

# Metro de Madrid

Cuentas Anuales e Informe de Gestión 1995

*F. L.*



# Metro de Madrid

Cuentas Anuales e Informe de Gestión 1995

## Índice

<b>PRESENTACIÓN</b>	5
<b>CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN Y CONSEJO DE DIRECCIÓN</b>	11
<b>APROBACIÓN DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN E INFORME DE AUDITORÍA</b>	17
<b>I. CUENTAS ANUALES</b>	23
<b>Balance de Situación</b>	25
<b>Cuenta de Pérdidas y Ganancias</b>	29
<b>Memoria</b>	33
• Actividad de la Sociedad	34
• Bases de presentación de las Cuentas Anuales	34
• Distribución de resultados	34
• Normas de valoración	34
• Inmovilizado material	37
• Inmovilizaciones financieras	39
• Fondos propios	39
• Ingresos a distribuir en varios ejercicios	40
• Provisiones para pensiones y obligaciones similares	40
• Obligaciones y Deudas con Entidades de Crédito	41
• Situación fiscal	41
• Ingresos y gastos	43
• Otra información	44
• Hechos posteriores	45
• Cuadro de financiación	45
• Informe financiero	46
• Últimos acontecimientos y evolución previsible	50
<b>II. INFORME DE GESTIÓN</b>	53
<b>Principales Actuaciones del Ejercicio</b>	55
• Prolongación de la línea 6. Línea Circular	57
• Obras terminadas y en curso	58
<b>Aspectos Estructurales</b>	63
• Infraestructura y superestructura	65
• Material Móvil	68
<b>Aspectos Operacionales</b>	71
• La oferta de servicio	73
• Protección Civil y Seguridad	78
• La demanda	78
• Actividades de gestión	84
• Calidad del servicio	90

<b>Aspectos Sociales</b> .....	93
• La plantilla .....	95
• Costes de personal .....	98
• Absentismo .....	99
• Convenio Colectivo .....	100
• Salud y Medicina Laboral .....	101
• Formación .....	105
<b>Información y Relaciones Externas</b> .....	107
• Promoción, comunicación e imagen .....	109
• Relaciones y presencia en Organismos Internacionales	111
<b>Plan de Actuación para 1996</b> .....	113

<b>III. ANEJO</b> .....	121
<b>Principales Datos Estadísticos</b> .....	123
• Demanda anual por estaciones. Número de viajes (entradas) .....	123
• Principales Resultados e Índices de Operación (1986-1995) .....	126
<b>Actualización de la serie histórica incluida en la edición "Datos Estadísticos 1945-1994"</b> .....	128

# Presentación



Estación de Ciudad Universitaria.

## PRESENTACIÓN

Dos hechos fundamentales para Metro de Madrid han tenido lugar en 1995:

- **La ampliación de la línea 6 de Laguna a Ciudad Universitaria** que fue inaugurada el 10 de Mayo, convirtiendo en circular a la citada línea 6. El tramo consta de 6 nuevas estaciones de las que Príncipe Pío y Moncloa son importantes intercambiadores de transporte público. Al mismo tiempo se inauguraron las nuevas cocheras de Laguna y Ciudad Universitaria, con capacidad para todos los trenes que circulan en la línea.
- **La firma del Convenio Colectivo** para los años 1994, 1995 y 1996 que tuvo lugar el 10 de Marzo. En el mismo se pactó un incremento del IPC real para los tres años como contrapartida a una serie de mejoras de la productividad y a la transformación de las denominadas indisposiciones en permisos para asuntos propios con preaviso de 48 horas como mínimo.

Como consecuencia de las negociaciones del Convenio anterior tuvieron lugar paros parciales de dos horas por turno los días 5, 10, 11 y 12 de Enero, convocados por el Comité de Empresa, cumpliéndose los servicios mínimos fijados al efecto.

También durante nueve días del mes de Diciembre se produjeron paros parciales de dos horas por turno, convocados por El Sindicato de Conductores, no firmante del Convenio Colectivo, a los que se añadieron varios días más en Enero y Febrero de 1996 hasta la firma de un acuerdo el 20 de Febrero.

El presupuesto de Gastos e Inversiones para 1995 fue acordado con el Consorcio Regional de Transportes.

Los resultados de la gestión han proporcionado un superávit o resultado positivo del orden de 800 millones de ptas, que se imputan a la subvención corriente devengada provisionalmente en el Ejercicio. De ahí la nueva configuración de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias que se presenta equilibrada.

El endeudamiento a largo plazo se ha reducido en 6.000 millones de pesetas, por la amortización de los últimos 1.000 millones de las obligaciones Serie L y la reducción del Crédito Sindicado de 10.000 a 5.000 millones (1.000 de ellos correspondían a la amortización anual). Todo ello ha sido posible por la disminución de las cantidades pendientes de abono de las transferencias de las Administraciones Públicas.

La demanda de viajes ha experimentado un crecimiento de cinco millones y medio aproximadamente, equivalente al 1,4%. Este incremento se debe a la ampliación de la línea 6, que además ha tenido un efecto de distribución más racional de los viajes y ha permitido la explotación de las dos vías por separado, adaptando la oferta de cada una a la demanda existente en los diferentes períodos del día.

Las principales inversiones realizadas durante el Ejercicio han sido:

- Recepción de las 15 unidades que estaban en fabricación del pedido de 39 de tipo 2000. El total de las unidades está en servicio de viajeros.
- Se han remodelado las estaciones de Embajadores, Argüelles y Moncloa y se ha efectuado el Plan de Acción Inmediata –P.A.I.– de la línea 5, consistente en importantes actuaciones sobre pavimentos, paramentos, elementos metálicos, alumbrado, filtraciones, pinturas, etc, cuyo estado es inadecuado.
- En cuanto a instalaciones y obras relevantes pueden citarse la incorporación de nuevos modelos de torniquete de control de paso, sustitución de 19 escaleras mecánicas, nuevas instalaciones de alumbrado en estaciones con ahorros de energía del 30% aproximadamente, consolidación del túnel entre Sol y Opera de línea 2 y mejora de las condiciones acústicas del Ramal Opera–Príncipe Pío (en la zona en que coincide con el Teatro Real; obra realizada y abonada por el Instituto de Artes Escénicas y de la Música –INAEM– bajo la supervisión de Metro).

Los ratios de productividad de costes y agentes por km de red y coches x km han mejorado de forma importante, como puede observarse en el capítulo correspondiente. La plantilla ha pasado de 5.674 Agentes en 31.12.94 a 5.568 en 31.12.95 con una disminución de 106 Agentes y de 72 en la media de ambos años.

En el mes de Diciembre se efectuó un refuerzo en las personas contratadas para la seguridad ciudadana: Vigilantes y Guardas de Seguridad, que duplicó prácticamente su número durante las fiestas navideñas y produjo una importante mejora en la seguridad. Esta medida se prolongó durante una parte del mes de Enero de 1996, hasta que por la Delegación del Gobierno se puso en funcionamiento un nuevo plan de seguridad para Metro de Madrid.

Los porcentajes de disponibilidad de máquinas de expendición de billetes, torniquetes de control, escaleras mecánicas, ventiladores, etc., alcanzan valores superiores al 97,5% en todos los casos, y también se han conseguido las cifras más altas en cuanto a valoración y cumplimiento de las limpiezas de estaciones y trenes.

La última encuesta de opinión efectuada sobre 19 indicadores de calidad en el servicio, realizada entre los usuarios, ha dado un valor global de 7,12 en una escala de 0 a 10, cifra superior a la de años anteriores en que fue de 6,93, 6,72 y 5,95 para 1994, 1993 y 1992, respectivamente. El único indicador con valoración inferior a 5 es el de seguridad ciudadana, con 4,80. La encuesta se realizó en el mes de Noviembre.

Los hitos más importantes que condicionan y a la vez configuran el **Plan de Actuación para 1996** pueden resumirse en los siguientes:

- Cumplimiento y adaptación, si fuera necesario en algún caso, de las medidas de productividad contempladas en el Convenio Colectivo en vigor hasta 31.12.96.

- Planificación de la negociación de un Convenio Colectivo a partir de 01.01.97.
- Revisión de la normativa de carácter interior vigente, que es necesario adaptar a la realidad actual.
- Exigencia por parte del usuario de una mayor calidad en el servicio, que es preciso conseguir sin olvidar la existencia de unos recursos limitados cuya utilización o destino es preciso racionalizar y planificar cuidadosamente, tanto en el capítulo de gastos como en el de inversiones.
- Continuación de los proyectos del Plan de Mejora de la Calidad iniciados en 1995 y comienzo de otros en los años 1996 y siguientes.
- Existencia de un importantísimo Plan de Ampliación de Líneas de Metro, a realizar por la Comunidad Autónoma en cuanto a la obra civil, que debe cumplirse en un plazo determinado y con los recursos imprescindibles en todos sus componentes. Esto requiere un gran esfuerzo técnico en cuanto a realización de proyectos y ejecución y supervisión de obras, adquisición de nuevo material móvil, adecuación de las plantillas y la obtención de las adecuadas fuentes de financiación.

Cabe señalar que a partir del 1 de enero de 1996 entró en vigor una nueva estructura organizativa, previa la correspondiente autorización del Consejo de Administración, suprimiéndose la Dirección de Inspección y Proyectos y creándose dos Subdirecciones en la Dirección de Explotación (ver nuevo organigrama).

Para terminar quiero agradecer la valiosa colaboración prestada por los Organismos y Entidades Oficiales, Medios de comunicación, Contratistas y Proveedores, Consejeros, Sindicatos y Agentes de Metro de Madrid.



**Ramón López-Mancisidor del Río**

Presidente del Consejo de Administración



# Consejo de Administración y Consejo de Dirección



Estación de Moncloa.

**CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DE  
METRO DE MADRID, S.A.**

**PRESIDENTE:**

D. Ramón LÓPEZ-MANCISIDOR DEL RÍO

**VICEPRESIDENTE:**

D. Vicente GAGO LLORENTE (hasta el 27 de Septiembre)

D. Manuel MELIS MAYNAR (desde el 27 de Septiembre)

**VOCALES:**

D. Francisco Javier de AGUEDA MARTÍN (desde el 27 de Septiembre)

D. José Antonio GARCÍA ALARILLA

D. Rafael GARCÍA ALCOLEA

D. Luis MARÍN SÁNCHEZ (hasta el 27 de Septiembre)

D. Manuel MATAMOROS HERNÁNDEZ (hasta el 27 de Septiembre)

D. Eugenio MORALES TOMILLO

D. Joaquín MORENO MOYA

D. Pedro ORTIZ CASTAÑO (desde el 27 de Septiembre)

D. José Luis PESTAÑA POLAINO

D. José María PIÑERO CAMPOS

D. Pedro SÁNCHEZ MONTERO

**VOCALES REPRESENTANTES SINDICALES:**

D. Diego GARCÍA SANZ

D. Francisco PÉREZ GUERRERO

**CONSEJERO-DELEGADO DEL CONSORCIO REGIONAL  
DE TRANSPORTES:**

D. José Luis ALVAREZ DE FRANCISCO (desde el 27 de Septiembre)

D. Jesús RODRÍGUEZ MOLINA (hasta el 27 de Septiembre)

**SECRETARIO:**

D. Joaquín NIETO FERNÁNDEZ

**CONSEJO DE DIRECCIÓN**  
*(hasta el 31 de Diciembre de 1995)*

**PRESIDENTE-DIRECTOR GERENTE:**

D. Ramón LÓPEZ-MANCISIDOR DEL RÍO

**DIRECTOR ECONÓMICO:**

D. Juan RAMÍREZ GONZÁLEZ

**DIRECTOR DE EXPLOTACIÓN:**

D. Federico DE LA LASTRA Y MARTÍNEZ DE TEJADA

**DIRECTOR DE INSPECCIÓN Y PROYECTOS:**

D. Angel CANOSA RENOM

**DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN Y CONTRATACIÓN:**

D. Ricardo TEJERO MARUGÁN

**DIRECTOR DE RECURSOS HUMANOS:**

D. Manuel DUARTE TRONCEDA

**CONSEJO DE DIRECCIÓN**  
*(desde el 1 de Enero de 1996)*

**PRESIDENTE-DIRECTOR GERENTE:**

D. Ramón LÓPEZ-MANCISIDOR DEL RÍO

**DIRECTOR ECONÓMICO:**

D. Juan RAMÍREZ GONZÁLEZ

**DIRECTOR DE EXPLOTACIÓN:**

D. Federico DE LA LASTRA Y MARTÍNEZ DE TEJADA

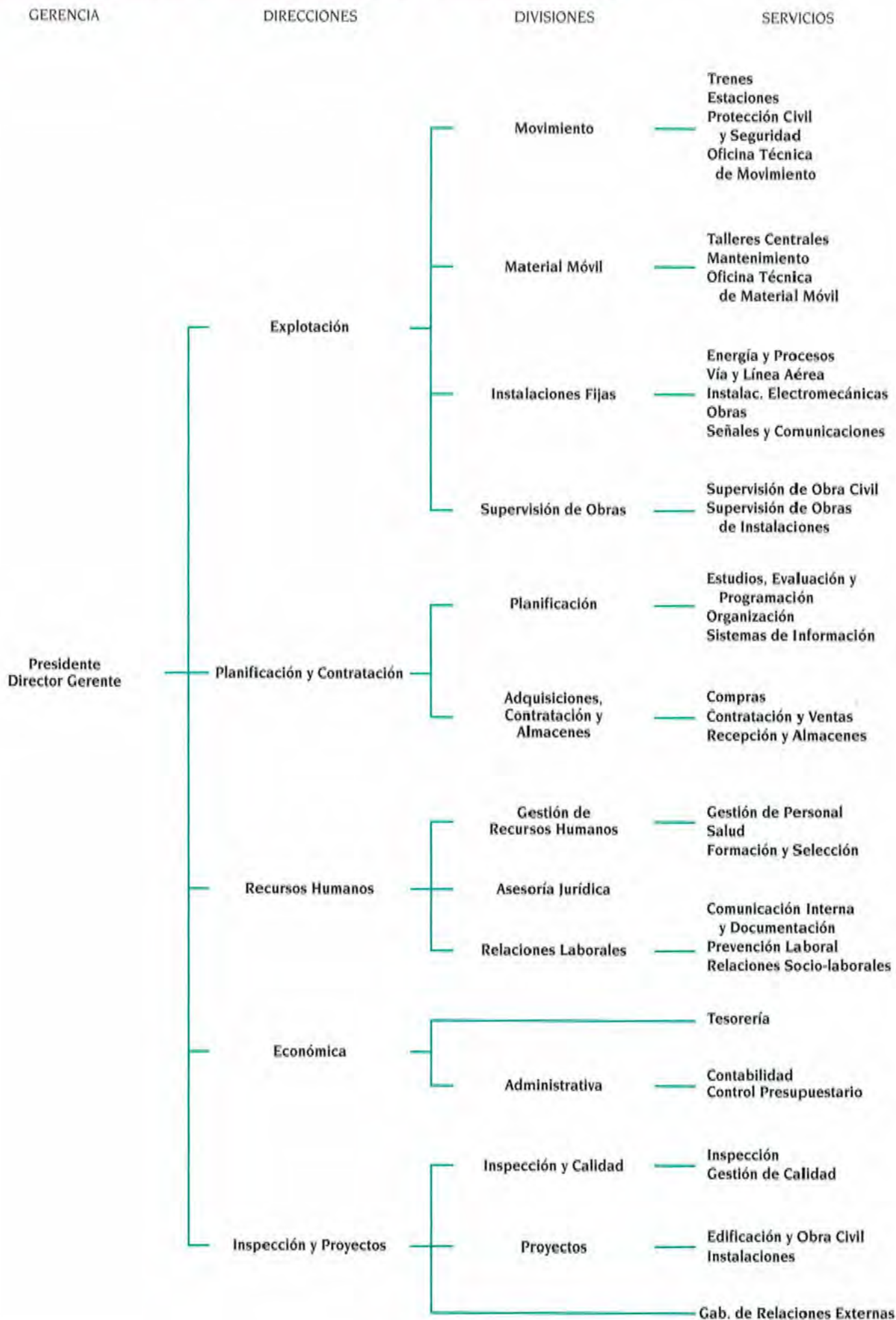
**DIRECTOR DE PLANIFICACIÓN Y CALIDAD:**

D. Ricardo TEJERO MARUGÁN

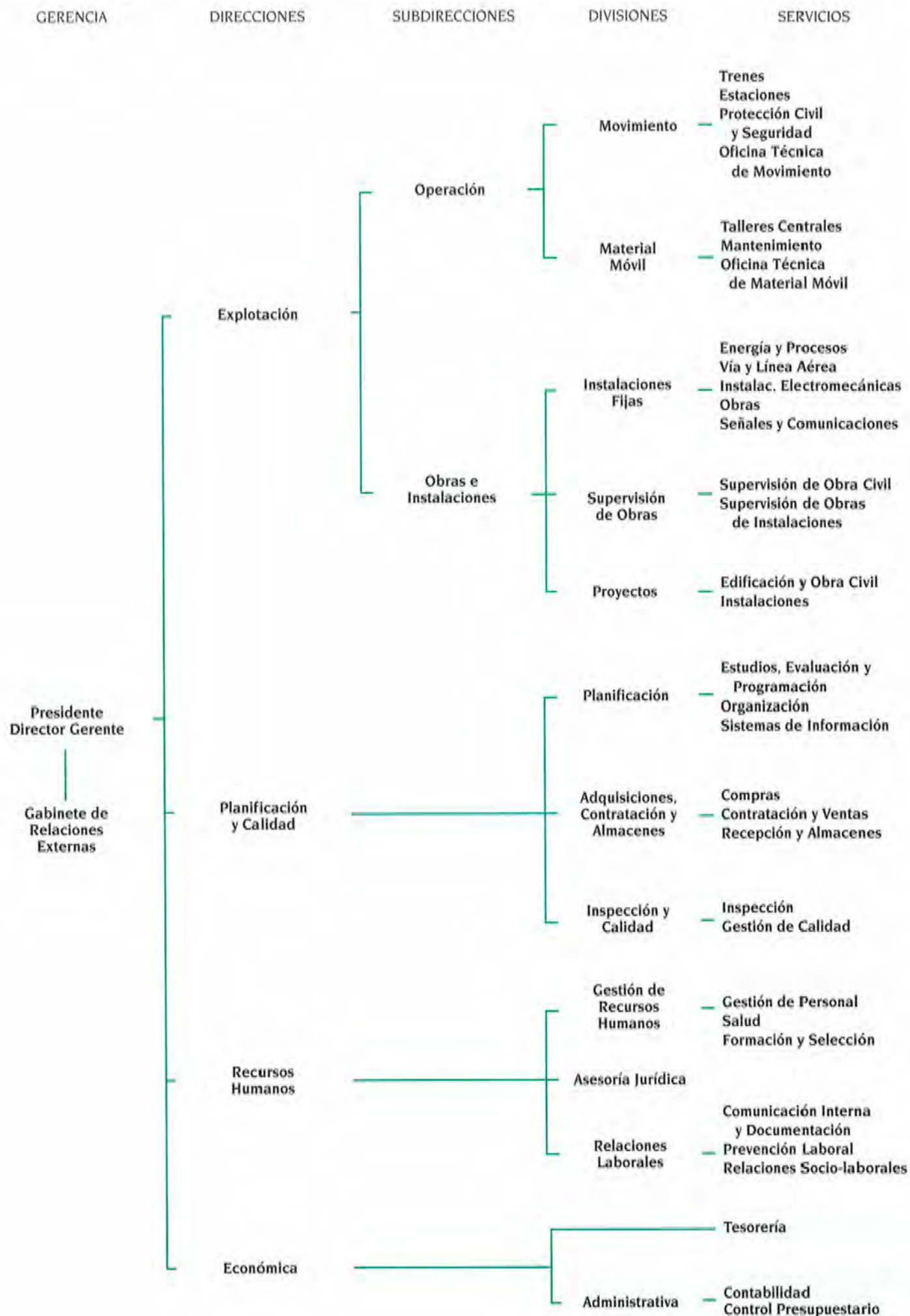
**DIRECTOR DE RECURSOS HUMANOS:**

D. Manuel DUARTE TRONCEDA

# Estructura Orgánica de Metro de Madrid, S.A. (hasta el 31-12-95)



# Estructura Orgánica de Metro de Madrid, S.A. (desde el 1-1-96)



# Aprobación del Consejo de Administración e Informe de Auditoría



Estación de Argüelles.

