta alcanzar los 22.346 contratos. El ritmo de avance en el último año superaría a los crecimientos observados en el conjunto del sector servicios (0,4%) y en el

total de la actividad económica de la ciudad (con un descenso del 1,9%). Esta favorable trayectoria coincidiría con el aumento de la afiliación de

trabajadores a la Seguridad Social –en este caso, para el conjunto provincial–, ascendiendo en el promedio anual a 60.594 los afiliados en hos-

Contratos registrados en la ciudad de Málaga
Registered contracts



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



tería para el régimen general y de autónomos, lo que indica un crecimiento del 5,4%, por encima del 4,8 registrado un año antes. De acuerdo con las estadísticas publicadas por el Patronato de Turismo de la Costa del Sol, con datos de la Tesorería General de la Seguridad Social, corresponde a los meses de julio y agosto, las cotas más altas de afiliación de trabajadores en la actividad hostelera malagueña, acorde a la estacionalidad que caracteriza a este sector. En términos de comparación con el año anterior, se observó en el mes de marzo de 2007, la mayor tasa de variación del año, con un 8,5% de afiliados más que en el mismo mes de 2006.

El buen comportamiento en líneas generales del sector turístico malagueño en el último año ha tenido un reflejo discreto en la demanda de información por parte de los visitantes en la ciudad, a tenor de la evolución en el número de consultas atendidas en las oficinas y puntos de atención turística situados en la capital malagueña. De este modo, tanto en el punto de la Estación de Autobuses de Málaga como en la Oficina Central se ha constatado una disminución en la cifra de peticiones atendidas. No obstante, en la oficina de Plaza de la Marina se ha observado un aumento significativo del número de consultas, con un total de 212.116,

un 5,6% más que un año antes. En cualquier caso, los puntos que registran un mayor número de peticiones de información son el ubicado en la Alcazaba y el de Avenida de Andalucía-Correos, con 427.501 y 286.508 consultas, respectivamente, en 2007 (con datos disponibles hasta noviembre). En conjunto, las consultas atendidas por estos dos principales puntos de recepción de solicitudes, 714.009, superan en casi 6.000 a las peticiones de un año antes.

Trabajadores afiliados a la Seguridad Social en hostelería en la provincia de Málaga⁽¹⁾ *Affiliated workers in catering business*

	2005	2006	2007	Tasas de variación en %	
				2006/2005	2007/2006
Enero	47.210	50.497	53.450	6,96	5,85
Febrero	49.066	51.855	54.740	5,68	5,56
Marzo	51.814	54.251	58.877	4,70	8,53
Abril	54.444	57.987	61.167	6,51	5,48
Mayo	55.863	59.669	62.627	6,81	4,96
Junio	58.234	61.367	64.714	5,38	5,45
Julio	61.645	64.404	66.951	4,48	3,95
Agosto	61.307	63.663	66.119	3,84	3,86
Septiembre	58.978	62.229	65.135	5,51	4,67
Octubre	55.515	56.662	59.860	2,07	5,64
Noviembre	52.366	53.991	57.017	3,10	5,60
Diciembre	52.045	53.600	56.468	2,99	5,35
Promedio	54.874	57.515	60.594	4,81	5,35

(1) Régimen General y Autónomo. Datos de diciembre de 2007 estimados.

Fuente: Balance del Sector Turístico de la Costa del Sol, Patronato de Turismo de la Costa del Sol, con datos de la Tesorería General de la Seguridad Social.

Málaga sigue centran-
do todos sus es-
fuerzos en ampliar
su senda como
ciudad cultural de
atractivo a nivel
internacional. Las líneas del proyecto
malagueño pretenden centrarse en dos
aspectos complementarios en su inten-
to de convertirse en Ciudad Europea
de la Cultura en 2016: la vanguardia
y la interculturalidad. En lo que se
refiere la oferta artística vanguardista
de la ciudad, destaca el CAC Málaga
y su futura ampliación, el incremento
de galerías privadas, así como la in-
fluencia del artista Pablo Ruiz Picasso
en los distintos ámbitos culturales.
En cuanto a la diversidad cultural, el
objetivo es potenciar la importancia
de la situación geográfica de la ciudad
como puerta de entrada del Mediterrá-
neo hacia Europa. Para ello, proyectos
como la ampliación del Festival de

Cine hasta Tánger permitirán esta fu-
sión cultural.

En 2007, los datos relacionados con
las actividades cinematográficas mues-
tran una trayectoria algo contrapuesta,
y mientras la cifra de espectadores ha
descendido casi un 4%, tanto el nú-
mero de largometrajes como la recau-
dación han crecido alrededor de un
6% y 2%, respectivamente. Teniendo
en cuenta los países de los que proce-
den los largometrajes, Estados Unidos
sigue a la cabeza, con 194 produccio-
nes, aunque el mayor incremento ab-
soluta respecto a 2006 se ha registrado
en los largometrajes de origen español,
con 14 más que en 2006, aunque el
número de espectadores ha descendi-
do en este caso en un 9,3%.

Atendiendo a las actividades ofertadas
por el teatro Cervantes, durante el año
2007 han descendido tanto los espec-

táculos como el número de funciones,
por lo que lógicamente ha disminuido
el número de espectadores. En cuanto
a la Sala Albéniz (Gades anteriorme-
nte), también se ha producido un des-
censo tanto del número de espectácu-
los como de espectadores, aunque en
este caso el número de funciones se ha
incrementado levemente.

En relación a las visitas a los princi-
pales monumentos de la ciudad, cabe
destacar que en 2007 ha descendido el
número de visitas tanto en el Castillo
de Gibralfaro como en la Alcazaba, en
torno a un 20%. En cambio, el Mu-
seo Picasso sigue acaparando el mayor
número de visitantes, pese a que ha ex-
perimentado un leve descenso respecto
al año 2006. Por el contrario, tanto la
Catedral como la Casa Natal de Picas-
so han registrado un aumento relativo
de las visitas superior al 15%. A este
respecto hay que señalar que la ciudad

Cine en el área de influencia de Málaga *Cinema in Málaga metropolitan area*

	2006			2007			Tasas de variación interanual en %		
	Largometrajes	Espectadores	Recaudación	Largometrajes	Espectadores	Recaudación	Largometrajes	Espectadores	Recaudación
Alemania	18	36.190	173.943	10	26.962	136.948	-44,44	-25,50	-21,27
Argentina	5	2.333	10.378	7	5.983	30.257	40,00	156,45	191,55
Australia	1	340	1.934	3	3.296	18.020	200,00	869,41	831,91
Canadá	7	16.641	80.217	5	10.328	54.889	-28,57	-37,94	-31,57
China	5	3.285	17.439	6	8.229	44.160	20,00	150,50	153,23
Corea (República de)	2	683	2.841	3	11.006	58.805	50,00	1.511,42	1.970,01
España	97	380.837	1.965.837	111	345.289	1.891.153	14,43	-9,33	-3,80
Estados Unidos	185	2.239.913	11.591.294	194	2.060.066	11.310.855	4,86	-8,03	-2,42
Francia	45	56.736	280.552	35	34.715	166.693	-22,22	-38,81	-40,58
Italia	4	13.807	69.200	13	5.607	27.699	225,00	-59,39	-59,97
Japón	6	6.429	33.131	3	8.345	42.113	-50,00	29,80	27,11
Reino Unido	40	209.275	1.096.902	43	330.142	1.829.287	7,50	57,76	66,77
Resto	24	16.996	83.238	33	25.839	128.524	37,50	52,03	54,40
Total	439	2.983.465	15.406.904	466	2.875.807	15.739.402	6,15	-3,61	2,16

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



Actividad en el Teatro Cervantes y en la Sala Albéniz *Theatre Cervantes and Albéniz activity*

	2006	2007	Tasas de variación interanual en %
Teatro Cervantes			
Espectáculos	137	103	-24,82
Funciones	103	173	-10,36
Espectadores	138.640	134.830	-2,75
Sala Albéniz (Gades hasta septiembre de 2007)			
Espectáculos	57	50	-12,28
Funciones	90	91	1,11
Espectadores	17.504	17.003	-2,86

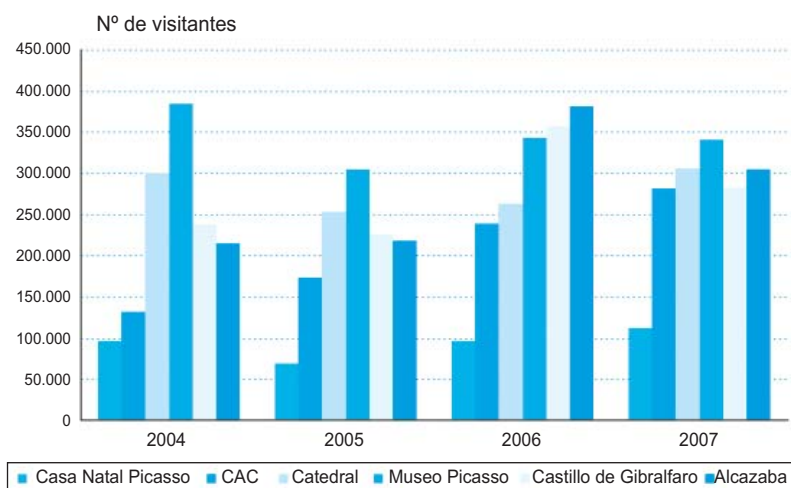
Fuente: Teatro Cervantes.

Visitas a monumentos en Málaga *Visits to monuments*

	2004	2005	2006	2007	Tasas de variación en %	
					2006/2005	2007/2006
Casa Natal Picasso	96.618	69.422	96.093	111.596	38,42	16,13
CAC	131.671	173.502	238.996	337.191	37,75	41,09
Catedral	300.259	252.406	262.379	305.670	3,95	16,50
Museo Picasso	383.819	304.658	342.824	340.688	12,53	-0,62
Castillo de Gibralfaro	237.219	225.884	356.408	282.167	57,78	-20,83
Alcazaba	214.194	218.005	381.141	303.885	74,83	-20,27

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

Visitas a monumentos en Málaga *Visits to monuments*



Fuente: Área de Turismo, Ayuntamiento de Málaga.

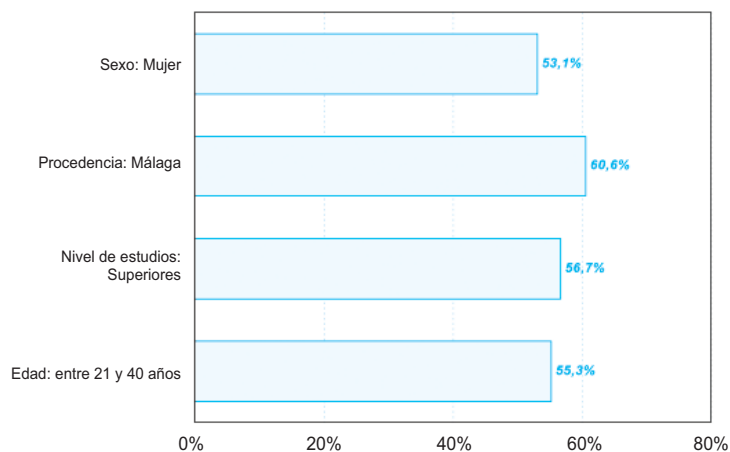
de Málaga ha sido elegida como sede de la edición de 2009 de "Communicating the museum", donde se reunirán profesionales de más de 20 países.

En cuanto al CAC Málaga, el total de visitas durante el año 2007 ha crecido un 41%, alcanzando las 337.191, continuando así con su trayectoria creciente de otros años, lo que refleja el creciente interés por las nuevas formas de arte en la ciudad, representando los malagueños el 60% de las visitas. En cuanto al perfil de los visitantes, por sexos, hay que destacar el mayor incremento de las visitas de hombres, aunque las mujeres suponen más del 50% de las visitas. Por edades, sólo los mayores de 60 años han descendido, des-

tacando el incremento de los visitantes entre 21 y 40 años. Por último, cabe diferenciar por nivel de formación, incrementándose en este caso únicamente el número de visitantes con estudios medios y superiores, mientras que aquellos con nivel de estudios básicos o sin estudios han descendido.

Según información aportada por el Archivo Municipal de Málaga, al contrario de lo que ocurrió en 2006, en 2007 se ha incrementado el número de usuarios del archivo más de un 20%, alcanzando las 1.139 visitas. Sin embargo, los usuarios de la biblioteca han disminuido en más de un 20%, descendiendo también,

Perfil del visitante al CAC Málaga, 2007
Visitor profile in CAC Málaga, 2007



Fuente: CAC Málaga.

Visitantes al CAC Málaga Visits to CAC Málaga

	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación interanual en %
Sexo				
Mujeres	148.178	179.048	53,1	20,83
Hombres	90.818	147.015	43,6	61,88
N/C	--	11.127	3,3	
Edad				
Menores de 20 años	35.849	39.789	11,8	10,99
Entre 21 y 40 años	100.378	186.467	55,3	85,76
Entre 41 y 60 años	66.919	85.984	25,5	28,49
Más de 60 años	35.849	16.522	4,9	-53,91
N/C	--	8.430	2,5	
Procedencia				
Malagueños	138.618	204.338	60,6	47,41
Extranjeros	64.529	43.160	12,8	-33,11
Espanoles no malagueños	35.849	73.845	21,9	105,99
N/C	--	15.848	4,7	
Estudios				
Superiores	136.228	191.187	56,7	40,34
Medios	69.309	86.658	25,7	25,03
Básicos	28.680	22.255	6,6	-22,40
Sin estudios	4.780	2.023	0,6	-57,67
N/C	--	35.068	10,4	
Total	238.996	337.191	100,0	41,09

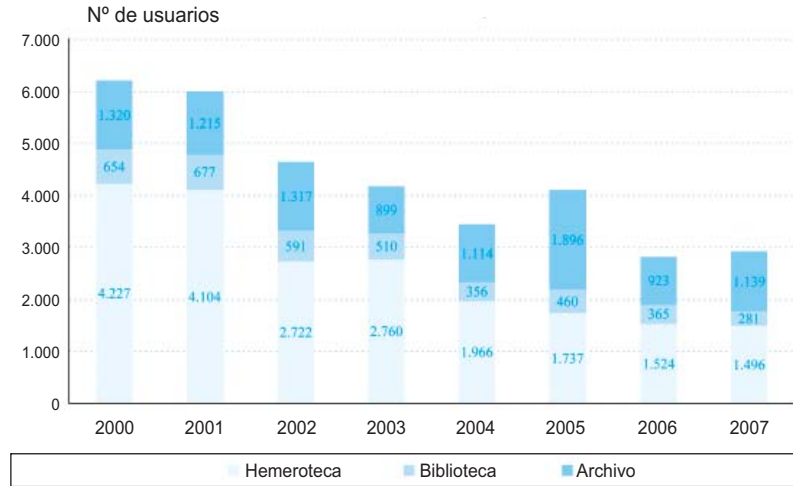
Fuente: CAC Málaga.



aunque de forma bastante más moderada los usuarios de la hemeroteca, por lo que el total de usuarios al Archivo de Málaga ha crecido un 3,7%, dado que el archivo y la hemeroteca acogen al 90% del total de usuarios.

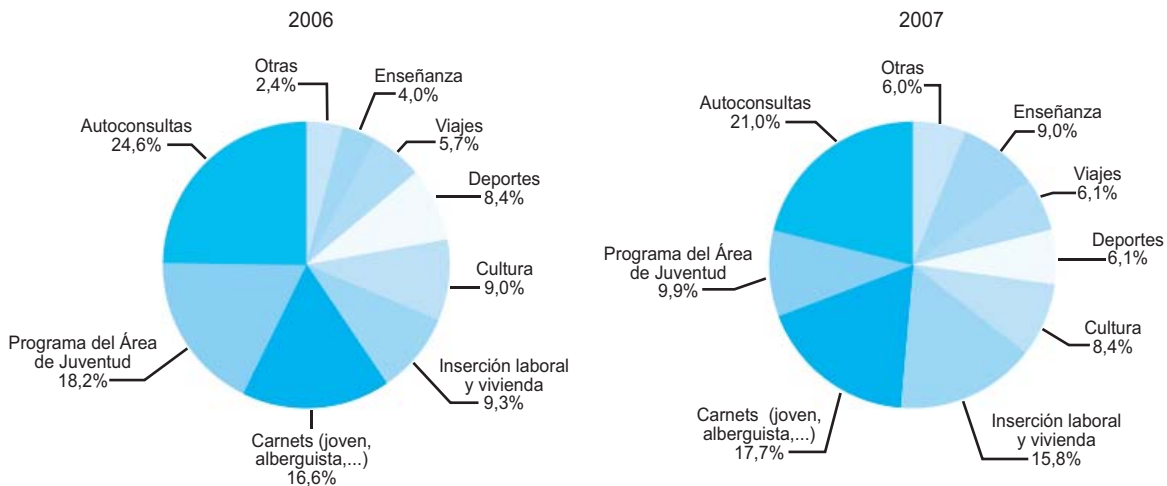
En cuanto a los datos sobre las bibliotecas públicas, en el municipio de Málaga han aumentado tanto el número de préstamos como de usuarios inscritos, mientras que el número de visitantes ha descendido levemente. En el área de influencia malagueña, el mayor incremento, en términos relativos, del número de visitantes se ha producido en el municipio de Pizarra, en tanto que

Archivo Municipal de Málaga Archive of Málaga



Fuente: Archivo Municipal de Málaga, Ayuntamiento de Málaga.

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



Fuente: Área de Juventud, Ayuntamiento de Málaga.

Archivo Municipal de Málaga Archive of Málaga

	2005	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación en %	
					2006/2005	2007/2006
Hemeroteca	1.737	1.524	1.496	51,3	-12,26	-1,84
Biblioteca	460	365	281	9,6	-20,65	-23,01
Archivo	1.896	923	1.139	39,1	-51,32	23,40
Total usuarios	4.093	2.812	2.916	100	-31,30	3,70

Fuente: Archivo Municipal de Málaga, Ayuntamiento de Málaga.

Bibliotecas en Málaga y su área de influencia
Libraries in Málaga metropolitan area

	Visitantes		Préstamos		Usuarios inscritos		Tasas de variación en % 2007/2006		
	2006	2007*	2006	2007*	2006	2007*	Visitantes	Préstamos	Usuarios inscritos
Alhaurín de la Torre	36.995	42.930	9.076	12.653	2.887	3.869	16,04	39,41	34,01
Alhaurín el Grande	42.957	35.896	10.310	16.224	6.114	6.381	-16,44	57,36	4,37
Almogía	9.764	6.665	3.428	3.514	1.219	1.220	-31,74	2,51	0,08
Álora	18.902	15.645	3.770	3.155	1.290	1.357	-17,23	-16,31	5,19
Benalmádena	117.401	127.933	55.232	67.984	20.994	12.665	8,97	23,09	-39,67
Cártama	7.698	15.157	2.408	4.347	2.262	2.550	96,90	80,52	12,73
Casabermeja	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Coín	14.500	12.436	3.493	2.200	-	-	-14,23	-37,02	-
Colmenar	4.021	4.420	964	855	682	730	9,92	-11,31	7,04
Málaga	558.611	555.804	243.771	277.348	72.463	82.475	-0,50	13,77	13,82
Pízarra	1.818	13.513	1.562	8.711	203	1.173	643,29	457,68	477,83
Rincón de la Victoria	29.142	32.695	14.927	12.759	8.378	8.928	12,19	-14,52	6,56
Torremolinos	59.805	53.117	21.450	25.749	3.134	3.996	-11,18	20,04	27,50
Totalán	131	367	20	74	172	182	180,15	270,00	5,81
Total	901.745	916.578	370.411	435.573	119.798	125.526	1,64	17,59	4,78

* Datos provisionales.

Fuente: Consejería de Cultura.

el mayor descenso se ha observado en Almogía. Respecto al número de préstamos, cabe destacar el aumento, en términos absolutos, que se ha producido en Benalmádena, con 12.752 préstamos más que en 2006. En contraposición, ha sido el único municipio del Área Metropolitana donde

ha descendido el número de usuarios inscritos, con una reducción de casi el 40%. El interés que despiertan las letras entre la población malagueña se aprecia también en el número de asistentes a las actividades literarias, que en 2007 ascendió aproximadamente a unas 940 personas, según

datos del Departamento de Fiestas del Área de Cultura.

Entre las distintas actividades culturales organizadas por el Área de Cultura, hay que señalar que en 2007 el número de asistentes a exposiciones ascendió a 445.025, mostrando así la notable acep-

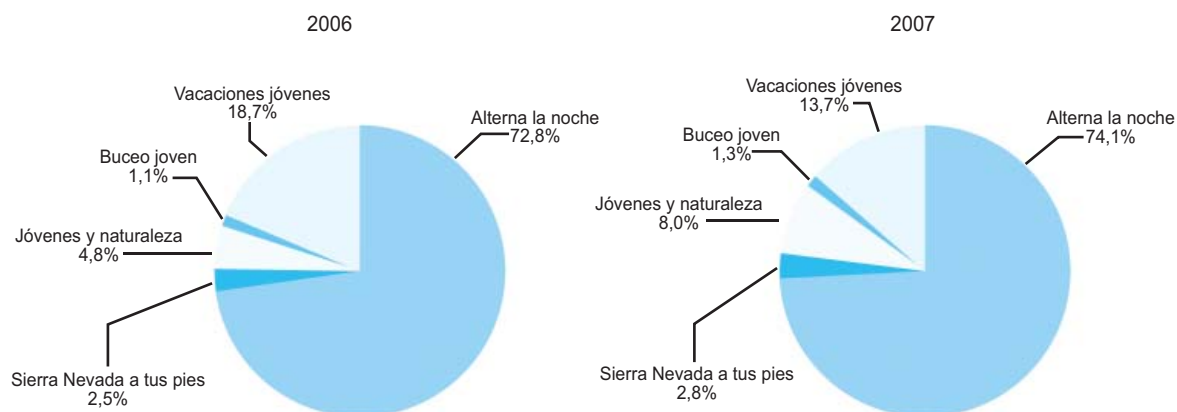
Actividades culturales: número de asistentes en 2007
Cultural activities: number of persons present

Conferencias y jornadas	2973
Exposiciones	445205
Actividades literarias	941
Premios y concursos	1751

Fuente: Área de Cultura, Ayuntamiento de Málaga.



Actividades de ocio y formación del Área de Juventud
Formation and leisure time activities



Fuente: Área de Juventud, Ayuntamiento de Málaga.

Consultas realizadas en el Centro de Información y Asesoramiento Juvenil
Consultations to the Information center and Youthful Advising

	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación interanual en %
Prevención y orientación	184	339	1,5	84,24
Resto de actividades de Ocio y Tiempo libre	238	413	1,9	73,53
Participación y solidaridad	429	566	2,6	31,93
Enseñanza y formación	812	1.967	9,0	142,24
Viajes	1.177	1.345	6,1	14,27
Deportes	1.729	1.348	6,1	-22,04
Cultura y espectáculos	1.848	1.848	8,4	0,00
Inserción laboral y vivienda	1.914	3.468	15,8	81,19
Carnets (joven, alberguista,...)	3.399	3.896	17,7	14,62
Programas del Área de Juventud y actividades recreativas	3.718	2.170	9,9	-41,64
Autoconsultas	5.036	4.616	21,0	-8,34
Total	20.484	21.976	100,0	7,28

Fuente: Área de Juventud, Ayuntamiento de Málaga.

Servicios de atención a la movida (SAM) SAM service

Participantes	2005	2006	2007
Campaña Foto-botella (fotografías)	520	1.948	1.482
Campaña Happy-sex (preservativos repartidos)	7.534	19.665	15.021
Campaña de Fomento de bebidas no alcohólicas (nº de personas sensibilizadas)	8.444	1.680	891
Campaña de Prevención de accidentes de tráfico	2.000	15.744	7.066
Campaña de Difusión del SAM (Asistencia a distintos eventos)	10	19	21

Fuente: Área de Juventud, Ayuntamiento de Málaga.

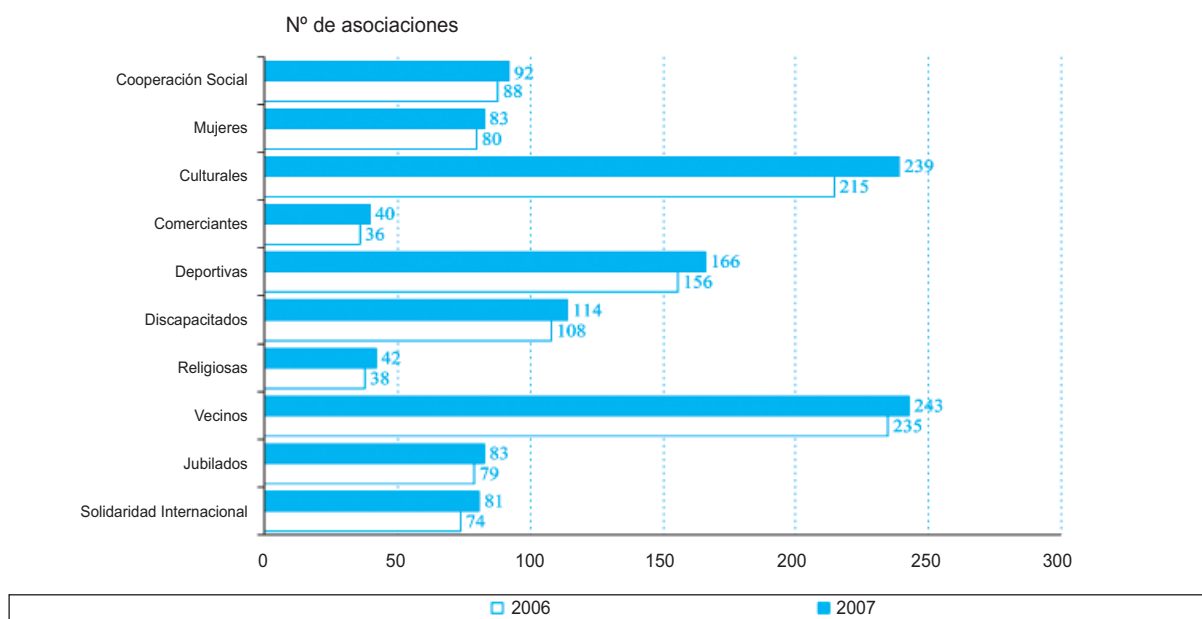
tación de estas actividades. En cuanto a los asistentes a las conferencias y jornadas, la cifra ascendió a 2.973 personas, seguido de los asistentes a premios y concursos. Otro aspecto a señalar es la asistencia a las actividades organizadas por el Departamento de Ferias y Fiestas. Así, en 2007 se estima que asistieron a la Feria de la capital durante el mes de agosto aproximadamente unos 6,5 millones de personas, al tiempo que unas 300.000 presenciaron la Cabalgata de Reyes.

