

**COMPAÑIA
METROPOLITANO
DE MADRID/CONSEJO DE INTERVENCION**
memoria 1985

ministerio de transportes, turismo y comunicaciones

Metro



**Compañía
Metropolitano
de Madrid**

Memoria 1985

INDICE

	<u>Pág.</u>
CONSEJO DE INTERVENCION	5
PRESENTACION	7
1. Aspectos Estructurales	11
1.1. Infraestructura de la producción	11
1.1.1. Datos generales de la red	11
1.1.2. Elementos de la infraestructura	12
1.1.3. Parque de material móvil	14
1.1.4. Conservación y mantenimiento	17
1.1.5. Mejoras e innovaciones en el material móvil	18
1.1.6. Mejoras e innovaciones en infraestructura e instalaciones fijas	18
1.1.7. Servicio de apoyo	22
1.1.8. Estudios y proyectos realizados	23
1.2. Ampliación de la red	25
2. Aspectos Funcionales	27
2.1. La oferta de transporte	27
2.1.1. La producción y sus características	27
2.1.2. La organización humana al servicio directo de la producción	30
2.1.3. Realizaciones en vestíbulos	31
2.2. La demanda de transporte	32
2.2.1. La demanda total y su evolución	32
2.2.2. Distribución espacial y temporal	32
2.2.3. El consumo del producto	36
2.3. La acción comercial. El Metro en los medios de comunicación	38
2.3.1. Integración del Metro en la vida ciudadana	39
2.3.2. El Metro en los Medios de Comunicación	42
2.4. Relaciones con otros organismos	43
2.5. Servicio de seguridad y vigilancia	43

	<u>Pág.</u>
■ 3. Aspectos Económico-Financieros	44
3.1. Balance y Cuenta de Pérdidas y Ganancias	44
3.2. Balance de Situación del Ejercicio 1985	47
3.3. Cuenta de Resultados	50
3.4. C.M.M.-F.S.C. Cuenta de explotación consolidada	50
 ■ 4. Aspectos Sociales	 54
4.1. Tarifas y cobertura de costes	54
4.1.1. Tarifas	54
4.1.2. Cobertura de costes	54
4.2. El personal de la Compañía	55
4.2.1. Evolución de la plantilla	55
4.2.2. Caracterización sociológica de la plantilla	55
4.2.3. Coste de personal	57
4.2.4. Condiciones de trabajo	58
4.2.5. Relaciones laborales	60
 ■ ANEJO. DATOS ESTADISTICOS	 62

**Compañía
Metropolitano
de Madrid
Consejo de Intervención**

Presidente:

D. Vicente García Álvarez

Vocales:

D. Antonio Alcaide Pérez
D. Andrés Asenjo Bezos
D. Francisco Bohoyo Castañar
D. Emilio García Horcajo
D. Victoriano Herrero Blázquez
D. Joaquín Martínez-Vilanova Martínez
D. José R. Fernández Antonio
D. Valentín Medel Ortega
D. José Luis Pestaña Polaino
D. Jesús Rodríguez Molina

Secretario:

D. Manuel López Gallinal

PRESENTACION

Presentación

Cuando se termina de redactar esta Memoria ya ha tenido lugar la asunción de la Compañía Metropolitana de Madrid y del Ferrocarril Suburbano de Carabanchel por sus propietarios, el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid. Este será, pues, el último informe anual de actividades que presente el actual Consejo de Intervención, que cesa como órgano gestor el 24 de marzo de 1986, y que a partir de dicha fecha limita sus competencias a preparar la liquidación final prevista en la disposición final primera del R.D.L. 13/1978 de 7 de junio.

Será entonces el momento oportuno para hacer un resumen general de lo que ha significado para Metro los casi ocho años de intervención del Ministerio de Transportes y, en especial, el último período de más de tres años en que el Consejo de Intervención ha sido nombrado por un gobierno socialista. En esta Memoria nos limitamos, como de costumbre, a resumir los hechos y acciones más importantes del año y a enjuiciarlos en relación con los objetivos que se fijó el Consejo al constituirse en los comienzos de 1983.

Bastante antes de que finalizara el año 1985 se había llegado ya al texto definitivo del Contrato-Programa a suscribir entre el Ministerio de Economía y Hacienda, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, la Comunidad de Madrid y la Compañía Metropolitana, regulando los

compromisos entre las partes sobre el funcionamiento de la Compañía, y los recursos con que se la dotará para su saneamiento financiero y el desarrollo de sus actividades durante un cuatrienio. Se alcanzaba así la meta que en el orden institucional se propuso el Consejo desde el mismo día de su toma de posesión. Con el Contrato-Programa, el Metro de Madrid contará con el instrumento adecuado para llevar adelante los planes de modernización y eficacia del servicio público que está obligado a prestar, se conseguirá el saneamiento económico-financiero de la Empresa y quedará libre el camino para que se culmine el proceso de "desintervención".

Por primera vez en esta Memoria, los datos de la Compañía Metropolitana de Madrid y del Ferrocarril Suburbano de Carabanchel figuran integrados, ya que el Consejo de Intervención las gestiona como unidad de Empresa, de acuerdo con el artículo 10 de la Ley 32/1979 de 8 de noviembre.

Durante el año se ha mantenido el organigrama con pequeños retoques, se han fortalecido los órganos de gestión y control y se han dado pasos importantes en el desarrollo del Plan de Informatización en marcha. En particular, se ha informatizado la gestión de almacenes y el nombramiento de servicios, lo que permite racionalizar la gestión de dos campos esenciales de nuestras actividades.

Por otra parte, se han renegociado algunos contratos en defensa de nuestros intereses y se han sacado a

concurso algunas contratas cuyos plazos vencían. Se han conseguido así mejores condiciones para la realización de la limpieza y la mejora ambiental, que de ahora en adelante se llevarán a cabo parcialmente con personal propio. También ha sido posible realizar obra nueva con nuestros Agentes, gracias al proceso de reestructuración del que luego se hablará.

Dentro del plan de saneamiento financiero se suscribió una póliza de crédito de 10.050 millones de pesetas, a medio plazo, para atender las necesidades de tesorería, a las que en años anteriores se hacía frente con créditos a corto, y que será preciso mantener hasta que nos sean abonadas las deudas de ejercicios anteriores. Se dispuso totalmente del Crédito Sindicado suscrito el año anterior para la adquisición de las primeras 25 unidades de coches "2000" de serie, y se emitió la serie L de obligaciones por valor de 8.000 millones de pesetas para la financiación de un nuevo pedido.

Se ha seguido dando preferencia a la modernización de instalaciones para que puedan prestar un servicio cada vez más seguro y confortable. La Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Transportes ha continuado su plan de renovación de vía y ha terminado la construcción y montaje del telemando de las subestaciones eléctricas; deja también contratadas las instalaciones fijas del A.T.P. (Automatic train protection) en toda la red. La operación de todas las líneas está ya centralizada en el Puesto de Mando de Pacífico. Se han dotado todos los vestíbulos de torniquetes, y se han remodelado 150 accesos de estaciones antiguas, muy deteriorados, recuperando su aspecto original, acción que ha merecido un premio del Ayuntamiento de la Villa. Mediante el llamado Plan PALA se han

sistematizado las obras de mantenimiento de estaciones, y se ha seguido prestando atención especial a la limpieza y mejora del medio ambiente.

Mención específica merecen la renovación de las estaciones de Antón Martín y Goya IV, la primera con materiales cerámicos clásicos en el Metro de Madrid, y la segunda, con un tratamiento más moderno a base de mortero de cemento y chapas metálicas, y que permite exponer en sus paramentos litografías del pintor que da nombre a la estación. Pero, sobre todo, las dos grandes obras actualmente en ejecución: la primera, comenzada por la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en la Puerta del Sol, en colaboración con Metro, que supone una ambiciosa reforma de los accesos y las estaciones de las tres líneas que en ella confluyen, y que contribuye a los trabajos de ordenación y ornamentación de esta plaza por parte del Ayuntamiento, además de dotar de una mayor funcionalidad y amplitud a estas instalaciones de Metro por las que pasan 300.000 viajeros al día; y la segunda, el intercambiador de Aluche, a cargo de la Comunidad de Madrid, que va a facilitar la correspondencia entre ferrocarril, autobús y metro, y supone una completa remodelación de nuestras instalaciones.

Durante el año se terminaron de recibir y se pusieron a punto los 12 coches prototipo de la serie "2000" y comenzaron a llegar las primeras unidades de los coches de serie del mismo tipo. Los primeros se pusieron en servicio en la línea 2 a partir del Otoño. El Consejo encargó 100 coches más de esta serie en el mes de junio, que irán siendo entregados a finales de 1986 y a lo largo de 1987. Con este pedido son ya 162 los nuevos coches

adquiridos. Recordemos que los "2000" incorporan la tecnología más moderna en material rodante, van dotados de motor asíncrono, permiten recuperar la energía de frenado, son cómodos y silenciosos y llevan incorporados los mecanismos de seguridad y automatismo más avanzados. Ha de mencionarse también el contrato firmado para introducir diversas mejoras de seguridad y confort en 180 coches clásicos que circulan por la línea 1.

Los coches tipo "1000" que prestan servicio en la línea 5 comenzaron a circular provistos de A.T.P. (Protección automática del tren) a principios de año. Desde entonces se viene trabajando en la mejor adaptación de este sistema de automatismo a las características de un material rodante como los "1000" que, aunque no tan antiguo como los clásicos, no se proyectó inicialmente para incorporarlo. Se ha continuado con el sistema Crono (horario fijo) en las líneas 8, 9a y 9b y se ha implantado la corrección automática de intervalos en las líneas 6 y 7. Se han proseguido también los estudios para una mayor adaptación de la oferta a la demanda, sin menoscabo de la calidad del servicio, lo que unido a otras mejoras en la gestión ha producido un ahorro del 3,6% de energía.

Cumpliendo la decisión del Consejo de fomentar la presencia de Metro en actividades distintas de las de mero transporte, se ha continuado la instalación de locales comerciales y se ha firmado un acuerdo con la Compañía Telefónica para la instalación de teléfonos públicos y locutorios en nuestras estaciones. Por otra parte, se ha dado un carácter más cultural y artístico a las muestras que se exhiben en la Sala Expometro, en la estación de Retiro, y se ha montado una exposición permanente de litografías

de grabados de Goya en la estación del mismo nombre, de línea 4. Diversos pintores han realizado murales en los paramentos de los pasillos de diferentes líneas y ha tenido lugar en nuestros andenes el primer torneo de ajedrez organizado en colaboración con la Federación Madrileña. El número de niños que ha participado en las visitas organizadas a nuestras instalaciones ha sido un 25% superior al del año 1984.

Se ha procurado mejorar la información y comunicación con nuestros usuarios. Se ha generalizado la colocación de planos generales y zonales en nuestras instalaciones, se ha intensificado el número de avisos explicando las incidencias del servicio y los trabajos en marcha y se han contestado todas las cartas recibidas. Por primera vez se ha hecho una campaña de publicidad en Televisión y una acción en colaboración con la E.M.T., en favor del transporte público con motivo de la Navidad. Se ha conseguido una presencia continua en los distintos medios de comunicación, que han sido notarios de la actualidad. También se ha editado un libro "El Metro de Madrid. Gentes, colores, gestos", que ha contado con las colaboraciones de un plantel selecto de periodistas, escritores y artistas gráficos.

Uno de los problemas más graves con que se encontró el actual Consejo de Intervención al comenzar su gestión, fue la situación laboral de la Empresa. Componían la plantilla más de 6.000 trabajadores con una productividad en muchos casos muy baja y con una remuneración, en general, por debajo de la media del sector. Una buena parte de los Agentes no contaban con una formación adecuada para realizar con eficacia las tareas que demandan las nuevas tecnologías incorporadas a las instalaciones y al

material móvil y algunos servicios y secciones estaban dimensionados en exceso. El Consejo decidió buscar soluciones mediante acuerdos con los trabajadores, beneficiosos para ambas partes, aún consciente de las dificultades de negociar con un colectivo acostumbrado a no confiar en la Dirección y convencido de que nada puede conseguirse sin recurrir a medidas de fuerza. Tras ásperas negociaciones, en 1984 se llegó a un acuerdo para la implantación paulatina del Agente Unico en los trenes provistos de A.T.P. y a un acuerdo-marco para la reestructuración del resto de la plantilla, que se incorporó como anexo al Convenio Colectivo. En líneas generales, se preveía un reciclaje para aquellos agentes que lo necesitaran y una redistribución de funciones acorde con las necesidades reales del servicio, lo que debe producir un aumento de la productividad y permitir al personal sobrante irse haciendo cargo de actividades que vienen realizando contratas exteriores. Una parte de los ahorros así producidos se dedicaría a mejorar las remuneraciones de los trabajadores, destinándose el resto a disminuir las subvenciones que se reciben del Estado. Este planteamiento fue recogido en el Contrato-Programa. Desgraciadamente, en 1985 no fue posible desarrollar sobre estas bases la reestructuración con el Comité de Empresa, en el que el Sindicato Comisiones Obreras tiene mayoría, quien, saliéndose del acuerdo-marco del año anterior, pretendía absorber el exceso de plantilla con medidas tales como la prolongación de líneas —de efecto solamente a largo plazo, y fuera de las atribuciones del Consejo— y exigía la incorporación a la plantilla de Metro del personal de las contratas, lo que empeoraba la situación existente y hacía inevitable en el futuro próximo un expediente de regulación de empleo. Resultó así inviable la firma de un nuevo Convenio Colectivo, y tras

negociaciones duras, pero realistas, se suscribió con U.G.T. un Pacto de Eficacia Limitada por dos años, que incluye un desarrollo de la reestructuración en la línea de lo acordado en 1984, que obliga a los afiliados a dicho Sindicato, y al que podían adherirse a título individual cuantos agentes lo desearan. Posteriormente U.S.O. y el Sindicato Libre del Metro firmaron el Pacto, y a finales de 1985 se habían adherido a él más del 85% de la plantilla. En el momento de redactar esta Memoria se ha adherido ya el 100%. A lo largo del año se fueron firmando acuerdos parciales de reestructuración, dentro del marco del Pacto, para distintos servicios o secciones de la Compañía, una vez debatidos por comisiones negociadoras en las que estaban representados los colectivos afectados. Nuevos acuerdos se siguen firmando en 1986 y cuando esto se escribe quedan sólo pendientes los acuerdos para 600 agentes de un total de 6.300 de plantilla. Ya empiezan a verse los buenos resultados para la Dirección y los trabajadores. Finalmente, durante el ejercicio se ha conseguido contener los gastos de explotación. Aunque sin firmar aún, el Contrato-Programa sirvió de pauta para la gestión de la Empresa. En él se permite que las partidas que figuran para los tres conceptos fundamentales, "Gastos de personal", "Compras y consumo" y "Trabajos y suministros exteriores" pueden variar siempre que la suma de los tres no supere la cantidad total prevista, pretendiendo esta flexibilidad facilitar las mejoras de gestión. Como consecuencia de éstas, ha habido una reducción de costes de 475 millones de pesetas. Aún más, aunque el resultado del ejercicio presenta un déficit de 1.730 millones en relación con la subvención consignada en los Presupuestos Ordinarios del Estado, en realidad arroja un superávit de unos 1.250 millones sobre las previsiones del Contrato-Programa.

1. ASPECTOS ESTRUCTURALES

1.1. Infraestructura de la producción

1.1.1. Datos generales de la red

El 1 de enero de 1985 la red del Metropolitano y F.S.C. contaba con diez líneas en funcionamiento, además del ramal Opera-Norte, con una longitud total de 104,5 Km.