## CUENTAS ANUALES

### Diligencia de la firma de los Administradores

En Madrid, a veintisiete de Marzo de mil novecientos noventa y seis , y conforme al Acuerdo del Consejo de Administración adoptado en reunión celebrada en esta misma fecha, por el que se aprueba por mayoría la formulación de las Cuentas Anuales de la Sociedad correspondiente al ejercicio 1995, los Administradores de Metro de Madrid, S.A., firman las Cuentas Anuales de la Sociedad del ejercicio 1995, que comprenden, como una unidad, el Balance, la Cuenta de Pérdidas y Ganancias y la Memoria, suscribiendo a tal efecto esta Diligencia, y el Presidente y el Secretario del Consejo además en todos los folios constitutivos de las mencionadas Cuentas Anuales.

#### El Presidente del Consejo de Administración



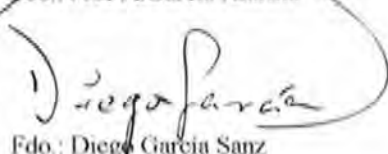
Fdo.: Ramon López Mancosidor del Río



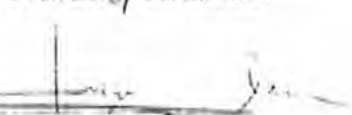
Fdo.: Fco. Javier de Agueda Martín



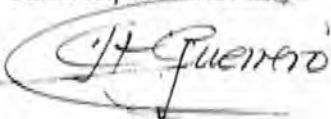
Fdo.: José A. García Alarilla



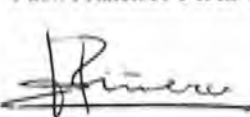
Fdo.: Diego García Sanz



Fdo.: Joaquín Moreno Moya



Fdo.: Francisco Pérez Guerrero

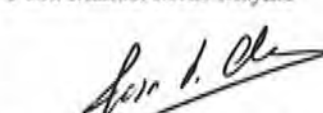


Fdo.: José Mª Piñero Campos

#### El Vicepresidente del Consejo de Administración



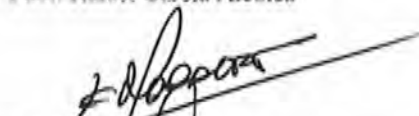
Fdo.: Manuel Melis Maynar



Fdo.: José Luis Álvarez de Francisco



Fdo.: Rafael García Alcolea



Fdo.: Eugenio Morales Tomillo



Fdo.: Pedro Ortiz Castaño



Fdo.: José Luis Pestaña Polaino



Fdo.: Pedro Sánchez Montero

#### Consejeros

#### El Secretario del Consejo de Administración



Fdo.: Joaquín Nieto Fernández

**INFORME DE GESTIÓN**  
Diligencia de la firma de los Administradores

En Madrid, a veintisiete de Marzo de mil novecientos noventa y seis , y conforme al Acuerdo del Consejo de Administración adoptado en reunión celebrada en esta misma fecha, por el que se aprueba por mayoría la formulación del Informe de Gestión de la Sociedad correspondiente al ejercicio 1995, los Administradores de Metro de Madrid, S.A., firman el Informe de Gestión de la Sociedad del ejercicio 1995, suscribiendo a tal efecto esta Diligencia, y el Presidente y el Secretario del Consejo además en todos los folios constitutivos del mencionado Informe de Gestión.

**El Presidente del Consejo  
de Administración**



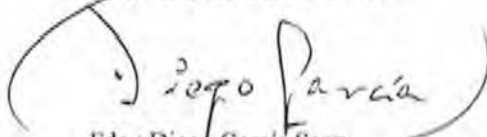
Fdo.: Ramón López Mancisidor del Río



Fdo.: Fco. Javier de Agueda Martín



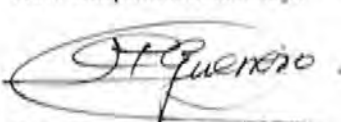
Fdo.: José A. García Alarilla



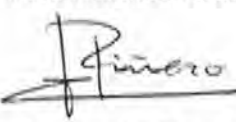
Fdo.: Diego García Sanz



Fdo.: Joaquín Moreno Moya



Fdo.: Francisco Pérez Guerrero

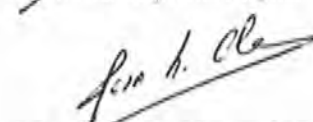


Fdo.: José Mª Piñero Campos

**El Vicepresidente del Consejo  
de Administración**



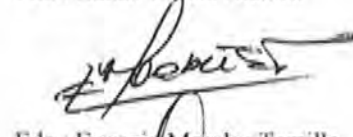
Fdo.: Manuel Melis Maynar



Fdo.: José Luis Álvarez de Francisco



Fdo.: Rafael García Alcolea



Fdo.: Eugenio Morales Tomillo



Fdo.: Pedro Ortiz Castaño



Fdo.: José Luis Pestaña Polaino



Fdo.: Pedro Sánchez Montero

**Consejeros**

**El Secretario del Consejo  
de Administración**



Fdo.: Joaquín Nieto Fernández



## INFORME DE AUDITORIA DE CUENTAS ANUALES

A los Accionistas de  
METRO DE MADRID, S.A.

1. Hemos auditado las cuentas anuales de METRO DE MADRID, S.A. las cuales comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 1995, la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.

2. De acuerdo con la legislación mercantil, los administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 1995, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 1995. Con fecha 1 de abril de 1995 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 1994, en el que expresamos una opinión con incertidumbres.

3. Según se explica en los apartados 3.4 y 3.9 de la memoria adjunta, la Sociedad, tiene constituidos, al 31 de diciembre de 1995, las provisiones para cubrir los complementos de pensiones devengados que se derivan de los convenios colectivos, por un importe de 14.997 millones de pesetas con su contrapartida en el activo del balance de situación por el importe pendiente de imputar a resultados. Si la Sociedad hubiera aplicado un criterio lineal para la imputación a resultados de dichas provisiones constituidas afectas a la disposición transitoria cuarta del Real Decreto 1643/1990, de 20 de diciembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, y si hubiera imputado a los resultados del ejercicio las actualizaciones anuales de dichos complementos de pensiones, se habría producido, al 31 de diciembre de 1995, una disminución de los "Gastos por complementos de pensiones" por 7.840 millones de pesetas y una disminución de los resultados del ejercicio por dicho importe, de los que 6.770 millones corresponderían a ejercicios anteriores. No obstante lo anterior, la Ley de Presupuestos de 1986 solamente permite financiar complementos de pensiones con ingresos de derecho privado o con cuotas de los beneficiarios y dado que desconocemos la capacidad de la Sociedad para generar ingresos de derecho privado en el futuro, existe una incertidumbre acerca de la realización de los mencionados activos y la liquidación de los mencionados pasivos, y acerca de los gastos del ejercicio relacionados con los complementos de pensiones contabilizados por la Sociedad, excluidos los correspondientes al personal jubilado con anterioridad a 1986. La Ley 42/1994 de 30 de diciembre, en su disposición adicional 14ª deja abierta la posibilidad de futuras regulaciones acerca de la financiación de esta clase de obligaciones.

4. Debido principalmente a las diferentes interpretaciones existentes sobre la normativa fiscal aplicable a la Sociedad, existen determinadas situaciones que podrían dar lugar a contingencias fiscales no susceptibles de cuantificación objetiva y cuya materialización definitiva dependerá del resultado de futuras inspecciones, si las hubiera. Por tal motivo las cuentas anuales adjuntas no incluyen provisión para cubrir dichas contingencias, ya que la Dirección de la Sociedad estima que no afectarán de forma significativa a las mismas.

5. En nuestra opinión, excepto por los efectos de cualquier ajuste que pudiera ser necesario si se conociera el desenlace final de las incertidumbres descritas en los párrafos 3 y 4, las cuentas anuales del ejercicio 1995 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de METRO DE MADRID, S.A. al 31 de diciembre de 1995 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptadas que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.

6. El informe de gestión adjunto del ejercicio 1995, contiene las explicaciones que los administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 1995. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

ERNST & YOUNG



Jesús Merino Fernández

# I. Cuentas Anuales

1. Balance de Situación
2. Cuenta de Pérdidas y Ganancias
3. Memoria



Estación de Ciudad Universitaria.