Uno de los principales objetivos del Ayuntamiento es la atención al colectivo de jóvenes. Así, en las distintas actividades programadas por el Área de Juventud se han recibido en 2007 un total de 21.796 consultas, un 7,3% más que en 2006. Las autoconsultas acaparan el mayor interés, seguidas de las consultas relacionadas con los carnets y la inserción laboral y vivienda, y en relación a 2006, además de las autoconsultas, sólo las que tienen relación

con el deporte y con los programas del Área de Juventud han disminuido.

Otro aspecto a destacar dentro del Área de Juventud son las actividades programadas para el fomento del ocio y la formación. En 2007, han descendido el número de plazas ofertadas en las actividades de "Alternancia en la noche" y "Vacaciones jóvenes". En cambio, otras como "Sierra Nevada a tus pies", "Jóvenes y Naturaleza" y "Buceo

Asociaciones inscritas en la ciudad de Málaga Associations registered in the local registry



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



joven”, han aumentado el número de participantes respecto a 2006. Programas como el de “Málaga crea” pretenden difundir y promocionar el arte joven emergente, a través de muestras culturales y artísticas de 30 disciplinas de arte que van desde la pintura a la moda. Otra actividad relacionada con los jóvenes malagueños es el Servicio de Atención a la Movida (SAM), donde el número de participantes ha descendido en todas sus campañas.

Por último, en cuanto a la tipología y número de asociaciones en el Registro Municipal de Asociaciones y Entidades, hay que señalar que a lo largo de 2007 el total de asociaciones registradas se ha incrementado un 6,2%, alcanzando la cifra de 1.944. Todos los tipos de asociaciones han aumentado en 2007, pero el mayor peso respecto al total lo siguen teniendo las asociaciones de vecinos y las culturales, con más del 10% del total. Estas últimas

han experimentado el mayor incremento, en términos absolutos, con respecto a 2006, con 24 asociaciones más que en dicho año, seguidas de las deportivas, que han aumentado en 10 asociaciones.

Tipología y número de asociaciones inscritas en el Registro Municipal de Asociaciones y Entidades ⁽¹⁾ *Associations registered in the local registry*

	2005	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación en % 2007/2006
Vecinos	229	235	243	12,5	3,40
Juveniles	168	168	169	8,7	0,60
APAS	157	160	166	8,5	3,75
Culturales	194	215	239	12,3	11,16
Peñas	111	112	113	5,8	0,89
Discapacitados	101	108	114	5,9	5,56
Jubilados	74	79	83	4,3	5,06
Mujeres	79	80	83	4,3	3,75
Deportivas	147	156	166	8,5	6,41
Cooperación social	88	88	92	4,7	4,55
Varias	102	128	147	7,6	14,84
Solidaridad internacional	70	74	81	4,2	9,46
Minorías sociales	43	44	48	2,5	9,09
Atención a infancia	32	33	35	1,8	6,06
Drogodependencias	32	33	33	1,7	0,00
Ecologistas	32	32	35	1,8	9,38
Religiosas	32	38	42	2,2	10,53
Comerciantes	27	36	40	2,1	11,11
Marginados sin hogar	7	7	7	0,4	0,00
Consumidores y usuarios	4	5	8	0,4	60,00
Total	1.729	1.831	1.944	100,0	6,17

(1) Datos a 31 de diciembre.

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 (2005) ⁽¹⁾	2.618	6.589	17.921
% variación índice turístico (2005-2000) ⁽¹⁾	60,32	117,75	23,89
Índice de Restauración y Bares, tanto por 100.000 de base nacional (1 enero 2005) ⁽¹⁾	1.853	3.608	15.711
Altas en el IAE en actividades de bares, cafeterías y restaurantes (La Caixa 2006)	6.167	13.526	57.706
% variación de altas en el IAE (2006-2001)	32,34	31,20	22,50
Viajeros alojados en establecimientos hoteleros (Área: Costa del Sol) (2007)	4.333.234	4.844.795	16.220.560
% variación viajeros alojados (Área: Costa del Sol) (2007-2006)	1,74	4,38	3,92
Viajeros extranjeros alojados en establecimientos hoteleros (Área: Costa del Sol) (2007)	2.273.540	2.490.115	6.131.882
% Viajeros extranjeros/Total en establecimientos hoteleros (Área: Costa del Sol) (2007)	52,5	51,4	37,8
% variación viajeros extranjeros alojados (Área: Costa del Sol) (2007-2006)	3,25	5,15	2,95
Viajeros alojados en establecimientos hoteleros (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2006)	2.401.282	4.641.452	15.608.609
% Viajeros alojados Alemania y Reino Unido/Total viajeros (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2006)	24,7	25,9	14,7
% Viajeros alojados Alemania y Reino Unido/Total viajeros (Área: Costa del Sol) (2006)	26,8	25,9	14,7
% Viajeros alojados procedentes Unión Europea/Total viajeros (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2007)	41,0	41,2	27,7
% Viajeros alojados procedentes Unión Europea/Total viajeros (Área: Costa del Sol) (2007)	42,0	41,2	27,7
Pernoctaciones hoteleras (Área: Costa del Sol) (2007)	16.031.097	17.082.141	44.884.545
Pernoctaciones de extranjeros en establecimientos hoteleros (Área: Costa del Sol) (2007)	10.182.628	10.669.176	20.232.979
Pernoctaciones en establecimientos hoteleros (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2006)	9.056.971	16.628.864	43.809.768
Pernoctaciones de extranjeros en establecimientos hoteleros (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2006)	5.362.317	10.136.747	19.611.333
% Pernoctaciones residentes en extranjero/Total pernoctaciones (Área: Costa del Sol) (2007)	63,5	62,5	45,1
% Pernoctaciones residentes en extranjero/Total pernoctaciones (Área: Málaga, Benalmádena y Torremolinos) (2006)	59,2	61,0	44,8
Grado de ocupación hotelera por plazas (Área: Costa del Sol) (2007)	59,0	57,3	50,9
Estancia media en nº de días (Área: Costa del Sol) (2007)	3,7	3,5	2,7
Entrada de viajeros en el Aeropuerto de Málaga (2007)	6.746.707	--	--
% viajeros Alemania y Reino Unido/Total entrados Aeropuerto de Málaga (2007)	45,9	--	--
Entrada de turistas estimados por la Encuesta de Coyuntura IEA (2006)	--	8.549.018	25.109.758
Establecimientos hoteleros abiertos (Área: Costa del Sol) (promedio 2007)	378	547	2396
Plazas en establecimientos hoteleros abiertos (Área: Costa del Sol) (2007)	71.332	78.282	231.880
Establecimientos hoteleros (2006)	254	728	3096
% Plazas establecimientos categoría superior (2006)	52,2	53,3	50,4
Apartamentos (2006)	3.941	10.402	16.708
Plazas en apartamentos (2006)	10.853	35.745	57.864
Número de restaurantes (2006)	1.030	2.607	8.119
% Viviendas no principales/Total viviendas familiares (2001)	30,4	39,5	31,5
Visitas al Museo Picasso (2007)	340.688	--	--
Visitas principales monumentos Ciudad de Málaga (Alcazaba, Catedral y Gibralfaro) (2007)	891.722	--	--
Visitas al CAC Málaga (2007)	337.191	--	--
Aforo en salas de cine (2007)	22.942	35.199	155.623
Nº pantallas de cine (2007)	107	175	714
Pantallas de cine/Población *100.000 (2007)	12,80	11,53	8,86
Bibliotecas públicas/Población*1.000 (2006)	0,05	0,10	0,10
Campos de golf (2007)	10	45	90

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

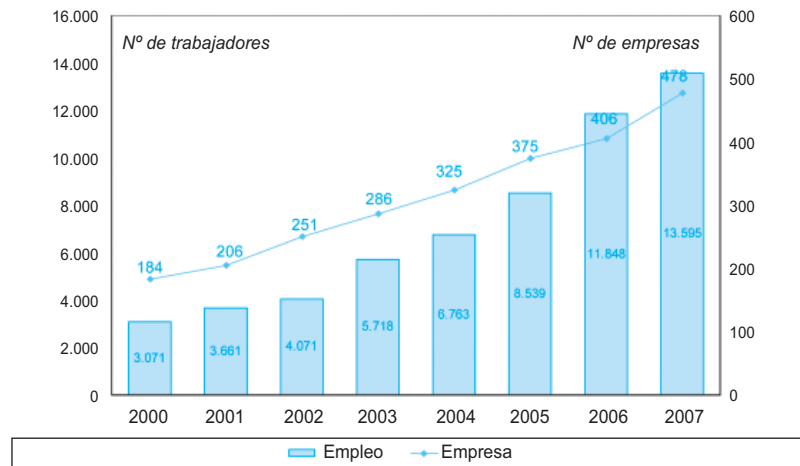
Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, Área de Turismo (Ayuntamiento de Málaga), IEA, INE, La Caixa y Patronato Turístico de la Costa del Sol.



Actualmente nos encontramos inmersos en un proceso de profundos cambios e integración global marcado por el desarrollo y consolidación de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), configurándose un nuevo paradigma social en el que la investigación y la innovación se convierten en factores clave del progreso y el crecimiento económico. En este sentido, el nuevo Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación (PAIDI) para el periodo 2007-2013, así como el Plan Andalucía Sociedad de la Información 2007-2010, ponen de manifiesto el compromiso de las Administraciones para adaptar la región a este nuevo escenario económico y social.

Según la Encuesta sobre Equipamiento y Uso de las Tecnologías de la Información y la Comunicación en los Hogares, del INE, la ciudad de Málaga se encuentra aún por debajo de las principales ciudades españolas en los indicadores de la Sociedad de la Información. No obstante, se han producido avances que se reflejan, entre otros, en el crecimiento del Parque Tecnológico de Andalucía (PTA). Así, el PTA se ha consolidado como

Empleo y número de empresas en el PTA
Employment and number of enterprises in the PTA



Fuente: Parque Tecnológico de Andalucía.

el mayor exponente de la inversión y la innovación en la región andaluza, registrando en 2007 de nuevo mejores resultados que en el año anterior en cuanto a empresas instaladas (que ocupan ya una superficie de 530.340 m², 279.221 de ellos construidos), generación de empleo, volumen de facturación e inversión en I+D+i.

De este modo, el número de empresas instaladas en el PTA asciende a 478, en torno a 70 más que en 2006, en

tanto que el empleo ha registrado un aumento del 15%, disminuyendo ligeramente el tamaño medio de las empresas. Por sectores de actividad, las Tecnologías de la Información y las Comunicaciones y los Centros Tecnológicos y de I+D suponen el 40,2% de las empresas instaladas en el PTA, dando empleo al 51% de los trabajadores. Le siguen en importancia la Energía y Medio Ambiente y la Medicina y la Salud, con un 11% de los ocupados en cada caso.

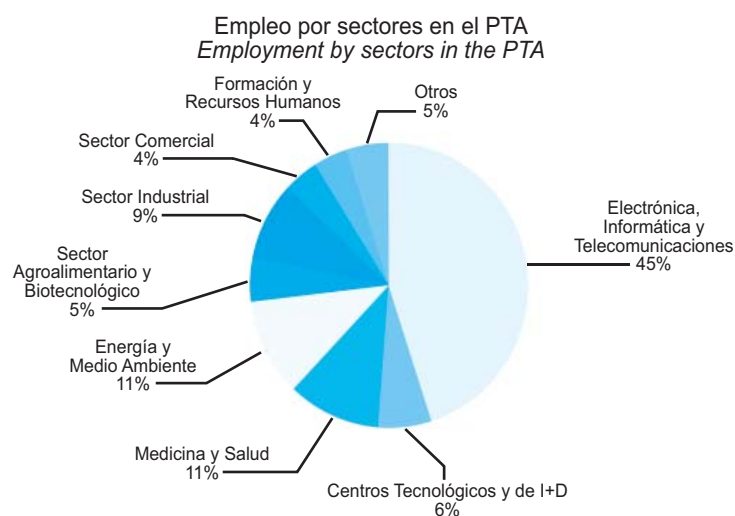
Empresas en el Parque Tecnológico de Andalucía (PTA) *Enterprises in the PTA*

	Nº de empresas	Empleo (nº de trabajadores)	Facturación (millones de euros)	Tamaño medio empresa (empleados/empresa)
2002	251	4.071	484,8	16,2
2003	286	5.718	658,4	20,0
2004	325	6.763	803,7	20,8
2005	375	8.539	1.022,8	22,8
2006	406	11.848	1.327,5	29,2
2007	478	13.595	1.505,0	28,4
Tasas de variación en % 2007/2006	17,73	14,75	13,37	-0,74 ⁽¹⁾

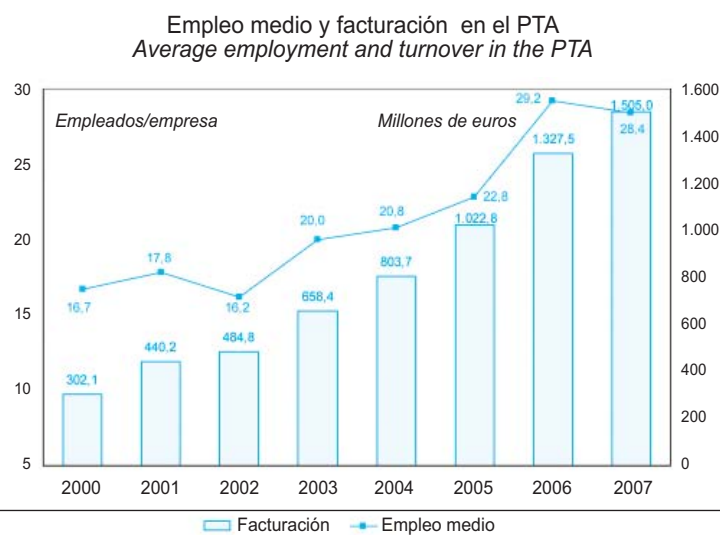
(1) Diferencia en puntos porcentuales.

Fuente: Parque Tecnológico de Andalucía.



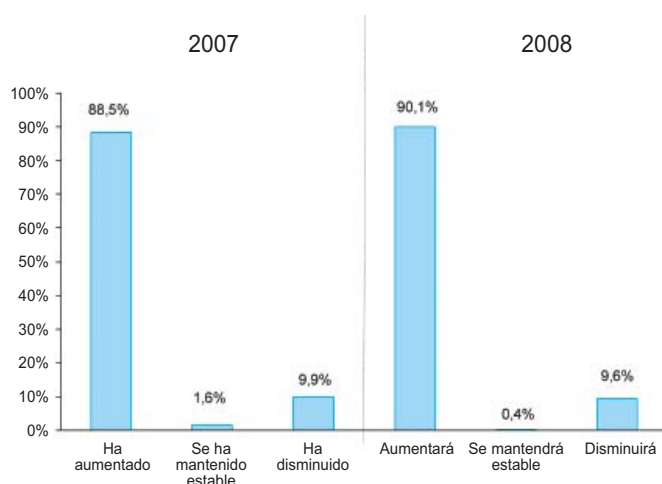


Fuente: Parque Tecnológico de Andalucía.



Fuente: Parque Tecnológico de Andalucía.

Facturación: evolución y expectativas
Turnover: trends and expectancies



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

La facturación total de las empresas instaladas en el PTA ha ascendido a 1.505 millones de euros, lo que supone un incremento del 13% respecto al año 2006. La inversión en I+D de las empresas e instituciones instaladas ha alcanzado los 102 millones de euros, superando así por primera vez los 100 millones. El 32,4% de dicha inversión ha tenido su origen en la iniciativa pública, y el 67,6% restante en la privada, situándose en línea con las economías modernas y cumpliendo con los objetivos de Lisboa de la Unión Europea, que proponen que un tercio de la inversión en esta materia sea pública y dos tercios privada.

En la Orden de Ayudas de I+D+i en Parques Científicos y Tecnológicos del Ministerio de Educación y Ciencia, las empresas del parque han obtenido 30.530.191,80 euros para el desarrollo de 31 proyectos de I+D. Además, el PTA ha participado en el programa piloto CETPAR del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio para incentivar al desarrollo de 24 empresas del parque con menos de tres años de constitución. Conviene apuntar la estrecha colaboración que el PTA ha mantenido con el Club Málaga Valley e-27, una iniciativa de un destacado grupo de presidentes de relevantes compañías del sector de la información, puesta en marcha en octubre de 2007, que tiene como objetivo diseñar políticas y líneas de acción necesarias para convertir a Málaga en la más importante zona de excelencia tecnológica de Europa.

Por otro lado, los resultados de la Encuesta de Servicios Avanzados reflejan el fuerte impulso experimentado por las empresas de servicios avanzados en Málaga en 2007. Concretamente, el empleo ha aumentado en opinión del 74,6% de las empresas encuestadas, y aproximadamente el 80% de los ocupados son titulados superiores y medios. Además, el 89% de las empresas encuestadas prevé aumentar su plantilla en 2008.

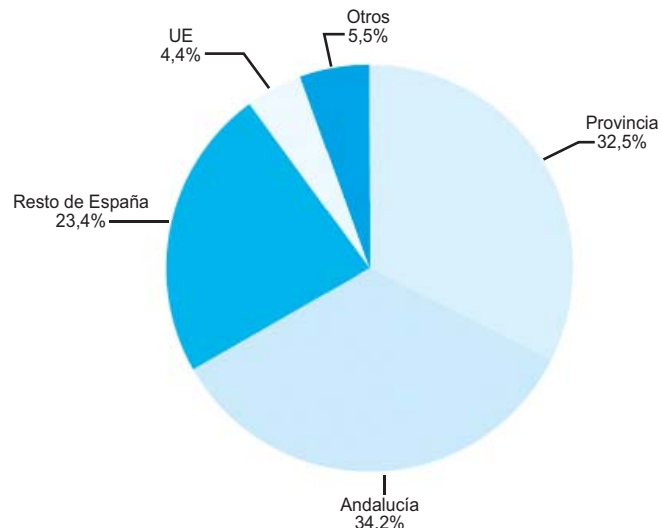
En referencia a la facturación, ésta ha empeorado ligeramente respecto a 2006, y a pesar de que el 88,5% de las empresas encuestadas señala haber aumentado sus ventas, alrededor del 10% asegura que su facturación ha disminuido, trayectoria que previsiblemente se mantendrá en 2008. Se ha producido un cambio en el principal destino de las ventas, y ahora es Andalucía el principal destinatario, junto a la provincia de Málaga, aumentando también las ventas a la Unión Europea.

El considerable aumento de empresas que disponen de departamento de investigación, dedicando a éste alrededor de un 25% de su plantilla, evidencia el notable esfuerzo empresarial en I+D realizado durante el año 2007, con un gasto que supone el 11% del volumen de facturación. Asimismo, el porcentaje de empresas que realiza transferencia de tecnología a otras empresas se ha elevado al 74,5%, siendo las innovaciones en procesos y productos el principal factor que influye en el intercambio, aunque se ha incrementado la participación de las patentes y los modelos y diseños.

La actividad investigadora de la Oficina de Transferencia de Resultados de Investigación (OTRI) de la Universidad de Málaga resulta igualmente significativa, con 23 nuevas patentes registradas, hasta alcanzar las 43. Por otro lado, el número de contratos de investigación se ha incrementado alrededor de un 9%, sumando un total de 311.

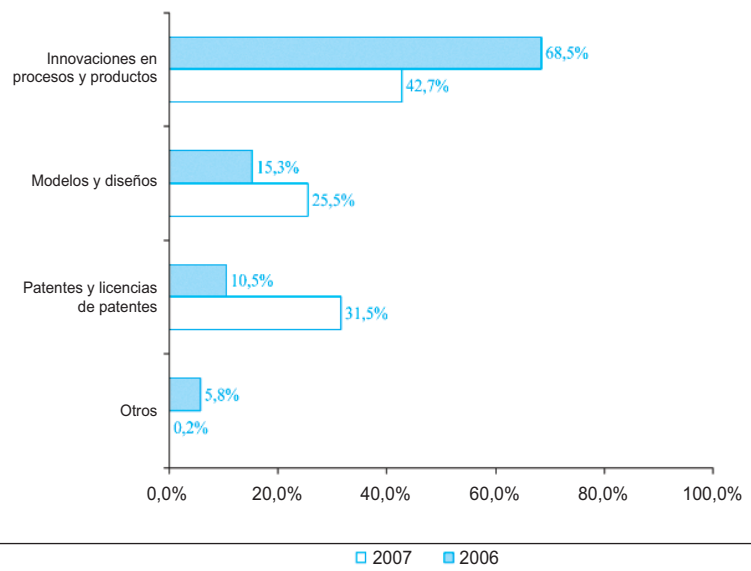
Los proyectos de investigación llevados a cabo en el marco del Plan Nacional de Investigación Científica, Desarrollo e Innovación han sumado un total de 58 en 2007, 4 más que el año anterior. No obstante, la cuantía total destinada a su financiación ha disminuido, pasando de 6.021.485,13 euros en 2006 a 5.711.974,06 euros en 2007. Por su parte, los grupos de investigación participantes en el Plan Andaluz de Investigación, Desarrollo e Innovación han ascendido a 169, con una dotación presupuestaria total de 1.335.889 euros.

Principal destino de los servicios o ventas
Main destinies of de services



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

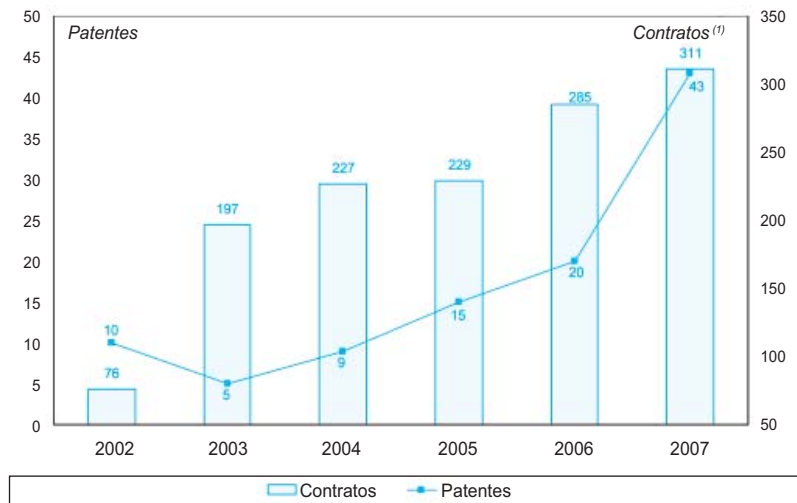
Factores que influyen en la transferencia de tecnología
Factors affecting the transfer of technology



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



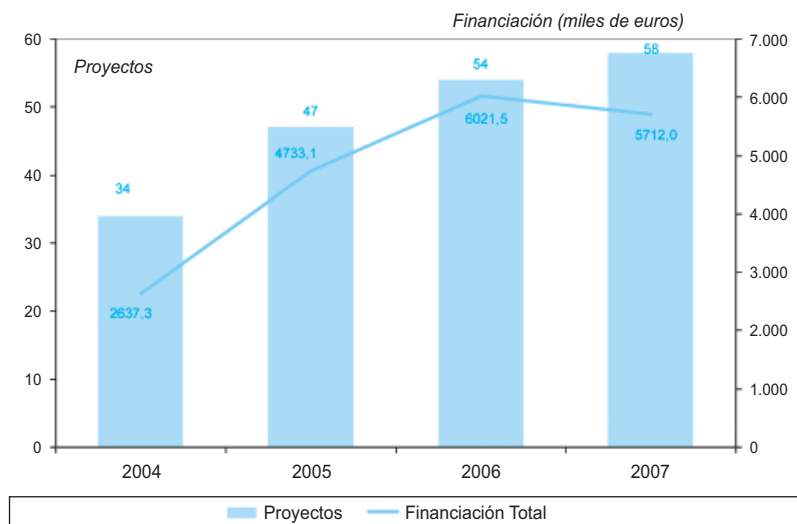
Actividad Investigadora en la Universidad de Málaga
Research Activity in the University of Málaga



(1) Contratos de investigación de la UMA con entidades públicas y privadas.