Línea 1. Plaza de Castilla-Portazgo (12,0 km)

Línea 2. Ventas-Cuatro Caminos (7,7 km)

Línea 3. Legámpi-Moncloa (6,2 km)

Línea 4. Esperanza-Argüelles (9,2 km)

Línea 5. Canillejas-Aluche (18,2 km)

Línea 6. Laguna-Cuatro Caminos (15,0 km)

Línea 7. Las Musas-Avenida de América (8,2 km)

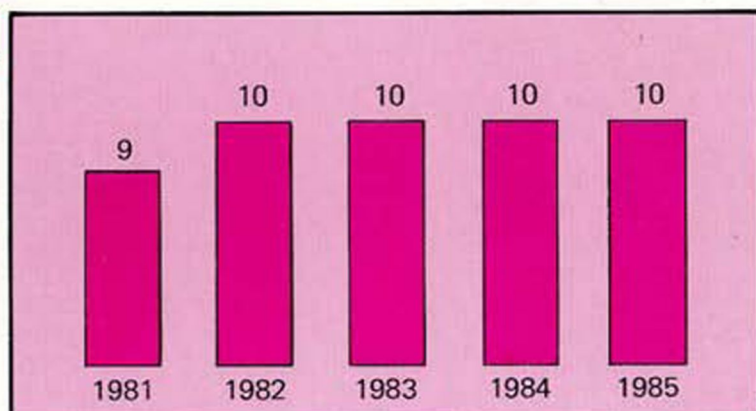
Línea 8. Fuencarral-Nuevos Ministerios (6,3 km)

Línea 9. Pavones-Sainz de Baranda (3,9 km)

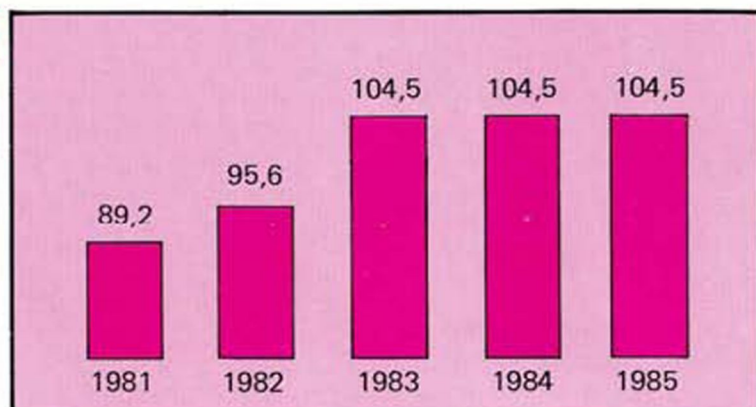
Línea 9B. Avenida de América-Herrera Oria (7,3 km)

Línea 10. Aluche-Alonso Martínez (9,4 km)

Número de líneas



Longitud de la red (km)

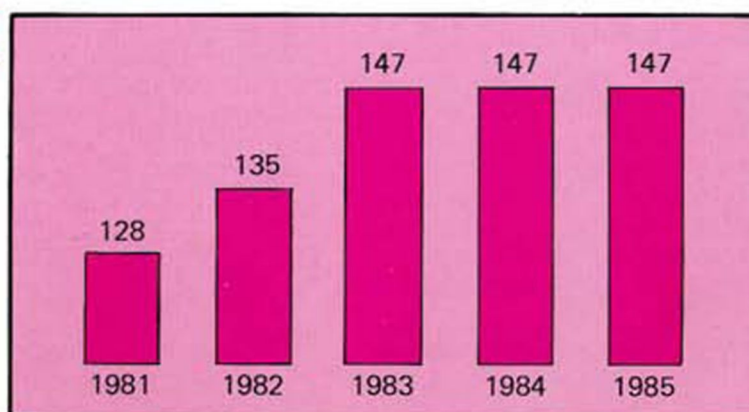


El tramo de la línea 9 Avenida de América-Herrera Oria inaugurado en 1983, se denominaba línea 9B al no presentar continuidad con el otro tramo de la línea, Pavones-Sainz de Baranda, en servicio desde 1980. Esta red se ha mantenido durante

todo el año con una longitud invariable, al no haber sido puesto en servicio ningún nuevo tramo durante 1985.

La red cuenta con 147 estaciones, que se distribuyen en 91 sencillas, 17 dobles, 6 triples y 1 cuádruple.

Nº de estaciones



1.1.2. Elementos de infraestructura

Los gráficos adjuntos muestran la evolución en el último quinquenio de los elementos más destacados que componen la infraestructura de la producción.

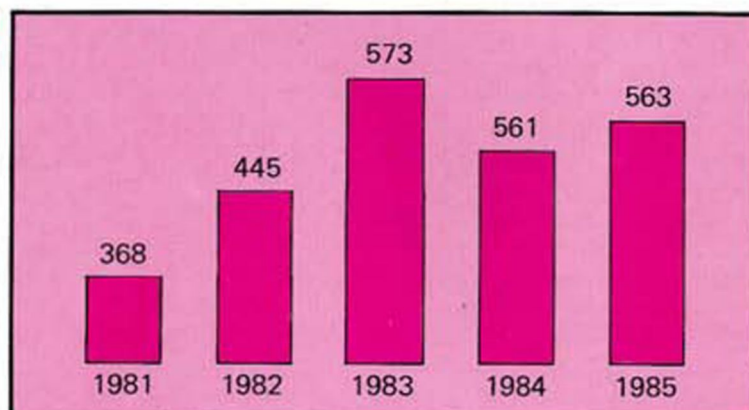
Las variaciones más significativas respecto a 1984 han sido las siguientes:

- Aumento del número de ventiladores por la puesta en servicio de la ventilación del tramo O'Donnell-Carpetana.
- Disminución de las máquinas

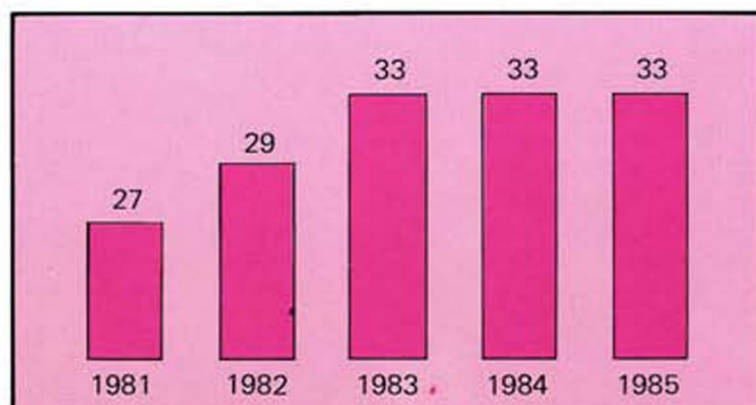
automáticas de expedición de billetes por la retirada de diversas máquinas antiguas y poco operativas por no disponer de sistema para devolución de moneda (máquinas sin cambio).

- Aumento del número de torniquetes por la adquisición por la Dirección General de Infraestructura del Transporte de nuevas unidades, con el fin de que exista un mínimo de un torniquete por vestíbulo, para la posible utilización del billete de 10 viajes magnético.

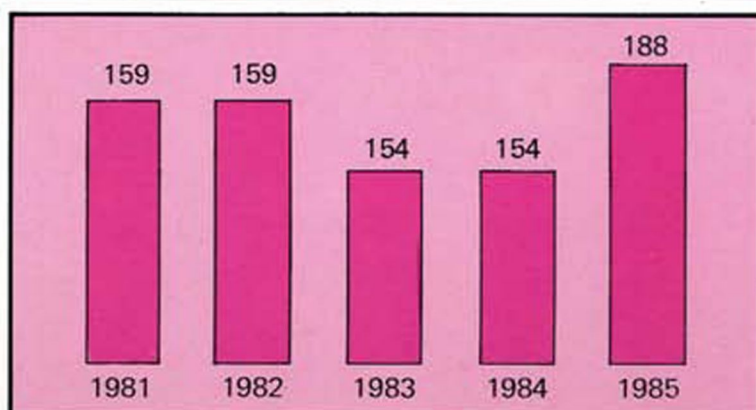
Escaleras mecánicas

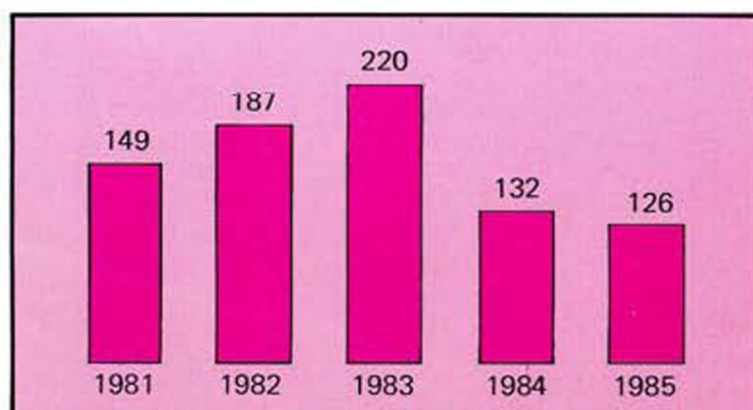
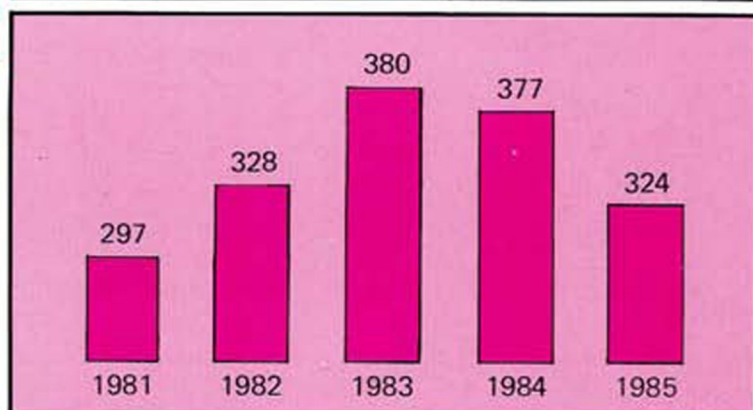
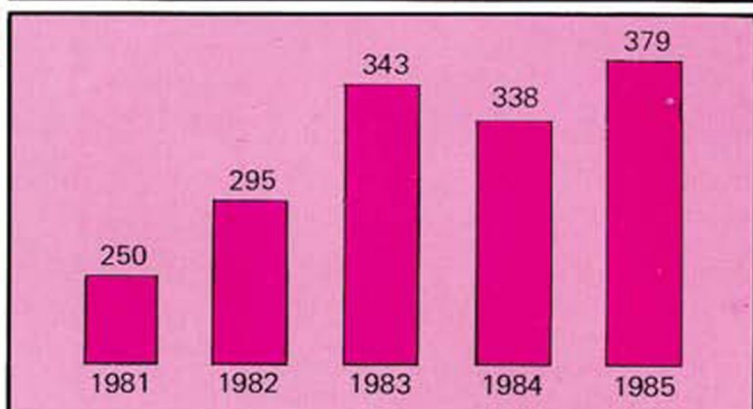


Subestaciones eléctricas



Ventiladores en túnel



TV. en circuito cerrado**Exendedoras automáticas****Torniquetes****1.1.3. Parque de material móvil**

El parque de material móvil ha experimentado en 1985 las variaciones siguientes:

—Material 2000

De las 6 unidades prototipo se ha recibido 1 más en 1985, que con las 5 recibidas en 1984 completan las 6 totales, todas ellas en servicio.

De las 25 unidades motor-remolque contratadas en junio de 1984 se han recibido las primeras 12 unidades, recepcionándose 8, de las que 5 están en servicio. En junio de 1985 se firmó un contrato para la adquisición de otras 50 unidades motor-remolque, cuya entrega está prevista para 1986-87.

La composición del parque es la siguiente:

—Material clásico

Se han dado de baja 4 coches debido a diversos accidentes cuya reparación era difícil y excesivamente costosa.

Se ha comenzado la reforma y modernización del material clásico que continuará prestando servicio en línea 1 hasta su total desaparición en un plazo de seis años aproximadamente.

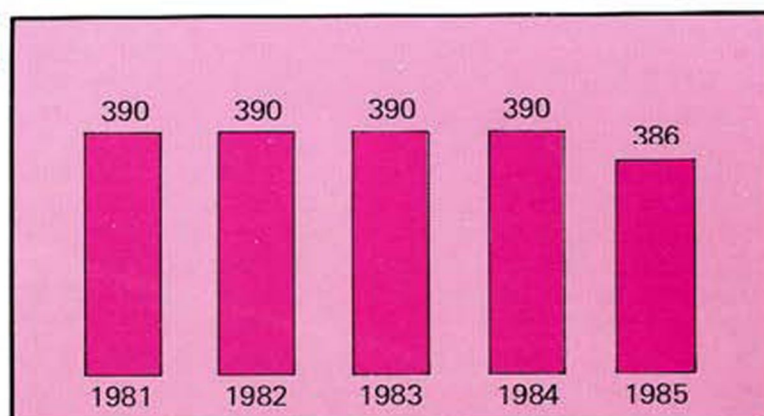
Las principales modificaciones consisten en un aumento de la

seguridad por la instalación del "hombre-muerto" que actúa frenando el tren en el caso de que el conductor sufra algún desvanecimiento, y por el control del cierre de las puertas, y en mejoras del aspecto interior y exterior de los coches en lo que afectan a las pinturas, pavimento, pasamanos, alumbrado, etc. A finales de 1985 se había iniciado este proceso en 8 coches.

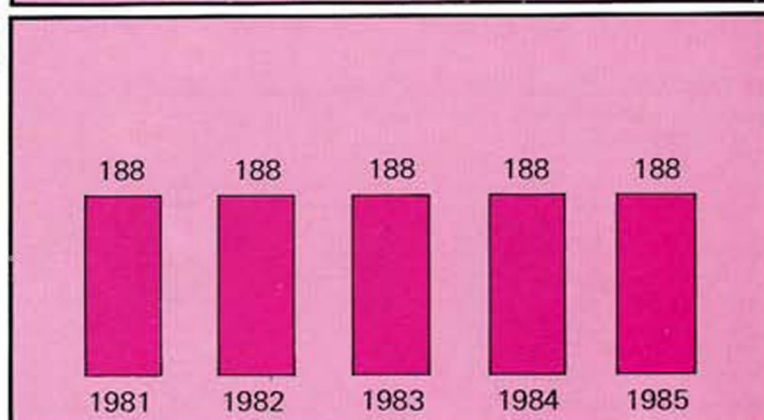
La composición del parque de material móvil es la siguiente:



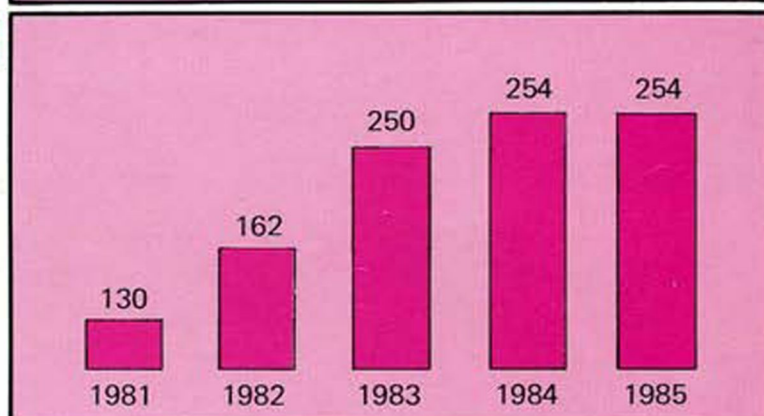
Material móvil clásico



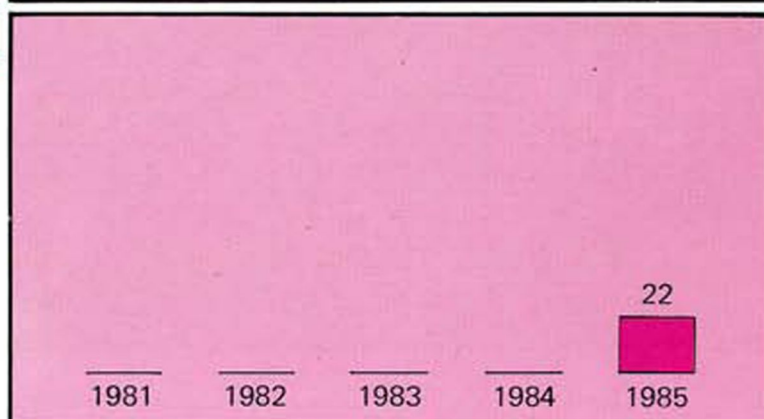
Material móvil "1.000"

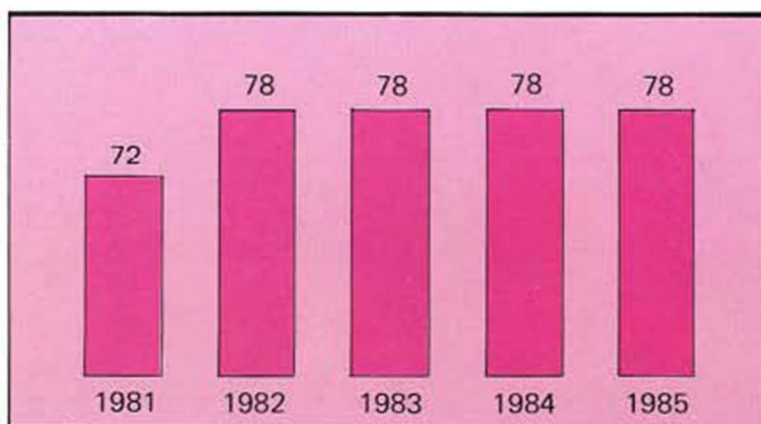


Material móvil "5.000"



Material móvil "2.000"





1.1.4. Conservación y mantenimiento

Plan de mejora ambiental

Se ha continuado el desarrollo del plan elaborado en 1983 para mejorar las condiciones ambientales y sanitarias de la red.

Limpieza de estaciones y material móvil

Se ha continuado con el sistema mixto, implantado en 1983, de limpieza diurna y nocturna, en toda la línea 4 y en ocho estaciones de la línea 1, así como en la línea 9B. En este año se han confeccionado nuevos Pliegos de Condiciones para sacar a concurso la limpieza total de estaciones y dependencias a partir del 1 de enero de 1986. A partir del último trimestre del año

fueron absorbidas, por personal de la Compañía, las Empresas Contratistas que realizaban la limpieza en algunas dependencias entre las cuales figuran el Edificio Social, las oficinas de Doctor Esquerdo y el Depósito 4 de Canillejas.

En cuanto a la limpieza del material móvil y de acuerdo con el plan de absorción por parte de la Compañía de los trabajos de dicho material, el día 1 de octubre se procedió a asumir parcialmente dichas funciones en los Depósitos de Canillejas y Fuencarral. La absorción de la totalidad del trabajo se seguirá de acuerdo con un calendario aprobado por la Dirección de la Compañía.

Los estándares de limpieza del material móvil se han mantenido en los mismos niveles que el año anterior.





Otras actuaciones

Han continuado vigentes los programas de mantenimiento preventivo del material móvil y de las diversas instalaciones fijas para incrementar la seguridad del servicio y su regulación.