## **1. Balance de Situación**

BALANCE EJERCICIO 1995

ACTIVO	Ejercicio 1995	Ejercicio 1994
<b>B) INMOVILIZADO</b>		
II. INMOVILIZACIONES INMATERIALES		
1. Patentes y marcas	6.786.408	6.635.012
III. INMOVILIZACIONES MATERIALES	94.810.848.762	96.077.296.522
1. Terrenos y construcciones	31.514.221.197	30.294.719.043
2. Instalaciones Técnicas y Maquinaria	25.237.958.239	21.874.397.693
3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	1.547.976.996	1.415.249.077
4. Elementos de Transporte	80.686.162.986	77.174.199.814
5. Otro inmovilizado	5.467.867.801	5.195.718.518
6. Inmovilizaciones materiales en curso	747.689.675	3.204.336.869
7. Amortizaciones	(50.391.028.132)	(43.081.324.492)
IV. INMOVILIZACIONES FINANCIERAS	710.466.118	710.576.278
1. Otros créditos	701.855.369	705.384.315
2. Depósitos y fianzas entregadas a largo plazo	8.610.749	5.191.963
<b>Total Inmovilizado</b>	<b>95.528.101.288</b>	<b>96.794.507.812</b>
<b>C) GASTOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>		
1. Gastos por complementos de pensiones	12.575.189.932	12.589.083.015
2. Otros gastos	362.536.660	340.048.999
<b>Total gastos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>12.937.726.592</b>	<b>12.929.132.014</b>
<b>D) ACTIVO CIRCULANTE</b>		
II. EXISTENCIAS	1.471.709.304	1.551.786.273
1. Materiales para consumo y reposición	1.471.709.304	1.543.167.780
2. Anticipos	-	8.618.493
III. DEUDORES	5.606.197.303	8.647.339.345
1. Clientes por ventas y prestación de servicios	186.267.521	485.087.545
2. Deudores diversos	6.720.795	14.033.815
3. Personal (anticipos)	270.432.337	105.463.285
4. Administraciones públicas	5.157.776.650	8.295.972.606
5. Provisiones	(15.000.000)	(253.217.906)
IV. INVERSIONES FINANCIERAS TEMPORALES	2.908.328	3.185.746.582
1. Depósitos y fianzas entregadas a corto plazo	2.908.328	8.028.766
2. Valores de renta fija	-	3.177.717.816
VI. TESORERIA	832.840.197	766.187.406
1. Caja	709.849.097	570.663.679
2. Bancos	122.991.100	195.523.727
<b>Total Activo Circulante</b>	<b>7.913.655.132</b>	<b>14.151.059.606</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>116.379.483.012</b>	<b>123.874.699.432</b>

<b>PASIVO</b>	<b>Ejercicio 1995</b>	<b>Ejercicio 1994</b>
<b>A) FONDOS PROPIOS</b>		
I. CAPITAL SUSCRITO	2.339.606.000	2.339.606.000
IV. RESERVAS	11.382.331.304	11.274.855.524
1. Reserva Legal	467.921.200	467.921.200
2. Otras reservas	10.914.410.104	10.806.934.324
VI. PERDIDAS Y GANANCIAS	0	107.475.780
1. Ejercicio actual	0	107.475.780
VIII. SUBVENCIONES EN CAPITAL	25.442.998.502	25.442.998.502
<b>Total Fondos Propios</b>	<b>39.164.935.806</b>	<b>39.164.935.806</b>
<b>B) INGRESOS A DISTRIBUIR EN VARIOS EJERCICIOS</b>		
I. Subvenciones en capital	30.495.008.052	31.629.928.684
<b>Total Ingresos a distribuir en varios ejercicios</b>	<b>30.495.008.052</b>	<b>31.629.928.684</b>
<b>C) PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS</b>		
I. Provisiones para pensiones	14.996.432.945	14.618.745.456
<b>Total Provisiones para Riesgos y Gastos</b>	<b>14.996.432.945</b>	<b>14.618.745.456</b>
<b>D) ACREEDORES A LARGO PLAZO</b>		
I. EMISIONES DE OBLIGACIONES	10.000.000.000	10.000.000.000
1. Obligaciones no convertibles (serie "M")	10.000.000.000	10.000.000.000
II. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	11.916.666.667	18.500.000.000
1. Préstamos sindicado 1993	4.000.000.000	9.000.000.000
2. Préstamo Banco Europeo Inversiones	7.916.666.667	9.500.000.000
IV. OTROS ACREEDORES		
1. Fianzas y depósitos recibidos a largo plazo	83.000	283.000
<b>Total Acreedores a Largo Plazo</b>	<b>21.916.749.667</b>	<b>28.500.283.000</b>
<b>E) ACREEDORES A CORTO PLAZO</b>		
I. EMISIONES DE OBLIGACIONES		
1. Obligaciones no convertibles (serie "L")	-	1.000.000.000
II. DEUDAS CON ENTIDADES DE CRÉDITO	3.800.771.456	2.059.059.026
1. Préstamos y otras deudas	2.783.333.333	1.000.000.000
1. Deuda por intereses	1.017.438.123	1.059.059.026
IV. ACREEDORES COMERCIALES	2.624.682.368	2.515.678.714
1. Deudas por compras o prestaciones servicios	1.710.228.843	1.517.241.761
2. Deudas representadas por efectos a pagar	914.453.525	998.436.953
V. OTRAS DEUDAS NO COMERCIALES	973.603.035	939.712.504
1. Administraciones Públicas	952.538.360	912.522.559
2. Remuneraciones pendientes de pago	-	6.643.572
3. Otras deudas	21.064.675	20.546.373
VI. AJUSTES POR PERIODIFICACION	-	500.541
1. Intereses cobrados por anticipado	-	500.541
<b>Total Acreedores a Corto Plazo</b>	<b>7.399.056.859</b>	<b>6.514.950.785</b>
<b>F) PROV. PARA RIESGOS Y GTOS. A CORTO PLAZO</b>		
1. Provisiones para impuestos	20.612.378	158.648.372
2. Otras provisiones	2.386.687.305	3.287.207.329
<b>Total Provisiones para Riesgos y Gastos a Corto Plazo</b>	<b>2.407.299.683</b>	<b>3.445.855.701</b>
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>116.379.483.012</b>	<b>123.874.699.432</b>

## **2. Cuenta de Pérdidas y Ganancias**

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

A) GASTOS	Ejercicio 1995	Ejercicio 1994
2. Aprovisionamientos b. Consumo de materiales	1.052.681.835	929.065.888
3. Gastos de personal a. Sueldos y salarios b. Cargas sociales	18.535.787.878 7.463.176.852	17.806.502.630 7.503.071.231
4. Dotaciones para amort. de inmovilizado	7.382.019.944	6.801.320.052
6. Otros gastos de Explotación a. Servicios exteriores b. Tributos	8.688.121.676 64.209.324	7.987.498.946 57.840.032
<b>I. Beneficios de Explotación</b>	<b>523.570.634</b>	<b>1.592.117.635</b>
7. Gastos financieros y gastos asimilados c. Por deudas con terceros y gastos asimilados	3.088.463.811	3.446.730.780
9. Diferencias negativas de cambio	—	—
<b>II. Resultados Financieros Positivos</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
<b>III. Beneficios de las Actividades Ordinarias</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
13. Gastos extraordinarios	253.212.111	334.470.483
14. Gastos y pérdidas de otros ejercicios	3.211.396	1.371.308
<b>IV. Resultados Extraordinarios Positivos</b>	<b>2.211.059.020</b>	<b>1.800.945.435</b>
<b>V. Beneficios Antes de Impuestos</b>	<b>11.529.897</b>	<b>120.482.316</b>
15. Impuesto sobre Sociedades	11.529.897	13.006.536
<b>VI. Resultado del Ejercicio (Positivos)</b>	<b>0</b>	<b>107.475.780</b>



*Cuenta de Pérdidas y Ganancias*

<b>B) INGRESOS</b>	<b>Ejercicio 1995</b>	<b>Ejercicio 1994</b>
1. Importe neto de la cifra de negocios		
a. Ventas	20.106.372.037	19.183.981.698
3. Trabajos efectuados por la empresa para su inmov.	452.842.183	398.078.738
4. Otros ingresos de Explotación		
a. Ingresos accesorios y otros de gestión corriente	569.947.204	580.190.949
b. Subvenciones	<u>22.580.406.719</u>	<u>22.515.165.029</u>
<b>I. Pérdidas de Explotación</b>	-	-
7. Otros intereses e ingresos asimilados		
c. Otros intereses	139.966.485	130.406.612
d. Beneficios en inversiones financieras	<u>225.397.569</u>	<u>43.743.414</u>
<b>II. Resultados Financieros Negativos</b>	<u><b>2.723.099.757</b></u>	<u><b>3.272.580.754</b></u>
<b>III. Pérdidas de las Actividades Ordinarias</b>	<u><b>2.199.529.123</b></u>	<u><b>1.680.463.119</b></u>
12. Ingresos extraordinarios	2.306.711.577	2.129.686.576
13. Ingresos y beneficios de otros ejercicios	<u>160.770.950</u>	<u>7.100.650</u>
<b>IV. Resultados Extraordinarios Negativos</b>	-	-
<b>V. Pérdidas Antes de Impuestos</b>	-	-
<b>VI. Resultado del Ejercicio (Negativos)</b>	-	-

### **3. Memoria**

### **3. MEMORIA**

#### **3.1 Actividad de la Sociedad**

Metro de Madrid, S.A. se constituyó en el año 1917 como Sociedad Anónima Mercantil de carácter privado. Tras el período de Intervención que se inició el 7 de Junio de 1978 por aplicación del Real Decreto Ley 13 del mismo año, la Ley 32/1979 de 8 de Noviembre, declaró la necesidad de ocupación con carácter de urgencia, a los efectos de expropiación forzosa, de la adquisición de las acciones de la Empresa para transmitir las al Ayuntamiento y a la Diputación Provincial de Madrid en unos porcentajes del 75% y 25%, respectivamente.