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

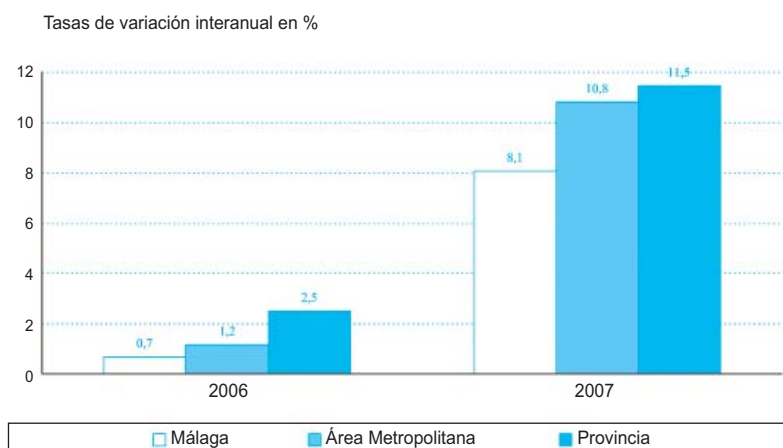
Número de proyectos y financiación
Number of projects and financing



Fuente: Vicerrectorado de Investigación, Universidad de Málaga

La evolución del mercado laboral constituye, sin duda, uno de los principales referentes a la hora de aproximar el pulso de la actividad económica en cualquier espacio económico. En este sentido, los indicadores más importantes del mercado de trabajo (contratos, paro, afiliados) han observado durante 2007 en la ciudad de Málaga los signos de ralentización generalizada de los sectores productivos, traducándose en un balance poco favorable de dichos indicadores. Así, de acuerdo con la información suministrada por el Observatorio Ocupacional de Málaga, perteneciente al Servicio Público de Empleo Estatal, tanto la evolución de la contratación como del paro registrado reflejan una tendencia negativa, moderándose a su vez la filiación de

Paro registrado⁽¹⁾
Registered unemployment



(1) Datos a diciembre.

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

Parados por sectores en el Área Metropolitana de Málaga, Diciembre 2007
Registered unemployment by sectors in Málaga metropolitan area

	Agricultura	Industria	Construcción	Servicios	Sin empleo anterior	Total	Total sectores	
							Tasas de variación interanual en % 2007/2006	Porcentajes
Alhaurín de la Torre	22	147	234	1.131	282	1.816	12,45	3,2
Alhaurín El Grande	21	112	290	347	130	900	23,46	1,6
Almogía	5	38	78	67	81	269	1,51	0,5
Álora	41	75	321	473	195	1.105	12,30	1,9
Benalmádena	32	129	410	2.778	362	3.711	25,29	6,4
Cártama	60	108	302	459	178	1.107	15,67	1,9
Casabermeja	0	9	44	48	12	113	26,97	0,2
Coín	23	137	361	460	104	1.085	26,02	1,9
Colmenar	12	7	46	58	26	149	22,13	0,3
Málaga	473	3.592	5.749	24.110	6.575	40.499	8,06	70,4
Pízarra	18	67	148	213	97	543	10,37	0,9
Rincón de la Victoria	37	113	315	1.352	224	2.041	27,64	3,5
Totalán	3	2	15	27	9	56	33,33	0,1
Torremolinos	35	175	398	3.018	542	4.168	11,65	7,2
Total Área Metropolitana	782	4.711	8.711	34.541	8.817	57.562	10,85	100,0

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



Paro registrado en la ciudad de Málaga ⁽¹⁾
Registered unemployment

Sectores	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación interanual en %	Diferencia absoluta 2007/2006
Agricultura	401	473	1,2	17,96	72
Industria	3.546	3.592	8,9	1,30	46
Construcción	4.396	5.749	14,2	30,78	1.353
Servicios	22.678	24.110	59,5	6,31	1.432
Sin empleo anterior	6.458	6.575	16,2	1,81	117
Sexo y edad					
Menores 25 años	4.523	4.012	9,9	-11,30	-511
Mayores 25 años	32.956	36.487	90,1	10,71	3.531
Hombres	14.731	16.551	40,9	12,35	1.820
Mujeres	22.748	23.948	59,1	5,28	1.200
Nivel de estudios					
Sin estudios	174	304	0,8	74,71	130
Estudios Primarios	3.907	4.600	11,4	17,74	693
Educación Secundaria	23.681	25.777	63,6	8,85	2.096
Bachillerato	3.187	3.089	7,6	-3,07	-98
Enseñanzas de Grado Medio	2.109	2.179	5,4	3,32	70
Enseñanzas de Grado Superior	1.686	1.721	4,2	2,08	35
Universitarios	2.613	2.719	6,7	4,06	106
Otras titulaciones	122	110	0,3	-9,84	-12
Ocupación solicitada					
Directivos	258	234	0,6	-9,30	-24
Técnico/Científico	1.998	1.990	4,9	-0,40	-8
Técnico/Profesional Apoyo	2.145	2.320	5,7	8,16	175
Administrativos	4.760	4.940	12,2	3,78	180
Servicios	8.423	8.803	21,7	4,51	380
Agricultura/Pesca	487	543	1,3	11,50	56
Trab. Cualificados	4.604	5.446	13,4	18,29	842
Oper. Maquinaria	2.210	2.316	5,7	4,80	106
Trab. sin cualificación	12.566	13.883	34,3	10,48	1.317
Fuerzas Armadas	28	24	0,1	-14,29	-4
Total	37.479	40.499	100,0	8,06	3.020

(1) Datos a diciembre

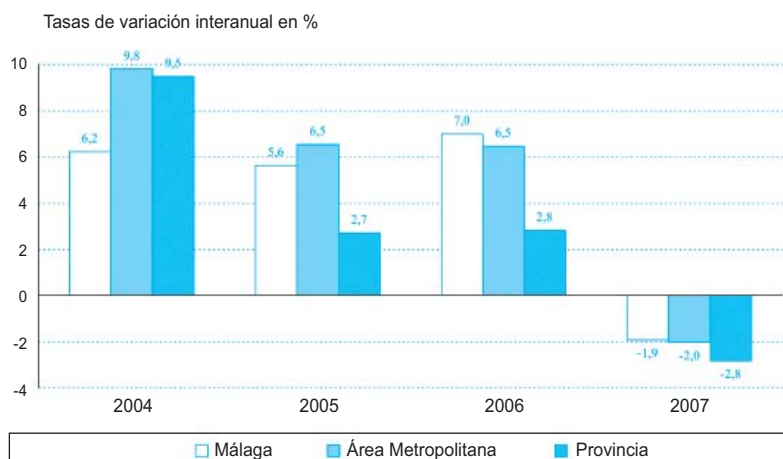
Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

trabajadores a la Seguridad Social. Este deterioro del mercado de trabajo no es exclusivo de Málaga, sino por el contrario, coincide con el empeoramiento de los principales referentes del ámbito laboral del Área Metropolitana y de la provincia, resultando más moderada esta trayectoria descendente en el espacio municipal.

De este modo, en diciembre de 2007, el número de demandantes parados inscritos en la ciudad de Málaga se ha situado en 40.499 personas, lo que supone un incremento con respecto al último mes de 2006 del 8,1%. Ya en dicho año, el paro había aumentado en la capital malagueña, pero de una forma muy modesta, (0,7%), pero dado que las señales de pérdida de vigor de la actividad productiva comenzaron a percibirse con más claridad en 2007 es en este último año cuando el repunte del paro ha sido generalizado y más notable, afectando a todos los municipios del Área Metropolitana. En la capital malagueña, el incremento del desempleo viene explicado, principalmente, por el ascenso del paro en los servicios y la construcción, computándose entre ambos sectores una subida próxima a los 2.800 parados, en comparación con diciembre de 2006. En cambio, el menor incremento del paro, en términos relativos, (1,3%) se ha producido en la industria, lo que denota una mejor trayectoria de las ramas manufactureras en comparación con el resto de sectores.

También en el grupo “sin empleo anterior”, el ascenso del paro ha sido más escueto. Mientras, atendiendo al sexo y edad, resulta destacable el descenso del paro entre los menores de 25 años (11,3%, en tasa interanual), frente al notable aumento de los parados menos jóvenes. Asimismo, conviene señalar la mayor subida del desempleo registrada en el último año entre los hombres que entre las mujeres (12,4% frente al 5,3%, respectivamente). Esta circunstancia puede ser consecuencia de las políticas de fomento de empleo entre

Evolución en el número de contratos ⁽¹⁾
Registered contracts



(1) En la provincia son contratos iniciales.

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

determinados colectivos, así como por la mejor adecuación de estos grupos (mujeres-jóvenes) a las características de las demandas realizadas por los empresarios (empleos precarios, con alta temporalidad y parcialidad).

Por grupos profesionales, la subida del paro en la ciudad de Málaga, en el último año, se asocia principalmente a trabajadores con bajo nivel de formación y poca cualificación, tal y como denotan la evolución del paro registrado por nivel de estudios y ocupación solicitada. Así, sólo desciende el número de desempleados en los grupos de *Directivos*, de *Técnicos-Científicos*, así como en el de *Fuerzas Armadas* (pero, en términos absolutos representa un descenso de 36 parados menos que en el año anterior). Distinguiendo por secciones de actividad, al significativo incremento del número de parados en la construcción (1.353 personas más que en diciembre de 2006) se ha unido un marcado aumento del paro en los servicios inmobiliarios y de alquiler (574 parados más en el último año). Igualmente destacable resulta el incremento de parados en el comercio y la hostelería (entre ambas secciones, suponen un aumento de 702 desempleados más que a finales de 2006).

Junto con la trayectoria del paro, otro indicador básico de referencia para el análisis de la evolución del mercado laboral es el relativo a la contratación de trabajadores. Los 287.271 contratos registrados durante 2007 en la ciudad de Málaga suponen un descenso interanual del 1,9%, siendo esta caída más importante en el Área Metropolitana y la provincia, 2% y 2,8%, respectivamente. Dadas estas diferencias, aunque leves, podría inferirse que el deterioro del mercado laboral ha sido menos intenso en la capital malagueña que en los otros espacios de comparación. Desagregando por municipios del Área, únicamente crecen las contrataciones en Almogía, Casabermeja, Coín, Colmenar, Pizarra y Totalán. En cambio, los descensos más significativos –junto con el de la ciudad de Málaga– han correspondido en términos absolutos a los de Torremolinos y Alhaurín de la Torre.

Centrando el análisis en la información disponible para la capital malagueña, el descenso en el número de contrataciones en 2007 se encuentra explicado por la disminución de la actividad en las ramas agrarias y en la construcción. Principalmente en este último sector, con 6.424 contratos



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

	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación en % 2007/2006	Diferencia absoluta 2007/2006
Alhaurín de la Torre	9.129	8.204	2,1	-10,13	-925
Alhaurín El Grande	4.492	4.151	1,1	-7,59	-341
Almogía	616	813	0,2	31,98	197
Álora	3.252	2.884	0,8	-11,32	-368
Benalmádena	22.611	22.305	5,8	-1,35	-306
Cártama	4.828	4.534	1,2	-6,09	-294
Casabermeja	714	1.016	0,3	42,30	302
Coín	5.683	6.029	1,6	6,09	346
Colmenar	1.198	1.325	0,3	10,60	127
Málaga	292.889	287.271	74,9	-1,92	-5.618
Pizarra	2.164	2.231	0,6	3,10	67
Rincón de la Victoria	7.426	7.128	1,9	-4,01	-298
Totalán	108	123	0,0	13,89	15
Torremolinos	36.273	35.378	9,2	-2,47	-895
Total	391.383	383.392	100,0	-2,04	-7.991

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

Contrataciones por edad y sexo en la ciudad de Málaga *Registered contracts by age and sex*

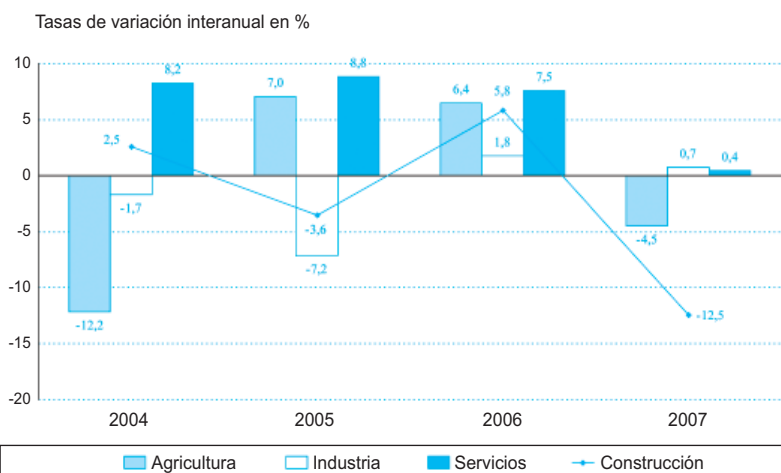


Fuente: Observatorio Ocupacional de Málaga, Servicio Público de Empleo Estatal.

menos que en el conjunto de 2006. También en los transportes, el comercio, la educación y en la sección de Otras Actividades Sociales, la caída en el número de contratos registrados ha sido destacada. En cambio, la industria manufacturera parece erguirse en el sector más dinámico del municipio en 2007, aumentando de manera importante la cifra de contratos en esta actividad (un 10% en términos relativos, superando en un millar a las contrataciones registradas en 2006).

Distinguiendo por sexos, en 2007 la mayor parte de la caída en la contratación viene explicada por los hombres (3,4%), descendiendo más levemente la cifra de contratos laborales firmados por las mujeres. En cuanto a la edad, el número de contrataciones ha sufrido una mayor disminución entre los menores de 25 (5,7%, en tasa interanual), creciendo especialmente los contratos en el tramo de edad comprendido en-

Contratación por sectores en la ciudad de Málaga
Registered contracts



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

tre los 30 y 34 años. Atendiendo a la tipología de los contratos, el 5,2% del total se corresponde con indefinidos, que son los que mayor crecimiento han experimentado (3.353 contratos más) junto con los contratos de interinidad y los de obra y servicio.

Por último, el tercer referente utilizado para aproximar la coyuntura del mercado de trabajo –disponible para el ámbito municipal–, es la afiliación de trabajadores a la Seguridad Social. Tanto en la provincia como en la capital malagueña, durante 2007, el número de afiliados laborales ha aumentado, aunque a un ritmo menor al de los últimos años, acorde al proceso de des-

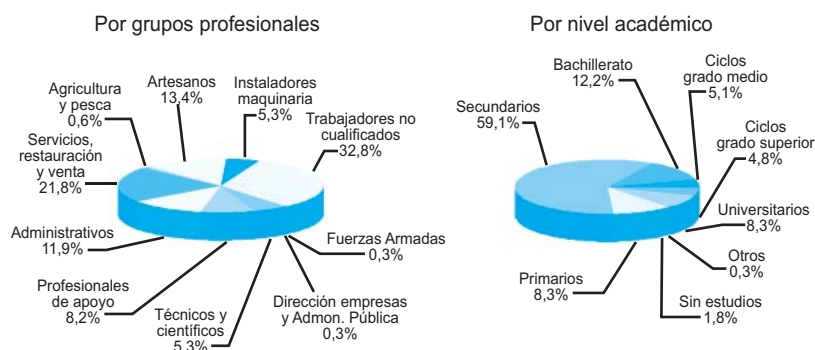
Contratos registrados en la ciudad de Málaga
Registered contracts

	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación en % 2007/2006	Diferencia absoluta 2007/2006
Principales secciones de actividad					
Industria manufacturera	10.309	11.349	4,0	10,09	1.040
Construcción	51.335	44.911	15,6	-12,51	-6.424
Comercio	37.681	36.442	12,7	-3,29	-1.239
Hostelería	20.621	22.346	7,8	8,37	1.725
Transporte	16.065	12.689	4,4	-21,01	-3.376
Act. Inmobiliarias	105.197	109.482	38,1	4,07	4.285
Educación	11.768	11.536	4,0	-1,97	-232
Otras Actividades Sociales	19.301	17.389	6,1	-9,91	-1.912
Otras	20.612	21.127	7,4	2,50	515
Por tipos					
De conversión	16.598	12.893	4,5	-22,32	-3.705
Eventuales	117.770	107.486	37,4	-8,73	-10.284
Indefinido	11.514	14.867	5,2	29,12	3.353
Obra y servicio	117.853	119.746	41,7	1,61	1.893
Interinos	24.557	27.774	9,7	13,10	3.217
Otros	4.597	4.505	1,6	-2,00	-92
Sexo y edad					
Menores 25 años	93.386	88.063	30,7	-5,70	-5.323
Mayores 25 años	199.503	199.208	69,3	-0,15	-295
Hombres	161.815	156.273	54,4	-3,42	-5.542
Mujeres	131.074	130.998	45,6	-0,06	-76
Total	292.889	287.271	100,0	-1,92	-5.618

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

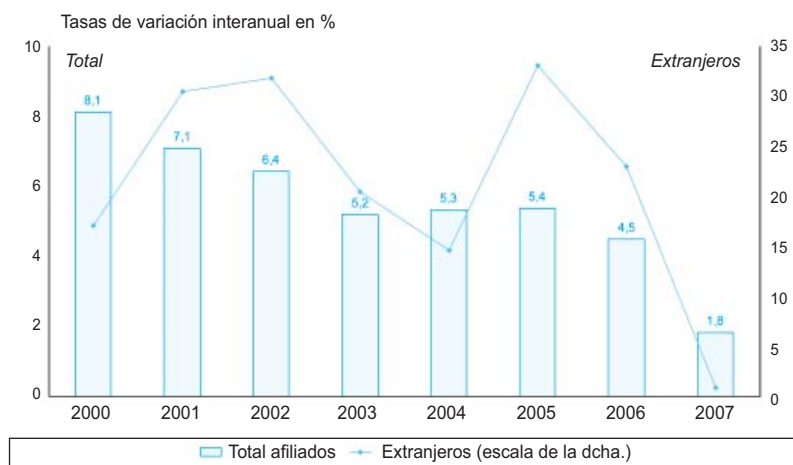


Contratos en la ciudad de Málaga, 2007 Contracts in Málaga



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

Trabajadores afiliados a la Seguridad Social en la provincia de Málaga ⁽¹⁾ Affiliated workers in Malaga province



(1) Medias anuales con datos a último día de cada mes.

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

aceleración de la actividad productiva. Por sectores y para el agregado provincial, destaca el descenso de la afiliación en el sector de la construcción (2,4%). Asimismo, resulta significativa la moderación de los afiliados extranjeros, ya que en 2006 éstos habían experimentado una subida superior al 20%, frente al modesto avance de 2007 (0,8%).

Respecto a la evolución del número de afiliados a la Seguridad Social en la ciudad de Málaga, y con datos a 31 de diciembre de 2007, el incremento se cifra en el 1,8%, cayendo únicamente en los *regímenes especiales del hogar y agrario*. Los trabajadores en alta en el régimen general crecen (2%) ligeramente por encima del total, y a un ritmo superior al del conjunto provincial (0,6%). Se pone de manifiesto el empeoramiento de la afiliación a lo largo de 2007, ya que la comparación a finales de año arroja un peor dato que la correspondiente al promedio anual. En ocho de los catorce municipios del Área Metropolitana de Málaga, se ha observado una reducción del número de afiliados (destacando los descensos de Álora y Benalmádena), aunque en conjunto se registre un avance global del 1,3%.

Trabajadores afiliados a la Seguridad Social en la provincia de Málaga por sectores ⁽¹⁾ Affiliated workers in Málaga province

	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación en % 2007/2006	Diferencia absoluta 2007/2006
Agricultura	4.118	4.762	0,9	15,64	644
Industria	34.546	35.561	6,5	2,94	1.014
Construcción	98.990	96.653	17,7	-2,36	-2.337
Servicios	399.542	410.225	75,0	2,67	10.682
Total	537.197	547.200	100,0	1,86	10.003

(1) Trabajadores afiliados a los regímenes General y Autónomo.

Fuente: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

Trabajadores afiliados a la Seguridad Social en el Área Metropolitana de Málaga ⁽¹⁾
Affiliated workers in Málaga metropolitan area

	2005	2006	2007	Porcentajes 2007	Tasas de variación en %	
					2006/2005	2007/2006
Alhaurín de la Torre	6.747	7.512	8.008	2,4	11,34	6,60
Alhaurín El Grande	5.716	6.089	6.036	1,8	6,53	-0,87
Almogía	719	769	831	0,2	6,95	8,06
Álora	2.625	2.945	2.577	0,8	12,19	-12,50
Benalmádena	16.518	17.350	17.045	5,0	5,04	-1,76
Cártama	4.923	5.372	5.256	1,6	9,12	-2,16
Casabermeja	949	1.029	999	0,3	8,43	-2,92
Coín	5.548	6.206	6.001	1,8	11,86	-3,30
Colmenar	1.183	1.103	1.247	0,4	-6,76	13,06
Málaga	245.823	256.798	261.493	77,4	4,46	1,83
Pizarra	1.881	2.014	2.197	0,7	7,07	9,09
Rincón de la Victoria	6.601	6.716	6.570	1,9	1,74	-2,17
Totalán (1)	159	172	195	0,1	8,18	13,37
Torremolinos	18.981	19.584	19.394	5,7	3,18	-0,97
Área Metropolitana	318.373	333.659	337.849	100,0	4,80	1,26

(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 ⁽¹⁾
Affiliated workers

	31 de diciembre de 2006		31 de diciembre de 2007		Tasas de variación interanual en %	
	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga	Ciudad de Málaga	Provincia de Málaga
	Régimen General					
Empresas	20.849	58.581	21.159	59.240	1,49	1,12
Trabajadores	219.736	437.564	224.160	439.847	2,01	0,52
Regímenes especiales						
Trabajadores	37.062	145.856	37.333	146.973	0,73	0,77
Autónomos	29.983	95.992	30.695	99.220	2,37	3,36
Hogar	3.811	8.679	3.402	7.572	-10,73	-12,75
Agrario	2.899	40.006	2.813	38.949	-2,97	-2,64
Mar	369	1.179	423	1.232	14,63	4,50
Total trabajadores	256.798	583.420	261.493	586.820	1,83	0,58

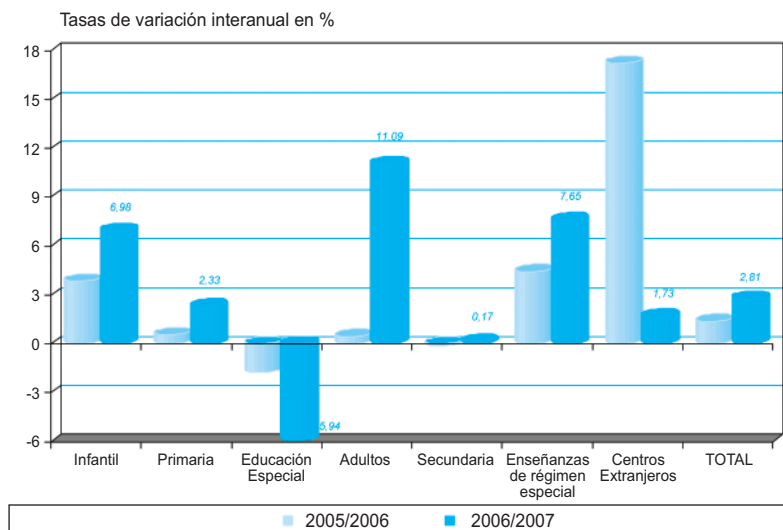
(1) En la provincia se incluyen los afiliados de Olías, que pertenecerían al municipio de Málaga, pero que vienen agregados junto con los de Totalán.

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



En las sociedades modernas no sólo la enseñanza básica obligatoria constituye un elemento clave para el desarrollo y progreso social. También la ampliación de conocimientos a través de una formación complementaria, continua y específica, se ha convertido en un factor decisivo para la dotación de unos recursos humanos competitivos y eficientes, es decir, para disponer de profesionales cualificados, que se adecuen a los requisitos exigidos por las empresas. Bajo este prisma, se explica que el establecimiento de enseñanzas de régimen especial resulte cada vez más importante, tanto por parte de las entidades públicas como de instituciones privadas. Este es el caso de las escuelas oficiales de idiomas, que potencian el plurilingüismo con el fin de facilitar la adaptación al entorno europeo; o de los cursos profesionales destinados tanto a desempleados como a trabajadores, frecuentemente gratuitos o subvencionados, sin olvidar las enseñanzas artísticas. En este último ejemplo, cabe señalar la existencia de nuevos proyectos para Andalucía, y en concreto para Málaga con la próxima apertura de una nueva escuela de arte dramático.

Alumnos matriculados por tipo de enseñanza
Registered students according to education



Fuente: Consejería de Educación, Junta de Andalucía.

Centrándonos en la información disponible para el año 2007, conviene destacar que el número de alumnos matriculados en centros educativos de la provincia de Málaga ha aumentado en un 2,8%, en consonancia con el crecimiento demográfico y la recuperación de las tasas de natalidad en los últimos años. En este sentido, puede comprobarse que los incrementos más destacados se observan en el alumnado

de educación infantil con un 7%, así como en el régimen especial con un 7,6%, con aumentos en ambos casos superiores a los observados en el año anterior. Asimismo, destaca el incremento del número de alumnos en centros de adultos con un 11,1%, fruto de las políticas de formación de personas en edad no escolar, que por motivos profesionales o personales, quieren mejorar su educación básica.

Alumnos matriculados en la provincia de Málaga
Registered students in Málaga province

	2004/2005	2005/2006	2006/2007	Tasas de variación en %	
				2005/2006	2006/2007
Infantil	43.523	45.203	48.359	3,86	6,98
Primaria	90.064	90.567	92.678	0,56	2,33
Educación Especial	514	505	475	-1,75	-5,94
Adultos	8.699	8.740	9.709	0,47	11,09
Secundaria	108.026	107.932	108.114	-0,09	0,17
Enseñanzas de régimen especial	15.775	16.475	17.735	4,44	7,65
Centros Extranjeros	5.575	6.536	6.649	17,24	1,73
Total	272.176	275.958	283.719	1,39	2,81

Fuente: Consejería de Educación, Junta de Andalucía.