1.1.5. Mejoras e innovaciones en el material móvil

Se indican a continuación las principales mejoras efectuadas y el número de coches en las que han sido realizadas:

- *Coches clásicos*
Pintura: 160
Pavimento: 26
Mecanismos de puertas nuevos: 14
- *Coches 1000*
Pintura: 6
Pavimento: 10
Ampliación canales radiotelefonía: 188
Instalación megafonía: 32
Mando de puertas en cabina: 36
Cambio asientos conductor: 170
Terminación instalación ATP: 36
- *Coches 5000*
Pintura: 28
Instalación nueva ventilación: 2
Instalación limpiador de bandajes: 32
- *Coches 300*
Pavimento: 2
Terminada la transformación de 2 coches remolques en motores.

Reforma de finales de carrera de puertas: 26

Se ha adquirido diversa maquinaria de taller y mantenimiento por un importe aproximado de 19 millones de pesetas.

1.1.6. Mejoras e innovaciones en infraestructura e instalaciones fijas

Inversiones Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones

Como inversiones principales comenzadas o continuadas durante 1985 con cargo al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones figuran las siguientes:

Vía

Obras de renovación de vía en 2,919 km. para mejora de la seguridad en la circulación según la siguiente distribución:

- Vía sobre balasto 0,221 km. de doble vía renovada y 1,965 km. de doble vía de nueva implantación (América-Sainz de Baranda).
- Vía sobre hormigón 0,322 km. de doble vía renovada y 0,411 km. de doble vía de nueva implantación (Avda. América-Sainz de Baranda).

Subestaciones eléctricas

- Modernización de la subestación Ancora, que comprende la sustitución de 3 Rectificadores

de vapor de mercurio por dos Rectificadores de Silicio 2.000 kW, 8 celdas de 15.000 V y 5 cabinas de salida de feeders 600 V.c.c.

- Instalación de 41 seccionadores bipolares motorizados de 1.000 V 4.000 A c.c. en Grupos Rectificadores de las subestaciones de Puerta Bonita, Quintana, Ancora, Centro, Acacias, Rubén Darío, Diego de León, López de Hoyos, Canillejas, García Noblejas, Parque de las Avenidas, Arturo Soria, Lago, Salamanca, Quevedo, Aluche y Campamento.
- Implantación de equipos de protección contra incendios en las subestaciones de Canillejas, García Noblejas, Arturo Soria, Parque de las Avenidas, Lago, Quevedo, Salamanca, Campamento y Aluche.
- Instalación de 67 equipos de detección de defecto en línea de feeders distribuidos en las subestaciones de Salamanca, Quevedo, Puerta Bonita, Quintana, Centro, Acacias, Rubén Darío, Diego de León, López de Hoyos, Canillejas, García Noblejas y Parque de las Avenidas.
- Telemando Centralizado de Subestaciones Eléctricas:
 - Terminación de obra civil para adecuación del Despacho de Cargas.
 - Instalación de sistema redundante de ordenadores, trabajando en tiempo real, Front-End de comunicación con estaciones remotas, software asociado (SCADA) y programas de datos estadísticos de explotación.
 - Instalación completa de equipos de telemando y teledirigida en 33 subestaciones eléctricas y puesta en servicio de la Red de Comunicaciones para transmisión de Datos al Puesto Central (200 baudios).

Infraestructura

- Estación de Sol. La obra consiste en una remodelación total de vestíbulos y andenes, así como parcial de cañones de correspondencia. Se incorporará un sistema integral de ventilación, se dotará a la estación de nuevos centros de transformación y se realizará la decoración completa del conjunto.
La fecha de comienzo de la obra fue septiembre de 1985 y se tiene prevista su finalización en marzo del 87. El presupuesto de la obra civil es de 502.000.000 ptas.
- Reconocimiento y diagnóstico del estado del revestimiento de túneles del F.C. Metropolitano de Madrid. La obra ha durado todo el año 85 terminándose en diciembre del mismo. El presupuesto de ejecución por





Contrata ha sido de 62.216.686 ptas. Esta obra ha tenido por objeto el estudio y definición de los trabajos necesarios para la realización de una campaña en los túneles de las líneas 1, 2, 3 y 4 en su totalidad, del ramal Opera-Norte y parcialmente de las líneas 5 y 10. Los trabajos se han compuesto de una campaña de reconocimiento mediante la realización de 277 sondeos, con una longitud de 2 m., observación endoscópica de los mismos, extracción continua de testigos, ejecución de ensayos y fichas técnicas y finalmente, redacción de un informe de síntesis.

Señalización y Comunicaciones

- Incorporación al Puesto de Mando de Pacífico de las líneas 1, 2, 3 y 4 con lo que se completa la instalación del telemando en toda la red.
- Puesta en servicio de nuevos enclavamientos de señalización en las estaciones: Sol, Cuatro Caminos, Plaza de Castilla, Portazgo (línea 1). Ventas y Cuatro Caminos (línea 2).

En el Puesto de Mando de Pacífico se han instalado 4 centrales del sistema selectivo para las líneas 1, 2, 3 y 4.

Inversiones de la Comunidad de Madrid

- Intercambiador de Aluche cuyo comienzo se efectuó en el verano comprendiendo la obra civil y una serie de obras eléctricas complementarias entre las que cabe destacar el desplazamiento del cuarto de relés del enclavamiento de Aluche a un nuevo emplazamiento, desplazamiento asimismo del cuarto de transformación, desvíos de cables de alimentación eléctrica y reforma de electrificación y distribución de energía.

Inversiones del Consejo de Intervención

Como obras más importantes realizadas en 1985 con cargo a los Presupuestos de la Compañía figuran:

Vía

Obras de renovación de vía sobre balasto en 0,869 km. de doble vía para la mejora de la seguridad en la circulación.

Subestaciones Eléctricas

—Terminación de obra civil de galería subterránea para cables de feeders entre la S/E Quevedo y línea 2 (estación de Quevedo) de 265 metros.

- S/E Puerta Bonita. Unificación de Barras Generales, de 15.000 V c.a. y 600 V c.c.
- S/E Quevedo. Reagrupamiento de celdas de salida de feeders de líneas 1, 2, 3 y 4, mediante la construcción de 20 celdas de 600 V.c.c.
- S/E Quintana. Instalación de un Grupo Rectificador de silicio 2000 kW enchufable.
- S/E Aluche. Instalación de un Grupo Rectificador de silicio 2.000 kW enchufable.



Infraestructura

- Remodelación de 148 accesos antiguos: La obra consistió en una remodelación parcial de 148 accesos pertenecientes a líneas antiguas, L.1. a L.5., conservando su estado original pero adecuándolo a las necesidades funcionales actuales. El presupuesto ascendió a 190 millones de pesetas.
- Remodelación de la estación de Sol. Una parte de la obra descrita anteriormente va con cargo a los presupuestos de la Compañía, dedicándose a decoración y acabados.
- Antón Martín. Se ha procedido a una renovación total de paramentos, suelos, escaleras, iluminación y decoración en general de andenes y cañones de acceso a los mismos, utilizando materiales tradicionales en el Metro de Madrid e intentando recuperar el estilo original.
- Goya 4. Se ha realizado una remodelación total con un tratamiento del espacio diferente al tradicional, y mediante el uso de materiales metálicos en la decoración. Los paramentos

permiten una exposición permanente de reproducciones de grabados de Goya.

- Obras varias: remodelación de diversas oficinas, galerías de cables, comedores, tiendas en estaciones, Expometro, cuartos de estaciones, distintos talleres, pozos de bombas, distribución de máquinas y torniquetes en vestíbulos, pintura de 9 estaciones, etc.

1.1.7. Servicios de apoyo

El Servicio de Proceso de Datos ha sido equipado con un nuevo ordenador IBM, modelo 4.361, con una capacidad de memoria de 8MB, así como de periféricos de mayor capacidad, unidades de disco, cinta e impresora de mayor velocidad, por un importe de 58,2 millones de pesetas.

Durante 1985, se han implantado las aplicaciones informáticas en tiempo real de Gestión de Personal y Gestión de Stocks y Aprovisionamientos.

La División de Adquisiciones y Almacenes, ha realizado inversiones por un importe aproximado de 24,45 M. de ptas. en nuevos vehículos de transporte, instrumentos de laboratorio, etc.



1.1.8 Estudios y Proyectos realizados

Entre los estudios y proyectos llevados a cabo destacan:

a) Material Móvil

- Estudio de viabilidad de los Talleres Centrales de Canillejas, redactándose informes de evaluación económica.
- Pliegos de Condiciones para los equipos de radiotelefonía, megafonía y primer prototipo de ATP en el material 300.
- Pliegos de Condiciones para el ATP en los 162 coches 2000 contratados.
- Proyecto de Rediseño coches clásicos y 2000.

b) Señalización y Comunicaciones

- Inicio de los estudios sobre Proyecto de Enclavamiento en Ordenador (Proyecto ECO).
- Programas de regulación de intervalo para diversas líneas.
- Proyecto de renovación de Centrales Telefónicas y Cables.
- Proyecto de reforma de enclavamiento de señales con ATP y CTC para el intercambiador de Aluche.

c) Distribución de energía

- Alumbrado de socorro en la estación de Avenida de América.



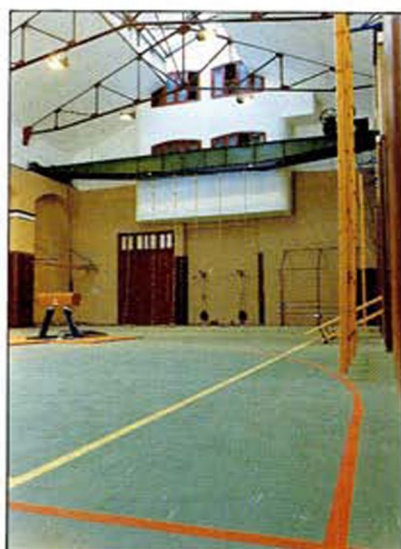
- Pliego de Condiciones para estudio técnico-económico de racionalización del consumo de energía eléctrica en baja tensión.
- Proyecto de renovación de Distribución de energía en líneas 1, 2, 3, 4 y 5 e intercambiador de Aluche.
- Proyecto de reforma de Línea Aérea en Línea 2 para permitir la circulación de trenes 2000.
- Proyecto de alimentación de tracción a Línea 1 desde la S/E Duque de Pastrana.

d) Otras instalaciones fijas

- Pliego de Condiciones para renovación escaleras mecánicas de Alonso Martínez y Tribunal.
- Proyecto de nuevas vías para el intercambiador de Aluche.
- Estudio de automatización de vestíbulos.

e) Infraestructura y obra civil

- Proyecto de remodelación, decoración y acabados de la estación de Sol.
- Proyecto de nueva estación de Atocha para intercambio con RENFE, entre las actuales de Atocha y Menéndez Pelayo.
- Proyecto de remodelación parcial de las estaciones de Goya y Antón Martín.
- Proyecto de gimnasio múltiple en la subestación de Salamanca. Consiste en el aprovechamiento total en planta baja y parcial de sótano para gimnasio múltiple de entrenamiento para las diferentes secciones deportivas integradas en el Grupo de Empresa. Incluye los elementos materiales necesarios para la práctica de la totalidad de los deportes en sala cerrada.
- Proyecto de Taller de maquinaria y motores en Ventas.



f) Gestión

- Estudio de explotación de la línea 8 hasta Avenida de América utilizando el túnel de enlace entre líneas 7 y 8.
- Transformación de las aplicaciones "batch" en proceso "on line", para la explotación de la gestión de averías, coches x km, control de trabajos en talleres, intervención y recaudación.
- Desarrollo de las aplicaciones informáticas para la confección de Cuadros de Servicios y nombramiento diario de personal, que se explotarán directamente por Movimiento, mediante un ordenador HP en conexión con el fichero de personal del Ordenador Central.
- Estudio sobre perspectivas de la Informática, determinando las actuaciones a realizar en los próximos dos años, y las orientaciones a medio plazo.
- Mecanización de Almacenes. Se ha procedido a ella en los principales almacenes, mediante la incorporación de 7 terminales PC 5BM conectadas al Ordenador Central.

- Inventario general de existencias. Con la colaboración de una empresa consultora se ha realizado el inventario físico de existencias de todos los almacenes.

g) Estudios de Transportes

- Informes mensuales sobre la evolución de la demanda.
- Demanda de viajes en las líneas 6 y 10, analizando para un día laborable medio las entradas por vestíbulos y medias horas en todas sus estaciones, así como las intensidades de tráfico por tramos interestaciones.
- Estudios de las intensidades y ocupaciones tren a tren en el período punta de la mañana de todas las líneas de la red.

- Viabilidad económica de la prolongación de línea 1 hasta Alto del Arenal.

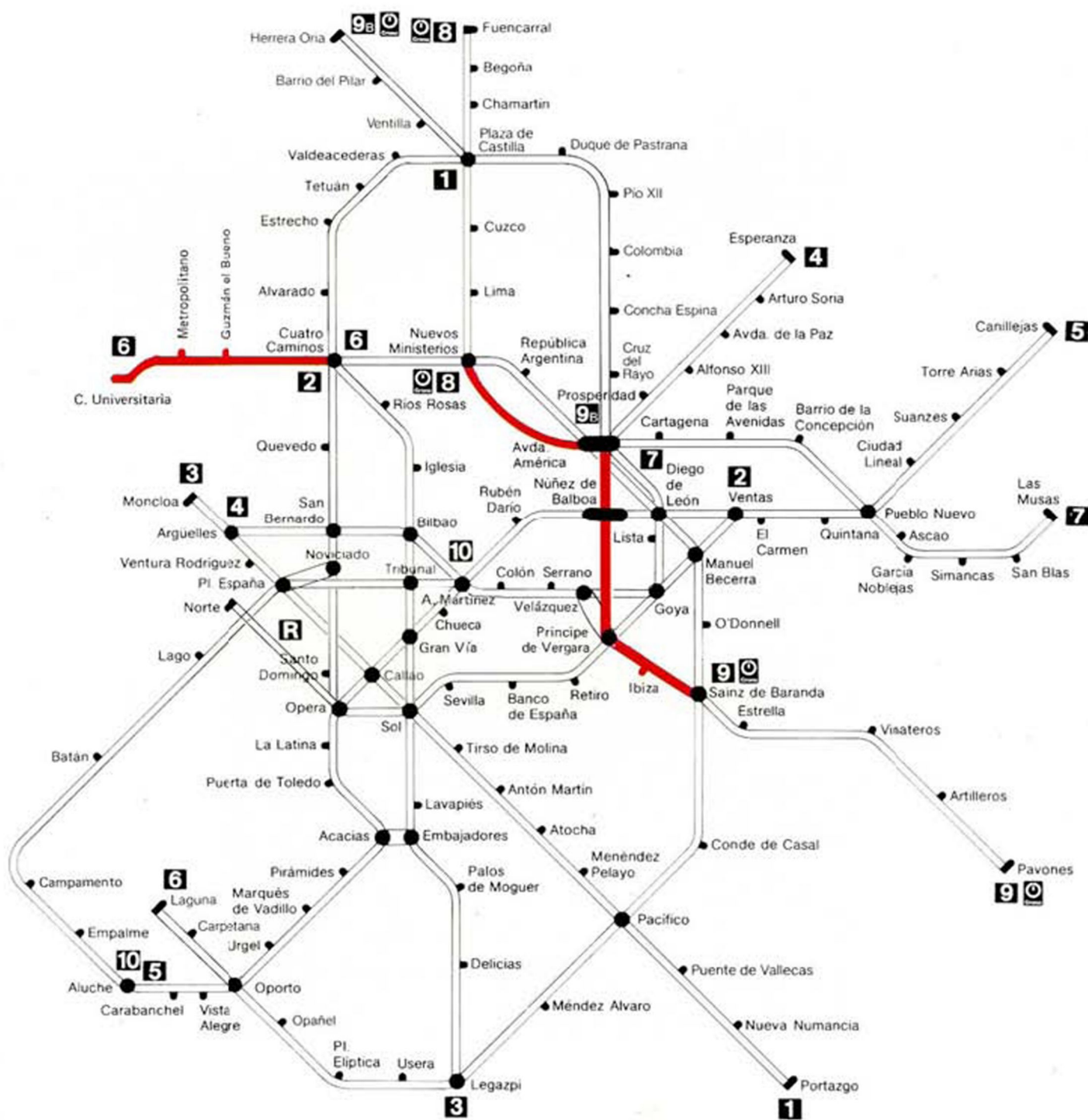
1.2. Ampliación de la Red

Durante el Ejercicio 1985 no se han puesto en servicio nuevos tramos. Se ha continuado la construcción del tramo de la línea 9, Sainz de Baranda-Avenida de América, de 3,0 km., cuya inauguración se efectuará en febrero de 1986. Su puesta en funcionamiento supondrá la unión de los tramos actualmente en servicio Pavones-Sainz de Baranda y Avenida de América-Herrera Oria, consiguiéndose así la continuidad de trazado en toda la línea.



 Red actual

 Tramos en construcción a 31-XII-1985



2. ASPECTOS FUNCIONALES

2.1. La oferta de transporte

2.1.1. La producción y sus características

El servicio de trenes

- En 1985 se ha continuado con las medidas de adaptación de la oferta a la demanda, comenzadas en el último trimestre de 1984, concentradas principalmente en el aumento de 4 a 6 coches en línea 6 y de 2 a 4 en el período punta de la mañana en las líneas 9A y 9B
- Las líneas 8, 9A y 9B han continuado con el sistema CFONO, es decir con horario al público, lo que minimiza los tiempos de espera del usuario.
- En el mes de agosto se implantaron una serie de medidas consistentes en la disminución del número de coches en los trenes de las líneas 4, 5, 6, 7 y 9.
- Se implantó el Conductor Unico en línea 5, a partir del 1 de enero, al entrar en funcionamiento el ATP, la radiotelefonía y la megafonía. Este sistema de operación de los trenes estaba ya en funcionamiento en las líneas 6, 7, 8, 9A y 9B, y representa un mejor aprovechamiento de los recursos.