El 24 de Marzo de 1986 cesó la Intervención y se traspasaron a la Comunidad de Madrid los bienes del Estado afectos a la explotación del servicio. En esa misma fecha se hizo entrega de las acciones de Metro de Madrid, S.A. a la Comunidad de Madrid y a su Ayuntamiento.

Posteriormente, el 24 de Diciembre y el 30 del mismo mes del citado año, la Comunidad y el Ayuntamiento de Madrid transfirieron los derechos sobre las acciones de Metro de Madrid, S.A. al Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

El objeto social de la Sociedad, como actividad principal, es la explotación del servicio público que presta de transporte urbano de viajeros. Igualmente, explota los huecos publicitarios que existen en la Red, locales comerciales y boutiques de prensa, así como la expendición de determinados productos mediante la utilización de dispositivos o máquinas automáticas, todo ello incluido en el objeto social que recoge la escritura de constitución de la Empresa y las Disposiciones legales vigentes.

#### **3.2 Bases de presentación de las Cuentas Anuales**

Las cuentas anuales del ejercicio terminado el 31 de Diciembre de 1995, se han preparado a partir de los registros contables y se han aplicado las disposiciones legales vigentes para mostrar la imagen fiel del patrimonio, situación financiera y resultados de la Sociedad.

#### **3.3 Distribución de resultados**

Al presentar la Cuenta de Resultados saldo cero, como consecuencia de la imputación a las Subvenciones Corrientes del saldo positivo de gestión que, por valor de 800 millones de ptas, se ha obtenido en el Ejercicio, no procede propuesta alguna a la Junta de Accionistas por este concepto.

#### **3.4 Normas de valoración**

##### **a) Inmovilizado Material**

Los bienes comprendidos en el Inmovilizado Material se encuentran valorados a su precio de adquisición, recogiendo, en su caso, las regularizaciones

amparadas por la Ley. No se incluyen gastos financieros. Los costes de ampliación o mejoras que dan lugar a una mayor duración del bien, se capitalizan como mayor valor del mismo. Las reparaciones y gastos de mantenimiento que no representan una ampliación de la vida útil de los bienes se cargan a la cuenta de Pérdidas y Ganancias del ejercicio en que se incurren.

La dotación anual al fondo de amortización se calcula por el método lineal en función de la vida útil estimada de los bienes, la cual es como sigue:

Construcciones civiles

• Infraestructura .....	67 años
• Supraestructura .....	67 años
• Vía .....	10 años
Edificios y otras construcciones .....	50-33 años
Maquinaria, instalaciones y utillaje .....	16-10 años
Material Móvil .....	17 años
Otro inmovilizado .....	10-7 años

**b) Inmovilizado financiero**

Comprende los préstamos para viviendas, 283.693.940 ptas., y los anticipos a cuenta del Seguro Colectivo de Vida, 418.161.429 ptas., concedidos por la Sociedad a sus empleados. Se valoran por su nominal.

**c) Gastos por complementos de pensiones**

Por aplicación de la Disposición Transitoria Cuarta del Real Decreto 1.643/1990 de 20 de Diciembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, Metro de Madrid, S.A. contabiliza, y por lo tanto incluye en su Balance, los Pasivos Contingentes consecuencia de los derechos de aquella parte de los empleados que a su jubilación anticipada se le deben complementar las pensiones que al final de su vida laboral les reconoce la Seguridad Social. Para el establecimiento del importe de estos Pasivos se ha utilizado el correspondiente estudio actuarial, llevado a efecto por una Empresa especializada, en el que se contemplan los derechos del personal activo y pasivo afectado, actualizando las previsiones actuariales a razón del 8% para los Pasivos y al 6% para los Activos, lo que, en criterio de la Sociedad, dado lo conservador del cálculo, se considera suficiente para que el Pasivo del Balance refleje, en este apartado, la imagen fiel a que se ha hecho referencia anteriormente.

**d) Existencias**

Los bienes comprendidos en el almacén de materiales para consumo y reposición y de repuestos para inmovilizado, figuran valorados al precio medio de adquisición.

Ningún elemento o material se halla valorado por encima de los precios de mercado.

En el Ejercicio 1995 se han traspasado materiales del Almacén para consumo y reposición al Almacén de repuestos para inmovilizado por un importe de 17.419.387 pesetas.

**e) Subvenciones a la Explotación**

Las Subvenciones a la Explotación son abonadas a la cuenta de Pérdidas y Ganancias del Ejercicio en que se devengan.

**f) Subvenciones en Capital**

La Sociedad, siguiendo la normativa contable para las Empresas Públicas, contabiliza las Subvenciones en Capital que ha recibido hasta el Ejercicio 1990 para la financiación de sus inversiones como una Cuenta de Patrimonio, que permanecerá en el Pasivo de la Sociedad hasta el término o rescate por el Órgano concedente de las distintas Concesiones Administrativas. Sin perjuicio de lo anteriormente expuesto, para cumplir las obligaciones fiscales establecidas al respecto, la percepción efectiva de tales Subvenciones se aumenta en la proporción que proceda al resultado contable de cada Ejercicio para la determinación de la base imponible objeto del Impuesto sobre Sociedades.

Las Subvenciones recibidas a partir de Enero de 1991, se contabilizan como ingresos a distribuir en varios Ejercicios. Su imputación al resultado de cada Ejercicio se efectúa de forma proporcional a la depreciación del inmovilizado financiado con dichas Subvenciones.

**g) Provisión por complemento de pensiones**

Corresponde a las obligaciones contraídas por la Sociedad amparadas en los distintos Convenios Colectivos por los que se rigen las relaciones con sus agentes.

Su valoración se efectúa según cálculos actuariales referidos a los derechos del personal activo y pasivo, actualizando las previsiones actuariales a razón del 6% para los activos y del 8% para los pasivos.

**h) Impuesto sobre Sociedades**

Se calcula en función del resultado del Ejercicio, considerándose las diferencias existentes entre el resultado contable y el resultado fiscal (base imponible del impuesto) y distinguiendo en éstas su carácter de "permanentes" o "temporales", a efectos de determinar el Impuesto sobre Sociedades devengado en el Ejercicio.

Las diferencias entre el Impuesto sobre Sociedades a pagar y el gasto por dicho impuesto se registran como Impuesto sobre beneficios anticipado o diferido, según corresponda.

### 3.5 Inmovilizado material

Los cuadros que siguen recogen el movimiento durante el ejercicio 1995, de las cuentas objeto de este epígrafe, los tipos y dotaciones a la amortización y el inmovilizado totalmente amortizado.

#### MOVIMIENTO DE LAS CUENTAS DE INMOVILIZADO MATERIAL

	Saldo Inicial	Entradas	Salidas	Saldo Final
<b>1. TERRENOS Y CONSTRUCCIONES</b>	30.294.719.043	1.219.502.154		31.514.221.197
Infraestructura y Supraestructura	14.760.096.580	883.705.750		15.643.802.330
Vía	5.113.020.191	208.935.311		5.321.955.502
Edificios y Construcciones Industriales	9.921.302.789	104.104.471		10.025.407.260
Edificios Administrativos	453.002.761	22.756.622		475.759.383
Edificios Ajenos a la Explotación	47.296.722	-		47.296.722
<b>2. INSTALACIONES TECNICAS Y MAQUINARIA</b>	21.874.397.693	3.366.358.841	2.798.295	25.237.958.239
Maquinaria en Edificios Industriales	1.708.085.797	64.472.005		1.772.557.802
Maquinaria en Subestaciones Eléctricas	1.896.817.542	36.229.313		1.933.046.855
Instalaciones Eléctricas y Electromecánicas	8.020.381.394	1.666.794.746		9.687.176.140
Instalaciones Electrónicas y Automatismos	9.013.882.598	1.383.359.572	2.798.295	10.394.443.875
Otras Instalaciones Técnicas	1.157.651.502	205.999.203		1.363.650.705
Instalaciones Sanitarias	77.578.860	9.504.002		87.082.862
<b>3. OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO</b>	1.415.249.077	132.727.919		1.547.976.996
Mobiliario	425.908.144	34.860.845		460.768.989
Equipos Oficina	224.640.107	32.805.321		257.445.428
Útiles y Herramientas	764.700.826	65.061.753		829.762.579
<b>4. ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>	77.174.199.814	3.511.963.172		80.686.162.986
Material Ferroviario	77.097.296.899	3.507.511.029		80.604.807.928
Material Automóvil	76.902.915	4.452.143		81.355.058
<b>5. OTRO INMOVILIZADO</b>	5.195.718.518	272.149.283		5.467.867.801
Equipos Proceso Información	1.556.363.679	208.020.794		1.764.384.473
Repuestos Inmovilizado	3.639.354.839	64.128.489		3.703.483.328
<b>6. INMOVILIZACIONES MATERIALES EN CURSO</b>	3.204.336.869	2.575.674.049	5.032.321.243	747.689.675
Material Ferroviario	2.181.128.589	1.118.671.325	3.299.799.914	0
Otro Inmovilizado	1.023.208.280	1.457.002.724	1.732.521.329	747.689.675
<b>TOTAL</b>	<b>139.158.621.014</b>	<b>11.078.375.418</b>	<b>5.035.119.538</b>	<b>145.201.876.894</b>