Centros educativos en la provincia de Málaga *School centres in Málaga province*

	Tasas de variación en %				
	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2005/2006	2006/2007
Infantil	432	439	463	1,62	5,47
Primaria	412	414	414	0,49	0,00
Educación Especial	8	8	7	0,00	-12,50
Adultos	99	99	99	0,00	0,00
Secundaria	847	847	843	0,00	-0,47
Enseñanzas de régimen especial	23	23	24	0,00	4,35
Total	1.821	1.830	1.850	0,49	1,09

Fuente: Consejería de Educación, Junta de Andalucía.

En lo que concierne a centros educativos, se ha observado un incremento de 20 centros en el último curso 2006/2007 en comparación con el anterior, cuando el aumento de centros había sido de 9. El incremento responde, principalmente, a la mayor dotación de centros infantiles, con 24 aperturas, ascendiendo en total a 463 este tipo de centros de enseñanza no obligatoria (de 3 a 5 años) en el último curso. En la enseñanza en régimen especial también se ha abierto un nuevo centro, contando ya la

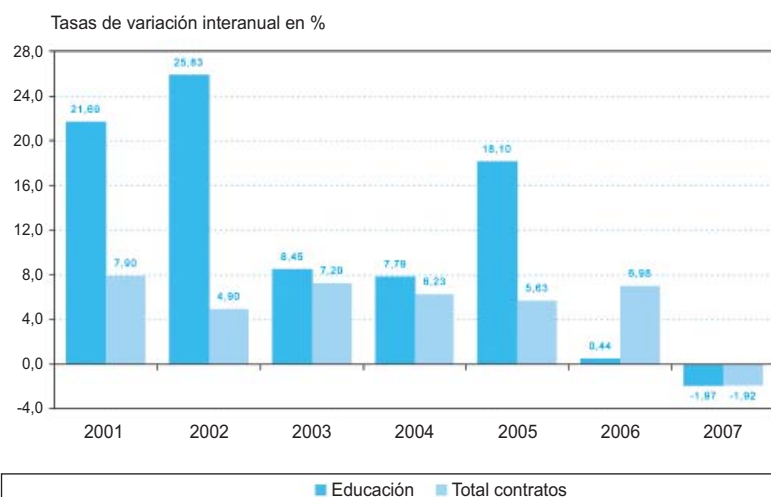
provincia con un total de 24 en este pasado año lectivo. Por el contrario, sólo en el número de centros de educación especial y de secundaria se han registrado leves descensos.

Curiosamente, pese a que durante los últimos años se había producido un crecimiento del número de contratos en educación, y al aumento del alumnado y de centros disponibles, las contrataciones laborales de educadores han registrado en 2007 un moderado descenso del 2%, evolución similar a

la de las contrataciones totales de la ciudad. Esta aparente contradicción puede venir explicada por el hecho de que los profesionales que ejercen su actividad en el curso 2006/2007 podrían haber formalizado sus contratos laborales en años anteriores.

Por otra parte, en el apartado de la enseñanza universitaria resulta destacable la aventajada posición de que goza la Universidad de Málaga dentro del conjunto nacional, y lo que es más importante su significativa labor de cooperación con empresas e instituciones para el desarrollo social y económico de la provincia. Además, habría que recordar su contribución a la actividad cultural de la ciudad y la promoción científica e investigadora, ya mencionada en el apartado de este Boletín dedicado a los Servicios Avanzados. Atendiendo al número de alumnos matriculados, la universidad malagueña ocupa el noveno lugar de España, registrando 33.590 alumnos durante el curso 2006/2007. Acorde a los cambios socio-laborales, y a las bajas tasas de natalidad que se registraron hace un par de décadas –entre otros motivos–, al igual que en los últimos años, el número de alumnos que cursan estudios universitarios ha vuelto a disminuir, en este caso un 2,31% con respecto al curso anterior. Esta tendencia des-

Contrataciones en educación en la ciudad de Málaga *Registered education contracts*



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

cidente resulta generalizada, siendo la caída en el número de estudiantes más notable en términos relativos en el conjunto de las Universidades públicas españolas, con un 3,23% menos de alumnos matriculados.

Como es sabido, una de las características más significativas que definen al alumnado universitario español en los últimos años, es la mayor presencia de mujeres. La Universidad de Málaga no permanece ajena a este fenómeno, y 18.340 mujeres constituyen el 54,6% de los estudiantes matriculados en el

curso 2006/2007, una proporción muy similar a la correspondiente al promedio nacional con un 54,7%. En referencia a las matriculaciones por ramas son las titulaciones de Ciencias Sociales y Jurídicas las más frecuentemente elegidas por los universitarios malagueños con un 55% del total, seguida de las carreras técnicas con un 24,2%. Esta distribución del alumnado resulta muy similar al resto de las universidades españolas, siendo reseñable la menor frecuencia de mujeres en carreras técnicas. Por otro lado, en los Cursos de Verano 2007 organiza-

dos por la Universidad de Málaga se han matriculado un total de 1.624 alumnos, mientras que el Centro de Idiomas de dicha institución ha contado con 713 alumnos.

Otro aspecto singular del panorama estudiantil en el espacio malagueño es la relevante presencia de población extranjera. En concreto, según los datos de Malaca Instituto el número de extranjeros que estudian español en Málaga ha aumentado un 7,4% con respecto a 2006 con un total de 2.357 alumnos. Distin-

Ranking de las 20 primeras universidades por número de alumnos matriculados ⁽¹⁾ 20 first universities according to number of students registered

Universidades	2005/2006	2006/2007	% sobre el total 2006/2007	Tasas de variación interanual en %
Complutense de Madrid	81.291	77.827	6,15	-4,26
Sevilla	59.792	57.687	4,56	-3,52
Granada	55.782	54.092	4,27	-3,03
Barcelona	54.033	49.435	3,91	-8,51
País Vasco	48.700	45.615	3,60	-6,33
Valencia	45.523	44.892	3,55	-1,39
Politécnica de Madrid	37.282	36.187	2,86	-2,94
Autónoma de Barcelona	36.753	35.385	2,80	-3,72
Málaga	34.383	33.590	2,65	-2,31
Politécnica de Valencia	34.309	33.248	2,63	-3,09
Zaragoza	32.746	31.378	2,48	-4,18
Politécnica de Cataluña	32.545	30.471	2,41	-6,37
Autónoma de Madrid	30.822	28.947	2,29	-6,08
Santiago de Compostela	29.409	28.072	2,22	-4,55
Oviedo	29.887	27.984	2,21	-6,37
Murcia	27.358	26.832	2,12	-1,92
Castilla La Mancha	27.485	26.633	2,10	-3,10
Valladolid	27.799	26.419	2,09	-4,96
Salamanca	26.971	26.311	2,08	-2,45
Alicante	26.231	25.924	2,05	-1,17
Total Nacional	1.307.691	1.265.480	100,0	-3,23

(1) Ranking de Universidades de España con más de 25.000 matriculados (Curso 06/07).

Fuente: Ministerio de Educación y Ciencia.



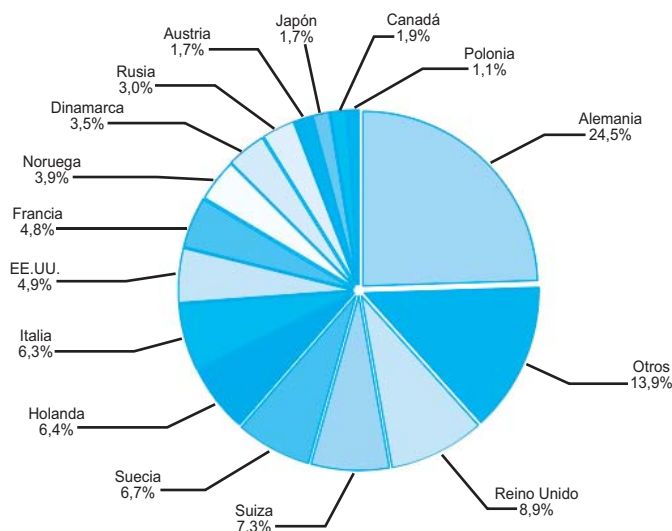
Alumnos matriculados por ramas en las universidades públicas⁽¹⁾ (porcentajes)
Students registered by branches in public universities (percentages)

Universidades	CC. Sociales y Jurídicas	Técnicas	Humanidades	CC. Salud	CC. Experimentales
Complutense de Madrid	61,5	4,5	12,7	10,1	11,1
Sevilla	42,9	30,2	10,0	11,2	5,8
Granada	47,2	17,1	12,8	12,3	10,5
Barcelona	57,5	1,6	18,4	11,3	11,2
País Vasco	45,6	32	7,7	7,8	6,8
Valencia	58,1	4,1	12,4	13,4	12,0
Politécnica de Madrid	3,4	96,3	--	--	0,2
Autónoma de Barcelona	45,9	10,7	13,7	17,6	12,1
Málaga	55	24,2	7,5	7,7	5,6
Politécnica de Valencia	9,7	81,3	5,7	--	3,3
Zaragoza	43,6	31,2	7	11,2	7,0
Politécnica de Cataluña	2,0	95,3	--	--	2,7
Autónoma de Madrid	53,7	6,4	13,7	9,4	16,7
Santiago de Compostela	48,7	11,5	10,1	18,8	10,9
Oviedo	44,9	33,1	6,7	6,8	8,6
Murcia	61,7	6,9	9,8	12,2	9,5
Castilla La Mancha	51,4	26,2	9,8	9,0	3,5
Valladolid	44,5	36,6	6,5	7,7	4,6
Salamanca	43,0	18,3	15,0	12,5	11,2
Alicante	54,4	23,9	10,8	2,3	8,7
Total Nacional	49,2	26	9,6	7,9	7,2

(1) Ranking de Universidades de España con más de 25.000 personas matriculadas (Curso 2006-2007).

Fuente: Ministerio de Educación y Ciencia.

Alumnos extranjeros según nacionalidad en 2007
Foreign students according to nationality



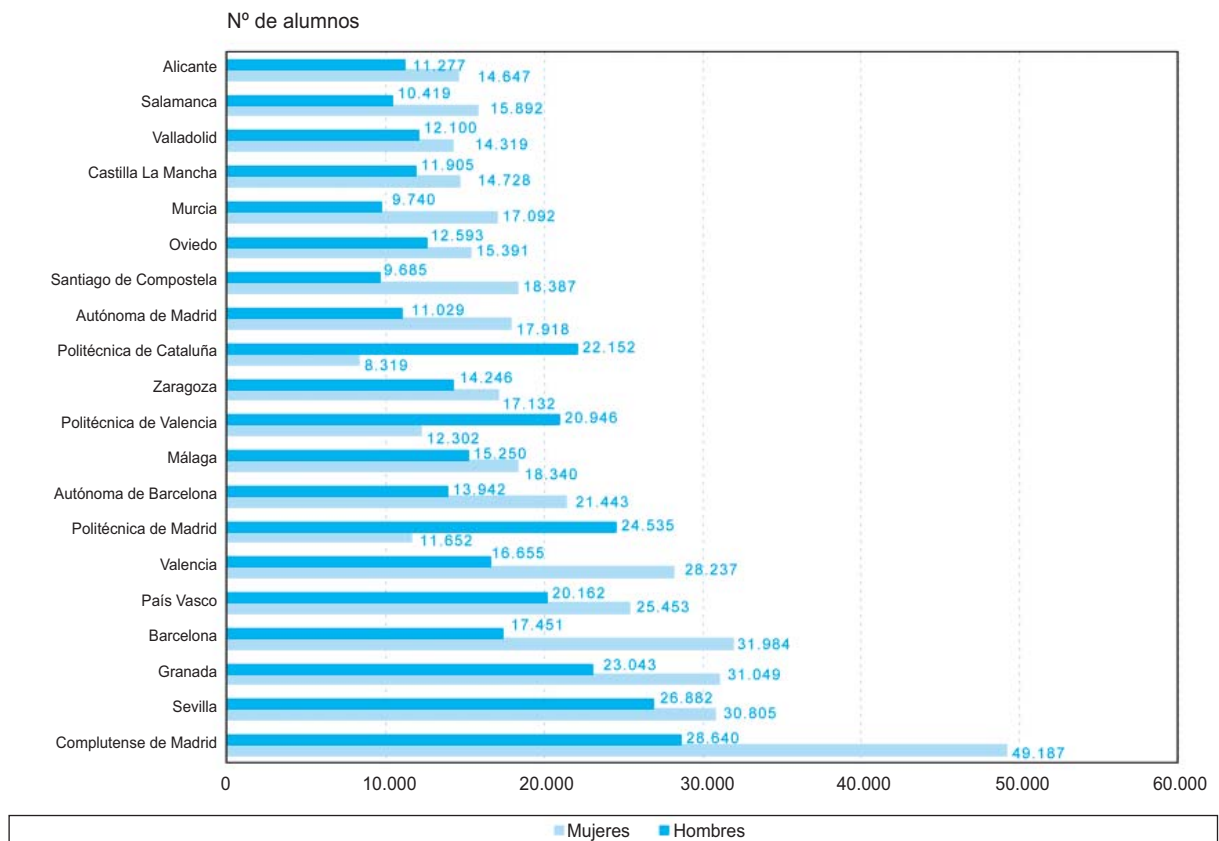
Fuente: MALACA Instituto-Club Hispánico, S.L.

guiendo por nacionalidades continúan siendo los alemanes, como en años anteriores, los más numerosos con un 24,5% del total, aunque se ha observado una disminución destacada (21,15%) en el número de estudiantes de este país con respecto al año 2006. Los alumnos procedentes de Italia, Reino Unido, Suecia, Francia, Noruega y Dinamarca son los que más han aumentado durante 2007, mientras que los procedentes de Canadá, Austria, EEUU, Japón y Suiza han descendido con respecto al año anterior.

Por último, mencionar la importante labor de promoción por parte de las entidades locales en el fomento de la educación a través de diferentes actuaciones. En este sentido, los programas educativos municipales en Málaga prosiguieron ofreciendo sus servicios en el último año, si bien el número de participantes ha experimentado un ligero descenso (0,4%) con respecto al año 2006, contando con un total de 73.089 participantes durante 2007. Destaca el notable incremento registrado en el número de personas asistentes a los dos progra-

mas principales. Así, en el programa "Conoce tu Biblioteca", el número de inscritos ha ascendido hasta los 8.444, lo que supone casi el doble con respecto a 2006. También, el aumento ha sido notable en el programa educativo municipal "Málaga para los Escolares", con un total de 19.369 participantes en 2007. No obstante, sigue siendo el programa de "Música" el preferido por los jóvenes, concentrando un total de 25.684 asistentes en el último año.

Alumnos matriculados en las universidades españolas por sexo
Students according to sex in public universities

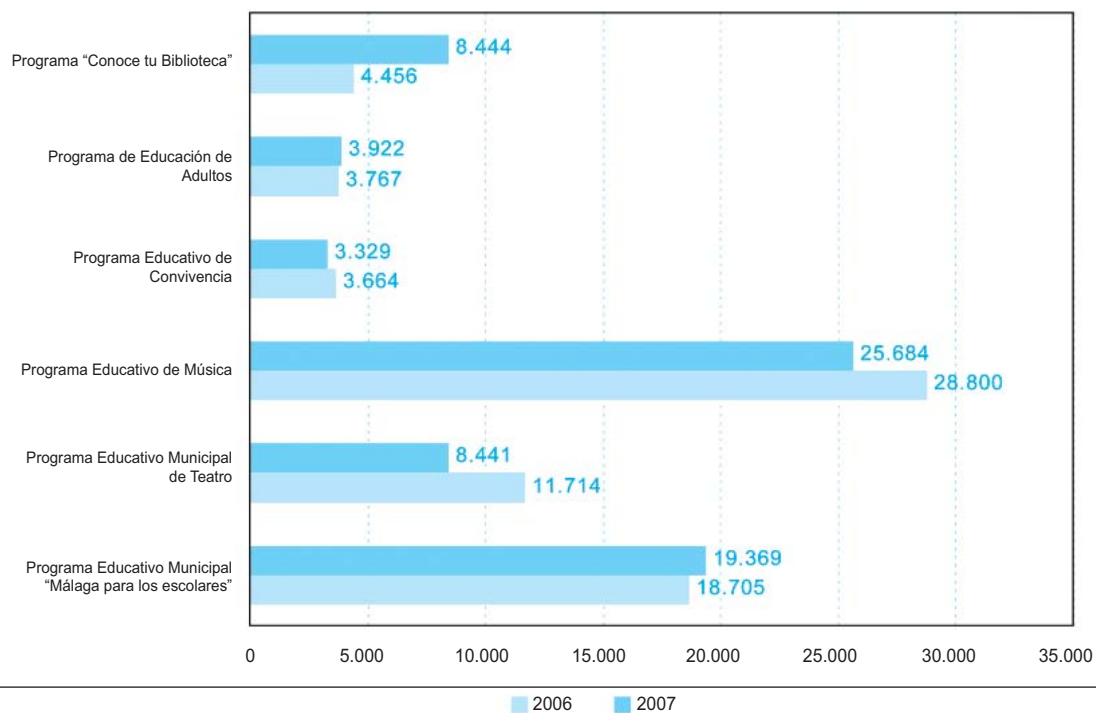


Fuente: Ministerio de Educación y Ciencia.



Participantes en los programas educativos municipales en Málaga
Municipal educational programmes

Valores absolutos



Fuente: Área de Cultura, 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 (2006) ⁽¹⁾	--	0,90	1,20
Gastos internos en I+D sector empresarial, % del PIB (2006) ⁽¹⁾	--	0,30	0,67
Gastos internos I+D, euros/hab. (2006) ⁽¹⁾	--	152,19	264,27
Gastos en innovación euros/hab. (2006) ⁽¹⁾	--	133,34	369,80
Ocupados en sectores de alta y media tecnología (2005) ⁽¹⁾	--	132.400	1.399.300
% Ocupados en sectores de alta y media tecnología/Total ocupados (2005) ⁽¹⁾	--	4,5	7,4
% Publicaciones/Producción científica mundial (2007) ⁽²⁾	--	--	3,1
Facturación empresas instaladas en el PTA, millones de euros (2007)	1.505	--	--
Empresas instaladas PTA (2007)	478	--	--
Patentes nacionales (Área: Universidad de Málaga) (2007)	25	--	--
Proyectos I+D (Área: Universidad de Málaga) (2006)	212	--	--
Contratos de investigación de la UMA con entidades públicas y privadas (2007)	311	--	--
% Alumnos de infantil, primaria y secundaria/Población (Curso 2006/2007)	--	14,2	14,8
% Alumnos matriculados universidades públicas/Población (curso 2006/2007)	--	2,2	2,7
Alumnos en centros extranjeros (infantil, primaria y secundaria)/Total (curso 2006/2007)	--	3,2	0,7
Líneas de Telefónica en servicio/Población *1.000 habitantes (2006)	303,3	335,0	277,4
Líneas ADSL en servicio/Población * 1.000 habitantes (2006)	111,5	121,8	87,8
Accesos básicos RDSI en servicio/Población *1.000 habitantes (2006)	20,4	21,5	15,6
% Hogares que disponen de al menos un ordenador (2007) ⁽¹⁾	--	56,9	60,4
% Hogares que disponen de acceso a Internet (2007) ⁽¹⁾	--	38,9	44,6
% Personas que han utilizado el ordenador en los últimos 3 meses (2007) ⁽¹⁾	--	52,8	57,2
% Personas que han utilizado Internet en los últimos 3 meses (2007)	--	47,0	52,0
% Empresas con conexión a Internet y sitio página web/Total empresas con conexión a Internet (2007) ⁽¹⁾	--	46,2	51,9
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 2007)	57.562	94.872	510.817
% Paro registrado menores de 25 años/Total (2007)	11,0	11,5	12,4
% Paro registrado mujeres /Total (2007)	65,2	63,1	62,9
% Paro registrado 2007/Población activa 2001	17,3	16,3	15,7
% Paro registrado/Población total (2007)	6,9	6,3	6,3
Contratos registrados (2007)	383.392	660.302	4.069.156
% variación contratos registrados (2007-2006)	-2,04	-2,84	1,09
Trabajadores afiliados a la Seguridad Social (diciembre 2007)	338.145	592.968	3.139.231
% variación trabajadores afiliados (2006-2007)	1,34	0,85	2,10
Centros enseñanza básica/Población <14 años *1.000 (2005)	1,97	2,02	2,22
Centros enseñanza secundaria/Población 15-19 años *1.000 (2005)	2,93	2,62	2,86
Centros adultos/Población >20 años *1.000 (2005)	0,05	0,09	0,11
Profesores básica y secundaria/Alumnos básica y secundaria *100 (2005)	7,0	7,1	8,1

(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: *Analistas Económicos de Andalucía*, Consejería de Educación, IEA, INE, Ministerio de Educación y Ciencia, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales y Parque Tecnológico de Andalucía.





III *Expectativas sobre la
economía y sociedad
malagueñas*

*Expectancies for the economy
and society in Málaga*



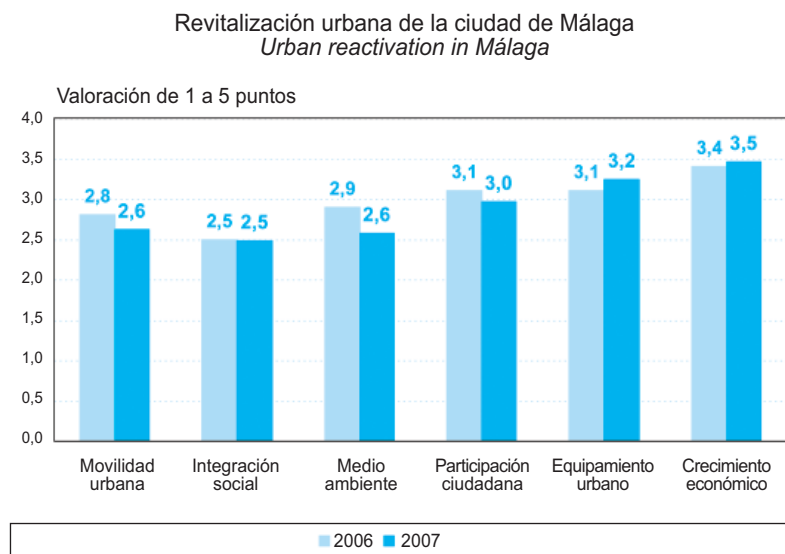
III.

Expectativas sobre la economía y sociedad malagueñas

Expectancies for the economy and society in Málaga

En los anuarios de los últimos años, se ha considerado pertinente sondear las opiniones de un amplio conjunto de expertos y representantes de instituciones relevantes de la ciudad malagueña, que por el desarrollo de su actividad o conocimiento de la realidad local, tienen un profundo conocimiento de la evolución socioeconómica de Málaga y pueden ofrecer una visión más aproximada de las percepciones y preocupaciones de la ciudadanía sobre la situación económica, social y política de su ciudad. El objetivo de consolidar Málaga como ámbito de referencia regional, nacional e internacional, junto con el deseo de alcanzar mayores cotas de progreso, prosperidad e igualdad de oportunidades para todos los ciudadanos, ha llevado a los diferentes agentes económicos y sociales a tomar conciencia de que la ciudad debe redefinir sus funciones, responsabilizándose de su propio desarrollo.

Así, con la Encuesta de Expectativas se pretende obtener información referente a la evolución y perspectivas de la ciudad de Málaga en relación a diversos temas de interés, como el desarrollo de la actividad económica, el empleo, la evolución del sector inmobiliario, el análisis del clima político y social y, por último, las diferentes iniciativas y proyectos de la ciudad. Asimismo, en la parte inicial de esta encuesta, relativa a las perspectivas generales de la ciudad, se analizan las cuatro líneas de debate establecidas en el II Plan Estratégico de la ciudad de Málaga, que pretenden servir de base para la reflexión sobre cómo conseguir una imagen de ciudad sólida, en línea con las tendencias de la globalización y de la sociedad del conocimiento, que se articule en torno a los grandes proyectos de transformación de la ciudad, y se anticipe a la mayoría de los posibles cambios de los factores externos. Todos estos retos deben considerar diferentes aspectos que condicionan esta apuesta de desarrollo futuro para Málaga y que se pueden



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

concentrar en cuatro grandes claves: la calidad, la sostenibilidad, la participación y el compromiso ciudadano, y la sociedad y el trabajo en red.

En la última década, la economía malagueña ha protagonizado un gran dinamismo, viviendo así una intensa fase de transformación. Actualmente, se encuentra en una etapa de proyección económica, dotada de una estructura productiva que, aunque altamente especializada en el sector servicios y la construcción, está posibilitando la aparición de nuevos segmentos de actividad económica que aportarán una estructura más equilibrada y diversificada. Sin embargo, Málaga deberá afrontar en un futuro próximo importantes retos si desea avanzar, de acuerdo con las directrices marcadas por la Comisión Europea, en la senda que conduce hacia el pleno empleo, la consolidación de un patrón de crecimiento sostenible, la productividad del trabajo, y la promoción de la integración y la cohesión sociales.