En el cuadro siguiente se refieren los datos de la oferta de transporte por líneas al período punta de la mañana

de un día laborable normal fuera del período de verano antes indicado.

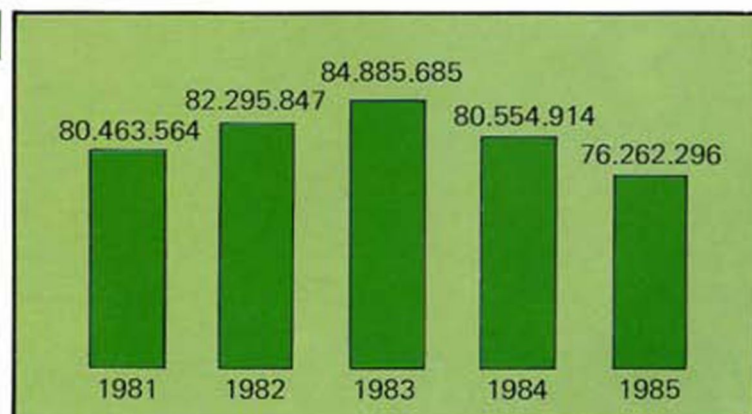
Línea	Número máximo de trenes	Velocidad (km/h)	Tiempo viaje redondo (minutos)	Intervalo medio	Coches por tren	Capacidad de los coches (viajeros)	Capacidad por sentido (viaj./hora)
1	22	21,8	66,0	3'00"	6	150	18.000
2	12	22,2	41,0	3'25"	4	150	10.537
RN	2	12,7	10,3	5'09"	3	150	5.243
3	13	22,2	33,8	2'36"	4	150	13.846
4	13	23,3	46,4	3'34"	4	150	10.093
5	25	24,0	90,8	3'38"	6	150	14.862
6	17	28,4	60,6	3'34"	6	200	20.187
7	7	28,6	31,7	4'32"	4	200	10.588
8	3	30,0	23,2	7'44"	2	200	3.103
9A	3	28,2	14,9	4'58"	4	200	9.664
9B	6	28,3	29,9	4'59"	4	200	9.632
10	10	27,3	39,8	3'59"	6	150	13.557

Coches-Km.

En 1985 se produjeron 76.262.296 coches-km., lo que representa un descenso de 5,3% en relación con el año anterior. Ello es consecuencia sobre todo de las medidas adoptadas durante los meses de verano en relación con la circulación de trenes,

que hemos señalado anteriormente, y que tienen en cuenta la disminución de la demanda en dicho período. Se continúa con el proceso de una mayor adaptación de la oferta a la demanda, que permite un ahorro de coches-km., sin menoscabo del servicio.

Coches-km producidos



La distribución por líneas de los coches-km. producidos ha sido la que se muestra en el cuadro:

Línea	Coches-km 1985	%	Coches-km 1984
1	13.657.103	17,9	14.509.392
2	5.344.839	7,0	5.808.074
RN	494.937	0,7	474.399
3	5.293.512	6,9	5.778.565
4	6.097.676	8,0	6.601.600
5	17.097.734	22,4	18.493.735
6	11.851.384	15,5	10.563.878
7	4.138.081	5,5	4.465.028
8	1.096.509	1,5	1.093.905
9A	1.093.375	1,4	1.692.459
9B	2.202.386	2,9	2.955.702
10	7.894.760	10,4	8.118.117
Total	76.262.296	100,0	80.554.914

El consumo energético de la producción

En 1985 se ha consumido un total de 271.248.400 kW-hora como materia prima fundamental en la producción de coches-km, además del resto de servicios auxiliares. Esto supone una disminución del 3,6% frente a 1984.

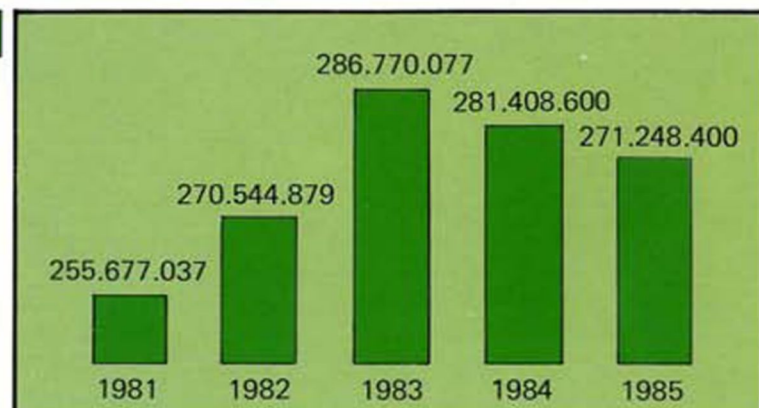
El consumo energético en tracción ha sido de 193.990.753 kW-hora, con un descenso del 5,2% en relación a 1984, un 0,1% menor que la reducción de los coches-km. producidos, y el de servicios

auxiliares de 77.257.647 kW-hora, con un aumento de 1,0%.

Con estas variaciones, la distribución entre el consumo total en tracción y en servicios auxiliares —que en 1984 fue de 72,7% y 27,3% respectivamente— ha pasado a 71,5% y 28,5%.

El menor consumo energético junto con la instalación de contadores de doble tarifa con discriminación horaria, efectuada durante 1984, ha contribuido a una disminución en el coste de este factor de la producción.

Consumo energético(kW-hora)

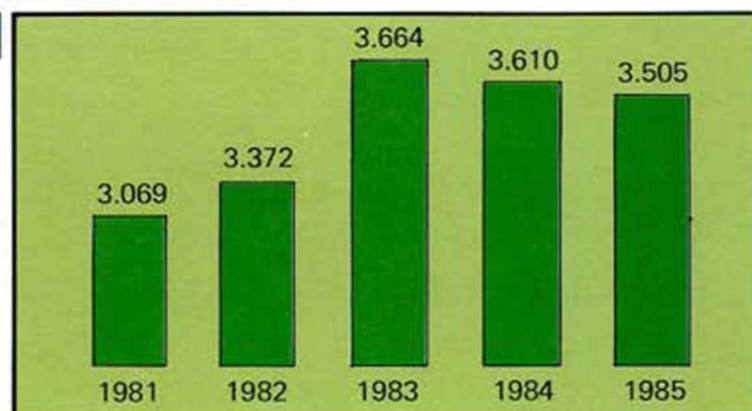


2.1.2. La organización humana al servicio directo de la producción

La plantilla de la División de Movimiento a 31 de diciembre de 1985 ascendía a 3.505 agentes, frente a los 3.610 de 1984 en igual fecha. Estos valores indican para 1985 una disminución de 105

agentes, correspondientes principalmente a bajas vegetativas no cubiertas gracias a la reorganización de los Servicios, principalmente mediante la implantación del conductor único en la línea 5 y la reducción de puestos de venta de billetes por la incorporación de nuevos torniquetes.

Plantilla de Movimiento



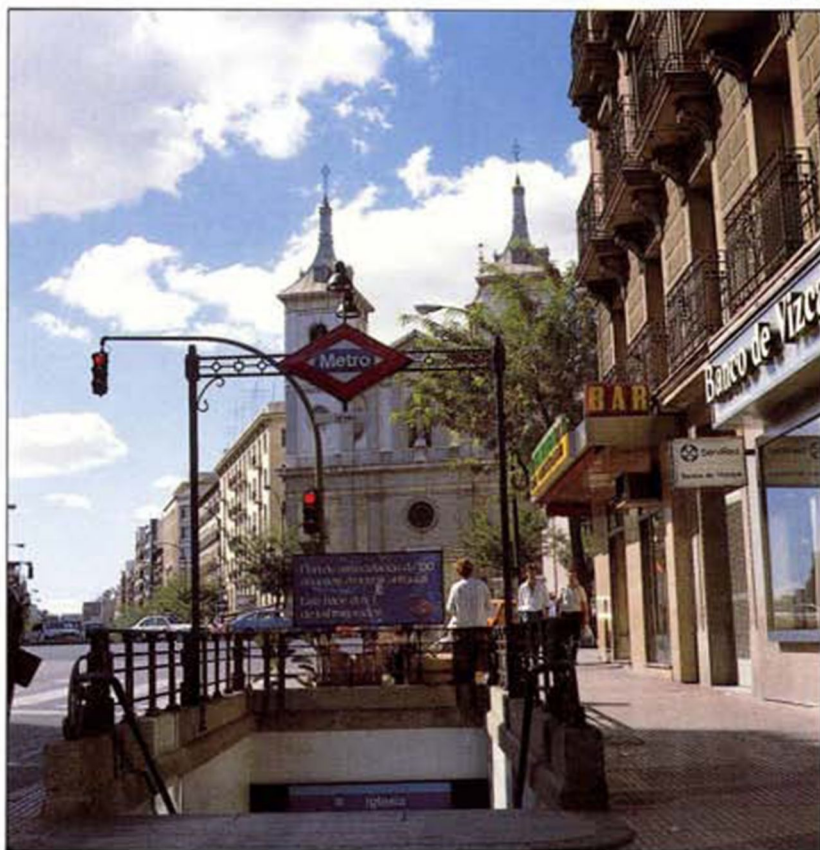
Distribución de agentes de movimiento (por categorías).

Categoría	AI (31-12)
Técnicos, Administrativos y Mandos Intermedios	
Técnicos	58
Inspectores -Jefe	9
Administrativos	15
Inspectores	150
Trabajadores directos	
Auxiliares de Circulación	25
Jefes de Depósito	33
Conductores	1.267
Jefes de Estación	665
Agentes de Taquilla y Revisión	1.028
Subalternos y Peones	247
Otros	8
Total	3.505

2.1.3. Realizaciones en vestíbulos

Durante el año 1985, se remodelaron 148 accesos, como se ha indicado anteriormente. Todas las obras fueron realizadas sin interrupción del servicio. Debe señalarse la

importancia del acceso, ya que forma parte de la propia calle, y es visto tanto por el usuario como por el que no lo es, contribuyendo a la formación de la imagen del Metro de manera importante.



2.2. La demanda de transporte

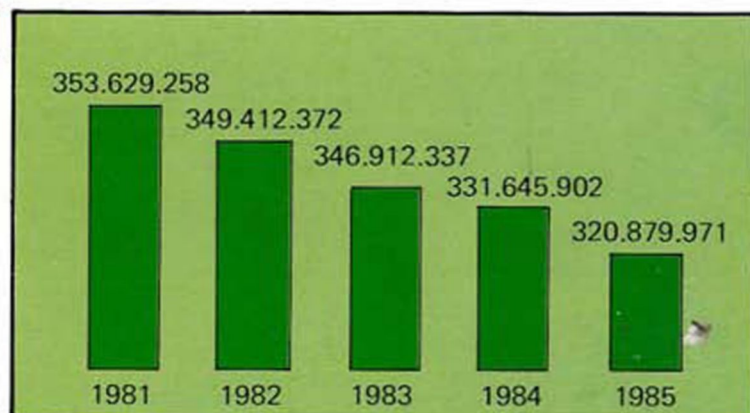
2.2.1. La demanda total y su evolución

La demanda total en 1985 fue de 320.879.971 viajeros, lo que supone un descenso del 3,25% frente al año anterior. Esta disminución, aunque menor que la registrada en 1984 que fue de un 4,4% confirma la tendencia decreciente de la demanda

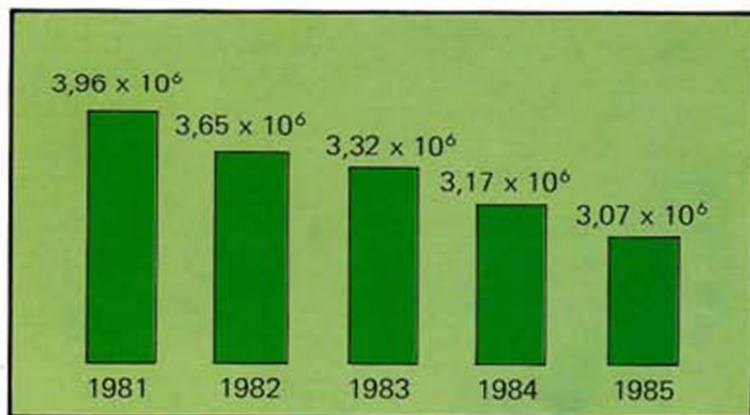
de viajes en los últimos años. Este fenómeno no es exclusivo de Metro pues la demanda conjunta de viajes en transporte colectivo ha descendido en el último año mientras que los viajes en vehículo privado han registrado un ligero aumento.

El índice de viajeros anuales por km. de red ha pasado de 3,17 millones en 1984 a 3,07 en 1985, disminuyendo en un 3,2%.

Viajeros



Viajeros por km de red



2.2.2. Distribución espacial y temporal

Una forma de representar las fuertes polarizaciones en la distribución espacial de la demanda consiste en analizar el número de usuarios que comienzan el viaje en las distintas

estaciones. El cuadro adjunto se refiere a la distribución anual de viajes vendidos por estaciones según datos de la División Administrativa y Financiera. En el cuadro se indican los viajeros anuales de 1985 y 1984 obteniendo las diferencias porcentuales en cada estación.

VIAJES VENDIDOS POR ESTACIONES

Estación	1985	1984	Diferencia	
			Valor absoluto	%
Sol	11.818.219	13.094.076	-1.275.857	- 9,74
Aluche	9.345.200	9.214.850	+ 130.350	+ 1,41
Argüelles	7.667.027	8.109.153	- 442.126	- 5,45
Atocha	7.575.795	7.998.288	- 422.493	- 5,28
Legazpi	7.570.930	7.687.497	- 116.567	- 1,51
Cuatro Caminos	7.364.592	7.792.649	- 428.057	- 5,49
Moncloa	7.063.868	6.932.349	+ 131.519	+ 1,89
Campamento	6.974.185	7.005.489	- 31.304	- 0,45
Plaza de Castilla	6.616.149	6.952.281	- 336.132	- 4,83
Portazgo	6.555.379	6.351.297	+ 204.082	+ 3,21
Carabanchel	6.184.048	6.927.136	- 743.088	-10,72
Goya	5.579.608	5.958.657	- 379.049	- 6,36
Palos de Moguer	5.541.102	5.393.665	+ 147.437	+ 2,73
Oprto	4.926.886	4.937.468	- 10.582	- 0,21
Estrecho	4.773.565	5.069.245	- 295.680	- 5,83
Callao	4.662.829	4.963.667	- 300.838	- 6,06
Bilbao	4.463.951	4.801.235	- 337.284	- 7,02
Embajadores	4.411.268	4.778.627	- 367.359	- 7,68
Diego de León	4.381.360	4.735.050	- 353.505	- 7,46
El Carmen	4.212.010	4.535.515	- 323.505	- 7,13
Quintana	4.015.527	4.322.776	- 307.249	- 7,10
Avenida de América	3.958.975	3.918.262	+ 40.713	+ 1,03
Urgel	3.818.971	3.849.889	- 31.872	- 0,82
Alonso Martínez	3.794.770	3.924.413	- 129.643	- 3,30
Marqués de Vadillo	3.784.450	4.025.256	- 240.806	- 5,98
Gran Vía	3.736.355	4.042.305	- 305.950	- 7,56
Ventás	3.563.738	3.792.046	- 228.308	- 6,02
Pueblo Nuevo	3.542.918	3.644.973	- 102.055	- 2,79
Plaza de España	3.493.522	3.389.865	+ 103.657	+ 3,06
Nuevos Ministerios	3.487.451	3.620.112	- 132.661	- 3,66
Ópera	3.457.229	3.752.210	- 294.981	- 7,86
Simancas	3.398.080	3.626.708	- 329.628	- 8,84
Puente de Vallecas	3.394.009	3.629.303	- 235.294	- 6,48
Nueva Numancia	3.339.405	3.651.168	- 311.763	- 8,53
Quevedo	3.303.634	3.489.916	- 186.282	- 5,33
Iglesia	3.175.047	3.313.705	- 138.658	- 4,18
Ciudad Lineal	3.159.588	3.409.140	- 249.552	- 7,32
Conde de Casal	3.136.772	3.016.898	+ 119.876	+ 3,79
Norte	3.116.631	3.166.191	- 149.569	- 4,57
Usera	3.097.687	3.903.043	+ 194.644	+ 6,70
Vista Alegre	3.029.195	3.214.382	- 185.187	- 5,76
Pacífico	2.995.247	3.071.585	- 76.338	- 2,48
Banco de España	2.914.932	3.115.633	- 200.701	- 6,44
Plaza Elíptica	2.910.534	2.963.353	- 52.819	- 1,78