MOVIMIENTO DE LAS CUENTAS DE AMORTIZACIÓN DEL INMOVILIZADO MATERIAL

	Tipo %	Saldo Inicial	Dotación	Bajas	Saldo final	Inmov. totalm. Amortizado
<b>1. TERRENOS Y CONSTRUCCIONES</b>		6.726.487.879	779.871.072		7.506.358.951	2.511.865.526
Infraestructura y Supraestructura	1,5	1.960.718.890	221.401.476		2.182.120.366	-
Vía	10,0	3.011.857.941	260.290.020		3.272.147.961	2.511.865.526
Edificios y Construcciones Industriales	3,0	1.644.158.343	289.126.380		1.933.284.723	-
Edificios Administrativos	2,0	108.135.047	8.990.244		117.125.291	-
Edificios Ajenos a la Explotación	2,0	1.617.658	62.952		1.680.610	-
<b>2. INSTALACIONES TÉCNICAS Y MAQUINARIA</b>		6.747.479.942	1.446.624.852		8.194.104.794	2.780.077.292
Maquinaria en Edificios Industriales	10,0	910.354.073	104.847.564		1.015.201.637	687.852.470
Maquinaria en Subestaciones Eléctricas	6,0	903.030.977	90.722.580		993.753.557	502.941.536
Instalaciones Eléctricas y Electromecánicas	6,0	2.135.892.516	477.971.868		2.613.864.384	242.778.165
Instalaciones Electrónicas y Automatismos	8,0	2.467.854.095	677.731.680		3.145.585.775	1.209.389.696
Otras Instalaciones Técnicas	8,0	267.542.922	88.402.896		355.945.818	78.953.750
Instalaciones Sanitarias	10,0	62.805.359	6.948.264		69.753.623	58.161.675
<b>3. OTRAS INSTALACIONES, UTILLAJE Y MOBILIARIO</b>		1.103.688.732	82.251.864		1.185.940.596	1.010.515.118
Mobiliario	10,0	264.401.248	21.022.920		285.424.168	220.710.801
Equipos de Oficina	12,0	158.772.096	11.912.196		170.684.292	129.030.736
Útiles y Herramientas	30,0	680.515.388	49.316.748		729.832.136	660.773.581
<b>4. ELEMENTOS DE TRANSPORTE</b>		27.105.711.669	4.625.473.633		31.731.185.302	7.870.387.534
Material Ferroviario	6,0	27.053.446.086	4.621.669.849		31.675.115.935	7.818.873.245
Material Automóvil	14,0	52.265.583	3.803.784		56.069.367	51.514.289
<b>5. OTRO INMOVILIZADO</b>		1.397.956.270	420.693.211	45.210.992	1.773.438.489	352.401.124
Equipos Proceso Información	15,0	623.583.915	193.864.440		817.448.355	352.401.124
Repuestos para Inmov. Mat Ferroviario	6,0	690.834.169	192.958.848	11.700.683	872.092.334	-
Repuestos para Inmov. Instalaciones Técnicas	8,0	83.538.186	33.869.923	33.510.309	83.897.800	-
<b>TOTAL</b>		<b>43.081.324.492</b>	<b>7.354.914.632</b>	<b>45.210.992</b>	<b>50.391.028.132</b>	<b>14.525.246.594</b>

La Sociedad no dispone de bienes afectados por ningún tipo de garantía que no sea la que procede de su propia solvencia.

Al 31 de Diciembre de 1995 existen compromisos firmes en relación con la adquisición de Inmovilizado, por un importe total aproximado de 2.388 millones de pesetas, cuya financiación debe quedar cubierta con el Cash Flow y las Subvenciones en Capital que se percibirán de las Instituciones correspondientes.

### 3.6 Inmovilizaciones financieras

El movimiento durante el Ejercicio ha sido el siguiente:

	Depósitos y fianzas a L/P	Otros créditos
• Saldo inicial .....	5.191.963	705.384.315
• Adiciones .....	3.468.786	111.208.561
• Bajas .....	50.000	114.737.507
• Saldo final .....	8.610.749	701.855.369

### 3.7 Fondos Propios

Los Fondos Propios de la Sociedad al 31 de Diciembre de 1995 se desglosan en:

• Capital .....	2.339.606.000
• Reserva legal .....	467.921.200
• Otras reservas .....	10.914.410.104
• Subvenciones en Capital .....	25.442.998.502
• Resultados del Ejercicio 1995 .....	-
<b>TOTAL .....</b>	<b>39.164.935.806</b>

#### a) Capital Social

El Capital de la Sociedad asciende a 2.339.606.000 pesetas, dividido en 4.679.212 acciones al portador de quinientas pesetas nominales cada una, no existiendo ningún otro tipo, ni bonos de disfrute, obligaciones convertibles, títulos o derechos similares.

Los únicos accionistas de la Sociedad a 31 de Diciembre de 1995 son: Ayuntamiento de Madrid con un 75% y Comunidad de Madrid con el 25% restante.

La evolución de las reservas propias de la Sociedad durante el ejercicio 1995 ha sido:

	Otras reservas
• Saldo inicial .....	10.806.934.324
• Beneficio ejercicio 1994 .....	107.475.780
• Saldo final .....	10.914.410.104

#### b) Subvenciones en Capital

Corresponden, como se indicó en el punto 4.f), a las percibidas hasta el Ejercicio 1990.



Desglose por su origen:

• De la Administración Central .....	6.750.400.000
• De la Administración Autonómica .....	10.981.560.000
• Del Consorcio Regional de Transportes de Madrid .....	7.669.769.032
• De otros Organismos .....	41.269.470
<b>TOTAL .....</b>	<b>25.442.998.502</b>

### 3.8 Ingresos a distribuir en varios ejercicios

Corresponde a Subvenciones en Capital, no reintegrables, concedidas por el Consorcio Regional de Transportes, cuyo detalle al 31 de Diciembre de 1995 es el siguiente:

• Ejercicio 1991 .....	14.586.757.944
• Ejercicio 1992 .....	10.976.670.316
• Ejercicio 1993 .....	8.277.628.860
• Ejercicio 1994 .....	1.402.826.989
• Ejercicio 1995 .....	1.001.283.087
<b>Suma .....</b>	<b>36.245.167.196</b>
• Traspasado a Resultados ejercicios anteriores .....	(3.613.955.425)
• Traspasado a Resultados ejercicio 1995 .....	(2.136.203.719)
<b>TOTAL .....</b>	<b>30.495.008.052</b>

### 3.9 Provisiones para pensiones y obligaciones similares

Como se ha expresado anteriormente, por aplicación de la Disposición Transitoria Cuarta del Real Decreto 1.643/1990 de 20 de Diciembre, por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad, la Sociedad ha contabilizado en el Pasivo de su Balance las obligaciones contraídas en favor de un determinado colectivo de Metro, para garantizarle el complemento de sus pensiones hasta llegar a las que concede la Seguridad Social, cuando dicho colectivo opta por jubilarse en unas determinadas circunstancias.

Así pues, a la fecha del 31 de Diciembre de 1995 figura un Pasivo Contingente por importe de 14.996.432.945 pesetas.

El movimiento de las correspondientes cuentas en el Ejercicio 1995 ha sido el siguiente:

	Activos	Pasivos	Total
Saldo inicial	9.248.593.194	5.370.152.262	14.618.745.456
Dotaciones	50.079.866	1.053.250.982	1.103.330.848
Aplicaciones	-	(725.643.359)	(725.643.359)
Saldo final	9.298.673.060	5.697.759.885	14.996.432.945

Las dotaciones con cargo a Gastos de Personal, procedentes del Convenio Colectivo, han supuesto 1.117.223.931 pesetas. Se abonan a "Gastos a Distribuir en Varios Ejercicios" 13.893.083 pesetas, por el concepto de actualización nuevo estudio actuarial.

### 3.10 Obligaciones y Deudas con Entidades de Crédito

	Año Vencimiento	Miles de pesetas	
		A largo plazo	A corto plazo
Empréstito obligaciones Serie "M"	2001	10.000.000	
Préstamo B.E.I.	1996/2001	7.916.667	1.583.333
Préstamo Sindicado en pesetas	1996/1998	4.000.000	1.000.000
Préstamo tesorería	1996		200.000
<b>TOTAL</b>		<b>21.916.667</b>	<b>2.783.333</b>

El tipo medio para 1995 de todos estos préstamos ha sido del 10,83%.

Los intereses devengados y no pagados al cierre del Ejercicio 1995 importan 1.017.438.123 pesetas.

Existen pólizas de crédito, no dispuestas, con diferentes Bancos por 16.800 millones de pesetas.

### 3.11 Situación Fiscal

Las únicas contingencias fiscales previsibles son las que, eventualmente, podrían aparecer como consecuencia de las comprobaciones reglamentarias de funcionarios del Ministerio de Economía y Hacienda. Los Ejercicios abiertos a inspección tributaria son los correspondientes a los cinco últimos años.