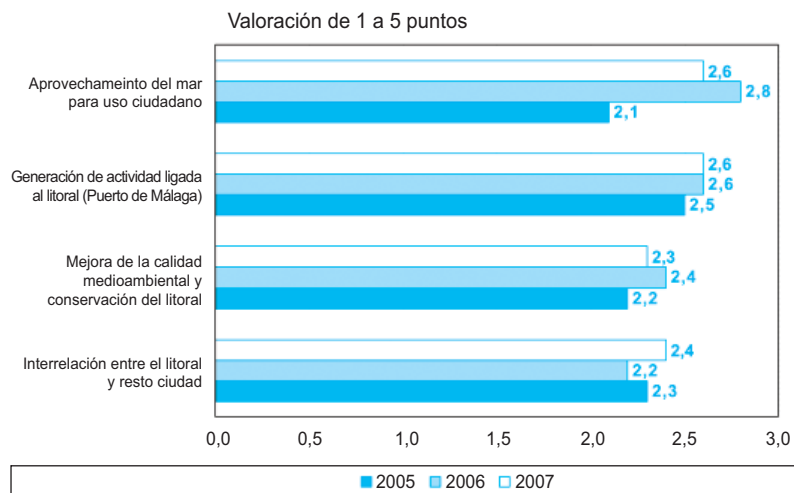
En lo que se refiere a la línea estratégica Málaga revitalización urbana, de nuevo el aspecto más valorado por los encuestados ha sido el crecimiento económico, con una puntuación de 3,5 (en un rango de 1 a 5), 1 décima

por encima de la obtenida en 2006, en un contexto de menor ritmo de avance de la actividad en la provincia, aunque más intenso que en el conjunto andaluz, prolongándose la etapa de suave ralentización de los últimos trimestres. Asimismo, se observa una mejor valoración que en 2006 en cuanto al equipamiento urbano, que continúa siendo la segunda cuestión más valorada.

En cambio, el resto de aspectos evaluados han obtenido una valoración algo más negativa en 2007, destacando el medioambiente, cuya valoración se ha reducido en 3 décimas, seguido de la movilidad urbana, que ha obtenido una puntuación 2 décimas inferior a la del año anterior, hasta llegar a alcanzar una valoración de 2,6 en ambos casos. De igual modo, la participación ciudadana ha visto bajar su valoración en la encuesta de este año en 1 décima, si bien continúa siendo uno de los aspectos más valorados por los encuestados, al contar con un 3 de valoración. En resumen, podría subrayarse que en 2007 todos los aspectos considerados a la hora de evaluar si se ha avanzado en la revitalización de la ciudad de Málaga han conseguido una calificación de aprobado, al obtener una valoración superior a 2,5. No obstante, destacar que la integración social ha obtenido

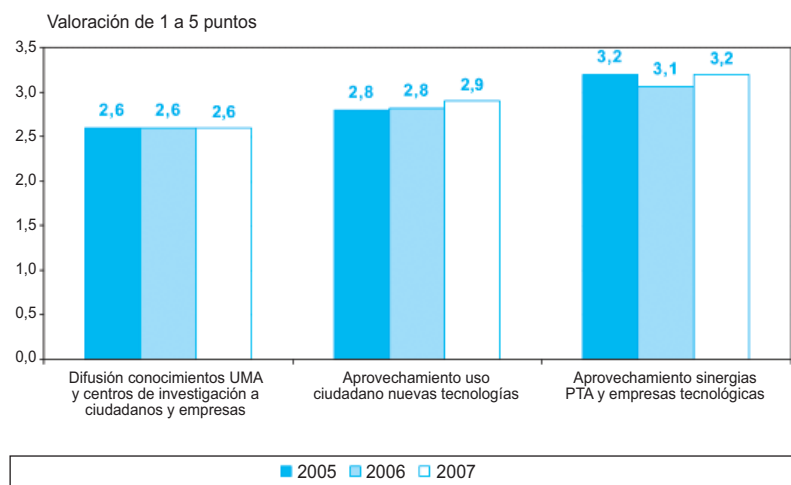


Avance de Málaga en la "Recuperación del Mar" Progress in "Sea-Recovery"



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

Solidez de Málaga como "Ciudad del Conocimiento" Level of Málaga as "information-society city"



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

un raso aprobado, en opinión de los encuestados, sin que se haya observado ningún avance respecto al año anterior.

De acuerdo con los resultados obtenidos de la Encuesta de Expectativas, se puede apreciar como en otra de las líneas estratégicas del II Plan Estratégico de Málaga, concretamente "Mar y metrópoli, puerto y fachada litoral integrada", las valoraciones han sido inferiores a la de la línea comentada anteriormente. Al igual que en el año anterior, hay

dos aspectos que obtendrían un suspenso (valores inferiores a 2,5), como ha sido la mejora de la interrelación entre el litoral y el resto de la ciudad, y la mejora de la calidad medioambiental y conservación del litoral, aunque en el primer caso se produce un avance de 2 décimas con relación a la valoración de 2006. En el lado opuesto, obtienen una valoración de 2,6 puntos tanto la generación de actividad ligada al litoral como el aprovechamiento del Puerto y del mar para uso ciudadano, obtenién-

dose una menor puntuación en este último aspecto que en el año 2006, lo que no ocurre en el caso de la actividad ligada al litoral.

Sin duda, la ciudadanía sí que muestra una mejor opinión en cuanto a los objetivos de convertir a Málaga en "Ciudad del Conocimiento" y "Capital del turismo cultural urbano", consiguiendo ambas líneas estratégicas una mayor valoración que la anterior, y los diferentes aspectos analizados en cada una de ellas logran una valoración superior al 2,5, si bien se aprecia un comportamiento algo dispar en comparación con el que tuvieron en 2006. En el caso de "Málaga Ciudad del Conocimiento", los tres aspectos observados han mantenido una trayectoria similar en 2007, destacando el aprovechamiento de las sinergias del PTA y empresas tecnológicas en la actividad económica de la ciudad que, además, continúa obteniendo la mayor valoración, concretamente 3,2 puntos, 1 décima más que el año anterior.

En esta ocasión, la meta de convertir a Málaga en "Capital del turismo cultural urbano" ha obtenido una valoración por parte de los encuestados algo inferior a la obtenida en 2006, apreciándose en los principales aspectos señalados un leve retroceso en relación al año anterior, aunque todos ellos cuentan con un *aprobado* generalizado. A este respecto, hay que destacar la menor puntuación que en el año anterior, 4 décimas menos, del impulso de la práctica deportiva, que es junto con la conservación y la mejora del patrimonio natural, el único aspecto que obtiene una valoración inferior a los 3 puntos. En la encuesta de 2007, el aumento de la oferta de museos y el fomento de las actividades culturales han sido de nuevo los aspectos más apreciados por los malagueños, alcanzando una calificación superior a los 3,5 puntos.

Por último, otra cuestión a analizar en el apartado primero de la Encuesta de Expectativas, que resulta de enorme

Expectativas sobre la economía y sociedad malagueñas

Expectancies for the economy and society in Málaga

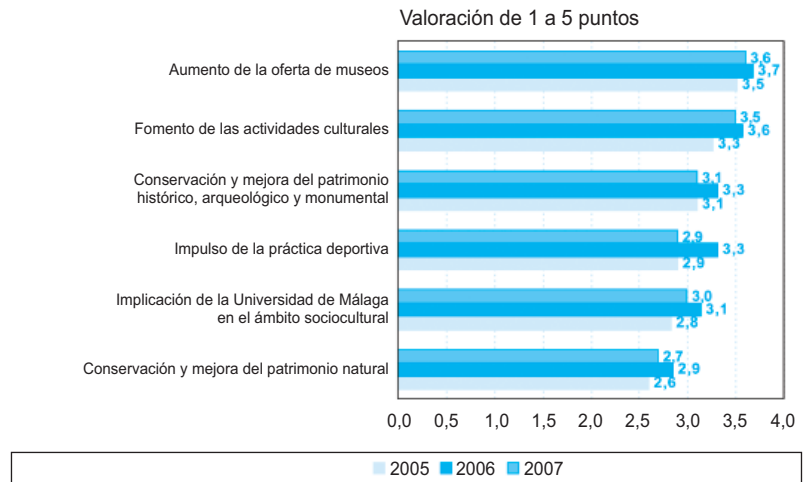
interés y está fuertemente relacionada con las cuatro líneas estratégicas del II Plan Estratégico de Málaga comentadas anteriormente, sería la relativa a los factores que están limitando y pueden limitar el futuro desarrollo socioeconómico y el progreso de la ciudad de Málaga. Las deficientes infraestructuras y la insuficiencia de servicios de transporte metropolitano, así como la existencia de polígonos industriales saturados y con infraestructuras inadecuadas siguen siendo los principales elementos que pueden estar limitando el desarrollo de la ciudad, según la opinión de casi el 35% de los encuestados en cada caso. Otros factores que los ciudadanos consideran que pueden limitar en cierta medida el potencial de crecimiento de la economía malagueña son tanto la falta de adecuación entre oferta formativa y la actividad productiva, como la calidad urbana y medioambiental, aunque éstos tendrían bastante menor relevancia que los anteriores.

Desde la óptica del comportamiento observado en la actividad económica y el empleo de Málaga, los resultados de la Encuesta no reflejan la sensación que, en general, se tiene en otros ámbitos de referencia de ligero freno de la actividad económica en 2007, aunque los síntomas de menor dinamismo en la ciudad sí que se perciben con más claridad en las expectativas para el próximo año. De hecho, un 63,2% de los encuestados estiman que el crecimiento económico de la ciudad ha sido superior a la media regional, situada en torno al 3,5%, superando así al porcentaje de encuestados que opinaba lo mismo en 2006, en tanto que casi un 34% consideran que el ritmo de avance ha sido similar al promedio andaluz. Por el contrario, ha descendido en 2,8 puntos el porcentaje de encuestados que estiman que el crecimiento de la actividad económica ha estado por debajo de este promedio.

Sin embargo, en cuanto a la evolución del mercado de trabajo, medido en términos de empleo, la percepción de los distintos agentes económicos y sociales

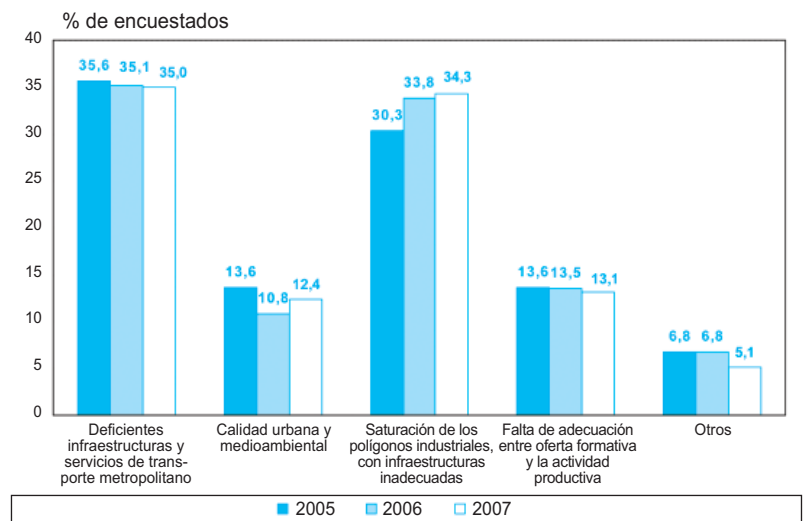
Favorable valoración de los aspectos para convertir a Málaga en "Ciudad de la Cultura"

Valuation of Málaga as "cultural city"



Factores que limitan el desarrollo socioeconómico de Málaga

Limits to socioeconomic development of Málaga



sondeados, no es tan favorable. Así, un 32,4% consideran que la ocupación en la ciudad ha crecido a un ritmo más intenso que en el conjunto andaluz, en tanto que un porcentaje semejante opinan que se ha producido un crecimiento similar a la media regional (3,5%). Por su parte, se aprecia un incremento respecto a los resultados obtenidos en 2006 en el porcentaje de encuestados que señalan que el empleo no ha crecido (20,6%), así como en el

de los que opinan que ha crecido pero por debajo de la media regional.

Las expectativas para el año 2008, que se encuentran sometidas a un entorno de incertidumbre más elevada de la habitual, generada por las turbulencias financieras desde finales de verano, son algo menos halagüeñas. En particular, ha aumentado el porcentaje de encuestados que opina que el crecimiento económico de la ciudad de Málaga será similar a la media



Principales resultados de la Encuesta de Expectativas: Actividad económica y empleo % de encuestados

Trend and expectancies in economic situation and employment

	Actividad económica	Empleo
Evolución en 2007		
Crecimiento superior a la media andaluza	63,2	32,4
Por debajo de esta media	2,9	14,7
Similar al promedio andaluz	33,8	32,4
No ha crecido	0,0	20,6
Expectativas para 2008		
Crecimiento superior a la media andaluza	22,1	16,2
Por debajo de esta media	22,1	11,8
Similar al promedio andaluz	47,1	48,5
Descenderá	8,8	23,5

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

andaluza (en torno al 3%), hasta alcanzar el 47,1% de los encuestados, en tanto que sólo un 22,1% prevé que dicho crecimiento sea superior al promedio regional. Asimismo, se produce una reducción en el número de encuestados que prevén un crecimiento del empleo superior a la media regional (en torno al 2,7%), que pasan de representar el 32,4% en 2007 al 16,2% en 2008, al tiempo que aumen-

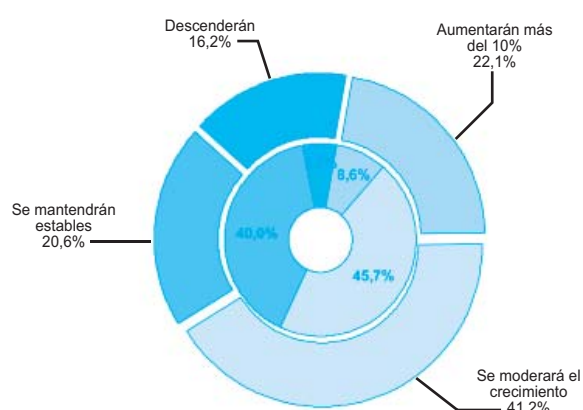
tan ligeramente las expectativas sobre un descenso del empleo. En cambio, destaca que casi la mitad de los encuestados consideran que la ocupación en la ciudad crecerá en 2008 a un ritmo similar a la media andaluz, porcentaje más de 15 puntos superior al de 2007.

Sin duda, la construcción y el sector inmobiliario están siendo uno de los prin-

cipales causantes del enfriamiento de la actividad económica y el empleo en Málaga, máxime cuando la desaceleración por la que atraviesa este sector ha sido más marcada en la economía malagueña, dada su mayor relevancia en esta provincia. En este contexto, los precios de la vivienda están sufriendo una moderación en su ritmo de crecimiento, aunque en el caso de Málaga un 22% de los encuesta-

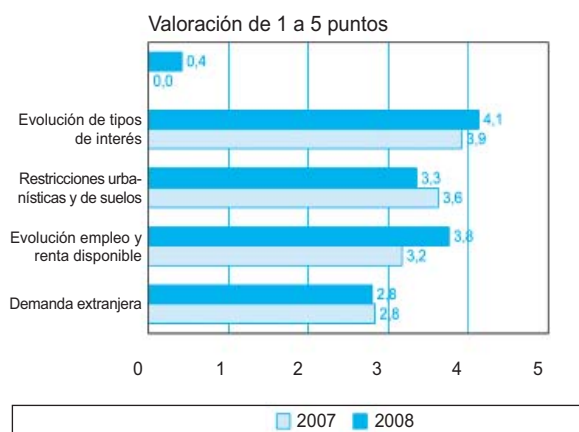
Expectativas sobre el precio de la vivienda en Málaga

Expected evolution of housing price in Málaga



El círculo interior representa lo que se esperaba para 2007
El círculo exterior representa cómo han evolucionado en 2007

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



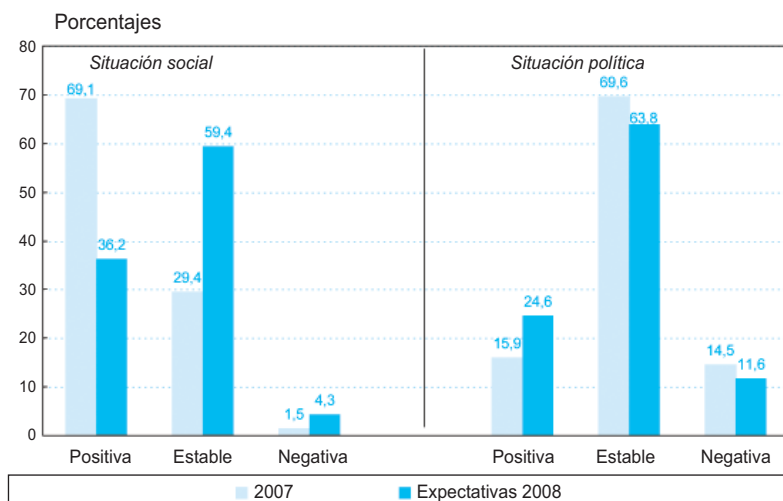
dos considera aún que los precios en 2007 han crecido más de un 10%, porcentaje superior al que anticipaba esta tendencia a finales de 2006. No obstante, la mayor parte de los encuestados (41,2%) opina que se ha moderado el crecimiento de los precios, coincidiendo en gran medida esta percepción con la trayectoria real, ya que según los datos del Ministerio de Vivienda los precios de la vivienda libre en la ciudad han aumentado un 8,5% en 2007, casi 4 puntos porcentuales menos que en 2006.

Esta senda de moderación de los precios de la vivienda, iniciada a principios de 2006 y que se ha intensificado a lo largo de 2007, se produce en un escenario de subidas de tipos de interés y de menor crecimiento económico, sin olvidar la crisis de liquidez en los mercados financieros, provocada por las secuelas de las hipotecas de alto riesgo en EE.UU. A todo esto se suma una subida no esperada del IPC, las expectativas de un menor dinamismo económico y la consecuente prudencia de inversores y consumidores. No obstante, en estos momentos de tensiones en el sistema financiero se está poniendo de manifiesto que los inmuebles, aun en periodos de ajuste, son un activo mucho más sólido y menos volátil que cualquier inversión financiera alternativa, aunque sea a expensas de una menor liquidez.

Entre los factores que pueden incidir en la evolución de los precios en el próximo año 2008, prácticamente se mantiene la valoración de los encuestados acerca de que la principal razón de esta evolución será el comportamiento de los tipos de interés, con un valor de 4,1 en un rango de 1 a 5, siendo también importante la valoración del empleo y la renta disponible como factores que inciden en las expectativas de los precios de la vivienda, así como las restricciones urbanísticas y del suelo.

Respecto a la situación social y política de la ciudad, y pese al clima de crispación que se está viviendo en el ámbito nacio-

Situación social y política en Málaga
Social and political situation in Málaga



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

nal, el 69,6% de los agentes encuestados consideran que la evolución del clima político en 2007 se ha mantenido estable en Málaga, frente al 51,4% que respondían esta opción en 2006. De igual modo, se aprecia también un comportamiento más favorable de la situación política malagueña, al reducirse en algo más de 11 puntos porcentuales el porcentaje de los que opinan que la evolución política ha sido negativa, hasta situarse en un 14,5%, que se eleva hasta casi el 24% al valorar los distintos agentes el panorama político en el espacio regional. Asimismo, y pese a que desciende en casi 7 puntos la participación de los que valoran que la evolución del clima político ha sido positiva en Málaga, alcanzando el 15,9%, ésta continúa situándose bastante por encima de la media andaluza (9%).

Otra cuestión de gran interés para los ciudadanos, y que se analiza en esta encuesta, es el grado de colaboración existente entre las distintas Administraciones Públicas, elemento que resulta imprescindible para el progreso de cualquier economía y sociedad. De los resultados obtenidos se deduce que el 62,7% de los malagueños consideran que esta relación es insuficiente, aunque ha mejorado en 3 puntos porcentuales respecto al año anterior, al mismo tiempo que

ha aumentado el número de encuestados que consideran que esta relación ha sido muy satisfactoria, pasando de suponer el 2,9% de los encuestados en 2006 hasta situarse en torno al 6% en 2007.

En cuanto al clima social, se percibe un mejor ambiente por parte de la ciudadanía, puesto que si en 2006 en torno al 37% de los encuestados valoraba que la conflictividad social había sido baja en Málaga, en 2007 este porcentaje se ha elevado hasta el 69%, mientras que tan sólo el 1,5% consideran que ha sido elevado, frente al 20% del año anterior. No obstante, para 2008 las perspectivas empeoran, y un 59,4% de los encuestados anticipan que la conflictividad social no variará, mientras que un 36,2% espera que empeore, situación bastante similar a la valorada para el ámbito andaluz, donde se aprecia una ligera mejora en esta percepción.

A modo de conclusión, podemos señalar que el Indicador de Clima Sociopolítico ha experimentado en 2007 un comportamiento muy positivo, registrando el indicador un valor de 34,5 para la ciudad de Málaga (diferencia entre respuestas positivas y negativas), como consecuencia sobre todo de la favorable evolución del clima social y de una leve mejora del

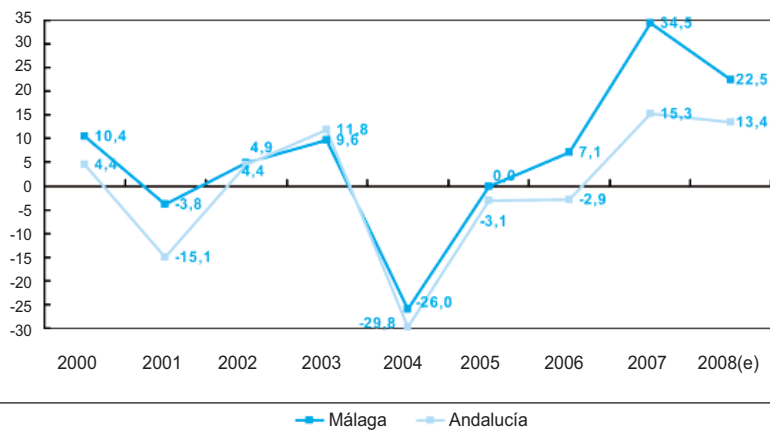


clima político. Asimismo, el Indicador de Clima Sociopolítico ha mejorado también en Andalucía de forma considerable, mostrando un valor positivo, que contrasta con el valor negativo del indicador que se anticipaba en la encuesta de 2006, debido a la trayectoria del clima social, ya que el panorama político ha sido menos favorable en el espacio regional. Las expectativas para 2008 apuntan una moderación en el citado indicador, mucho más evidente en el caso de Málaga, que obedecería al empeoramiento del clima social, ya que en el ambiente político se avanza una mejora.

Por el contrario, la evolución del Indicador de Clima Económico en 2007, que aúna los resultados obtenidos de la Encuesta de Expectativas en relación al comportamiento de la actividad económica y el empleo, refleja una cierta moderación en el ritmo de avance de la actividad económica y el empleo en Málaga. En particular, este indicador se ha situado por debajo del obtenido el año anterior, alcanzando un valor de 28,7, aunque se prevé un freno importante de la actividad para el próximo año 2008, obteniéndose un valor negativo que refleja las expectativas de un perfil de ralentización del crecimiento económico y el empleo, tal como se prevé para otros ámbitos de referencia.

Por último, habría que señalar que el Indicador de Coyuntura, que es un compendio de la trayectoria de los Indicadores de Clima Económico y Sociopolítico, ha obtenido en 2007 un valor de 31,6, bastante más elevado que el previsto a finales de 2006, a consecuencia principalmente de la mejora experimentada por el Indicador de Clima Sociopolítico. No obstante, las perspectivas para 2008 avanzan una trayectoria menos favorable, tanto por la moderación que podría producirse en el Indicador de Clima Sociopolítico, aunque seguiría en valores positivos, como por el empeoramiento que se registrará en el Indicador de Clima Económico, que podría experimentar en este año un valor negativo.

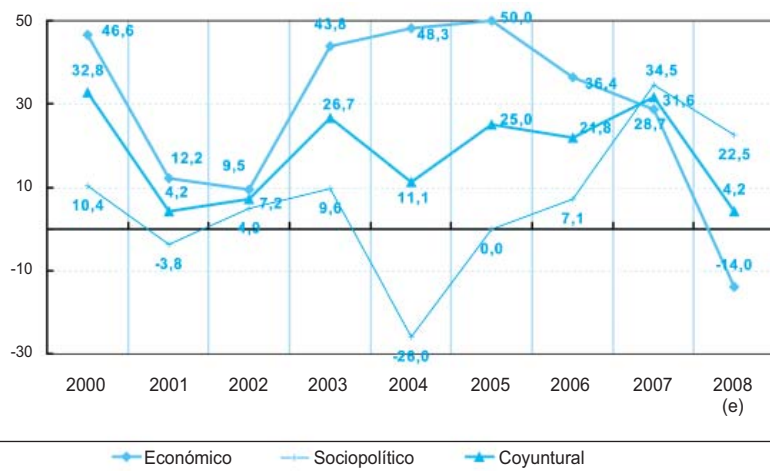
Indicador de Clima Sociopolítico
Social and political confidence index



(e) Estimaciones.

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

Indicadores de Clima Económico, Sociopolítico y Coyuntural en Málaga
Economic, social and political confidence index and business situation



(e) Estimaciones.

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

En definitiva, los resultados de la Encuesta de Expectativas no reflejan la percepción de ligero freno de la actividad económica y el empleo en 2007, aunque sí anticipan un menor dinamismo para el año 2008. Respecto a la situación sociopolítica de la ciudad de Málaga, se aprecia un comportamiento muy positivo, debido especialmente a la favorable evolución del clima social en 2007, aunque también se produce una me-

jora en el panorama político. Asimismo, a la hora de evaluar las distintas líneas de debate establecidas en el II Plan Estratégico de Málaga, los ciudadanos consideran de nuevo el crecimiento económico como uno de los aspectos más valorados, mostrando también una mejor opinión en cuanto al objetivo de convertir a Málaga tanto en Ciudad del conocimiento como en Capital del turismo cultural urbano.



IV Monografía.