Estación	1985	1984	Diferencia	
			Valor absoluto	%
Delicias	2.872.743	2.994.516	- 121.773	- 4,06
Ríos Rosas	2.852.164	3.049.564	- 197.400	- 6,47
Batán	2.842.124	2.927.050	- 84.296	- 2,90
Tirso de Molina	2.827.410	2.918.903	- 91.493	- 3,13
Manuel Becerra	2.711.036	2.806.453	- 95.417	- 3,39
Barrio del Pilar	2.693.738	2.340.667	+ 353.071	+15,08
Esperanza	2.649.573	2.618.219	+ 31.354	+ 1,19
Tetuán	2.568.530	2.765.558	- 197.028	- 7,12
Opañel	2.558.376	2.309.725	+ 248.651	+10,76
Canillejas	2.515.448	2.577.446	- 61.998	- 2,40
San Blas	2.465.277	2.613.326	- 148.049	- 5,66
Lavapiés	2.352.001	2.508.563	- 156.562	- 6,24
Valdeacederas	2.335.764	2.475.110	- 139.346	- 5,62
San Bernardo	2.262.869	2.419.420	- 156.551	- 6,47
La Latina	2.247.414	2.427.347	- 179.933	- 7,41
Alfonso XIII	2.205.167	2.003.851	+ 201.316	+10,04
Antón Martín	2.200.679	2.337.672	- 136.993	- 5,86
Rubén Darío	2.139.997	2.322.734	- 182.737	- 7,86
Prosperidad	2.102.855	2.209.255	- 106.400	- 4,81
Empalme	2.065.438	2.047.924	+ 17.514	+ 0,86
Tribunal	2.057.872	2.210.554	- 152.682	- 6,90
Menéndez Pelayo	1.988.580	2.032.207	- 43.627	- 2,14
Noviciado	1.962.592	2.306.230	- 343.638	-14,90
Artilleros	1.928.941	1.826.993	+ 101.948	+ 5,58
Laguna	1.938.095	1.469.536	+ 468.559	+31,88
Serrano	1.925.268	2.036.928	- 111.660	- 5,48
Núñez de Balboa	1.876.140	2.016.664	- 140.524	- 6,96
García Noblejas	1.851.904	1.865.577	- 13.673	- 0,73
Velázquez	1.849.892	1.936.483	- 86.591	- 4,47
Sainz de Baranda	1.671.978	1.659.564	+ 12.414	+ 0,74
O'Donnell	1.670.664	1.652.820	+ 17.844	+ 1,07
Alvarado	1.610.652	1.717.380	- 106.728	- 6,21
Carpetana	1.546.479	1.368.898	+ 177.581	+12,97
Ascao	1.546.087	1.562.634	- 16.547	- 1,05
Herrera Oria	1.506.054	1.219.731	+ 286.323	+23,47
Torre Arias	1.449.719	1.545.945	- 96.226	- 6,22
Begoña	1.428.543	1.456.895	- 28.352	- 1,94
Vinateros	1.396.188	1.343.394	+ 52.884	+ 3,93
Retiro	1.363.605	1.520.896	- 157.291	-10,34
Lista	1.334.974	1.416.358	- 81.384	- 5,74
Arturo Soria	1.285.601	1.189.160	+ 96.441	+ 8,11
Puerta de Toledo	1.275.527	1.361.963	- 86.436	- 6,34
B.º Concepción	1.267.810	1.282.962	- 15.152	- 1,18
Lago	1.255.614	1.292.541	- 36.927	- 2,86

Estación	1985	1984	Diferencia	
			Valor absoluto	%
Fuencarral	1.208.443	1.283.677	- 75.234	- 5,86
Sevilla	1.167.052	1.204.275	- 37.223	- 3,09
Avenida de la Paz	1.143.529	1.163.800	- 20.271	- 1,74
Colombia	1.137.038	1.037.377	+ 99.661	+ 9,60
Colón	1.120.932	1.262.322	- 141.390	-11,20
Chueca	1.094.443	1.147.277	- 52.834	- 4,60
Santo Domingo	1.088.671	1.199.922	- 111.251	- 9,27
Pavones	1.080.816	1.048.589	+ 32.227	+ 3,07
Ventura Rodríguez	1.078.317	1.167.736	- 89.419	- 7,65
Príncipe de Vergara	1.055.150	1.111.174	- 56.024	- 5,04
Chamartín	997.676	1.002.084	- 4.408	- 0,43
Parque Avenidas	899.989	895.947	+ 4.042	+ 0,45
Las Musas	833.732	800.011	+ 33.721	+ 4,21
Méndez Alvaro	699.235	540.044	+ 159.191	+29,47
República Argentina	694.275	758.120	- 63.845	- 8,42
Pirámides	669.172	701.806	- 32.634	- 4,65
Suanzes	651.403	690.325	- 38.922	- 5,63
Concha Espina	557.058	504.252	+ 52.816	+10,47
Pío XII	512.336	474.134	+ 38.202	+ 8,05
Estrella	490.335	472.003	+ 18.332	+ 3,88
Cuzco	423.626	410.753	+ 12.873	+ 3,13
Lima	395.888	384.196	+ 11.692	+ 3,04
Duque de Pastrana	305.289	245.709	+ 11.692	+24,24
Ventanilla	247.625	199.404	+ 48.221	+24,18
Cruz del Rayo	243.325	237.320	+ 6.005	+ 2,53
F.S. Villaviciosa de Odón	3.228.738	3.341.197	- 112.459	- 3,36
Devolución por cambio de tarifa	-356.036	-391.620	- 26.586	- 6,78
Total	320.879.971	331.645.902	-10.765.931	- 3,25



La estación de Sol se mantiene como la de mayor demanda con algo más de 11.800.000 viajeros/año. En los últimos lugares, sin embargo, aparecen estaciones pertenecientes a los tramos puestos en servicio en los últimos años, con un valor mínimo de poco más de 240.000 viajeros/año en la estación de Cruz del Rayo. Como variaciones habidas en los valores del cuadro de 1985 en relación con el año anterior, al margen de las debidas a la propia tendencia de la demanda, cabe citar las variaciones de Sol que ha perdido casi el 10% de sus viajes a consecuencia de las obras que se están realizando desde el verano en esa estación, Laguna que sigue aumentando su generación de viajes procedentes del Ferrocarril de Villaviciosa de Odon, Herrera Oria y Barrio del Pilar donde ha habido

importantes incrementos de viajeros por el auge comercial de la zona. Se puede señalar también el caso de Aluche, donde a pesar de las importantes obras del Intercambiador que se está construyendo allí no ha descendido la demanda, seguramente porque las obras todavía no han afectado directamente al viajero, o por no existir otras alternativas razonables.

En lo que se refiere a la distribución de viajes por días de la semana es de señalar el mantenimiento del lunes como día punta, en términos relativos con un 18,3% de los viajes semanales, frente al domingo, que con un 6,8% es el día de menor contribución a la demanda total del período.

Se incluye también un cuadro con la evolución mensual de la demanda.

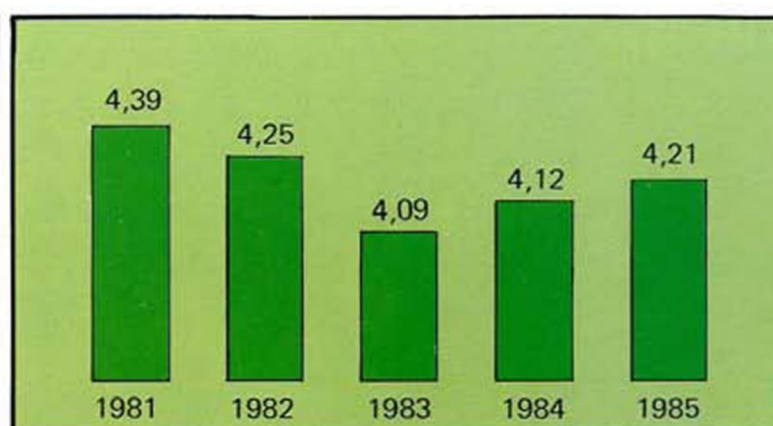
Viajeros		
Mes	1984	1985
Enero	31.679.177	31.567.101
Febrero	28.814.553	28.562.700
Marzo	29.460.497	29.603.208
Abril	26.593.837	27.066.667
Mayo	30.765.197	28.505.387
Junio	27.428.984	25.181.979
Julio	23.549.387	22.810.957
Agosto	15.296.749	14.376.837
Septiembre	25.229.071	24.270.573
Octubre	31.804.193	30.415.614
Noviembre	30.848.193	29.422.207
Diciembre	30.176.064	29.096.741
Total	331.645.902	320.879.971

2.2.3. El consumo del producto

Uno de los índices utilizados para medir el consumo del producto es el de viajeros por coche-km. Este índice presenta en 1985 un valor de

4,21 ligeramente superior al de 1984, como consecuencia de las medidas de adecuación de la oferta a la demanda que han sido puestas en práctica.

Viajeros por coche-km



El fraude

Se ha mantenido el control del fraude que se ocasiona tanto por la utilización de billetes no válidos como por pasar sin título alguno de transporte.

Este control se realiza por dos procedimientos:

- Por intervenciones ordinarias realizadas periódicamente por un grupo de varios inspectores-interventores que solicitan el billete a los usuarios.

Viajeros controlados			
Año	Valor absoluto	‰ sobre demanda	Fraude (‰)
1981	412.862	1,19	1,58
1982	308.717	0,91	2,08
1983	374.958	1,11	2,30
1984	335.494	1,02	0,66
1985	531.098	1,66	1,02

- Por medio de inspectores-interventores, sin uniforme, que se desplazan continuamente por

las estaciones más frecuentadas contabilizando los viajeros que entran sin pagar:

Año	Viajeros observados	Fraude (‰)
1981	2.042.171	1,43
1982	1.529.479	2,02
1983	1.099.395	7,92
1984	896.801	2,49
1985	416.157	2,92

Se observa un aumento de los índices de fraude durante el Ejercicio 85 en relación con el 84. En cualquier caso los índices de fraude registrados presentan valores

inferiores a los de la mayor parte de las explotaciones similares europeas, lo que no impide que se siga profundizando en el conocimiento de sus causas para reducirlo aún más.



2.3. La acción comercial. El Metro en los medios de comunicación

La estrategia de marketing y comunicación desarrollada en 1985 ha experimentado una importante variación respecto a la diseñada para años anteriores, con una concepción más amplia y una orientación más didáctica e integral de las acciones realizadas al efecto, estableciendo los objetivos siguientes:

- Conseguir que los ciudadanos tengan una buena opinión de Metro, por medio de la imagen que se proyecta.
- Integrar el Metro en la vida ciudadana.
- Incrementar la participación en el mercado de viajes urbanos.

Las acciones desarrolladas en este capítulo se pueden agrupar en dos grandes bloques. El primero de ellos, netamente publicitario, supuso la realización de dos campañas diferentes:

- Campaña "En Metro sólo 40

ptas". Realizada durante el mes de octubre, se apoyaba en la diferencia de coste existente entre el uso del automóvil o Metro en diferentes desplazamientos por la ciudad.

Para esta campaña se utilizó la televisión por vez primera, además de los medios habituales empleados en otras ocasiones. El "spot" mostraba la realidad de las nuevas instalaciones de un Metro luminoso, amplio y moderno, desconocido para los madrileños que no lo utilizan.

- Campaña "Estas Navidades en transporte público". Desarrollada a finales del mes de diciembre, fue la primera acción de este tipo efectuada conjuntamente por Metro y la EMT a lo largo de su historia.

El segundo bloque de acciones lo constituyen las que fueron desarrolladas para mantener puntualmente informados a los usuarios en todas aquellas cuestiones que afectaron de forma importante al servicio, como las obras de Aluche y Sol, paros





parciales de los trabajadores en el mes de junio, etc.

2.3.1. Integración de Metro en la vida ciudadana

Ha sido este un apartado que ha tenido una notable proyección, destacando, entre otras, las siguientes acciones:

Planos y folletos explicativos

Fueron editados 2.000.000 de planos de bolsillo, que se distribuyeron en las distintas estaciones de la red, establecimientos hoteleros y otros organismos que lo solicitaron. En el mes de marzo se inició la comercialización de la tarjeta

Metrotour, dirigida a turistas y visitantes de Madrid. Con este motivo, fueron editadas 200.000 tarjetas de 3 y 5 días y 200.000 folletos explicativos bilingües, en inglés y español, en los que se informa sobre las características especiales de estas tarjetas y las posibilidades que ofrece Metro para trasladarse por la ciudad. Metro colaboró con la Institución Ferial de Madrid (IFEMA) en la difusión de Juvenalia, en el mes de diciembre, se editaron y distribuyeron 300.000 dípticos con la lectura "Ven a Juvenalia en Metro" y se instaló un "stand" de Metro en el recinto ferial.

Visitas a Metro y población escolar

Se ha continuado con el programa de visitas que realizan a Metro los escolares madrileños que cursan E.G.B., en el transcurso de las cuales son instruidos acerca de las características específicas de este modo de transporte y sus instalaciones.

Esta actividad se hizo igualmente extensiva, por vez primera, a los hijos de empleados de la Compañía, en colaboración con el Grupo de Empresa.

En total han sido 11.410 las personas que han visitado Metro a través de esta iniciativa, lo que supone casi un 25 por ciento más que el último año.

Locales comerciales, teléfonos públicos y la Tienda de Metro

Durante 1985 se inició la comercialización de 14 de los 16 locales cuya construcción había dado comienzo el año anterior en la estación de Plaza de Castilla, conformando una pequeña galería comercial.

Con la apertura de los nuevos locales son ya 45 los que hay distribuidos en distintos puntos de la red.

Con el objetivo de ampliar aún más las dotaciones de servicios complementarios al de transporte, se suscribió un acuerdo entre C.T.N.E. y Metro para instalar un locutorio telefónico en los locales de la nueva galería comercial de la estación de Plaza de Castilla, y otro en la estación de Sol, una vez finalicen las obras que actualmente se están realizando. Además, se concertó en el mismo documento la instalación de 12 nuevos teléfonos públicos en las estaciones de mayor afluencia de usuarios.

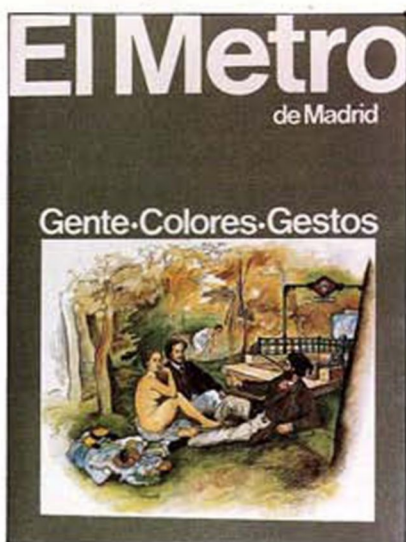
La Tienda de Metro, instalada desde su inauguración en la estación de Sol, fue trasladada en el mes de octubre a la Avenida de América, debido a las obras que se estaban efectuando en la primera. Su reapertura tuvo lugar en el mes de diciembre.

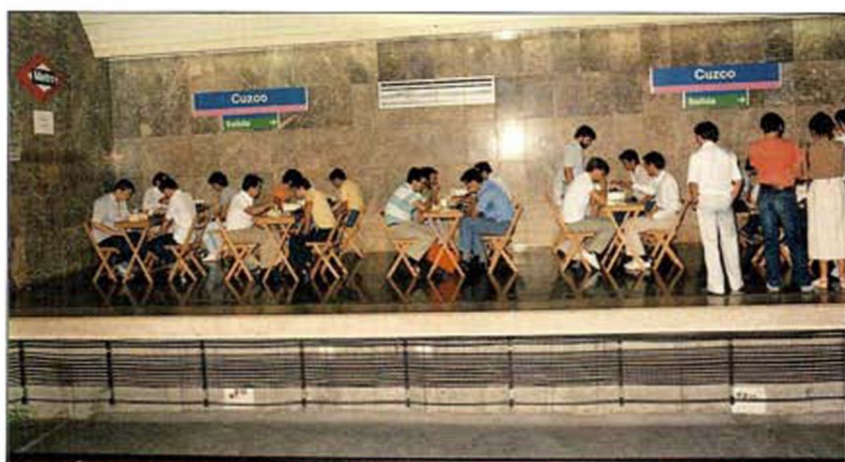
Expometro

La Sala Expometro, ubicada en la estación de Retiro, ha tenido este año una orientación más cultural que en los anteriores, con mayor dedicación a las artes plásticas, si bien su actividad finalizó en el mes de junio para permitir la realización de las obras de modernización de la misma.

Durante este período se han llevado a efecto diversas exposiciones, entre las que merecen destacarse las siguientes:

— "Colección Arte y Trabajo", organizada en colaboración con el Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Esta muestra colectiva recogía obras de un total de 19 conocidos pintores.





—“La pintura en el Metro”, muestra colectiva realizada en colaboración con Transportes Municipales de Barcelona y la Caixa.

El Metro de Madrid. Gentes, colores, gestos

Culminando los trabajos realizados el año anterior, se han editado 2.000 ejemplares de la publicación titulada “El Metro de Madrid. Gentes, colores, gestos”, donde se recogen retazos de su historia y se describe con agudeza e ingenio la realidad sociológica del Metropolitano madrileño por conocidos periodistas y escritores. Las ilustraciones corresponden a no menos conocidos dibujantes y pintores.

Otras actividades de carácter cultural

Paralelamente a las acciones desarrolladas en anteriores apartados, se han puesto en marcha otras que tienden a conseguir que los vestíbulos, pasillos y andenes de Metro se conviertan en una prolongación de las calles de la ciudad.

Con esta orientación Metro colaboró con Radio Cristal en la “Operación Reyes-85”, en la que 1.500 niños de familias con escasos recursos económicos recibieron regalos y visitaron diferentes instalaciones recreativas madrileñas.



Metro participó también con esta emisora, la Cruz Roja, organismos públicos y otras empresas en la “Operación Etiopía”, destinada a recaudar fondos para este país devastado por la sequía.