En cuanto al Impuesto sobre Beneficios, la conciliación entre el resultado antes de impuestos y la base imponible, así como los cálculos efectuados al 31 de Diciembre de 1995, son los siguientes:

	Pesetas		
Resultado contable antes de impuesto			11.529.897
Diferencias permanentes			4.380.811.790
<b>Resultado contable ajustado</b>			<b>4.392.341.687</b>
Diferencias temporales con origen en el Ejercicio			15.000.000
Diferencias temporales con origen en Ejercicios anteriores			(162.067.576)
<b>Resultado fiscal (base imponible)</b>			<b>4.245.274.111</b>
	Devengado	A pagar	Diferido
Cuota 35%	1.537.319.590	1.485.845.939	
Bonificación 99% (art. 77 y 178 del Reglamento del Impuesto)	(1.521.946.395)	(1.470.987.479)	
<b>Cuota Bonificada</b>	<b>15.373.195</b>	<b>14.858.460</b>	
Deducciones inversiones	(3.843.298)	(3.714.615)	
	<b>11.529.897</b>	<b>11.143.845</b>	<b>386.052</b>

El detalle de las deudas y créditos con las Entidades Públicas, es el siguiente:

**Entidades Públicas Acreedoras**

• Hacienda Pública, por IRPF, trabajo .....	382.713.405
• Hacienda Pública, por Impuesto s/Beneficios .....	24.196.555
• Organismos de la Seguridad Social .....	545.628.400
<b>TOTAL .....</b>	<b>952.538.360</b>

**Entidades Públicas Deudoras**

• Hacienda Pública, liquidación C.P. 85-88 .....	34.040.000
• Hacienda Pública, por retenciones en la fuente .....	56.640.499
• Hacienda Pública, por I.V.A. ....	1.018.291.243
• Hacienda Pública, Impuesto s/Beneficios anticipado ....	(77.104)
• Consorcio Regional de Transportes .....	4.048.882.012
<b>TOTAL .....</b>	<b>5.157.776.650</b>

### 3.12 Ingresos y gastos

#### a) Consumo de materiales

El consumo de materiales ha ascendido a 1.052.681.835 pesetas con el siguiente desglose:

	Exlst. Inicial	Compras	Exlst. Final	Consumo
Materiales diversos	283.250.879	421.499.867	273.664.948	431.085.798
Repuestos	1.164.693.722	398.061.243	1.118.720.336	444.034.629
Material Oficina	33.127.726	65.233.118	37.161.899	61.198.945
Billeteaje	41.687.868	27.096.638	35.219.129	33.565.377
Vestuario	20.407.585	86.751.880	24.362.379	82.797.086
	<b>1.543.167.780</b>	<b>998.642.746</b>	<b>1.489.128.691</b>	<b>1.052.681.835</b>

Nota: Existencia final en Balance: 1.471.709.304  
Difer. con relación al cuadro: 17.419.387 (traspaso a Repuestos Inmovilizado)

#### b) Cargas sociales

Las cargas sociales se desglosan en:

• Dotaciones para pensiones	1.117.223.931
• Seguridad Social	5.851.941.158
• Otros gastos sociales	494.011.763
<b>TOTAL</b>	<b>7.463.176.852</b>

#### c) Ventas

La cifra de negocios correspondiente a las actividades ordinarias de la Sociedad asciende a:

• Recaudación neta	20.106.372.037
• Aportación a la Explotación	22.509.961.343
• Ingresos accesorios y financieros	935.311.258
<b>TOTAL</b>	<b>43.551.644.638</b>

d) Gastos e ingresos extraordinarios

	Gastos	Ingresos
<b>Ejercicio 1995</b>		
Regulariz. repuestos inmovilizado	213.424.856	141.350.387
Regulariz. almacén consumo y reposición	16.541.255	-
Superávit recaudación	-	9.786.005
Regulariz. Pedido 58954 Dimetronic	8.246.000	-
Venta de chatarra	-	19.335.000
Provisión deudores	15.000.000	-
Regularizaciones diversas	-	36.466
	<b>253.212.111</b>	<b>170.507.858</b>
<b>Ejercicios anteriores</b>		
Minoración gtos. Obligaciones S/M	-	17.493.369
Sanciones y devoluciones depósitos	3.211.396	-
Regularizaciones Contratos	-	1.493.705
Regularizaciones diversas	-	3.783.876
Cancelación provisión tributos	-	138.000.000
	<b>3.211.396</b>	<b>160.770.950</b>
<b>TOTAL</b>	<b>256.423.507</b>	<b>331.278.808</b>

A la cifra de ingresos extraordinarios del ejercicio 1995, se suman las Subvenciones en Capital traspasadas a Resultados como se indicó en el punto 3.8.

e) Número medio de personas empleadas en el Ejercicio 1995

• Personal directivo .....	19
• Personal técnico y administrativo .....	876
• Personal de Movimiento .....	2.879
• Personal operario .....	1.597
• Otros .....	256
<b>TOTAL .....</b>	<b>5.627</b>

3.13 Otra información

Durante el transcurso del Ejercicio 1995, los miembros del Consejo de Administración han devengado en conjunto el importe de 1.620.000 pesetas brutas como dietas.

Con arreglo a lo dispuesto en la Ley 53/1984, de 26 de Diciembre, el personal incluido en su ámbito de aplicación no podrá percibir dietas por asistencia a más de dos Consejos de Administración. Los altos cargos de la Comunidad de Madrid, por su específica Ley de Incompatibilidades, la 7/1984, de 14 de Marzo, no perciben dieta alguna, en ningún caso, que suponga incremento sobre las retribuciones correspondientes al ejercicio de su cargo.

Ningún miembro del Consejo ha percibido cualquier otro importe que no sea el expresado, sin que la Empresa haya adquirido ningún otro tipo de compromiso ni de presente ni de futuro en esta materia.

### 3.14 Hechos posteriores

Hasta la fecha de la confección de estas Cuentas Anuales no se ha puesto de manifiesto ningún hecho de significación que pudiera afectar a las mismas.

### 3.15 Cuadro de financiación

#### CUADRO DE FINANCIACIÓN. EJERCICIO 1995

APLICACIONES	Ejercicio 1995	Ejercicio 1994	ORIGENES	Ejercicio 1995	Ejercicio 1994
Adquisiciones de inmovilizado			Recursos proced. de las operaciones	6.372.899.535	6.158.829.458
Inmovilizaciones Inmateriales	151.396	41.296	Compensación pérdidas C.R.T.	-	573.206.499
Inmovilizaciones materiales	6.025.836.493	8.581.769.804	Subvenciones de capital	1.001.283.087	3.759.748.989
Gastos a distribuir en varios ejercicios	104.663.344	86.526.738	Otras inversiones financieras	110.160	5.017.073
Cancelación o traspaso a corto plazo de deuda a largo plazo	725.643.359	682.783.045			
Empréstitos y otros pasivos análogos	6.583.533.333	2.000.000.000			
<b>TOTAL APLICACIONES</b>	<b>13.439.827.925</b>	<b>11.351.120.883</b>	<b>TOTAL ORIGENES</b>	<b>7.374.292.782</b>	<b>10.496.802.019</b>
Exceso de orígenes sobre aplicaciones (Aumento del capital circulante)			Exceso de aplicaciones sobre orígenes (Disminución del capital circulante)	6.065.535.143	854.318.864

VARIACIÓN DEL CAPITAL CIRCULANTE

	Ejercicio 1995		Ejercicio 1994	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Existencias		54.039.089	28.104.564	
Deudores		3.287.978.441		5.765.999.759
Inversiones Financieras Temporales		3.182.838.254	1.174.421.624	
Tesorería	66.652.791		38.986.967	
Obligaciones no Convertibles	1.000.000.000			
Deudas con Entidades de Crédito		1.741.712.430	3.564.696.185	
Acreedores Comerciales		109.003.654	912.225.283	
Otras Deudas no Comerciales		33.890.531	422.905	
Ajustes por Periodificación	500.541		235.126	
Provisiones	1.276.773.924			807.411.759
<b>TOTAL</b>	<b>2.343.927.256</b>	<b>8.409.462.399</b>	<b>5.719.092.654</b>	<b>6.573.411.518</b>
Disminución del Capital Circulante	6.065.535.143		854.318.864	
	<b>8.409.462.399</b>	<b>8.409.462.399</b>	<b>6.573.411.518</b>	<b>6.573.411.518</b>

AJUSTES DE LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

	1995	1994
Pérdidas y Ganancias	0	107.475.780
Más:		
Amort. gtos. a distribuir en varios ejercicios	1.199.399.614	1.190.412.760
Dotación amortizaciones	7.354.914.632	6.791.520.060
Menos:		
Regulariz. bajas repuestos inmov.	45.210.992	31.786.093
Traspaso subvenciones en capital	2.136.203.719	1.898.793.049
Recursos procedentes de las operaciones	<b>6.372.899.535</b>	<b>6.158.829.458</b>

### 3.16 Informe Financiero

#### Comentarios al Balance de Situación

Metro de Madrid explota unos activos que, en su gran mayoría, a su valor de reposición, suponen un importe de 316.000 millones de pesetas, de los que 184.000 millones corresponden a la infraestructura que ha pagado la Administración desde el año 1956 en que cesó esta obligación por parte de la Sociedad. Como excepción al valor de reposición, figuran los terrenos y edificios que han sido valorados a precios de mercado.

Todo lo anterior se desprende de un ejercicio completo de valoración que ha efectuado la Empresa Tasa Madrid, S.A., perteneciente al Grupo de Caja Madrid, con el fin de determinar qué activos realmente está explotando la Empresa, sin perjuicio del Órgano o Institución propietario de los mismos. Esta valoración, llevada a cabo a requerimiento de la Sociedad, se ha efectuado a la fecha del 31 de Diciembre de 1995.

A esa misma fecha, los Activos Netos que figuran en el Balance suponen un importe de 116.379,5 millones de pesetas frente a los 123.874,7 millones del Ejercicio anterior. Ello nos da una idea clara de las Reservas que no figuran en Balance consecuencia de la diferencia entre la valoración citada y el cierre contable al 31 de Diciembre de 1995.

Computando la totalidad de los Elementos de Activo, las diferencias más significativas que se producen comparando los datos de cierre de 1995 frente a los del Ejercicio precedente, afectan, fundamentalmente, a los Grupos de "Inmovilizado" y "Circulante".

En cuanto al primero de ellos, el "Inmovilizado Bruto" experimenta un incremento de más de 6.000 millones de pesetas, siendo el mismo consecuencia de la aplicación del Programa de Inversiones para el Ejercicio.