*AVE destino Málaga:
Efectos sobre la economía
y la sociedad malagueña*

*AVE destination Málaga:
Effects on the economy and
society of Málaga*





IV.1

AVE destino Málaga: Efectos sobre la economía y la sociedad malagueña

AVE destination Málaga: Effects on the economy and society of Málaga

IV.1

Antecedentes: la alta velocidad y la modernización de las infraestructuras ferroviarias

Las sociedades modernas presentan una creciente demanda de movilidad, demanda que ha ido pareja a la mejora tecnológica de los diferentes modos de transporte. De hecho, una de las características que presentan las sociedades actuales es su elevada movilidad y la alta frecuencia en los viajes, por diferentes motivos, que provoca que los individuos realicen una gran cantidad de desplazamientos a distancias cada vez mayores. No obstante, no parece existir una clara relación de causalidad entre demanda de movilidad y el desarrollo tecnológico de los medios de transporte. Es más, podemos afirmar que existe una elevada demanda inducida por la existencia de más y mejores medios de transporte. En cualquier caso, el desarrollo de las infraestructuras de transporte constituye un elemento fundamental en el desarrollo económico y social y la disponibilidad de unas adecuadas infraestructuras de transporte es uno de los símbolos de identidad de las sociedades modernas y factor primordial en el progreso de las mismas.

Por lo que respecta a los diferentes modos de transporte disponibles, el desarrollo tecnológico de los mismos ha sido desigual, lo que ha provocado importantes cambios en el grado de utilización de los diferentes modos de transporte existentes. En este contexto, el transporte por ferrocarril ha venido perdiendo importancia con el tiempo, debido a las mejoras relativas que se han producido en otros dos medios de transporte: el avión y el automóvil. Los

avances tecnológicos sufridos tanto por los aviones como por los automóviles y las infraestructuras asociadas a los mismos han sido muy importantes en los últimos 40 años, avances tecnológicos que han sido relativamente menores en relación con el transporte ferroviario. Respecto al avión, éste sigue siendo el medio de transporte líder indiscutible para largas distancias donde no tiene competencia. Sin embargo, el transporte aéreo ha ido ganando cuota de mercado en las distancias medias, principalmente respecto al transporte ferroviario. Por otra parte, el automóvil que es el líder en distancias cortas, también ha ido ganando cuota frente al ferrocarril en distancias medias, gracias tanto a los avances tecnológicos de los propios automóviles como al importante desarrollo de las infraestructuras viarias. Por tanto, en las últimas décadas hemos visto como el transporte por automóvil aumentaba su distancia competitiva mientras que el avión reducía la suya, lo que provocaba un estrangulamiento del ferrocarril, que veía reducidas las distancias en las cuales mantenía su ventaja comparativa. El ferrocarril se había convertido en un transporte relativamente lento, en relación al automóvil y al avión en las distancias medias. Prueba de ello es que, en las últimas décadas, los menores incrementos en el tráfico de viajeros han correspondido al tren, siendo mucho mayores en los casos del automóvil y el avión.

Esta situación ha cambiado radicalmente con la incorporación de trenes de alta velocidad, que han convertido al ferrocarril en el nuevo transporte líder para distancias medias, dando valor añadido a las ventajas que tradicionalmente ha presentado el ferrocarril frente al resto de modos de transporte, ventajas que se veían anuladas por una velocidad de viaje relativamente reducida, aún cuando otros parámetros, como la seguridad, la comodidad, etc., registraban ventajas significativas. Los trenes de alta velocidad suponen un salto cualitativo muy importante, por cuanto permiten aumentar la velocidad más del doble

respecto al tren convencional, lo que supone aumentar de forma importante su nivel de competitividad en distancias medias, recuperando el terreno perdido frente al avión y al automóvil. Prueba de ello es el significativo trasvase de viajeros que se produce de los restantes modos de transporte hacia el tren de alta velocidad, principalmente del avión y del automóvil, sus dos principales competidores, en aquellos trayectos donde comienza a operar este nuevo modo de transporte.

El tren de alta velocidad supone una revolución tecnológica muy importante en relación a los medios de transporte y fundamental en relación al ferrocarril, ya que podemos afirmar que la alta velocidad ha sido su salvación como modo de transporte. Así, la introducción de estas altas velocidades en el transporte ferroviario es comparable con la introducción del reactor en el transporte civil de pasajeros en relación a los aviones de hélice. Tal es el cambio que incorpora que podemos hablar de una nueva etapa del ferrocarril, pasando de ser un medio de transporte en declive a un modo de transporte con inmensas posibilidades de desarrollo futuro.

Este nuevo modo de transporte ha supuesto un gran cambio respecto al ferrocarril tradicional, mostrando importantes ventajas en relación de los demás modos de transporte existentes y haciendo que el ferrocarril vuelva a ser un modo de transporte competitivo e incluso el más competitivo en determinados trayectos. Así, el ferrocarril ha vuelto a recuperar el protagonismo en distancias medias-cortas, frente al automóvil, y en distancias medias-largas, frente al avión, debido a las innumerables ventajas que presenta respecto al resto de modos de transporte.

La llegada del AVE a Málaga supone la incorporación de la ciudad y de su entorno a la red ferroviaria de alta velocidad, con las ventajas que implica el disponer de un ferrocarril moderno y de calidad, con altos estándares de comodidad, se-



guridad y puntualidad, tanto para la sociedad en su conjunto como para la actividad económica en general. Podemos afirmar que el ferrocarril del siglo XXI ha llegado a Málaga, que se convierte en una de las relativamente pocas ciudades que por ahora disponen de este modo de transporte moderno y eficiente.

*El antecedente más inmediato:
El Talgo-200 Málaga-Madrid*

El servicio Talgo-200 en el trayecto Málaga-Madrid comenzó a funcionar el 31 de mayo de 1992, con un tren diario por sentido (2 trayectos). En el año 1993, primer año completo en servicio, transportó un total de 352.000 pasajeros. En este año, la mayor parte de los pasajeros con destino u origen Madrid, utilizaban preferentemente el avión frente al tren. En efecto, el reparto de la cuota de mercado entre el avión y el tren era del 72,5% favorable al primero, mientras que el tren representaba el restante 27,5% (sin tener en cuenta a los usuarios de autobús o el coche particular). Este reparto reflejaba un mayor nivel de competitividad del avión frente al tren en el trayecto Málaga-Madrid, principalmente debido al ahorro de tiempos que suponía el viaje en avión frente al viaje en tren.

Sin embargo, desde estos comienzos la demanda de este servicio no ha parado de crecer, lo que ha provocado también un importante aumento de la oferta. En efecto, hasta la finalización de este servicio, el número de trayectos han ido aumentando progresivamente, hasta alcanzar los 12 trenes diarios (6 en cada sentido). Por su parte, el transporte de viajeros ha aumentado durante el periodo 1992-2006 a tasas anuales en torno al 7% de media, hasta superar el millón de pasajeros transportados en el año 2006.

Más significativa aún ha sido la evolución de la cuota de mercado del Talgo-200 frente al avión. En el año 2006 el reparto en este corredor entre el tren y el avión es del 45% para el Talgo-200 y del 55% para el avión. Estos datos confirman que el crecimiento del nú-

mero de pasajeros que han utilizado el tren ha sido muy superior al de los que han utilizado el avión, ganando competitividad el servicio ferroviario entre Málaga y Madrid, a pesar de la disminución en los precios que se ha producido en el transporte aéreo. En efecto, el uso de la vía del AVE en el trayecto Córdoba-Madrid permitía reducciones importantes en el tiempo de viaje total entre Málaga y Madrid (4 horas y 30 minutos), tiempo de viaje que aunque seguía siendo superior al del avión, hacía que las restantes ventajas del tren frente al transporte aéreo provocasen aumentos muy significativos en el número de viajeros que preferían el tren frente al avión.

El AVE sustituye a este servicio, que se ha consolidado en los 15 años de funcionamiento con un movimiento de pasajeros superior al millón de personas, mostrando que el tren sigue siendo un modo de transporte muy competitivo si se consigue aumentar su velocidad comercial.

El AVE Málaga-Madrid

El 23 de diciembre de 2007 llegó procedente de Madrid el primer tren AVE a la estación de Málaga, suponiendo un hito histórico en las conexiones ferroviarias de la capital de la Costa del Sol. Esto supone la consolidación de la Y invertida andaluza, como pieza fundamental de la futura red de alta velocidad en Andalucía, conectando Córdoba con Sevilla y Málaga, y que en el futuro se extenderá a otras capitales andaluzas así como al nuevo corredor entre Sevilla y Málaga.

La nueva infraestructura realizada corresponde al trayecto entre Córdoba y Málaga, con un total de 187 kilómetros, ya que el trayecto Córdoba-Madrid ya existía con anterioridad. Podemos considerar a esta nueva infraestructura como un efecto red, que va a aumentar la rentabilidad social de la línea de Córdoba a Madrid, tramo que también será utilizado por el AVE Málaga-Madrid.

Durante el primer mes de funcionamiento (24 de diciembre a 21 de enero), en la línea Málaga-Madrid han circulado un total de 616 trenes en ambos sentidos, transportando a un total de 106.190 pasajeros. Esto supone una media de unos 175 pasajeros en cada trayecto, así como un incremento del 72% con respecto a la cifra de viajeros que utilizaron los Talgo-200 en el mismo periodo del año anterior. Gran parte de este incremento corresponde a demanda inducida, es decir, a usuarios que de no existir el AVE no hubiesen viajado. Aunque aún son cifras que corresponden a un periodo de tiempo muy reducido, ya nos permiten observar el importante aumento del tráfico que genera este nuevo modo de transporte.

La oferta actual semanal ha pasado de las 24.258 plazas que ofrecía el Talgo-200 a más de 50.000 plazas de los trenes AVE. Esto hace que el potencial de viajeros que pueden realizar en tren el trayecto Málaga-Madrid se haya duplicado de forma instantánea. La principal característica de este nuevo servicio es la importante disminución en los tiempos de viaje que ha generado. Así, actualmente el trayecto Málaga-Madrid queda reducido a 2 horas y 40 minutos, frente a las 4 horas y 30 minutos que tardaba el Talgo-200 (que ya se beneficiaba de parte de la infraestructura de alta velocidad), es decir, casi 2 horas menos. El trayecto Málaga-Córdoba queda reducido a 50 minutos, frente a las aproximadamente 2 horas del Talgo-200, lo que supone una disminución en el tiempo de viaje de algo menos de dos tercios. Por lo que respecta al trayecto Málaga-Sevilla vía Córdoba a través de lanzaderas AVE, el tiempo de viaje será de aproximadamente 1 hora y 45 minutos, frente a las 2 horas y 30 minutos que tarda el tren convencional vía Osuna, es decir, un ahorro de 45 minutos, pero que será mucho mayor cuando entre en funcionamiento la adaptación del eje transversal por Osuna a la alta velocidad. Esto está previsto que ocurra en 2011, por lo que el tiempo de viaje entre Málaga y Sevilla quedaría reducido a sólo 1 hora y 15 minutos (la mitad de la duración actual).

Distancias y tiempos medios de recorrido en los distintos modos de transporte
Average distances and travel timing by transport mode

	Distancias (kms.)			Tiempos de viaje (horas)					
	Tren	AVE	Carretera	Avión	Automóvil	Autobús	Talgo-200	Tren Normal	AVE
Madrid-Córdoba	442	343	400	--	3:30	--	2:15	--	1:45
Madrid-Sevilla	565	471	538	0:50	4:45	6:30	--	--	2:30
Madrid-Málaga	621	512	544	0:55	5:30	6:30	4:30	6:30	2:40
Málaga-Córdoba	187	169	167	--	2:10	3:00	2:00	3:00	0:50
Málaga-Sevilla	310	297	211	--	2:00	2:30	--	2:30	1:45

* Se prevé que en 2011, el tiempo de viaje del trayecto Málaga-Sevilla sea de 1:15 h.

Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, Aeropuerto de Málaga, Estación de Autobuses de Málaga y Renfe.

IV.2

Estimación de la demanda potencial de viajeros de la línea AVE Málaga-Madrid

El elemento clave para valorar el impacto económico que va a tener la terminación de la línea AVE entre Málaga y Córdoba, sobre la capital malagueña y su entorno viene determinado por la demanda de viajeros que van a utilizar dicho servicio, así como por el tipo de viajero del mismo.

La velocidad comercial que alcanza el AVE supone un elemento fundamental que va a determinar su nivel de competitividad frente al resto de modos de transporte, frente a los cuales el tren ofrece otro tipo de ventajas como la comodidad, la seguridad, la puntualidad. Sólo faltaba la velocidad y ya la tenemos con el AVE. Estas nuevas características van

a provocar que la puesta en servicio del AVE suponga un trasvase de viajeros del resto de modos de transporte hacia el mismo, principalmente de los anteriores usuarios del avión y del automóvil, ya que los usuarios del autobús tienen un reducido grado de sustituibilidad. Por otra parte, este nuevo modo de transporte genera un importante efecto inducido, es decir, genera nuevos desplazamientos que sin este modo de transporte no se hubiesen producido.

Tres van a ser los destinos fundamentales de los clientes del AVE a Málaga: Madrid, Córdoba y Sevilla, fundamentalmente cuando entre en funcionamiento el corredor transversal de alta velocidad, previsto para 2011. Estos destinos se ampliarán posteriormente, una vez Granada se incorpore a la red ferroviaria de alta velocidad.

Por lo que respecta a la tipología de usuarios, la mayoría de viajeros que utilizan el AVE para realizar sus desplazamientos desde/hacia la capital de la Costa del Sol serán básicamente de dos tipos: los que realizan el viaje por motivos profesionales y los que lo hacen por motivo ocio o vacaciones. Ambas tipologías de viajeros

tendrán importantes repercusiones económicas en la capital malagueña y en su entorno.

A la hora de estimar la demanda de viajeros del AVE tenemos que tener en cuenta diferentes tipos de viajeros en función del modo de transporte utilizado con anterioridad y de cómo la introducción del AVE altera las decisiones sobre qué modo de transporte utilizar:

a) Viajeros del Talgo-200: El tren AVE sustituye al antiguo servicio dado por el Talgo-200. En este caso, estos medios de transporte son sustitutivos perfectos para los usuarios, por lo que todos los viajeros que antes utilizaban el Talgo-200 en sus desplazamientos desde o hacia la Costa del Sol, ahora utilizarán el AVE, máxime cuando la entrada en funcionamiento del AVE no se ha traducido en un aumento significativo en la tarifa del viaje. Para el 2008 estimamos que el número de viajeros que hubiese utilizado el Talgo-200 si éste continuase existiendo se aproximaría a 1.100.000 viajeros.

b) Viajeros anteriores del avión: Iberia y Renfe estiman que entre el 35% y el 40% del porcentaje de viajeros que



actualmente utilizan el avión en sus desplazamientos a Madrid dejarán de utilizar este modo de transporte a favor del AVE. En el caso del AVE Madrid-Sevilla el desplazamiento del avión al AVE fue del 50%. Para nuestra estimación vamos a suponer que el desplazamiento del avión al AVE es del 30%, porcentaje inferior al estimado por Iberia y Renfe, debido a que aproximadamente el 40% de los pasajeros del trayecto Málaga-Madrid lo hacen para realizar conexión con otro vuelo en el aeropuerto de Barajas, por lo que seguirán utilizando el avión en su desplazamiento.

c) Viajeros procedentes del automóvil: El automóvil ha ido ganando cuota de mercado al tren, incluso en distancias relativamente elevadas, como puede ser el trayecto Málaga-Madrid. Sin embargo, la introducción del AVE supone una ruptura total respecto a la situación actual y es de esperar un desplazamiento de los usuarios del automóvil hacia el AVE, dado el importante ahorro de tiempo que supone ahora el uso del tren frente al automóvil. En el caso del AVE Madrid-Sevilla, este desplazamiento ha sido estimado en torno al 30% de los que previamente utilizaban el automóvil. En el caso de Málaga vamos a suponer que el grado de sustitución entre ambos modos de transporte es mucho más bajo, debido a que muchos desplazamientos a la capital de la Costa del Sol se realizan por motivo turismo, por lo que los usuarios prefieren utilizar en mayor medida el vehículo particular.

d) Viajeros procedentes del autobús: El grado de sustitución entre el autobús y los trenes AVE es muy reducido, dado que la tipología del viajero es muy diferente. El usuario del autobús toma la decisión en función del precio del viaje, mientras que el usuario del AVE toma su decisión fundamentalmente en función del tiempo de viaje. Esto hace que el trasvase de pasajeros del autobús hacia el AVE sea muy reducido. En el caso del AVE Madrid-

Sevilla, el porcentaje de pasajeros que pasaron de usar el autobús al AVE fue de aproximadamente el 10%.

El hecho de que el AVE sea un modo de transporte que provoca desplazamientos hacia el mismo del resto de modos de transporte obedece al hecho de que presenta importantes ventajas hacia los mismos. Las ventajas que presenta el AVE frente al resto de modos de transporte son las siguientes:

Seguridad: En primer lugar, es un modo de transporte seguro, tan sólo superado en este concepto por el avión. Las cifras de accidentes y los daños personales causados por los mismos, muestran que la seguridad que ofrecen tanto el avión como el tren, es muy superior a la del automóvil. Aunque en términos de cifras el avión presente un menor número de accidentes que el tren, la percepción de los usuarios es que el tren es tan seguro como el avión. Esta característica del tren es fundamental en la lucha con el automóvil para recuperar el terreno perdido frente al mismo.

Tiempo de viaje: En segundo lugar, ofrece tiempos de viaje que tan sólo son mejorados por el avión en las distancias medias-largas. Sin embargo, en distancias medias-cortas, en muchos casos nos encontramos con que los tiempos totales de viaje (desplazamientos, esperas, ...) son incluso inferiores a los del avión. En cualquier caso, la velocidad que ofrece el AVE le hace ser un modo de transporte competitivo en términos de tiempo de viaje, tanto frente al avión como, principalmente, frente al automóvil.

Tiempo de acceso: El tiempo de acceso es otra ventaja del AVE (y del ferrocarril en general), debido a que las estaciones se encuentran habitualmente en el centro de las ciudades, lo que las hace fácilmente accesibles tanto desde el origen como desde el destino del viaje. Esta es una ventaja que añadida a los menores tiempos de viaje frente

al tren convencional hace que el AVE gane competitividad frente al avión. En efecto, los tiempos de acceso a los transportes públicos también son un factor importante a tener en cuenta, y en este caso el AVE presenta una gran ventaja respecto al avión. Los tiempos de acceso y espera al tren son significativamente menores a los que presenta el transporte aéreo, el cual presenta un mayor consumo de tiempo tanto para acceder al aeropuerto, que habitualmente se encuentra más alejado que las estaciones de ferrocarril, como de espera, ya que en muchos casos se hace necesario facturar así como la espera del embarque. El hecho de que el tiempo de acceso en el caso del avión sea significativamente más elevado que el correspondiente al AVE hace que calculando el tiempo total de viaje para el trayecto Málaga-Madrid, éste sólo sea ligeramente superior en el AVE frente al avión.

Comodidad: La comodidad es una de las principales bazas con las que cuenta el AVE en su competición con los restantes medios de transporte. Quizás, únicamente compita en niveles de comodidad con el automóvil, que es su gran competidor en este caso. La comodidad del AVE es muy superior a la del avión, ya que no hay que realizar trayectos largos previos y posteriores al viaje en sí, no hay necesidad de facturar equipaje, no hay posibilidad de pérdida de equipaje, etc. También presenta niveles de comodidad para los pasajeros superiores a los del avión, con la posibilidad de trabajar con el ordenador portátil, usar el teléfono móvil, servicio de cafetería más cómodo que en el avión, mayor espacio personal en los asientos, etc. Estos elementos hacen que si no existen diferencias significativas en términos de tarifas y tiempo total de viaje, muchos usuarios que ahora utilizan el avión en sus desplazamientos, pasen a utilizar el AVE.

Puntualidad: Otra de las características diferenciadoras del AVE respecto al resto de modos de transporte es la

elevada puntualidad alcanzada en este servicio. La seguridad en la duración total del viaje es muy superior a la que ofrece el avión, lo cual puede ser un elemento competitivo fundamental en la lucha con el avión en las distancias medias. El avión puede tener problemas de puntualidad debido a problemas técnicos y retrasos o cancelaciones debidas al mal tiempo. También en este aspecto existe una ventaja respecto al automóvil que presenta una mayor incertidumbre respecto a la duración total del viaje, principalmente en las salidas del punto de origen y en las entradas al punto de destino. Por otra parte, el AVE tiene un compromiso de puntualidad, por el cual reintegra parte o la totalidad del billete en el caso de retrasos imputables al operador, lo que afianza la percepción entre los usuarios de que realmente este servicio va a ofrecer altos niveles de puntualidad.

Congestión: La eliminación de los problemas derivados de la congestión en los modos de transporte es otra de las grandes ventajas que ofrece el AVE, principalmente respecto al automóvil y el autobús. El automóvil sufre de importantes problemas de congestión de la red viaria, que aumentan los tiempos de viaje e introducen incertidumbre sobre su duración, disminuyendo la comodidad del desplazamiento. La congestión también afecta al transporte aéreo, debido a que los aeropuertos están situados en las afueras de las ciudades y sus accesos por carretera habitualmente se encuentran muy congestionados (lo que no ocurre si se accede a los aeropuertos utilizando el ferrocarril). De hecho según AENA, casi el 50% de los usuarios del aeropuerto utiliza el automóvil para acceder al mismo. Por otra parte, el propio avión también puede sufrir estos problemas, debido a la congestión del espacio aéreo o la congestión del tráfico aéreo en los propios aeropuertos.

Finalmente, hemos de tener en cuenta la existencia de un tráfico inducido correspondiente a viajeros que de no exis-

tir el AVE no habrían realizado el viaje en dicho trayecto, en ningún modo de transporte. Estos efectos inducidos pueden ser muy importantes en el caso del AVE, principalmente en los trayectos Málaga-Córdoba y Málaga-Madrid. En el caso del AVE Madrid-Sevilla, Renfe estimó que en torno al 26% de los nuevos usuarios del AVE correspondían a demanda inducida.

En efecto, la creación de una nueva infraestructura de transporte genera una serie de viajes que de no existir esta nueva infraestructura no se hubiesen realizado, ni siquiera en los demás modos de transporte existentes. La mayor facilidad en las comunicaciones que supone esta nueva infraestructura respecto a la situación anterior (posibilidad de conexiones que antes no existían, horarios de viaje diferentes a los previamente existentes, ...) son los elementos que provocan esta demanda inducida. No obstante, en el caso del AVE Málaga-Madrid, la demanda indicada va a ser de menor importancia, ya que parte de esta demanda inducida ya está actualmente incorporada a los viajeros que anteriormente usaban el Talgo-200, que comparte algunas características con el AVE.

El antecedente del AVE Madrid-Sevilla

Aunque no son directamente comparables, ya que presentan características muy diferentes, sí que resulta de gran relevancia utilizar la experiencia del AVE Madrid-Sevilla a la hora de estudiar las implicaciones del AVE a Málaga en relación a los flujos de viajeros y a los motivos de viaje.

El primer tren de alta velocidad en España fue la línea Madrid-Sevilla, corredor que comenzó a funcionar en abril de 1992. Ya han pasado 15 años desde que el primer tren AVE circulase por España y en ese periodo ha transportado a más de 41 millones de viajeros y ha supuesto un importante revulsivo del transporte de pasajeros por ferrocarril en nuestro país.

Inicialmente el servicio contaba con 12 trenes (6 por sentido), oferta que ha ido aumentando para ir haciendo frente a la demanda, hasta los actuales 40 trenes diarios (20 por sentido). La demanda media anual ha mostrado un crecimiento en torno al 5%, llegando en el año 2006 a transportar un total de 3.676.731 viajeros, siendo el modo de transporte predominante en los desplazamientos en el trayecto Madrid-Sevilla.

De los viajeros iniciales del AVE Madrid-Sevilla, el 14% eran usuarios anteriores del tren convencional, un 26% correspondía a demanda inducida, un 32% a anteriores usuarios del avión, un 25% a anteriores usuarios del automóvil y un 3% a usuarios anteriores del autobús.

En 1991, antes de la puesta en funcionamiento del AVE, el coche era el medio de transporte predominante en el trayecto Sevilla-Madrid. Así, el 52% de los viajeros utilizaban el automóvil en este trayecto, el 25% el avión, el 9% el autobús y el restante 14% el tren, en este caso convencional. En 1996, la situación había cambiado radicalmente. El principal modo de transporte usado era el AVE, con el 41% del total de viajeros en este trayecto, seguido del automóvil (40%), avión (10%), autobús (5%) y tren convencional (3%).

El descenso del tráfico aéreo fue de aproximadamente el 50%, lo que supuso un importante freno al desarrollo del aeropuerto de Sevilla. Esto es debido a que el AVE y el avión son muy sustitutivos para distancias medias (en torno a 500 kilómetros). También se produjo una importante disminución en los usuarios del automóvil, con un descenso estimado de aproximadamente el 30%. Los desplazamientos desde el autobús fueron menores, en torno al 10%.

Por lo que se refiere a la tipología de los viajeros, en 1992 el 36% de los viajeros realizaban el viaje por motivos pro-



fesionales, mientras que un porcentaje similar, el 37%, lo hacían por motivo ocio. Esta tipología de viajeros es radicalmente diferente en 2006, donde más de la mitad de los usuarios, el 53% de los viajeros, realizan el trayecto por motivos profesionales, mientras que la demanda por motivo turismo ha disminuido hasta el 15%.