En la estación de Goya (línea 4) se colocaron litografías con los grabados de las planchas originales de la serie “La Tauromaquia” pertenecientes al pintor español, que fueron cedidas para tal fin por la Asociación de Amigos de Goya. Coincidiendo con la inauguración en Expometro de la exposición “La pintura en el Metro”, jóvenes pintores catalanes reprodujeron las obras expuestas en diversas estaciones.

“Metros de Pintura Popular” se denominó a la iniciativa realizada en varias estaciones, en colaboración con la Junta Municipal de Moncloa. En el mes de julio se celebró en los andenes de las estaciones de Cuzco y Lima el Primer Torneo de Ajedrez realizado en Metro. Organizado en colaboración con la Federación

Madriñeña de esta especialidad, contó con la participación de más de trescientos aficionados.

Una exposición del conocido dibujante Serafín en los pasillos cerrados de la estación de Cuzco, la colocación de cinco dioramas en el vestíbulo principal de la estación de Avenida de América durante las fiestas navideñas y la presencia en la estación de Fuencarral de un coro de niños de la parroquia del distrito cantando villancicos, cierran este apartado de actividades, que han contado con una importante atención por parte de los medios de comunicación.

2.3.2. El Metro en los Medios de Comunicación

A lo largo de 1985 se ha realizado un seguimiento diario de las noticias recogidas en los periódicos de difusión nacional editados en Madrid, y en otras publicaciones con diferente periodicidad que ocasionalmente se han interesado por temas relativos a Metro. El total de informaciones aparecidas en estos medios ha ascendido a 598, lo que supone un incremento algo superior al siete por ciento respecto al año anterior.

El seguimiento de las noticias emitidas en las doce emisoras de mayor audiencia arroja un balance de casi 25 horas de presencia en radio, con un aumento de casi el 70 por ciento respecto al tiempo de emisión en el último año.

En el período junio-diciembre se ha realizado también el seguimiento de imágenes y noticias aparecidas en TVE, tanto en programas e informativos de difusión nacional como en los correspondientes al ámbito de la Comunidad de Madrid. En informativos y programas con alcance a toda España, Metro ha aparecido por espacio de 10 minutos, aproximadamente, siendo de algo más de 30 minutos el tiempo dedicado por las emisiones de carácter regional.

Por otra parte, se han elaborado un total de 60 notas de prensa, informando y atendiendo oportunamente a los medios de comunicación de cuantas noticias referidas a la Compañía se consideraran de interés, además de las tres reuniones mantenidas con los medios de comunicación durante este año.

Se publica un Boletín mensual interno de 7.000 ejemplares que se



**ESTAS FIESTAS
SALGA A DIVERTIRSE
CON LOS NIÑOS
EN TRANSPORTE
PUBLICO**



EMT y Metro, juntos. ES LOGICO.



**ESTAS FIESTAS
VAYA A FELICITAR
LAS PASCUAS
EN TRANSPORTE
PUBLICO**



EMT y Metro, juntos. ES LOGICO.

distribuyen entre todos los agentes de la Compañía y Organismos que mantienen relación con Metro.

2.4. Relaciones con otros Organismos

Durante 1985 la Compañía Metropolitana ha participado en diversas reuniones de la Unión Internacional de Transportes Públicos (U.I.T.P.):

Congreso Internacional
— Bruselas 19 a 24 de mayo—

Comité de Dirección
— Barcelona, 21, 22 de marzo y
Muster 26, 27 de septiembre—

Comité Internacional de Metros
— Londres, 25 y 26 de octubre—

Subcomité de Metro: Explotación
— París, 25 y 26 de abril y
Milán 3 y 4 de octubre—

Subcomité de Metro: Material Móvil
— Lyon, 10 y 11 de octubre—

Se ha participado también en distintos Congresos y Seminarios organizados por la Comunidad Autónoma de Madrid, Asociación de Investigación del Transporte (A.I.T.), etc.

Debe señalarse el gran número de representaciones de distintos Metropolitanos que han visitado en varias ocasiones nuestras instalaciones, debiendo destacarse las correspondientes a Méjico, Buenos Aires y Medellín.

2.5. Servicio de Seguridad y Vigilancia

Como en años anteriores la tarea principal de los Vigilantes Jurados ha sido apoyar la labor de los Agentes de la Compañía, la asistencia a los usuarios y la lucha contra la delincuencia en el Metro, como el atraco, las agresiones, el vandalismo, la mendicidad organizada, etc.

El número total de incidencias en que han intervenido ha sido de 36.617 con 95.453 implicados, de los que 1.097 fueron retenidos. Es de destacar las 872 asistencias humanitarias que han efectuado (desde atender a niños o ancianos hasta aplicar primeros auxilios, pasando por atenciones a lesionados, acompañar a enfermos, etc.)

3. ASPECTOS ECONOMICO-FINANCIEROS

3.1. Balance y Cuenta de Pérdidas y Ganancias



Balance de Situación al 31 de Diciembre de 1985 - Consolidado C.M.M. - F.S.C.

(Balance regularizado según lo previsto en la Ley 76/1961 de 23 de Diciembre, en el Decreto-Ley 12/1973 de 30 de Noviembre y en la Ley 9/1983 de 13 de Junio)

ACTIVO	1984	1985	1986
Inmovilizado material			
Construcciones civiles	9.418.208.714	9.665.889.054	10.031.438.461
Edificios y otras construcciones	2.335.064.800	2.477.380.686	2.623.077.624
Maquinaria e instalaciones	3.811.159.816	4.149.447.137	4.477.231.278
Elementos de transportes	18.682.817.624	19.352.970.636	25.935.733.413
Mobiliario y enseres	257.358.964	297.506.277	317.760.551
Equipo proceso de información	31.205.980	87.608.900	42.881.597
Imm. Mat. ajeno a la explotación	9.126.169	9.126.169	2.803.872
Instalaciones complejas especializadas	79.041.920	79.041.920	79.041.920
Menos: Amortización acumulada inmovilizado material	-6.965.016.838	-8.173.340.677	-10.051.298.757
	27.658.967.149	27.935.630.112	
Inmovilizado en curso			
Material móvil serie "2000"	1.124.295.698	10.399.919.160	7.987.792.512
Investigaciones estudios y proyectos en curso	-	15.223.482	31.499.892
	1.124.295.698	10.415.142.642	
Inmovilizado inmaterial			
Patentes y marcas	1.467.240	3.266.373	3.260.590
Inmovilizado financiero			
Inversiones de la reserva social	1.478.900	1.478.900	-
Préstamos a largo plazo	129.552.938	191.296.414	266.898.203
Préstamos a medio plazo	293.738.374	312.683.374	331.627.140
Fianzas a largo plazo	2.116.000	2.110.000	2.110.000
	426.896.212	507.568.688	
Gastos amortizables			
Gastos de emisión de obligaciones	102.900.653	443.068.143	363.225.636
Gastos financieros diferidos	30.691.787	18.651.679	56.702.836
Otros gastos amortizables	39.610.217	23.682.965	25.279.147
	173.202.657	485.402.787	
Existencias	1.689.182.666	1.856.970.962	2.124.724.096
Deudores			
Anticipos proveedores	88.858.697	320.011.555	89.924.322
Deudores diversos por operaciones de tráfico	228.027.967	600.288.896	1.653.946.291
Anticipos de remuneraciones	54.701.039	48.160.556	-
Organismo de la seguridad social, deudor	338.486.188	338.486.188	-
	710.073.891	1.306.948.195	
Cuentas financieras			
Póliza crédito lease back	-	568.235.294	-
Préstamo sindicado disponible	4.000.000.000	-	-
Fianzas a corto plazo	3.336.567	2.376.882	2.751.582
Depósitos a corto plazo	43.400	1.956.638	1.458.838
Deudores diversos	-	13.425	2.498
Caja	129.264.794	101.825.404	134.342.201
Bancos	1.139.187.274	968.808.496	863.654.627
	5.271.832.035	1.643.218.339	
Ajustes por periodificación			
Pagos anticipados	1.076.250	-	-
Cobros diferidos	9.206.621	4.046	11.626.100
Intereses a cobrar no vencidos	2.791	-	-
Intereses pagados por anticipado	62.609.863	105.184.269	308.246.772
	72.895.525	105.188.315	3.655.957
Déficit de explotación sujetos a R.D.L. 13/1978 de 7.6.			
Del 8-6-78 al 31-12-78 - CMM	1.230.720.075	1.230.720.075	-
Ejercicio 1979 - CMM	3.038.934.127	3.038.934.127	-
Hasta 15-11-1979 - FSC	798.592.777	798.592.777	-
Del 16-11-1979 al 31-12-79 - FSC	39.521.595	39.521.595	-
Ejercicio 1980 CMM-FSC	5.130.649.755	5.130.649.755	-
Ejercicio 1981 CMM-FSC	5.121.419.482	5.121.419.482	-
Ejercicio 1982 CMM-FSC	7.349.582.038	7.349.582.038	-
Ejercicio 1983 CMM-FSC	9.837.377.522	9.837.377.522	-
Ejercicio 1984 CMM-FSC	10.386.884.992	10.386.884.992	-
Ejercicio 1985 CMM-FSC	-	11.229.768.719	-
	42.933.682.363	54.163.451.082	
Total Activo	80.062.485.436	98.422.787.495	
Cuentas de orden y especiales			
Inmovilizado comprometido	1.102.193.595	1.378.936.964	1.336.024.065
Hacienda pública deudora por subvenciones	-	3.013.870.000	-
Comunidad de Madrid, deudora suvb. en capital	-	988.100.000	2.739.100.000

Pagos pendientes aplicación

PASIVO	1984	1985
Capital y Reservas		
Capital social	2.339.606.000	2.339.606.000
Prima emisión acciones	35.928.518	35.928.518
Cuentas regularización Ley 12/73	4.001.110.219	4.001.110.219
Reserva legal	467.921.200	467.921.200
Reserva especial	9.897.794	9.897.794
Reserva voluntaria	238.548.961	238.548.961
Fondo de reversión	1.124.672.952	1.124.672.952
Remanente	64.960	64.960
Actualización ley de presupuestos de 1983	5.465.797.610	5.465.797.610
Menos: Resultado negativo ejercicio 1976	- 3.083.892	- 3.083.892
Resultado negativo ejercicio 1977	- 975.383.913	- 975.383.913
Resultado negativo ejercicio 1978 (1.1-7.6)	- 567.788.383	- 567.788.383
	12.137.292.026	12.137.292.026
Subvenciones en capital: aportaciones del estado	452.377.231	452.377.231
Cobertura déficit explotación Real Decreto-Ley 13/1978 de 7 de junio		
A cta. del déficit ejercicio 1961	2.260.461	2.260.461
A cta. del déficit ejercicio 1962	8.517.495	8.517.495
A cta. del déficit ejercicio 1963	5.585.284	5.585.284
A cta. del déficit ejercicio 1964	5.810.799	5.810.799
A cta. del déficit ejercicio 1965	4.468.694	4.468.694
A cta. del déficit ejercicio 1966	9.985.362	9.985.362
A cta. del déficit ejercicio 1967	1.398.464	1.398.464
A cta. del déficit ejercicio 1968	1.552.621	1.552.621
A cta. del déficit ejercicio 1977	130.465.213	130.465.213
A cta. del déficit ejercicio 1978	1.192.783.797	1.192.783.797
A cta. del déficit ejercicio 1979	2.143.060.936	2.143.060.936
A cta. del déficit ejercicio 1980	3.970.277.938	3.970.277.938
A cta. del déficit ejercicio 1981	4.170.175.351	4.170.175.351
A cta. del déficit ejercicio 1982	5.933.844.600	5.933.844.600
A cta. del déficit ejercicio 1983	7.830.000.000	7.830.000.000
A cta. del déficit ejercicio 1984	6.937.000.001	6.937.000.001
A cta. del déficit ejercicio 1985	-	9.500.000.000
Compensación déficit explotación ejercicios ant. Ley 50/1984	-	1.000.000.000
	32.347.187.016	42.847.187.016
Provisiones	802.352.176	558.093.851
Deudas a largo y medio plazo		
Obligaciones simples convertibles emitidas, Decreto Ley 19/1961	450.000.000	450.000.000
Obligaciones simples convertibles amortizadas, Decreto Ley 19/1961	- 429.717.000	- 443.458.000
Obligaciones garantizadas emitidas, Decreto Ley 19/1961	500.000.000	-
Obligaciones garantizadas amortizadas, Decreto Ley 19/1961	- 429.000.000	-
Obligaciones no convertibles con aval del Estado	3.058.900.000	3.044.545.000
Obligaciones no convertibles serie "L"	-	8.000.000.000
Préstamos a largo plazo	3.404.129.561	2.205.355.115
Préstamo sindicado	7.000.000.000	7.000.000.000
Crédito sindicado	-	10.050.000.000
Crédito Lease back	-	568.235.294
Fianzas a largo plazo	598.000	98.000
	13.554.910.561	30.874.775.409
Deudas a corto plazo		
Proveedores	111.101.071	120.176.002
Proveedores facturas pendientes de formalizar	123.524.723	79.512.346
Acreedores diversos por operaciones de tráfico	715.421.798	978.420.475
Efectos a pagar	697.487.101	480.532.402
Fondos de personal convenios colectivos	96.032.529	64.763.155
Hacienda pública	256.244.049	270.955.003
Organismos de la Seguridad Social, acreedor	800.425.964	311.935.199
Préstamos a corto plazo	15.558.651.041	6.382.339.785
Acreedores a corto plazo	527.237.339	632.066.988
Acreedores por intereses	461.577.533	486.643.468
Acreedores por obligaciones y bonos amortizados	1.919.000	7.685.000
Acreedores diversos	16.266.812	15.308.066
Partidas pendientes de aplicación	1.160.201	215.059.186
Pagos al personal pendientes de regulación	19.693.499	18.130.850
Fianzas constituidas a corto plazo	-	50.000
	19.386.742.660	10.063.577.905
Ajustes por periodificación		
Pagos diferidos	50.298.809	773.657.852
Intereses a pagar no vencidos	1.331.324.957	715.826.205
	1.381.623.766	1.489.484.057
Total Pasivo	80.062.485.436	98.422.787.495
Cuentas de orden especiales		
Acreedores por inmovilizado comprometido	1.102.193.595	1.378.936.964
Subvención compl. déficit c. programa	-	3.013.870.000
Subvención en capital c. programa	-	988.100.000

3.2. Balance de situación del Ejercicio 1985

Los activos netos que figuran incluidos en el Balance de la Compañía Metropolitano de Madrid, S.A. —Ferrocaril Suburbano de Carabanchel al 31 de diciembre de 1985, suponen 55.575 millones de pesetas. Se incluye en este importe las deudas contraídas por la Administración a nuestro favor desde que la Compañía y el Ferrocarril Suburbano de Carabanchel fueron intervenidos por el Estado. No se

incluye, por otra parte, el coste de la infraestructura desde el año en que la asumió el Estado, ni determinadas obras de supraestructura que, en consonancia con la Ley de Desprivatización del Servicio, quedaron asumidas por la Dirección General de Infraestructura del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Tanto las unas como las otras han de ser transferidas a la Comunidad de Madrid con el coste efectivo correspondiente para su mantenimiento y conservación.

ACTIVOS NETOS			
	C.M.M.	F.S.C.	Total
Inmovilizado neto	38.723	624	39.347
Existencias	1.857	—	1.857
Circulante	11.239	3.132	14.371
Total	51.819	3.756	55.575

El Pasivo Exigible, a la misma fecha, asciende a 42.896 millones de pesetas dividido en 30.875 millones de pesetas a largo plazo y 11.553 millones de pesetas a corto plazo. Dentro de este último importe figuran 3.000 millones de pesetas

correspondientes a la asignación que en su día se nos hizo a través del Banco de España y que, aún cuando el mismo se convertirá en una subvención en capital, todavía figura en el Balance de la Compañía como Pasivo a Corto Plazo.

PASIVO EXIGIBLE			
	C.M.M.	F.S.C.	Total
Provisiones	540	18	558
Deudas a Largo y Medio Plazo	30.873	2	30.875
Deudas a Corto Plazo	11.435	118	11.553
Total	42.848	138	42.986

Los activos mencionados cubren con amplitud el Pasivo Exigible y el coeficiente de liquidez se mueve en unos límites normales, computando el disponible más el realizable a corto, dividido por el exigible a corto.

Análisis de las diferencias

Grupo de Inmovilizado Material:
Computando el de la Compañía Metropolitano de Madrid más el del Ferrocarril Suburbano de Carabanchel, el Inmovilizado material aumenta en un importe de alrededor

de 277 millones de pesetas. Hay que tener en cuenta, no obstante, la venta de material móvil serie "5000" en la operación de "lease-back", por un importe de 1.742 millones de pesetas. De no haberse efectuado esta operación que sirvió para la refinanciación del Empréstito Serie "J", el incremento efectivo en este Grupo habría alcanzado el importe de 2.019 millones de pesetas, que corresponden prácticamente en su totalidad, a las nuevas unidades de la serie "2.000" puestas en explotación en 1985.

Grupo de Inmovilizado en Curso:

Se incluye bajo este epígrafe el material móvil de la Serie "2.000", para sustitución de los coches "clásicos", que está en proceso de fabricación. Su desglose es como sigue:

Prototipos	39 M. de ptas.
2. ^a Serie	2.701 M. de ptas.
3. ^a Serie	7.626 M. de ptas.
	10.366 M. de ptas.