Estos datos ponen de relieve que la demanda de viajes en el AVE por motivos de ocio y turismo ha aumentado muy poco durante los 15 años de servicio de la línea AVE Madrid-Sevilla, mientras que se ha producido un aumento muy importante de aquellos usuarios que se desplazan por motivos profesionales. Más reveladores son los datos que apuntan a que casi el 70% de los usuarios del AVE tienen estudios universitarios y que el 60% de los viajeros ocupa cargos de decisión o supervisión en su trabajo, porcentajes que en 1992 eran también elevados, del 62% y del 49%, respectivamente. Estos datos muestran que el AVE Madrid-Sevilla constituye un elemento fundamental en las relaciones comerciales y laborales entre ambas capitales.

El coste generalizado del viaje Málaga-Madrid

El coste generalizado de un modo de transporte es la variable fundamental a la hora de determinar el beneficio que se deriva de un determinado modo de transporte, así como su nivel de competitividad. El coste generalizado incluye todos los costes asociados a un modo de transporte, incluyendo el valor del tiempo total empleado en el desplazamiento.

Para calcular el coste generalizado, en primer lugar tenemos que considerar el coste del viaje en términos de la tarifa media de los diferentes trayectos que implica la nueva conexión de alta velocidad con Málaga. Para el automóvil se ha supuesto un coste de 21 céntimos por kilómetro y usa tasa de utilización del mismo de 1,5 personas.

Para el trayecto Málaga-Madrid, en el caso del AVE se ha supuesto con coste por trayecto de 60 euros, cifra similar a la del Talgo-200, dada la actual política de precios de Renfe. El mismo coste de tarifa se ha supuesto para el avión, dada la gran variedad de precios que se pueden encontrar para este modo de transporte. Al margen del tiempo de viaje hemos de considerar el tiempo de acceso al medio de transporte (aeropuerto, estación de ferrocarril o autovía) que se use en el trayecto. El tiempo de acceso se ha supuesto de 30 minutos para el caso del tren y del automóvil. Para el caso del avión este tiempo de acceso se ha supuesto en 140 minutos, que incluye los tiempos de acceso al aeropuerto más los tiempos de espera, embarque y recogida de equipaje. Esto hace que el tiempo total de viaje en el trayecto Málaga-Madrid sea de 360 minutos para el caso del automóvil, 300 minutos para el caso del Talgo-200, 190 minutos para el caso del AVE y 195 minutos para el caso del avión. Como podemos comprobar, el avión deja de ser el modo de transporte más rápido en este trayecto si tenemos en cuenta el tiempo total de viaje, siendo el AVE ahora el modo de transporte más rápido, si bien con una ventaja de sólo 5 minutos respecto al avión. Teniendo en cuenta las demás ventajas del AVE frente al avión, obtendríamos que en este trayecto el AVE sería el modo de transporte más competitivo.

En el trayecto Málaga-Córdoba, los tiempos de viaje totales quedan en 130 minutos en el caso del automóvil, 165 minutos en el caso del Talgo-200 (sin tener en cuenta la construcción de la línea de alta velocidad desde Córdoba) y de 80 minutos en el caso del AVE.

Por último, en el caso del trayecto Málaga-Sevilla hemos considerado cuatro alternativas: automóvil, el actual tren convencional que circula por el eje transversal por Osuna, el AVE lanzadera Málaga-Córdoba-Sevilla y el AVE2 que sería el tren AVE directo

entre Málaga y Sevilla a partir de 2011 una vez hayan finalizado las obras de conversión del eje transversal a la alta velocidad. En este caso los tiempos totales de viaje son de 150 minutos para el caso del automóvil, 180 minutos para el tren convencional, 135 minutos para el AVE y de 105 minutos para el AVE2.

El coste generalizado de cada trayecto vendría dado por la suma de la tarifa y el valor del tiempo total de viaje. El valor del tiempo de viaje que hemos utilizado es de 24 euros/hora para el caso del tren y del automóvil y de 30 euros/hora para el caso del avión, debido a que el tiempo de espera es valorado en mayor medida por los usuarios que el propio tiempo de viaje. Utilizando estos valores obtenemos que en los tres trayectos considerados el AVE es el modo de transporte que presenta el menor coste generalizado. Así, el coste generalizado en el trayecto Málaga-Madrid sería de 136 euros en el caso del AVE, 157,5 euros en el caso del avión, 180 euros para el Talgo-200 y de 200,2 euros para el automóvil.

En el caso del trayecto Málaga-Córdoba, el coste generalizado del AVE sería de 62 euros, frente a los 75,4 euros del automóvil y los 86 euros del Talgo-200. Finalmente en el trayecto Málaga-Sevilla, los costes generalizados serían muy similares entre los tres modos de transporte considerados (AVE vía Córdoba, automóvil y tren convencional), siendo ligeramente favorables para el AVE (84 euros frente a los 87,6 euros del tren convencional y los 89,5 euros del automóvil). Sin embargo, considerando la línea futura de alta velocidad vía Osuna entre Málaga y Sevilla, el coste generalizado disminuiría hasta los 62 euros por viajero y trayecto.

Por tanto, vemos como el AVE es el modo de transporte que presenta los menores costes generalizados de todos los modos considerados y en todos los

Estimación del coste generalizado por modo de transporte
Estimation of the generalized transportation cost by transport mode

	Automóvil	Tren convencional	Talgo-200	AVE	AVE2	Avión
Málaga-Madrid						
Tarifa	76,2		60,0	60,0		60,0
Tiempo viaje	330,0		270,0	160,0		55,0
Tiempo acceso	30,0		30,0	30,0		140,0
Total tiempo	360,0		300,0	190,0		195,0
Valor del tiempo	24,0		24,0	24,0		30,0
Valor tiempo viaje	144,0		120,0	76,0		97,5
Coste generalizado	220,2		180,0	136,0		157,5
Málaga-Córdoba						
Tarifa	23,4		20,0	30,0		
Tiempo viaje	100,0		135,0	50,0		
Tiempo acceso	30,0		30,0	30,0		
Total tiempo	130,0		165,0	80,0		
Valor del tiempo	24,0		24,0	24,0		
Valor tiempo viaje	52,0		66,0	32,0		
Coste generalizado	75,4		86,0	62,0		
Málaga-Sevilla						
Tarifa	29,5	15,6		30,0	20,0	
Tiempo viaje	120,0	150,0		105,0	75,0	
Tiempo acceso	30,0	30,0		30,0	30,0	
Total tiempo	150,0	180,0		135,0	105,0	
Valor del tiempo	24,0	24,0		24,0	24,0	
Valor tiempo viaje	60,0	72,0		54,0	42,0	
Coste generalizado	89,5	87,6		84,0	62,0	

AVE2: Adaptación del eje transversal por Osuna a la alta velocidad.

Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía*, Aeropuerto de Málaga, Estación de Autobuses de Málaga y Renfe.

trayectos. Este resultado es indicativo de que el AVE es el modo de transporte más competitivo y eficiente para estos trayectos.

Los costes externos del transporte

Al margen de la importancia de los costes generalizados de los viajes a la hora de valorar los efectos sobre el bienestar (tanto de los usuarios como del sector productivo en su conjunto) de los diferentes modos de transpor-

te, otro componente fundamental de dichos efectos está constituido por los costes externos asociados a cada modo de transporte.

Los diferentes modos de transporte generan una serie de costes, denominados costes externos, entre los que se incluyen los costes de los accidentes, contaminación medioambiental, ruidos, etc. Estos costes, según algunas estimaciones, suponen casi el 5% del PIB de la Unión Europea. De estos

costes generados por los distintos modos de transporte, el ferrocarril supone un coste externo del 0,08% del PIB, es decir, sólo supone el 1,7% del total de costes externos asociados al transporte. Esto hace del ferrocarril el modo de transporte más eficiente y el que reporta mayor nivel de bienestar social. Sin embargo, hasta la llegada de la alta velocidad, el ferrocarril era un modo de transporte poco competitivo debido a que los avances tecnológicos que se han producido no habían generado



aumentos significativos en la velocidad del viaje. Así, nos encontrábamos ante la paradoja de que el ferrocarril era el modo de transporte con menores costes externos pero al mismo tiempo era el modo de transporte con un mayor coste generalizado provocado por su relativamente baja velocidad.

Efectos medioambientales

El transporte es uno de los grandes responsables de las emisiones contaminantes que produce la actividad humana. El desplazamiento implica el uso de energía necesaria para hacer funcionar los distintos modos de transporte. Sin embargo, dentro de los diferentes modos de transporte, en términos energéticos y de efectos contaminantes, el ferrocarril es el modo de transporte más eficiente al tener el menor ratio gasto energético por pasajero y kilómetro. Diferentes estudios apuntan a que el transporte es el responsable de entre el 16% y el 30% de las emisiones de CO₂. Del total de emisiones de CO₂ provenientes de los diferentes modos de transporte, sólo el 3% correspondería al ferrocarril, por lo que el efecto contaminante del ferrocarril no supondría ni el 1% de total de emisiones.

El consumo equivalente de energía del AVE (que es superior al del tren convencional debido a que el consumo energético aumenta más que proporcionalmente con la velocidad) es 3,5 veces inferior al de un automóvil y 4,2 veces inferior al del avión, siendo similar al del autobús. Si tenemos en cuenta que el AVE atrae pasajeros de ambos modos de transporte, esto significa que esta nueva infraestructura va a tener importantes beneficios medioambientales, en términos de una reducción de los gases contaminantes que se emiten a la atmósfera.

Por lo que respecta al ruido, también en este concepto el AVE presenta importantes ventajas respecto a los restantes modos de transporte, ya que es el modo con menores niveles de ruidos.

En efecto, el AVE utiliza motores eléctricos para su desplazamiento, lo que minimiza el nivel de ruido generado.

Finalmente, el AVE tiene un impacto visual y sobre el medio, que va a depender fundamentalmente del trazado y que podríamos equiparar al que produce una autovía o autopista. En este caso, el impacto visual del AVE es superior al del avión pero similar al del automóvil.

Accidentes

Los accidentes en los transportes constituyen uno de los costes externos más importantes asociados con los desplazamientos, trascendiendo el ámbito económico para convertirse en un elemento de gran gravedad a nivel social. Por tanto, es posible obtener beneficios sobre el bienestar social reduciendo el número de accidentes en los desplazamientos a través del uso de modos de transporte más seguros. Si comparamos los diferentes modos de transporte entre sí, observamos que los costes que se derivan de los mismos por los accidentes que generan son muy diferentes. Así, el automóvil es con diferencia el modo de transporte que presenta mayores niveles de siniestralidad y por tanto, el modo de transporte que presenta mayores costes externos asociados a este concepto. Por el contrario, los accidentes son muy reducidos en el caso de los aviones y de los trenes. Por tanto, dado que se produce un trasvase de usuarios del automóvil hacia el AVE, esto significa una reducción en el número de accidentes, por lo que de nuevo encontramos efectos positivos externos asociados a este nuevo modo de transporte, que pueden ser muy significativos tanto desde el punto de vista económico como del punto de vista social.

Congestión

La congestión es otro de los costes externos asociados a los modos de transporte, que se produce por la sa-

turación en las infraestructuras que utilizan. Tradicionalmente los costes de congestión han afectado al tráfico por carretera, es decir, al automóvil y al autobús. A medida que ha aumentado el tráfico viario estos costes se han hecho más evidentes, incluso siendo los costes de transporte más importantes para los trayectos en distancias cortas. Esta congestión viene provocada por la saturación de la red viaria, que a pesar de su importante mejora en las últimas décadas, no es capaz de absorber el cada vez más frecuente uso del automóvil.

Sin embargo, también existen problemas de congestión en relación al transporte aéreo. Por una parte, los aeropuertos se sitúan fuera de las ciudades por lo que el acceso a los mismos vía automóvil o autobús está sujeto a problemas de congestión. Por otra parte, en fechas recientes están surgiendo problemas de congestión en el tráfico aéreo, debido al cada vez mayor número de aviones que utilizan el espacio aéreo disponible.

Estos problemas de congestión no afectan al ferrocarril dado que el tipo de infraestructura que utilizan tiene una gran capacidad, muy superior a la demanda potencial (a título de ejemplo en el corredor Tokio-Osaka, en hora punta hay un tren de alta velocidad cada 6 minutos). Por tanto, también se producirían beneficios externos de la puesta en funcionamiento del AVE gracias a la reducción de los niveles de congestión en la red viaria y en menor medida, en el tráfico aéreo.

Coste y mantenimiento de infraestructuras

Quizás, la principal desventaja o inconveniente que presenta el AVE es que necesita de costosas infraestructuras y que también son caras de mantener. En efecto, el coste de construcción de las vías de alta velocidad es muy elevado (en comparación con la infraestructura que necesitan otros modos de

transporte), el material rodante utilizado también tiene costes elevados, así como los costes de mantenimiento. De hecho, este ha sido el elemento fundamental, y podríamos decir único, que ha impedido una mayor extensión de las líneas ferroviarias de alta velocidad.

Sin embargo, aún en relación a este coste, el AVE Málaga-Madrid presenta algunas ventajas, ya que constituye en su mayor parte un efecto de red. En efecto, la línea AVE Málaga-Madrid utiliza en parte de su trazado una infraestructura ya existente, la línea Madrid-Córdoba, lo que provoca una mayor rentabilidad social de esta infraestructura ya construida. Precisamente la clave para reducir los costes de infraestructuras de este modo de transporte pasa por aprovechar al máximo los efectos de red, extendiendo esta infraestructura a los principales núcleos de población. La línea de AVE Málaga-Madrid es pionera en este sentido.

Demanda potencial del AVE Málaga-Madrid

El AVE Málaga-Madrid ha comenzado con un servicio de 22 trenes diarios (11 por sentido), lo que equivale a una oferta inicial casi el doble con la que comenzó a funcionar el AVE Madrid-Sevilla. Esto se debe a la existencia de un servicio de transporte ferroviario ya consolidado entre la capital de la Costa del Sol y Madrid, gracias al funcionamiento del Talgo-200, que actualmente transporta a más de un millón de viajeros al año.

A continuación vamos a analizar las principales características de los tres trayectos considerados (Sevilla, Córdoba y Madrid):

Trayecto Málaga-Sevilla. Actualmente, las conexiones ferroviarias entre Málaga y Sevilla se realizan a través del denominado eje transversal, de Bobadilla a Sevilla, que pasa por las localidades de Osuna y Utrera. La duración de dicho viaje es aproximadamente de dos horas

y media. La oferta está compuesta por 10 trenes (5 por sentido), del tipo R-598. Actualmente dicho eje está sometido a diversas actuaciones de mejora y la Junta de Andalucía tiene fijado el plazo de 2011 para convertir dicho corredor a la alta velocidad, lo que podría dejar el trayecto Málaga-Sevilla en 1 hora y 15 minutos (la mitad de tiempo respecto a la situación actual).

Renfe tiene en proyecto ofrecer un nuevo servicio entre Málaga y Sevilla a través de trenes AVE lanzadera, similares a los que operan entre Sevilla y Córdoba, y los trayectos Madrid-Ciudad Real y Madrid-Puertollano. No obstante, el tiempo de viaje seguiría siendo relativamente elevado (1 hora y 45 minutos), pero en cualquier caso 45 minutos inferior al actual.

A partir de 2011, cuando está previsto que finalicen las obras de adaptación del eje transversal a la alta velocidad, el trayecto entre Málaga y Sevilla sufrirá un cambio radical, al realizarse la conexión ferroviaria de alta velocidad directamente entre Málaga y Sevilla con un importantísimo ahorro en términos de tiempo. Así, en este caso el tiempo de viaje estaría en torno a 1 hora y 15 minutos (suponiendo que no se realizarán paradas intermedias excepto en Córdoba), lo que le permitiría al tren competir en clara ventaja respecto al automóvil, que es el modo de transporte más utilizado actualmente en este trayecto. Por tanto es de esperar que en 2011 se produzca un importante aumento en los pasajeros que utilizarán el AVE con origen y destino Málaga, debido al importante aumento en el tráfico ferroviario que se produciría entre Sevilla y la capital de la Costa del Sol. Adicionalmente, este corredor de alta velocidad entre Málaga y Sevilla permitiría también la conexión ferroviaria de Málaga con Cádiz y Huelva.

Trayecto Málaga-Córdoba. Con la llegada del AVE a Málaga, el trayecto Málaga-Córdoba queda reducido a 50

minutos, lo que va a constituir un gran cambio en las relaciones entre ambas capitales, ya que se consigue un importantísimo ahorro en los tiempos de viaje respecto a la situación anterior. Esto va a provocar sin duda un gran flujo de viajeros entre ambas capitales, principalmente por motivo ocio, dado que esto supone que Córdoba va a estar de la playa a 50 minutos, si bien la terminación de la autovía Córdoba-Antequera, va a provocar que el automóvil recupere parte de la ventaja perdida frente al tren con la llegada del AVE a Málaga.

El anterior trayecto entre Málaga y Córdoba estaba cubierto por el Talgo-200, pero aún así, los tiempos de viaje eran muy elevados. La llegada del AVE a Málaga supone una muy importante disminución de los tiempos de viaje en este trayecto, por lo que es de esperar que se produzca un considerable aumento en la demanda de viajes entre Málaga y Córdoba.

Trayecto Málaga-Madrid. Las conexiones con Madrid van a constituir el elemento fundamental de la nueva línea de alta velocidad a Málaga. Hasta ahora, el automóvil y el avión constituían los principales modos de transporte en el trayecto Málaga-Madrid y ello a pesar de que el Talgo-200 era un producto relativamente competitivo en esta distancia y estaba consolidado, con un volumen de tráfico superior al millón de pasajeros y con importantes tasas de crecimiento. Sin embargo, el tiempo de viaje que ofrecía el Talgo-200 era muy superior al del avión y sólo un poco inferior al del automóvil.

La llegada del AVE a Málaga supone una nueva situación radicalmente opuesta a la anterior, convirtiéndose en el modo de transporte más competitivo. Aunque el Talgo-200 presentaba algunas características comunes con el AVE (comodidad, puntualidad, etc.), los tiempos de viaje en ambos tipos de tren son muy diferentes. Aho-



ra los tiempos totales de viaje para el trayecto Málaga-Madrid no son muy diferentes entre el avión y el AVE, lo que unido a las ventajas que ofrece el tren sobre el avión, va a provocar un desplazamiento de usuarios del segundo hacia el primero. Por otra parte, el automóvil también pierde parte de su ventaja, debido a que ahora los tiempos de viaje en tren son significativamente inferiores a los del automóvil.

Demanda potencial de viajeros del AVE para el 2008

El siguiente cuadro muestra las estimaciones de viajeros para el año 2008, correspondiente al total de usuarios que utilizarán el AVE con destino/origen Málaga. Como podemos comprobar, el AVE absorbe viajeros de los demás modos de transporte, al tiempo que genera un efecto inducido, creando nuevos desplazamientos que antes de la llegada del AVE a Málaga no se producían.

En primer lugar, el principal cliente del AVE está compuesto por el antiguo usuario del Talgo-200, produciéndose un trasvase total de pasajeros, ya que este servicio deja de existir. En este caso, el número de pasajeros que hubiesen utilizado el Talgo-200 durante el año 2008 de haber seguido existiendo este servicio es ligeramente superior

al millón cien mil pasajeros, concretamente 1.119.000 pasajeros.

En segundo lugar, por importancia, destacan los pasajeros provenientes del avión, que se han estimado en 420.000. Para obtener esta cifra hemos supuesto que el 30% de los actuales usuarios del avión Málaga-Madrid dejan de utilizar este modo de transporte a favor del AVE. En el caso de la puesta en funcionamiento del AVE Madrid-Sevilla, este porcentaje fue estimado en torno al 50%.

Por lo que respecta al volumen de viajeros que se desplazaría del automóvil hacia el AVE, diferentes estimaciones apuntan a que en el caso del AVE Madrid-Sevilla este desplazamiento fue del 30%, lo que supuso un 25% del total de pasajeros del AVE entre Madrid y Sevilla. En el caso de Málaga, hemos supuesto un total de 325.000 viajeros que en 2008 utilizarían el AVE y que anteriormente utilizaban el automóvil en sus desplazamientos. Este desplazamiento del vehículo privado al AVE es muy reducido si lo comparamos con el que se produjo en el caso de Sevilla y viene justificado por el hecho de que muchos desplazamientos que se realizan hacia Málaga, se realizan por motivo vacaciones, por lo que sus usuarios prefieren desplazarse en automóvil.

Finalmente, el trasvase del autobús al AVE se ha supuesto muy reducido, en torno a 12.000 viajeros para el año 2008, debido a la escasa sustituibilidad entre ambos modos de transporte.

En cuanto al número de viajeros inducidos, hemos supuesto un porcentaje bastante inferior al que existió en el AVE Madrid-Sevilla, debido a que en Málaga ya existía el servicio del Talgo-200 que presenta algunas características similares al AVE, por lo que parte de este efecto ya está recogido por los anteriores usuarios del Talgo-200. El valor estimado de esta demanda inducida sería de 240.000 viajeros para el año 2008.

Sumando los tres tipos de viajeros anteriores (los que ya utilizaban el tren, los procedentes de los restantes modos de transporte y los inducidos), obtenemos que la demanda estimada del AVE para el año 2008 supone un total de 2.116.000 viajeros, lo que supondría una demanda total de casi el doble respecto a la que hubiese existido de haberse mantenido el servicio Talgo-200 en la situación anterior. De esta cifra, en torno al 53% corresponde a los usuarios anteriores del Talgo-200, casi el 20% estaría compuesto por usuarios procedentes del avión, un 15,4% por usuarios procedentes del automóvil, un 11,3% por deman-

Demanda potencial del AVE Málaga-Madrid. Año 2008 *Estimated demand of the AVE Málaga-Madrid. Year 2008*

Inducidos	240.000	11,3
Avión	420.000	19,8
Coche	325.000	15,4
Tren	1.119.000	52,9
Autobús	12.000	0,6
Total	2.116.000	100,0

Fuente: *Analistas Económicos de Andalucía.*

da inducida y un 0,6% por usuarios procedentes del autobús.

Sin embargo, hemos de hacer notar varios puntos que también van a tener importantes efectos sobre la demanda del AVE con origen/destino Málaga. En primer lugar, es de esperar que los crecimientos anuales en el tráfico de viajeros sean muy elevados, dadas las potencialidades que ofrecen Málaga y su entorno. Así, el crecimiento que experimentará en años sucesivos este modo de transporte será muy superior al resto de modos de transporte, pudiéndose alcanzar tasas de crecimiento anuales cercanas al 10% en el número de viajeros. Esto significaría que el volumen de pasajeros en el AVE a Málaga respecto al 2008, se duplicaría antes del año 2015, fecha en la que el número de viajeros estaría cerca de los 5 millones.

Por otra parte, en el año 2011, fecha en la que se espera finalicen las obras de adaptación a la alta velocidad del eje transversal entre Málaga y Sevilla, es de esperar que se produzca un gran aumento en el número de usuarios del AVE en este trayecto.

En definitiva, con la llegada del AVE a Málaga comienza una nueva era para el transporte ferroviario de la capital andaluza, con el consiguiente dinamismo que va a suponer para Málaga y la Costa del Sol en su conjunto.

IV.3

Efectos sobre la actividad económica de Málaga

La mejora en las infraestructuras de transporte genera una gran cantidad de efectos positivos sobre el sector empresarial y productivo de la economía, así como sobre los consumidores, consecuencia directa de la reducción de los tiempos de viaje que posibilita realizar nuevos desplazamientos. Cuanto mayor es la reducción en los tiempos de viaje y en otros efectos externos asociados al transporte, mayores son estos efectos positivos, tanto sobre el bienestar de los individuos que utilizan estos medios en sus desplazamientos como sobre la actividad económica en su conjunto. En el caso del AVE, las reducciones en los tiempos de viaje son muy significativas, por lo que también va a generar importantes beneficios económicos tanto sobre los consumidores como sobre el sector productivo de la economía malagueña, tanto a través de una disminución en los costes asociados a los desplazamientos como en el mayor número de desplazamientos que se van a generar.

Efectos sobre la actividad productiva general

La reducción de los tiempos de viaje supone un importante ahorro de costes en el desarrollo de la actividad productiva en la zona geográfica afectada. El sector productivo malagueño no es un sector autárquico, sino que por el contrario necesita relacionarse con otros centros productivos más o menos alejados. En este contexto, Madrid, Córdoba y Sevilla constituyen centros de gran importancia para el desarrollo de la actividad productiva en Málaga y su entorno. Estas relaciones se ven influidas por la existencia de costes de transporte, particularmen-

te en términos de costes asociados al tiempo de viaje. Cuanto menores sean estos costes, mayores son las posibilidades de conexión entre las diferentes actividades productivas y mayores son las sinergias y efectos desbordamiento que se pueden crear entre ellas.

Prueba de ello es la experiencia (aunque no directamente extrapolable al caso de Málaga) que se puede extraer del AVE Madrid-Sevilla. Así, mientras que en 1992 sólo el 36% de los usuarios del AVE realizaban dicho trayecto por motivos laborales, en 2006 dicho porcentaje había aumentado hasta el 53%. Es decir, más de la mitad de los viajeros del AVE en el trayecto Sevilla-Madrid se desplazaban por motivos de trabajo, lo que denota un importante impacto de esta infraestructura sobre las actividades económicas.

Esto supone que el AVE es un modo de transporte que se utiliza fundamentalmente por motivo trabajo, por lo que la disponibilidad de este modo de transporte posibilita el desarrollo de nuevas relaciones comerciales dentro de su área de influencia y crea mayores posibilidades de crecimiento económico. Así, la disponibilidad del AVE va a suponer la creación de unos efectos externos positivos (efectos desbordamiento) sobre la economía en general, afectando al desarrollo de todos los sectores productivos de la provincia.