Grupo de Inmovilizado Financiero:
Las diferencias más significativas de este Grupo son las que se refieren a los Préstamos a largo plazo para la adquisición de viviendas por nuestros

agentes y los de medio plazo que constituyen los anticipos al personal a cuenta del Seguro Colectivo de Vida.

INMOVILIZADO FINANCIERO			
	1984	1985	Diferencia
Préstamos para adquisición de viviendas	130	191	+ 61
Anticipos a cta. Seguro Colectivo de Vida	294	313	+ 19
Total	424	504	+ 80

Grupo de Gastos Amortizables:
Prácticamente la modificación que experimenta este Grupo del Balance

consolidado Metro-Suburbano se refiere al valor neto de los gastos de emisión del Empréstito de

Obligaciones Serie "L" que, por un importe de 8.000 millones de pesetas, fue emitido el 28 de junio de 1985. Este empréstito, absorbido en su totalidad por la Caja Postal y la Caja de Madrid, ha servido para la financiación de la tercera serie del material móvil tipo "2000" a que nos hemos referido anteriormente. El resto de los epígrafes de este Grupo, en cuanto a sus disminuciones se refiere, comprende la prima de reembolso del Empréstito Serie "K" y dos contratos de "leasing" llevados a efecto con las firmas "I.B.M." y "ERICSSON" por el arrendamiento financiero de distintos equipos electrónicos.

Grupo de Existencias:

Se incluye bajo esta denominación los materiales diversos para consumo y reposición, repuestos para nuestro material móvil, impresos y material de oficina, billeteaje y vestuario. El aumento, en relación al Ejercicio precedente, es consecuencia fundamentalmente, del epígrafe de repuestos para material móvil habida cuenta del mayor parque en explotación y del que se halla a punto de concluir su construcción.

Grupo de Deudores:

El aumento de este Grupo se debe a los anticipos a cuenta de las liquidaciones definitivas de 61 unidades de la segunda serie del material móvil tipo "5000", cuyo desglose es como sigue:

A.E.G.	45 M. de ptas.
Westinghouse	30 M. de ptas.
C.A.F.	150 M. de ptas.
G.E.E.	1 M. de ptas.
	<hr/> 226 M. de ptas.

Grupo de Cuentas Financieras: Para la financiación del material

móvil "2000", segunda serie, se dispuso de la totalidad del Préstamo Sindicado que figuraba como disponible al 31 de diciembre de 1984, y de otro lado, han sido incluidas dentro de este Grupo las pólizas de garantía de la operación de "lease-back", por algo más de 568 millones de pesetas, cuya contrapartida figura por idéntico importe dentro del Grupo de "Deudas a largo y medio plazo" del pasivo del Balance. El resto de los epígrafes de este Grupo carece de significación ya que sus cuentas, como es obvio, están sujetas a continuas y diarias modificaciones.

Grupo de provisiones:

Disminuyen con relación al Ejercicio anterior casi en un 30%, consecuencia del menor importe que ha sido necesario establecer en relación con gastos formalizados en el transcurso de 1985 que serán cancelados en el Ejercicio de 1986.

Grupo de Deudas a largo y medio plazo:

Siguiendo la política de saneamiento financiero establecida por el actual Consejo de Intervención, se ha reconvertido en medio y largo plazo más de 10.000 millones de pesetas que en el Ejercicio anterior figuraba contratado a corto plazo. Asimismo, queda incluido en este Grupo el nuevo Empréstito de Obligaciones Serie "L" a que se ha hecho referencia anteriormente. Ambas partidas justifican prácticamente el aumento del Ejercicio 1985 en relación con el anterior.

Grupo de Deudas a corto plazo:

La disminución que se observa en este Grupo es consecuencia de la reconversión a medio y largo plazo de deudas a corto plazo expresadas en el párrafo anterior.

3.3. Cuenta de resultados

ESTADO DE CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS AL 31 DE
DICIEMBRE DE 1985
CONSOLIDADA C.M.M. - F.S.C.

1. INGRESOS DE LA EXPLOTACION	11.864.452.762
2. INGRESOS ACCESORIOS A LA EXPLOTACION	147.052.430
3. SUBVENCIONES A LA EXPLOTACION	9.500.000.000
	<hr/>
	21.511.505.192
4. GASTOS DE EXPLOTACION:	
• Compra de materiales -consumos	953.362.758
• Coste de personal	11.090.512.805
• Tributos	69.829.681
• Trabajos, suministros y servicios exteriores	5.462.202.856
	<hr/>
	17.575.908.100
MARGEN DE EXPLOTACION	3.935.597.092
5. AMORTIZACIONES	1.410.164.504
6. GASTOS FINANCIEROS	4.299.719.946
	<hr/>
	5.709.884.450
RESULTADOS DE LA EXPLOTACION	-1.774.287.358
7. OTROS INGRESOS:	
• Ajenos a la Explotación	44.518.639
	<hr/>
RESULTADO DEL EJERCICIO	- 1.729.768.719

3.4. C.M.M. - F.S.C.

Cuenta de Explotación consolidada

Los resultados del Ejercicio de 1985 arrojan un déficit de 1730 millones de pesetas al contabilizar como ingresos la subvención prevista en los Presupuestos Generales del Estado. En 1984 el déficit ascendió a 3.450 millones.

Sin embargo, debe tenerse en cuenta que durante el año se elaboró un Contrato-Programa con los Ministerios de Economía y Hacienda, Transporte, Turismo y Comunicaciones y la Comunidad de Madrid, que aunque no había sido formalmente aprobado al finalizar el Ejercicio, sirvió de pauta para la gestión de la Empresa. Con arreglo a las previsiones de ingresos y gastos que figuran en él, resulta un superávit de Ejercicio de unos 1.250 millones de pesetas. Una vez se

haya aprobado dicho Contrato-Programa, se podrá contabilizar la subvención prevista en el mismo y se repercutirá en el Ejercicio de 1986.

Las diferencias más significativas de los distintos epígrafes de la Cuenta de Explotación, en comparación con los del Ejercicio precedente, ofrecen las siguientes explicaciones:

I. DOTACIONES

a) Gastos de Personal

A plantillas homogéneas, los Gastos de Personal, han experimentado el aumento correspondiente a la aplicación del Pacto de Eficacia Limitada en vigor para los Ejercicios 1985 y 1986 y las primas de reestructuración.

b) Compras

El consumo de materiales, tomado en términos reales, es muy similar al del Ejercicio anterior. La red media en explotación no ha experimentado modificación en 1985 con respecto a 1984.

c) Trabajos, suministros y servicios exteriores.

En el Ejercicio de 1985 ha sido lograda una de las metas que se impuso el Consejo de Intervención, es decir, contener el gasto en este importante epígrafe de la Cuenta de Resultados. Efectivamente, frente a 5.399 millones de pesetas en el Ejercicio de 1984, el gasto imputado en 1985 ha ascendido, por el mismo concepto, a 5.462 millones de pesetas. El presupuesto consignado por el Ministerio de Economía y Hacienda ascendía a 5.951 millones, siendo la importante reducción experimentada consecuencia,

principalmente, de las medidas de reestructuración puestas en marcha durante el transcurso de 1985.

d) Gastos de Explotación antes de amortizaciones y gastos financieros
El Contrato Programa exige que la suma de los tres conceptos fundamentales de la Cuenta de Explotación en cuanto a gastos se refiere, es decir, "Gastos de Personal", "Compras-consumo" y "Trabajos, suministros y servicios exteriores" no superen las previsiones, permitiendo desviaciones positivas o negativas de cada uno de ellos para apoyar las mejoras de gestión previstas. Esto no sólo se ha conseguido, sino que se ha obtenido una reducción en los costes de 475 millones de pesetas.

e) Gastos financieros

El desglose de Gastos Financieros es el siguiente:

	1984	1985
Gastos de emisión, modificación y cancelación de Obligaciones y Préstamos	227,06	135,83
Intereses Obligaciones	661,11	821,14
Intereses de Préstamos oficiales:		
• Banco Hipotecario de España	515,91	361,09
• Banco de España	-982,78	36,01
Intereses Bancos privados	1.915,77	576,47
Crédito Sindicado	-	1.127,78
Préstamo Sindicado	609,30	881,16
Comisiones bancarias y otros	82,58	-263,35
"Lease back"	46,18	623,58
	3.075,13	4.299,71

La diferencia de los "Gastos de emisión, modificación y cancelación de Obligaciones y Préstamos" es consecuencia de la amortización del Empréstito Serie "J" en el año 1984, lo cual produce una disminución de 53 millones de pesetas en números redondos; de la disminución en este tipo de gastos —formalización de préstamos de la Banca privada—, con una reducción de 32 millones; y de 12,8 millones de pesetas por el

mismo concepto en el epígrafe de "Préstamo Sindicado". Por otra parte, aparecen 20 millones de pesetas nuevos de gastos de emisión y puesta en circulación del Empréstito serie "L".

El aumento del concepto "Intereses de Obligaciones", es debido a la emisión del citado Empréstito. La diferencia de intereses en favor del Banco Hipotecario de España, antiguo Banco de Crédito a la

Construcción, se debe al decreciente componente de gasto de la anualidad de los distintos Préstamos obtenidos desde el año 1961, a largo plazo, en dicho Banco. Los del Banco de España, 36,01 millones de pesetas, equivalen a los intereses de la deuda contraída con el mismo por la cuota de intereses devengados y no por la parte del principal, que constituye una asignación tal y como se ha expresado en páginas anteriores.



La disminución que se observa en los "Intereses de Bancos privados" ha sido debida a la disminución de la financiación a corto plazo de las deudas que tiene contraídas la Administración con la Compañía, sustituyendo aquella por fuentes de financiación a medio plazo. Su contrapartida figura en el siguiente epígrafe del cuadro bajo el concepto de "Crédito Sindicado". De cualquier forma, comparando ambos conceptos se observa una disminución de 212 millones, consecuencia de haber logrado reducir en más de dos puntos el coste de este tipo de financiaciones en consonancia con la bajada general de los tipos de interés en el mercado. Durante 1985 se ha dispuesto totalmente del Préstamo Sindicado, lo que explica el aumento de sus gastos financieros en 272 millones de pesetas. Recordemos a este respecto que 4.000 millones de pesetas, de los 7.000 millones en que se formalizó el Préstamo, han sido utilizados para la financiación

de la Segunda Serie del material móvil tipo "2000".

El epígrafe de "Comisiones Bancarias y otros" disminuye en cerca de 346 millones de pesetas debido, casi en su totalidad a los intereses recibidos de los constructores del material móvil "2000" por haber anticipado el pago del mismo, en aplicación del contrato firmado al respecto.

Por último, en el transcurso de 1985 se contrataron los dos últimos tramos de la operación "lease-back" para refinanciación del Empréstito "J", lo que produce el aumento que se expresa en el cuadro anterior.

Es necesario señalar la partida negativa de regularización llevada a efecto en 1984 por 983 millones de pesetas bajo el epígrafe de "Intereses Banco de España", que de no haberse efectuado habría supuesto que los Gastos Financieros de dicho año habrían sido 4.058 millones de pesetas contra 4.300 millones en 1985.

Como resumen de todo lo anterior, se puede añadir que los Gastos Financieros del Ejercicio de 1985 han sido ligeramente superiores a los del Ejercicio anterior, lo que significa —en términos reales— una importante disminución, habida cuenta del crecimiento del Pasivo Exigible como consecuencia de la reducción general de tipos en el mercado.

f) Tributos

La diferencia en términos absolutos no es significativa y se debe al mayor importe de Licencia Fiscal computada por una mayor Red en explotación a estos efectos.

g) Amortizaciones

Se produce una diferencia en menos en relación con el Ejercicio anterior, de 71 millones de pesetas, consecuencia de la transmisión de material móvil tipo "5000" en la operación de "lease back" a que se

ha hecho referencia anteriormente, aún computando el aumento de activos amortizables incorporados al Balance. Los criterios en cuanto a la aplicación de coeficientes, han sido los mismos del Ejercicio precedente.

II. RECURSOS

a) Ingresos típicos

El 2 de enero de 1985 entraron en vigor las nuevas tarifas, que produjeron una tarifa media, inferior a la solicitada por la Compañía y que sirvió de base a los presupuestos aprobados por las Cortes Generales. Esto, unido a la disminución de viajeros, ha sido causa de que la recaudación por viajeros fuera menor de la prevista. Se han obtenido, para el conjunto Metro-Suburbano unos ingresos por recaudación de 11.864 millones de pesetas, frente a 10.730 millones en el Ejercicio de 1984.

b) Ingresos accesorios

Se ha mantenido prácticamente la cifra del Ejercicio anterior. Por este capítulo se ha imputado a la Cuenta de Resultados 147 millones de pesetas, ascendiendo este mismo epígrafe en 1984 a 136 millones. Esta asignación está pendiente de confirmación debido al litigio existente con la empresa que tenía adjudicada la publicidad. En este capítulo se incluyen los conceptos de publicidad en la red, venta de golosinas por máquinas automáticas, etc.

c) Ingresos atípicos

Los ingresos ajenos a la Explotación han disminuido en 12 millones de pesetas en relación al año anterior, si bien esta disminución no es muy significativa al obedecer a unas menores ventas de chatarra por materiales inservibles no inventariados.

4. ASPECTOS SOCIALES

4.1. Tarifas y cobertura de costes

4.1.1. Tarifas

A partir del 2 de enero de 1985 y a lo largo de todo el año rigió el siguiente cuadro de tarifas:

Billetes	Metro (ptas.)	Metro-Renfe (ptas.)
Billete sencillo	40	85
Taco 10 billetes sencillos	400	850
Taco 10 billetes I/V	550	1.250

El 31 de marzo de 1985 se implantaron los nuevos billetes Metrotour 3 y 5 con el siguiente cuadro tarifario:

Billetes	Metro (ptas.)
Metrotour 3 días	575
Metrotour 5 días	850

En cuanto al tanto por ciento de utilización de las distintas tarifas se da el siguiente cuadro en valores aproximados:

Tipo de billetes	%
Billetes sencillos	74
Billetes I/V	24
Resto de billetes	2

4.1.2. Cobertura de costes

Con las tarifas vigentes en 1985 se ha alcanzado una recaudación media por viajero de 36,97 ptas. frente a las 32,35 ptas. de 1984, lo que supone un aumento del 14,28%. En el cuadro adjunto se muestra la evolución de estos porcentajes de cobertura, tanto para los costes



totales como para los costes de explotación, entendiendo éstos como los totales menos los financieros y

amortizaciones. Estos porcentajes alcanzan unos valores del 50,90 y 67,50 respectivamente.

Año	Costes explotación por viaje (ptas.)	Costes totales por viaje (ptas.)	Recaudación por viajero (ptas.)	% Cobertura costes explotación	% Cobertura costes totales
1983	44,24	54,64	25,60	57,87	46,85
1984	50,86	64,60	32,35	63,61	50,08
1985	54,77	72,63	36,97	67,50	50,90

4.2. El personal de la Compañía

4.2.1. Evolución de la plantilla

La plantilla de la Compañía a 31 de diciembre de 1985, constaba de 6.299 empleados. El saldo de altas y bajas de personal respecto a la misma fecha de 1984, supone un descenso de 127 personas.

La política de modernización de las técnicas ferroviarias y de mejora en la utilización de los recursos humanos con que cuenta la empresa ha incidido en la distribución de los distintos grupos profesionales.

Aunque no se han producido cambios sustanciales, se observa una evolución en la que se incrementa la plantilla de técnicos, mandos intermedios y especialistas lo que produce, por otra parte, unas mayores posibilidades de ascenso. Esta evolución es un claro reflejo de los esfuerzos realizados para dar mayor seguridad, fiabilidad y confort al Metropolitano, lo que conlleva un aumento de la plantilla de las áreas técnicas y de mantenimiento. Lo más importante de este proceso de reestructuración consiste en que se ha realizado mediante un reciclaje profesional de numerosos trabajadores, tarea no concluida y que continuará en próximos ejercicios.

Durante 1985 se han cancelado algunas contrataciones asumiendo personal propio los trabajos que aquellas realizaban, produciéndose

así los ajustes de plantilla interna que se evidenciaban como necesarios, sin acudir a una regulación de empleo. Los trabajadores de algunas de estas contrataciones presentaron reclamaciones judiciales, de las que sólo prosperó la de 30 trabajadores de una empresa dedicada a la realización de tareas de mantenimiento del material móvil tipo 1000.

4.2.2. Caracterización sociológica de la plantilla

Los cuadros siguientes muestran las variables sociológicas más significativas de la plantilla existente a 31 de diciembre.

- Distribución por grupos profesionales.
- Distribución por edad y sexo.
- Distribución por estado civil y sexo.
- Distribución por antigüedad y sexo.

Los trabajadores directos de la División de Movimiento representan algo más de la mitad de la plantilla de la Compañía, seguidos en orden cuantitativo por el grupo de especialistas que suponen poco más de la cuarta parte de la misma.

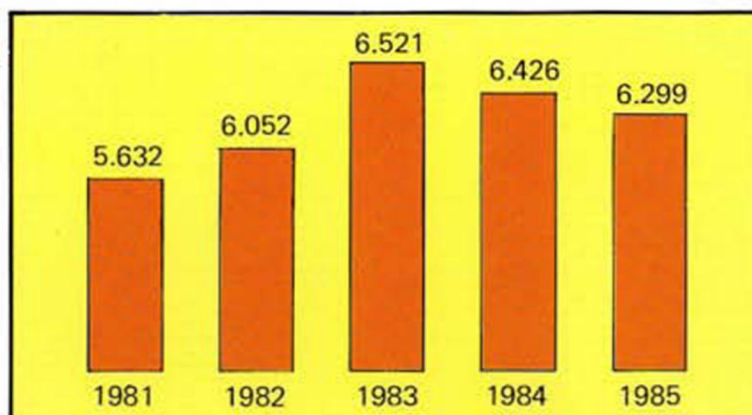
El resto de los trabajadores se distribuyen en los distintos grupos profesionales, como indica en cuadro adjunto.

La edad media de los agentes es de 37 años. El reparto por sexos es muy desigual, siendo el 80% hombres y el 20% mujeres. El 68,8% son casados y únicamente el 44,8% de las mujeres presentan ese

estado civil.

La antigüedad media en la empresa es de 11 años. Una cuarta parte de la plantilla posee una antigüedad laboral en la empresa inferior a 5 años.

Plantilla 31 Diciembre



DISTRIBUCION DE LA PLANTILLA POR GRUPOS PROFESIONALES

GRUPOS PROFESIONALES	N.º AGENTES	% S/TOTAL
Dirección	15	0,24
Técnicos	407	6,46
Administrativos	166	2,63
Mandos Intermedios	367	5,83
Movimiento (trabajadores directos)	3.268	51,88
Especialistas	1.663	26,40
No especializados	252	4,00
Varios	161	2,56
TOTAL	6.299	100,00

DISTRIBUCION DE LA PLANTILLA POR EDAD Y SEXO

EDAD	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	% S/TOTAL
18-24	453	152	605	9,60
25-34	2.160	551	2.711	43,04
35-44	1.388	144	1.532	24,32
45-54	715	166	881	13,99
55-64	372	198	570	9,05
TOTAL	5.088	1.211	6.299	100,00

DISTRIBUCION DE LA PLANTILLA POR ESTADO CIVIL Y SEXO

ESTADO CIVIL	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	% S/TOTAL
Solteros	1.565	589	2.154	34,20
Casados	3.499	543	4.042	64,16
Otros Est.	24	79	103	1,64
TOTAL	5.088	1.211	6.299	100,00

DISTRIBUCION DE LA PLANTILLA POR ANTIGÜEDAD Y SEXO

N.º AÑOS	HOMBRES	MUJERES	TOTAL	% S/TOTAL
Menos de 5 años	1.152	325	1.477	23,45
De 5 a 10	1.777	490	2.267	35,99
De 11 a 15	870	37	907	14,40
De 16 a 20	649	50	699	11,10
De 21 a 25	365	69	434	6,89
De 26 a 30	139	89	228	3,62
Más de 30 años	136	151	287	4,55
TOTAL	5.088	1.211	6.299	100,00

4.2.3. Coste de personal

Los costes de personal ascendieron en 1985 a un total de 11.090,5

millones de pesetas, según la distribución que se ofrece en el cuadro siguiente:

COSTES TOTALES DE PERSONAL	% S/TOTAL
Remuneraciones directas	71,37
Seguridad Social	24,04
Otros costes sociales	4,59
TOTAL	100,00

Las remuneraciones directas y el capítulo de otros costes sociales

incluyen los conceptos que se indican en los dos cuadros siguientes:

REMUNERACIONES DIRECTAS	% S/TOTAL
Sueldos, salarios y remuneraciones fijas	77,58
Antigüedad	3,98
Incentivos y primas de producción	9,60
Plus de nocturnidad	3,75
Festivos abonables	3,35
Horas extraordinarias	0,90
Otros conceptos salariales	0,84
TOTAL	100,00

OTROS COSTES SOCIALES	% S/TOTAL
Fondo de Asistencia Social	72,79
Transporte de personal y viajes	10,93
Gastos médicos	5,65
Subvención comedor laboral	3,05
Atenciones sociales varias	2,99
Grupo de Empresa	2,21
Otros conceptos	2,38
TOTAL	100,00

4.2.4. Condiciones de trabajo

Accidentes de trabajo, enfermedades y maternidad

En 1985 se produjeron 1.016 accidentes de trabajo, de los que 526 originaron baja. Las jornadas perdidas por accidentabilidad en el centro de trabajo, ascendieron a 6.367.

El índice de gravedad de la accidentabilidad laboral fue del 0,58 con un ligero aumento sobre 1984.

El índice de frecuencia también ascendió ligeramente sobre el año anterior, situándose en 1985 en 48,3.

Las bajas producidas por enfermedad común o accidente no laboral fueron 3.782 con 67.679 jornadas de



trabajo perdidas. Las bajas por maternidad fueron 62, lo que se tradujo en 6.109 jornadas de ausencia del trabajo.

Servicio Médico

Los reconocimientos médicos que se efectuaron a lo largo de 1985, se reflejan en las siguientes cifras, según tipologías.

Previos	166
Ordinarios	5.744
Urgentes	144
Promovidos por la Jef. Personal	55
Retorno al trabajo	47
Voluntarios	378
TOTAL	6.534

Las asistencias prestadas en Clínica fueron las siguientes:

Curas urgentes	144
Otras curas	1.636
Consultas	3.436
Inyecciones	2.487
Curas a viajeros	257
TOTAL	7.960



Seguridad e Higiene

En 1985 se han potenciado las premisas de actuación de Seguridad e Higiene en el trabajo:

- Estructuración del Servicio de Seguridad e Higiene dependiendo de la División de Gestión de Recursos Humanos.
- Definición de un nuevo enfoque de los problemas, para la resolución de los mismos: mapa de riesgos, plan de investigación de accidentes de trabajo.
- Canales de comunicación más fluidos para la información sobre distintos aspectos de seguridad e higiene en todas las áreas de la Compañía.

Las intervenciones más destacadas



durante el año han sido:

- Introducción de mejoras de confort en taquillas, con la sustitución de radiadores por otros de mayor potencia calorífica.
 - Introducción de mejoras de seguridad y confort en las dresinas de Material Fijo.
- Por otra parte, las campañas más importantes llevadas a cabo a lo largo del año fueron:
- Campaña sobre protección ocular: estudio de riesgos oculares, control visión y suministro de gafas de protección graduadas.
 - Campaña sobre protección de extremidades superiores: estudio de las características de los guantes adecuados según los distintos trabajos y suministro de los mismos.

Formación Profesional

Durante 1985 el Servicio de Formación Profesional desarrolló la siguiente actividad:

	Cursos	Alumnos	Horas
Cursos de promoción, ingreso y reestructuración.....	13	143	37.916
Cursos de actualización..	124	1.620	177.218
Formación de Cuadros Técnicos de la Empresa..	3	177	2.088
TOTAL	140	1.940	217.222

- La media de horas por alumno fue de 112.
- Los agentes que han recibido formación suponen un 30% sobre el total de la plantilla.

Además durante el año se han promovido cinco nuevos tipos de cursos:

a) De nueva tecnología: de material móvil tipo "2000".

- b) De actualización en las categorías de: Jefe de Estación Especial y Jefe de Estación de 2.^a
- c) De reestructuración a: Oficiales de Escaleras Mecánicas y Operadores de Despacho de Cargas de Subestaciones.
- d) De Mandos Intermedios.
- e) Formación externa a Cuadros Técnicos de la Empresa.

Convocatorias de concursos de ascenso

Durante 1985 se realizaron 45 convocatorias para la realización de exámenes de ascenso de categoría profesional dentro de la Empresa, a través de los cuales se cubrieron 212 plazas.

4.2.5. Relaciones laborales

Pacto de Eficacia Limitada

Ante la falta de acuerdo en el seno de la Comisión Negociadora del Convenio Colectivo para 1985, la Dirección de la Compañía y U.G.T. signaron —con fecha 19 de abril— un Pacto de Eficacia Limitada, al que se adhirieron en el mes de noviembre U.S.O. y S.L.M.S. El Pacto prevé también la adhesión individual de cuantos Agentes lo soliciten.

El contenido esencial de dicho Pacto, al que se habían adherido ya el 31 de diciembre alrededor de un 85% de los trabajadores en plantilla, es el siguiente:

- Vigencia: 2 años.
- Incrementos salariales: aumento del 6,8% sobre retribuciones, a partir del 1.1.85, con revisión salarial en función del I.P.C. y del 105% sobre la previsión del I.P.C. para 1986.
- Fondo de Asistencia Social: incrementos de idénticos porcentajes que los salariales para 1985 y 1986, y compromiso de aportar fórmulas de financiación para superar el déficit del mismo en los años 1985, 1986 y 1987.
- Reestructuración: asunción por los firmantes del Acuerdo Marco Global de Reestructuración, con el compromiso de impulsar —durante la vigencia del P.E.L.— la negociación de reestructuración de las diversas divisiones y servicios de la Compañía y la garantía de no aplicación de expediente de regulación de empleo al personal adherido al Pacto.
- Otros aspectos del Pacto: impulso y desarrollo de aspectos sobre



seguridad e higiene; mejora de la formación profesional; incremento de los préstamos para la adquisición de viviendas; reducción del número de faltas al servicio previo aviso telefónico (indisposiciones) de 15 a 11 para el total del año.

Proceso de reestructuración

La negociación de la reestructuración por servicios o secciones de la Compañía, ha constituido la parte más importante de las relaciones laborales durante 1985, lograda por medio de múltiples reuniones de las comisiones negociadoras respectivas. Al 31 de diciembre, se habían firmado los documentos finales de reestructuración por los siguientes colectivos:

—Servicio de Subestaciones

Eléctricas.

- Servicio de Vía
- Servicio de Medio Ambiente
- Guardas de Recinto
- Recepcionistas y Telefonistas
- Sección de Taller-Laboratorio de I.E.A.
- Supervisores de Material Móvil
- Oficina de Nombramiento de Servicios (Movimiento)
- Auxiliares de Puesto de Mando (Movimiento)
- Auxiliares de Circulación

Estaban finalizados asimismo al 31 de diciembre los oportunos acuerdos (todos ellos firmados en los primeros días de enero de 1986) del siguiente personal:

- Servicio de Obras
- Peones de Movimiento
- Encargados de Material Móvil
- Inspectores de Circulación.

ANEJO. DATOS ESTADISTICOS 1985

Anejo. Datos Estadísticos 1985

En el año 1980 se editó una publicación denominada "Datos Estadísticos 1941-1980" que incluía diversos datos y ratios de la C.M.M. y F.S.C.

En este anejo, y como ya se realizó en las Memorias 1981 a 84, se completan las series temporales incluidas en el capítulo 2 de la citada publicación, con los datos correspondientes al año 1985. Con el fin de poder comparar los valores de 1985 con los años anteriores se han preparado los datos separados de C.M.M. y F.S.C. No obstante se incluyen también los correspondientes a ambos, considerando al F.S.C. como una línea más de Metro.

Metro + Ferrocarril suburbano de Carabanchel

2.1. Datos de infraestructura

2.1.1. Longitud red (a 31.12) (km)	110.468	104.455
2.1.2. Longitud red (valor medio anual) (km)	108.63	104.455
2.1.3. Nº de estaciones	147	147
2.1.4. Nº coches material clásico	370	386
2.1.5. Nº coches serie 1.000	189	188
2.1.6. Nº coches serie 5.000	254	254
2.1.7. Nº coches serie 2.000	86	22
2.1.7b) Nº coches serie 300	78	78
2.1.8. Parque total (coches)	930	928
2.1.8.1. Vehículos en línea	16	-
2.1.8.2. Parque Total	946	-

2.1.9. Máquinas billeteadoras automáticas	324	325
2.1.10. Torniquetes	379	387
2.1.11. Escaleras mecánicas (nº tramos)	563	601 + 2 p.
2.1.12. Aparatos TV.	126	-
2.1.13. Ventiladores	188	-
2.1.14. Subestaciones	33	-

2.2. Oferta de transporte

2.2.1. Coches-km producidos	80.696.730	76.262.296
2.2.2. Consumo energético en tracción (kW-h)	202.673.304	193.990.753
2.2.3. Consumo energético en servicios auxiliares (kW-h)	77.257.647	73.286.827
2.2.4. Consumo energético total (kW-h)	271.248.400	281.960.131
2.2.5. Consumo por coche del parque (kW-h/coche)	292.294	287.714
2.2.6. Averías material móvil (1)	11.342	9.993
2.2.7. Suspensiones del servicio (Índice) (2)	10.099.315	10.245.113
2.2.8. Coches-km/longitud red (coches-km/km)	730.097	742.517
2.2.9. Averías x 100/coches-km	148,7	123,8

2.3. Demanda de transporte

2.3.1. Población Madrid (a 31.12.84)	3.208.843	3.058.182
2.3.2. Viajeros Metro	320.879.971	329.039.960
2.3.3. Viajeros transporte colectivo	780.757.230	791.799.688

(1) 1980 100 211,7 395,5 = 186'82 / 0. Conf. diviso en ptas 1980

1985 172'46 365,2

1986 186'82 395,5

1976 = 100

2.3.4. Viajes Metro por habitante	107'59	2.4.16. Impuestos (miles de ptas. de 1980)	47.965
2.3.5. Viajes transporte colectivo por habitante	243,30	2.4.17. Gastos totales (miles de ptas.)	26.455.671
2.3.6. Viajes Metro/longitud red (viajes/km)	3.027.604	2.4.18. Gastos totales (miles de ptas. de 1980)	14.161.049
2.3.7. Viajes Metro/nº estaciones	2.179.073	2.4.19.a) Resultados (miles de ptas.)	949.667
2.3.8. Viajes Metro/coches-km	4.084,21	2.4.19.b) Subvención (miles de ptas.)	14.185.560
2.4. Datos económico financieros			
2.4.1. Ingresos (miles de ptas.) 13.219.778	12.011.505	2.4.20.a) Resultados (miles de ptas. 1980)	508.333
2.4.2. Ingresos (miles de ptas. de 1980)	6.964.806	2.4.20.b) Subvención (miles de ptas. 1980)	7.593.170
2.4.3. Recaudación por viajeros (miles de ptas.)	11.864.453	2.4.21. Dividendos (miles de ptas.)	—
2.4.4. Recaudación por viajeros (miles de ptas. de 1980)	6.632.323	2.4.22. Dividendos (miles de ptas. de 1980)	—
2.4.5. Tarifa media (Recaud. ptas./viajero)	36,97	2.4.23. Activo total (miles de ptas.)	69.980.617
2.4.6. Tarifa media (ptas. de 1980)	21,44	2.4.24. Activo total (miles de ptas. de 1980)	37.458.846
2.4.7. Gastos personal (miles de ptas.)	11.090.512	2.4.25. Inmovilizado (miles de ptas.)	41.809.950
2.4.8. Gastos personal (miles de ptas. de 1980)	6.430.774	2.4.26. Inmovilizado (miles de ptas. de 1980)	22.379.804
2.4.9. Gastos explotación (miles de ptas.)	6.485.396	2.4.27. Recursos propios (miles de ptas.)	14.135.925
2.4.10. Gastos explotación (miles de ptas. de 1980)	3.760.522	2.4.28. Recursos propios (miles de ptas. de 1980)	8.196.640
2.4.11. Gastos financieros (miles de ptas.)	4.299.720	2.4.29. Pasivo exigible (miles de ptas.)	42.985.930
2.4.12. Gastos financieros (miles de ptas. de 1980)	2.493.169	2.4.30. Pasivo exigible (miles de ptas. de 1980)	24.925.159
2.4.13. Amortizaciones (miles de ptas.)	1.410.165	2.4.31. Gastos de personal/ingresos (%)	92,33
2.4.14. Amortizaciones (miles de ptas. de 1980)	817.677	2.4.32. Gastos de explotación/ingresos (%)	53,99
2.4.15. Impuestos (miles de ptas.)	69.830	2.4.33. Gastos financieros/ingresos (%)	35,50
		2.4.34. Amortizac./ingresos (%)	11,74
		2.4.35. Impuestos/ingresos (%)	0,58

2.4.36. Gastos totales/ingresos (%)	200,12 193,86	2.5. El personal	
2.4.37.a)	+ 7,18	2.5.1. Personal de Movimiento (mediana)	3.505 3.527
Resultados/ingresos (%)	14,40	2.5.2. Resto de personal	2.794 2.793
2.4.37.b)	107,31	2.5.3. Plantilla total	6.299 6.320
Subvenc./ingresos (%)	79,09	2.5.4. Agentes/km de red	60,30 57,97
2.4.38.a)	- 1,36	2.5.5. Agentes $\times 10^6$ viajeros	19,63 19,15
Result./act. total (%)	- 1,76	2.5.6. Ingresos/agentes (ptas./agente)	1.906.891 2.098.377
2.4.38.b)	20,27	2.5.7. Ingresos en ptas. 1980/agentes	1.105.700 1.123.208
Subvenc./act. total (%)	9,65	2.5.8. Salario medio (ptas.) (Gastos per./nº agent.)	1.760.678 2.010.710
2.4.39.a)	+ 4,87	2.5.9. Salario medio en ptas. de 1980	1.020.920 1.076.282
Result./recur. prop. (%)	- 12,24	(1) Totales con y sin reparación.	
2.4.39.b)	72,72	(2) Suma anual de los productos de minutos de suspensión por longitud, en metros de red afectada.	
Subv./recur. prop. (%)	67,20		
2.4.40. Dividend./ingresos (%)	—		
2.4.41. Div./gastos totales (%)	—		
2.4.42. Recursos propios/pasivo exigible (%)	39,00 38,78 32,89		
2.4.43. Recursos propios/inmovilizado (%)	46,65 30,05		



Red de explotación a 31-XII-1985