En definitiva, cuanto mayor sea la dotación y eficiencia de infraestructuras de transporte, mayores son los efectos positivos que se producen sobre la actividad económica, que necesita de un adecuado sistema de transportes y comunicaciones para su desarrollo. La disponibilidad de estas infraestructuras supone un elemento fundamental a la hora de determinar el nivel de competitividad de un determinado ámbito geográfico, y su capacidad para la generación de empleo y riqueza. La llegada del AVE a Málaga supone disponer de un modo de transporte moderno y eficiente y que



va a suponer a medio y largo plazo un impacto muy positivo sobre la actividad económica de Málaga.

Efectos sobre el turismo

Uno de los impactos locales más importantes de la llegada del AVE a Málaga va a ser sobre los flujos turísticos, dado que estamos hablando de una nueva infraestructura de transporte y de un destino donde este sector tiene una gran importancia. La Costa del Sol es uno de los principales destinos turísticos a nivel nacional y hasta el momento se había apoyado en un aeropuerto internacional que se encuentra en fase de ampliación y en la red viaria que enlaza Málaga con el resto de España, siendo estos dos modos de transporte los más utilizados en los desplazamientos de los turistas hacia la Costa del Sol. La llegada del AVE a Málaga va a convertir también al tren en un modo de transporte alternativo para alcanzar la Costa del Sol para aquellos viajeros que se desplacen por motivo ocio, lo que supone disponer de una oferta de transporte completa y de alta capacidad, lo que sin duda va a facilitar los desplazamientos por motivo ocio y turismo.

Desde este punto de vista, el AVE supone un atractivo más para la ciudad de Málaga y para la Costa del Sol en su conjunto, que puede alterar significativamente la demanda de turistas procedentes de Madrid y de Córdoba hacia la capital malagueña. Con la puesta en funcionamiento del AVE a Málaga, la Costa del Sol cuenta con un modo de transporte moderno, atractivo, eficiente, cómodo y de alta calidad. Es más, puede actuar como un perfecto canalizador del turismo nacional proveniente del conjunto del Estado hacia la Costa del Sol.

En este caso, la experiencia del AVE Madrid-Sevilla no es comparable, debido a las diferentes características de ambas ciudades en relación con la actividad turística. Señalar que en el

caso del AVE Madrid-Sevilla, en 1992 el 37% de los pasajeros viajaban por vacaciones u ocio, porcentaje que desciende en 2006 hasta sólo el 15% del total de viajeros. Esto significa que el AVE Madrid-Sevilla no ha supuesto un incremento en el número de viajeros por motivo turismo, que siguen utilizando otros modos de transporte.

Sin embargo, las características de la conexión del AVE a Málaga son muy diferentes a las del corredor Madrid-Sevilla, y es de esperar que se genere un significativo flujo de viajes hacia/desde Málaga por motivo ocio, dadas las particularidades de Málaga y su costa respecto a los flujos turísticos. Prueba de ello es la importante estacionalidad que venía mostrando el Talgo-200 que cubría anteriormente el trayecto, con una importante acumulación de viajeros en los meses de verano, lo que nos viene a indicar que un importante porcentaje de los viajeros que realizan este trayecto utilizando el tren lo hacen por motivo turismo.

En concreto, el AVE podría aumentar de forma muy importante los flujos de turistas procedentes de Madrid y su entorno hacia la Costa del Sol, desviando parte del tráfico que ahora se genera hacia el Levante. En este sentido, integrar el AVE como parte de la oferta turística de la Costa del Sol podría constituir una estrategia acertada para incrementar los flujos turísticos nacionales hacia Málaga y su entorno.

Por otra parte, también puede generar un importante flujo de turistas de otras ciudades que anteriormente no se producía debido a la dificultad en las comunicaciones. Así, por ejemplo, ciudades como Zaragoza pasan a estar situadas muy cerca de la Costa del Sol, en términos de tiempo de viaje, lo que sin duda afectará al flujo turístico de estas zonas hacia Málaga y la Costa del Sol. Sin duda la puesta en funcionamiento del corredor de Alta Velocidad entre Madrid y Barcelona, así como el anunciado enlace de este

trayecto con el de Madrid-Málaga a través de un "by-pass" en las cercanías de Madrid sin tener que pasar por la Estación de Atocha, también puede suponer un importante flujo de viajeros por motivo turismo hacia Málaga y la Costa del Sol desde Cataluña. Mayores obstáculos encuentran los viajeros procedentes del AVE a Valladolid, dado que tienen como base la Estación de Chamartín y, por tanto, es necesario realizar una conexión entre esta estación y la de Atocha.

A continuación describimos en mayor detalle los posibles efectos sobre las distintas ramas turísticas (alojamientos, restauración, transporte de viajeros y agencias de viajes).

Alojamientos: El sector hotelero malagueño se va a ver claramente beneficiado por la llegada del AVE a Málaga. Mayores flujos de viajeros van a suponer una mayor demanda de alojamiento. Si bien podemos pensar que este tipo de infraestructura va a posibilitar el realizar viajes por motivo negocio entre Madrid y Málaga, con retorno a la ciudad de origen durante el mismo día, por lo que este tipo de usuarios no va a alojarse en la capital malagueña, también es cierto que ya antes también disponían de esta opción utilizando el transporte aéreo. Sin embargo, parte de las relaciones comerciales y de negocios con destino a Málaga implican una demanda de alojamiento para este tipo de usuarios, demanda que previsiblemente va a aumentar considerablemente con la puesta en funcionamiento del AVE. En efecto, la llegada del AVE a Málaga va a provocar un considerable aumento de las relaciones comerciales y de los viajes por motivo negocio entre Madrid y Málaga, al disponerse de un modo de transporte eficiente y cómodo, muy valorado por este tipo de usuarios. Tal y como nos muestra la experiencia del AVE Madrid-Sevilla, es precisamente este tipo de usuario el que más va a utilizar este nuevo

modo de transporte, al tiempo que será el principal factor del aumento de la demanda de viajeros. Por tanto, es de esperar un significativo aumento de la demanda hotelera en la ciudad de Málaga debido a los nuevos viajeros con destino Málaga por motivos laborales.

Al margen de la mayor demanda de alojamientos derivada de los viajes por motivo negocios, también se va a producir una mayor demanda de alojamientos por los nuevos viajes generados por motivo ocio y turismo. En este caso, los efectos ya no estarían exclusivamente concentrados en la ciudad de Málaga, como es el caso anterior, sino que también se verían afectados positivamente principalmente otros establecimientos situados en el litoral cercanos a la ciudad. Sin duda el corredor ferroviario entre Málaga y Fuenigirola podría actuar como canalizador de estos flujos por la costa.

Si bien aún no se dispone de información suficiente para cuantificar los efectos del AVE sobre la demanda de alojamientos, lo cierto es que ésta se va a ver muy positivamente afectada, principalmente a medio y largo plazo, afectando fundamentalmente a la ciudad de Málaga. Sin duda, estas previsiones han incidido en el fuerte crecimiento registrado en el número de establecimientos y plazas hoteleras en los últimos años, llegándose a duplicar prácticamente la oferta hotelera en la ciudad, que cuenta actualmente con alrededor de 7.000 plazas hoteleras, frente a las 3.600 del año 2000, o las 5.500 del año 2005. Algo más de las dos terceras partes de estas plazas corresponden a hoteles de 3 y 4 estrellas, siendo especialmente destacable el aumento de la oferta en este último caso, que supone la mitad del total de la ciudad, creciendo desde el año 2000 más de un 80 por ciento.

Restauración: La restauración también va a verse afectada muy positivamente por la llegada del AVE a

Málaga, previéndose efectos relativos muy importantes. El aumento en el número de pasajeros y el hecho de que se produzca un importante aumento de los viajeros con destino Málaga por motivo trabajo y por motivo ocio, va a suponer un considerable aumento de la demanda de servicios de restauración en la ciudad. Tal y como comentábamos anteriormente, la mayor parte de los incrementos en los viajeros con destino Málaga se producirá en el segmento de viajes por motivo negocios o trabajo, lo que lleva aparejado de forma directa una demanda de restauración en la ciudad de destino. Por otra parte, también se generará una mayor demanda de restauración por los viajeros que realicen sus desplazamientos por motivo ocio.

Transporte de viajeros: Obviamente, la rama de transporte de viajeros es la que más efectos positivos va a concentrar, dado que es precisamente la rama directamente afectada por esta nueva infraestructura. Tal y como hemos analizado anteriormente, el tráfico de viajeros con destino y origen Málaga se va a ver profundamente afectado por la existencia de este nuevo modo de transporte, que va a marcar un “antes” y un “después”, dado el importante aumento en el número de viajeros que va a generar la puesta en funcionamiento del AVE. Parte de este aumento se debe a la demanda inducida, es decir, a la realización de viajes que de no existir este modo de transporte no se hubiesen realizado.

Agencias de viajes: Finalmente, las agencias de viajes percibirán también un efecto positivo, aunque más limitado que en el caso de las demás ramas turísticas. El hecho de que la rama de alojamientos experimente un efecto positivo, también va a suponer un efecto positivo sobre las agencias de viajes, a través de la realización de gestiones de reservas hoteleras. Por otra parte, la disponibilidad de este nuevo modo de transporte también va a repercutir en los viajes por motivo ocio, parte de

los cuales también serán canalizados a través de agencias de viajes.

Actividad en el sector del transporte

Otro de los efectos positivos que generará la llegada del AVE a Málaga es sobre la actividad del sector del transporte, destacando el Taller de Los Prados para el mantenimiento y pequeñas reparaciones de los trenes de alta velocidad y que ha supuesto una inversión de 38 millones de euros y la creación de 80 empleos en una primera fase, con la previsión de ampliación a otros 80 en los próximos 3 años. Esto supone un importante impulso al Taller de Los Prados, ampliando sus actividades y abriendo nuevas posibilidades para su desarrollo futuro como centro integral para la construcción y reparaciones de material ferroviario.

Es necesario señalar también el impacto que va a tener el AVE Madrid-Málaga sobre el aeropuerto malagueño, que si bien a corto plazo podría ser negativo por el desplazamiento de usuarios del avión hacia el AVE, a medio y largo plazo podría generar importantes efectos positivos sobre la actividad del aeropuerto de Málaga. El AVE es un modo de transporte altamente sustitutivo del avión en distancias medias, como la que separa Málaga de Madrid. Por tanto, es de esperar que parte de los actuales usuarios del avión en el trayecto Málaga-Madrid, se desplacen hacia el AVE. En el AVE Madrid-Sevilla este desplazamiento fue en torno al 50% de los usuarios del avión que pasaron a utilizar el AVE, suponiendo una pérdida muy importante en el tráfico aéreo del aeropuerto sevillano.

Sin embargo, los efectos negativos en el caso del aeropuerto de Málaga van a ser más reducidos, dadas las características particulares del tráfico aéreo en Málaga. En efecto, la mayoría del tráfico del aeropuerto de Málaga es internacional, y sólo en torno al 12% del tráfico total corresponde al trayecto a Madrid. Esto supone que los efectos



van a ser muy limitados, debido a que únicamente es posible la sustitución en el caso de los pasajeros con destino u origen Madrid, y para aquellos en los cuales dicho trayecto no implique la conexión aérea con otros trayectos. Así, en torno al 40% de los pasajeros que utilizan la conexión Málaga-Madrid vía aérea lo hacen para realizar trasbordo en el aeropuerto de Barajas a otro vuelo, por lo que estos usuarios continuarán utilizando el avión en dicho trayecto. Suponiendo que el 30% de los actuales viajeros que utilizan el avión se desplazasen hacia el AVE, esto significaría que el tráfico del aeropuerto malagueño disminuiría en sólo un 4% aproximadamente como consecuencia de la llegada del AVE a Málaga. Teniendo en cuenta que actualmente el crecimiento anual en el tráfico aéreo de pasajeros en el aeropuerto de Málaga se sitúa en torno al 4%, esto significaría que la pérdida de pasajeros realmente no se produciría, no teniendo excesivas consecuencias sobre la actividad económica relacionada con el aeropuerto.

Por otra parte, también hemos de valorar la posibilidad de que el aeropuerto de Málaga se beneficie del AVE a medio plazo. Así, la llegada del AVE a Málaga posibilita que los habitantes de Córdoba dispongan de un aeropuerto internacional con una gran oferta de vuelos a los principales destinos europeos a una distancia relativamente reducida en términos de tiempo de desplazamiento. Así, la conexión ferroviaria de alta velocidad entre Córdoba y Málaga, junto con la conexión por ferrocarril de la estación malagueña con el aeropuerto, posibilita que el tiempo total de desplazamiento desde Córdoba hasta la terminal aérea de Málaga, pueda no superar los 90 minutos, tiempo que se alcanza en algunas ciudades importantes con aeropuerto para acceder al mismo. En otras palabras, la llegada del AVE a Málaga es como si Córdoba tuviese un aeropuerto internacional en sus afueras.

IV.4 Resultados de la Encuesta de Expectativas sobre la economía y sociedad malagueñas

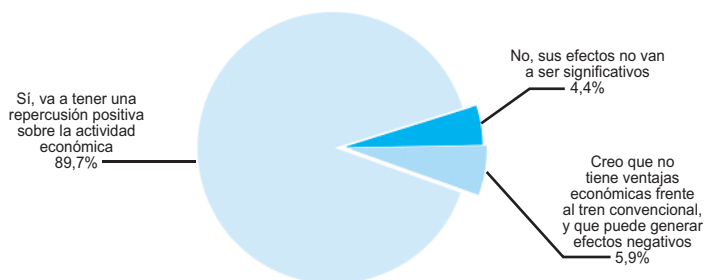
En la Encuesta de Expectativas realizada a finales de 2007 y principios de 2008, se ha incluido una serie de preguntas en relación a la llegada a Málaga del AVE, con objeto de obtener una primera valoración de los agentes económicos y sociales de la ciudad de Málaga en relación a este excepcional acontecimiento. Se trata de cuatro preguntas adicionales en relación a diferentes aspectos sobre la llegada del AVE a la ciudad, que permitirán obtener una aproximación cualitativa directamente de los principales actores implicados.

La primera pregunta hace referencia a los efectos económicos de la llegada del AVE a Málaga, indicándose si se piensa que los efectos sobre la actividad económica van a ser muy

positivos, si no va a tener ningún tipo de repercusión, o si pueden generarse efectos negativos. Casi el 90% de las respuestas afirman que los efectos de la llegada del AVE a Málaga van a ser muy positivos sobre la actividad económica, frente a un 4,4% que opina que no van a ser significativos y casi el 6% que considera que el AVE no ofrece ventajas frente al tren convencional y que puede generar efectos negativos. Por tanto, de estos resultados se infiere que la inmensa mayoría de los encuestados opina que este modo de transporte va a generar importantes efectos positivos sobre la actividad económica de la ciudad.

La siguiente pregunta hace referencia a la valoración sobre qué ramas de actividad productiva van a verse más favorecidas por la llegada del AVE a Málaga (actividad comercial, hoteles y restaurantes, actividades culturales, servicios relacionados con el turismo y los transportes y el sector empresarial en general), con una puntuación de 1 (muy baja) a 5 (muy alta). Los valores medios obtenidos son de 4,1 puntos para la demanda hotelera y de restaurantes, 3,8 puntos tanto para los servicios relacionados con el turismo y los transportes y para la vida cultural, un 3,4 para los negocios y el sector

Incidencia de la llegada del AVE a Málaga sobre la economía
High-Speed Train economic impact in Málaga



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

Otras Respuestas:
- Favorece al turismo
- Creo que la ventaja es el ahorro de tiempo, y poco más

AVE destino Málaga: Efectos sobre la economía y la sociedad malagueña

AVE destination Málaga: Effects on the economy and society of Málaga

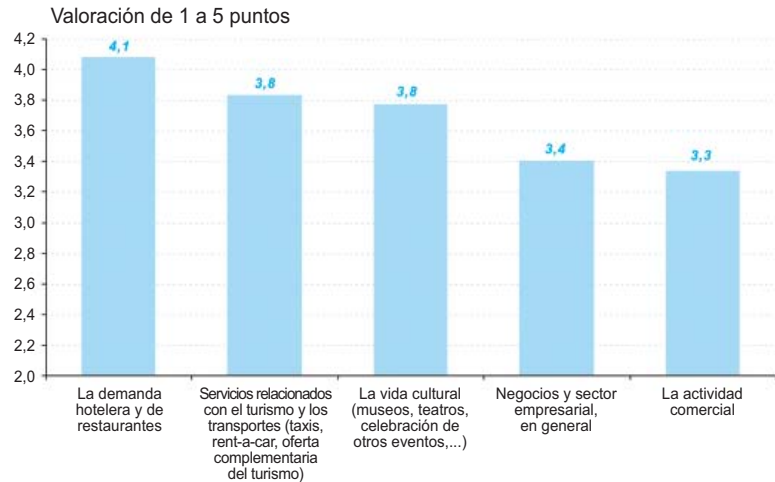
empresarial en general y 3,3 puntos para la actividad comercial. Todos estos valores podemos considerarlos como elevados y confirman la opinión anterior de que los efectos sobre la economía en general van a ser muy positivos. Tal y como podemos comprobar, los principales efectos que se esperan genere el AVE son aquellos relacionados con el turismo y con los sectores relacionados con el turismo, por encima de los efectos sobre el comercio y sobre la actividad económica en general.

A continuación se hace referencia al grado de disposición a la utilización del AVE como modo de transporte, así como a la frecuencia en su uso. De nuevo obtenemos una valoración muy positiva de este nuevo modo de transporte por parte de la sociedad malagueña. El 89,7% de los encuestados afirma que utilizará con frecuencia el AVE para los desplazamientos por motivos laborales y familiares, de lo que se deduce una disposición por parte de los malagueños a utilizar de forma habitual este modo de transporte, frente al resto de modos. El 4,4% afirma que lo utilizará de vez en cuando (varias veces al año) fundamentalmente por motivo ocio o turismo, mientras que el restante 5,9% sólo lo utilizará de forma ocasional, ya que seguirá utilizando otros modos de transporte alternativos al tren.

Finalmente, se pregunta a los encuestados por su valoración de la llegada del AVE a Málaga, estableciéndose una puntuación del 1 al 5, lo que nos permitirá obtener la apreciación global de la sociedad malagueña frente a este nuevo modo de transporte. El valor medio obtenido es de 4,65, con una desviación estándar de 0,76. La valoración obtenida es muy alta, casi la máxima, indicando que la sociedad malagueña valora de forma muy significativa la llegada del AVE a Málaga como un elemento de vital importancia.

Sectores económicos en los que más puede incidir la llegada del AVE a Málaga

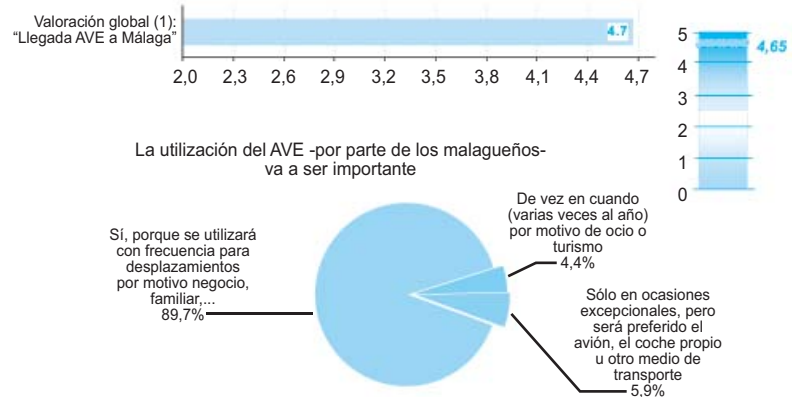
High-Speed Train impact by economic activity



Fuente: Encuesta de Expectativas, Analistas Económicos de Andalucía.

Valoración del AVE Málaga-Madrid y predisposición de los malagueños a su utilización

General valuation of the High-Speed Railway and Expected demand of the High-Speed Train in Málaga



(1) Valoración de 1 a 5 puntos.

Fuente: Encuesta de Expectativas, Analistas Económicos de Andalucía.



IV.5

Perspectivas futuras: Conexión con el eje ferroviario de la Costa del Sol y resto de Andalucía

Uno de los problemas asociados al AVE es que se trata de una infraestructura cara y que, al igual que el avión, constituye un modo de transporte fundamentalmente entre grandes núcleos de población. Sin embargo, su coste puede disminuir considerablemente a medida que se aumentan sus efectos de red, es decir, a medida que se extiende la red de alta velocidad y las conexiones con otras ciudades. La ampliación de la línea de alta velocidad entre Málaga y Córdoba ya supone un efecto red, dado que se conecta al trazado de alta velocidad entre Córdoba y Madrid.

Los efectos de red se van a consolidar con la incorporación de Granada a la red de alta velocidad y por la creación del nuevo eje transversal de alta velocidad entre Málaga y Sevilla. La conexión de Granada a la línea de alta velocidad permitiría disponer de una línea ferroviaria entre Málaga y Granada en un trayecto que ahora está dominado totalmente por el automóvil y el autobús.

La conexión entre Málaga y Sevilla por el eje transversal va a constituir un elemento fundamental en el transporte ferroviario andaluz. En este trazado, la Junta de Andalucía invertirá un total de 500 millones de euros y estaría finalizado para el año 2011. El tiempo de viaje entre Sevilla y Málaga quedaría de este modo reducido a sólo 1 hora y 15 minutos. Esto crearía una situación sin

precedentes, puesto que las dos principales ciudades andaluzas estarían más cerca que nunca y el tren se convertiría en un modo de transporte imbatible, superando incluso al automóvil.

Otro elemento que se uniría a la red de alta velocidad sería el eje ferroviario de la Costa del Sol. Actualmente este eje está compuesto por la línea Málaga-Fuengirola, que presenta importantes problemas, debido a la gran cantidad de usuarios de la misma (nueve millones de pasajeros al año), con unas infraestructuras obsoletas donde la vía no está desdoblada en más de dos terceras partes del trazado.

Actualmente se están barajando dos opciones: o bien construir un nuevo trazado entre Málaga y Fuengirola o bien, el desdoblamiento total y mejora del trazado actual, a lo que habría que unir el proyecto de extender este trayecto hasta Estepona. En cualquier caso, la mejora de este trazado y su extensión hasta Estepona puede constituir un importante complemento del AVE a Málaga, puesto que permitiría la conexión de todo el litoral oeste de Málaga con la red de alta velocidad.

IV.6

Consideraciones finales

La incorporación de Málaga a la red ferroviaria de alta velocidad supone un hito histórico para las infraestructuras de transporte de la Costa del Sol y por primera vez, supone disponer de unas conexiones ferroviarias de alta calidad, que van a permitir reducir de modo significativo los tiempos de viaje con Sevilla, Córdoba y Madrid, así como con el resto de ciudades que se han unido o se unirán en un futuro a la red ferroviaria de alta velocidad.

El tren de alta velocidad se ha mostrado un medio de transporte muy competitivo en distancias medias, presentando importantes ventajas con respecto al automóvil y el avión. Así, el tiempo total de viaje en el trayecto Málaga-Madrid en el AVE es ligeramente inferior al del avión y muy inferior al del automóvil. Esto va a provocar que un importante porcentaje de los actuales usuarios de estos modos de transporte se conviertan en usuarios del AVE.

El impacto económico y social del AVE en Málaga y su entorno va a ser muy importante, cubriendo uno de los déficit estructurales con los que contaba Málaga en relación a las conexiones ferroviarias. De este modo, Málaga pasa a formar parte de la lista de ciudades a las que es posible viajar en un modo de transporte moderno y de calidad, como es el tren de alta velocidad. Así, la disponibilidad de este nuevo modo de transporte va a provocar un importante aumento del tráfico de viajeros con destino y origen Málaga, así como un significativo aumento de las actividades económicas, afectando de forma especial a aquellas relacionadas con el turismo.

- AENA, Aeropuerto de Málaga.*
- Área de Cultura, Ayto. de Málaga.*
- Área de Cultura, Archivo Histórico Municipal de Málaga, Ayto. de Málaga.*
- Área de Cultura, Educación, Ayto. de Málaga.*
- Área de Cultura, Ferias y Fiestas, Ayto. de Málaga.*
- Área de Cultura, Patrimonio Histórico Artístico Municipal, Ayto. de Málaga.*
- Área de Juventud, Ayto. de Málaga.*
- Área de Participación y Relaciones Ciudadanas, Ayto. de Málaga,*
- Área de Transportes, Instituto Municipal del Taxi.*
- Área de Turismo, Ayto. de Málaga.*
- Autoridad Portuaria de Málaga.*
- CAC Málaga.*
- Colegio Oficial de Arquitectos de Málaga.*
- Consejería de Cultura, 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.*
- Empresa Municipal de Aguas de Málaga, S.A.*
- Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras.*
- Instituto de la Cinematografía y de las Artes Audiovisuales, Ministerio de Cultura.*
- Instituto Municipal de la Vivienda, Ayto. de Málaga.*
- Malaca Instituto-Club Hispánico, S.L.*
- Malagaport.*
- Mercados Centrales de Abastecimiento de Málaga, S.A. (MERCAMÁLAGA).*
- Museo Picasso Málaga.*
- 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.*
- Parque Tecnológico de Andalucía.*
- Sanatorio Dr. Gálvez.*
- San Juan de Dios de Málaga, Centro Asistencial.*
- Servicio de Planificación y Evaluación Asistencial, Consejería de Salud, Delegación Provincial de Málaga.*
- Servicios de Limpieza Integral de Málaga, SA (LIMASA).*
- Teatro Municipal “Miguel de Cervantes”.*
- Tesorería General de la Seguridad Social, Dirección Provincial de Málaga.*
- Universidad de Málaga.*
- Vicerrectorado de Investigación, Universidad de Málaga.*