El "Circulante", sin embargo, disminuye en 6.237,4 millones de pesetas equivalentes a un 44,08%, siendo la diferencia más significativa la que afecta al concepto de "Deudores", por los pagos llevados a cabo por las Administraciones Públicas en favor de la Sociedad. Asimismo, han desaparecido del mismo Grupo las Inversiones en Renta Fija que se llevaron a efecto en los últimos días de 1994 mediante la colocación de una punta de tesorería en Papel del Estado.

Dentro del Pasivo del Balance, los Fondos propios no sufren modificación al resultar la Cuenta de Pérdidas y Ganancias con saldo cero.

El saldo de las Subvenciones en Capital disminuye en 1.134,9 millones de pesetas, lo que significa que ha sido mayor en dicho importe la adscripción a la Cuenta de Resultados, como Ingreso, que las percibidas en el transcurso del Ejercicio. De cualquier forma, el saldo presenta un importe de 30.495 millones que deberá ser traspasado a la Cuenta de Resultados sucesivamente al mismo ritmo en que se amortizan las inversiones financiadas por esta vía.

Las provisiones para cobertura de los Complementos de Pensiones en favor del colectivo cerrado de Activos y Pasivos de la Compañía que tienen derecho a ello, experimentan un aumento de 377 millones de pesetas, con lo que el saldo total al 31 de Diciembre alcanza un importe muy cercano a los 15.000 millones de pesetas, cantidad que garantiza plenamente los derechos de tales colectivos en las circunstancias pactadas en el Convenio Colectivo actualmente en vigor y en los que se han venido firmando con anterioridad.

Por último, los importes bajo los epígrafes de "Acreedores a Corto y Largo Plazo" disminuyen en 5.699,4 millones de pesetas, lo que ha sido posible por la aplicación del cobro de parte de la deuda que tenía contraída la Administración en favor del Metro a ese fin.



En su contexto global, teniendo en cuenta sólo el valor real de los Activos que explota la Empresa, se debe determinar que, bajo el aspecto financiero, la situación de la Compañía sigue siendo altamente positiva, estable y solvente según ofrecen los ratios más significativos a la fecha de cierre del Balance:

- El de Endeudamiento, que viene dado por la razón Pasivo Exigible/Recursos Propios, supone el 0,67, con una ligera disminución en comparación con el año anterior.
- El ratio de Estabilidad: Recursos Permanentes/Inmovilizado, supone un 1,12.
- Y el de Solvencia, que se establece entre el Activo Real y cómo se financia a través del Pasivo Exigible, alcanza el coeficiente de 2,21.

Así como el primer ratio se va alejando de la unidad (en el Ejercicio anterior fue del 0,75), lo que es verdaderamente positivo para la Empresa, y el segundo se va acercando (en el Ejercicio anterior fue del 1,19), lo que también es positivo y significa que se necesitan menos Recursos Permanentes para financiar el Inmovilizado, el ratio de Solvencia, sin computar los activos que, por lo que se ha manifestado anteriormente, no figuran en el Activo del Balance, se aleja en positivo de la unidad, lo que justifica el enorme grado de solvencia que tiene la Compañía frente a sus accionistas y, sobre todo, frente a Bancos e Instituciones de Crédito financiadoras de la Empresa.

Para terminar, es conveniente resaltar que todas las provisiones que requiere la situación de la Empresa están satisfactoria y suficientemente dotadas, no esperándose contingencias fiscales aun cuando queden abiertos y pendientes de comprobación fiscal los cinco últimos Ejercicios.

### **Comentarios a la Cuenta de Resultados**

El Ejercicio de 1995 ha producido un resultado positivo de gestión de algo más de 800 millones de ptas. Sin embargo, por aplicación del Convenio en vigor para dicho Ejercicio, se ha adoptado el criterio de computar dicho importe en las Subvenciones Corrientes que en un principio se tenía previsto recibir. Así pues, el Ejercicio se cierra equilibrado y con saldo cero en su cuenta de Pérdidas y Ganancias.

Entrando en los diferentes conceptos de la Cuenta de Resultados, son convenientes las siguientes explicaciones:

La totalidad de los Gastos de Explotación han aumentado un 3,71%, unas décimas por debajo del I.P.C. del Ejercicio de 1995.

Sin embargo, los Gastos Operacionales se han incrementado prácticamente en dicho índice, ya que el aumento representa un 4,43% respecto a los incurridos en el Ejercicio de 1994. Este porcentaje se justifica, en su mayor parte, por el incremento del capítulo de "Trabajos, Suministros y Servicios

Exteriores", donde se destaca el esfuerzo llevado a cabo en lo que a Limpieza se refiere y, sobre todo, en el capítulo de Seguridad, incrementándose de manera notable con resultados altamente positivos en la última etapa del Ejercicio. El aumento en este último concepto ha supuesto un 20%. Asimismo, el capítulo de Gastos de Personal ha registrado, en términos unitarios, un incremento superior al previsto, debido a la desviación del IPC en ocho décimas.

Por los motivos expresados anteriormente, al comentar determinados datos del Balance, los Gastos Financieros han disminuido considerablemente, concretamente un 10,39%, con una disminución en la disposición de recursos financieros de terceros.

Las Dotaciones al Fondo de Amortización aumentan un 8,54% debido a la incorporación de los Activos amortizables por aplicación de los Programas de Inversión. En coherencia con Ejercicios anteriores, los coeficientes aplicados son idénticos y figuran dentro de los autorizados por la legislación aplicable.

En cuanto al Capítulo de Ingresos, la Recaudación por Viajeros ha ascendido a 20.106,3 millones de pesetas que, con la aportación a la Explotación, consecuencia del precio político de nuestras tarifas, supone el que la Cuenta de Resultados presenta saldo cero.

Los Ingresos Accesorios se mantienen prácticamente en la misma línea del Ejercicio anterior y han supuesto un importe de 570 millones de pesetas en números redondos.

Los Ingresos Financieros imputables al Ejercicio han sido 365,4 millones de pesetas, también superiores a los de 1994 en un porcentaje del 109,79. Este concepto de la Cuenta de Ingresos recoge la rentabilización de los saldos en cuentas corrientes, así como la colocación de las puntas de tesorería producidas, siendo éstas las dos partidas principales que justifican el citado importe. Además hay que añadir los descuentos por pronto pago, intereses por domiciliación de facturas, así como los intereses aplicados a los Préstamos de vivienda que se conceden al personal de la Empresa.

El resto de los Ingresos se incluyen en los conceptos de "Resultados Extraordinarios", "Trabajos para Inmovilizado" y el cómputo de las Subvenciones en Capital como Ingreso en la Cuenta de Resultados por el importe reglamentario, que en esta ocasión ha alcanzado la cifra de 2.136,2 millones de pesetas frente a los 1.898,8 millones del Ejercicio anterior. En su conjunto, todos los Ingresos de la Cuenta de Explotación suponen un importe de 46.542,4 millones con un incremento de 3,45.

### Inversiones

Las Inversiones llevadas a cabo en el transcurso de 1995, frente al Programa aprobado para el mismo, tienen la siguiente especificación:

#### Plan de Inversiones Ejercicio 1995

Miles de pesetas

• Objetivo inicial .....	11.572.000	
• Gasto autorizado .....	9.725.644	(84,04%)
• Gasto dispuesto .....	8.284.647	(71,59%)
• Obligación reconocida .....	6.219.994	(53,75%)

### 3.17 Últimos acontecimientos y evolución previsible

#### a) Acontecimientos acaecidos después del cierre del Ejercicio

A finales de 1995 se aprobaron los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid para el Ejercicio de 1996. En los mismos figura la Compañía con un crédito de 53.806,3 millones de pesetas, cuyo detalle es el siguiente:

#### Gastos:

Capítulo I	Personal	26.482.216 miles Ptas.
Capítulo II	Bienes corrientes y servicios	9.179.929 miles Ptas.
Capítulo III	Financieros	2.710.848 miles Ptas.
Capítulo VI	Inversiones reales	12.850.000 miles Ptas.
Capítulo IX	Variación Pasivos financieros	2.583.333 miles Ptas.
		<b>53.806.326 miles Ptas.</b>

#### Ingresos:

Capítulo IV	Transferencias corrientes	23.521.155 miles Ptas.
Capítulo V	Ingresos patrimoniales	21.734.041 miles Ptas.
Capítulo VII	Transferencias de capital	7.394.312 miles Ptas.
Capítulo VIII	Variación Activos financieros	1.156.818 miles Ptas.
		<b>53.806.326 miles Ptas.</b>

#### b) Evolución previsible de la Empresa y su actividad

La evolución que experimentará Metro de Madrid en el próximo Ejercicio y en los futuros hasta el año 2000, vendrá afectada por el ambicioso Plan de nuevas Líneas y prolongaciones de algunas de las actuales. Este Plan se llevará a efecto por la Comunidad de Madrid y la Compañía en lo que respecta a la construcción de la infraestructura, las obras de supraestructura y la adquisición del Material Móvil necesario.

Esta primera fase, con un coste aproximado de 150.000 millones de pesetas, será financiada a largo plazo, determinando una nueva configuración de costes e ingresos con rasgos diferenciados en relación con la estructura actual. El Programa en su primera fase supone una longitud de 24 kilómetros de Red, lo que significa un 20% de incremento en términos relativos.

Con este nuevo Plan se dotará a Madrid de la Red necesaria para cobertura de las necesidades de transporte urbano de cara a los últimos años del presente siglo y primeros del que viene, en cuyos albores entrará en vigor la segunda fase del mismo con una vigencia de hasta el año 2003.

## II. Informe de Gestión

1. Principales Actuaciones del Ejercicio
2. Aspectos Estructurales
3. Aspectos Operacionales
4. Aspectos Sociales
5. Información y Relaciones Externas
6. Plan de Actuación para 1996



Estación de Puerta del Angel.

# PLANO DE LA RED



## 1. Principales Actuaciones del Ejercicio



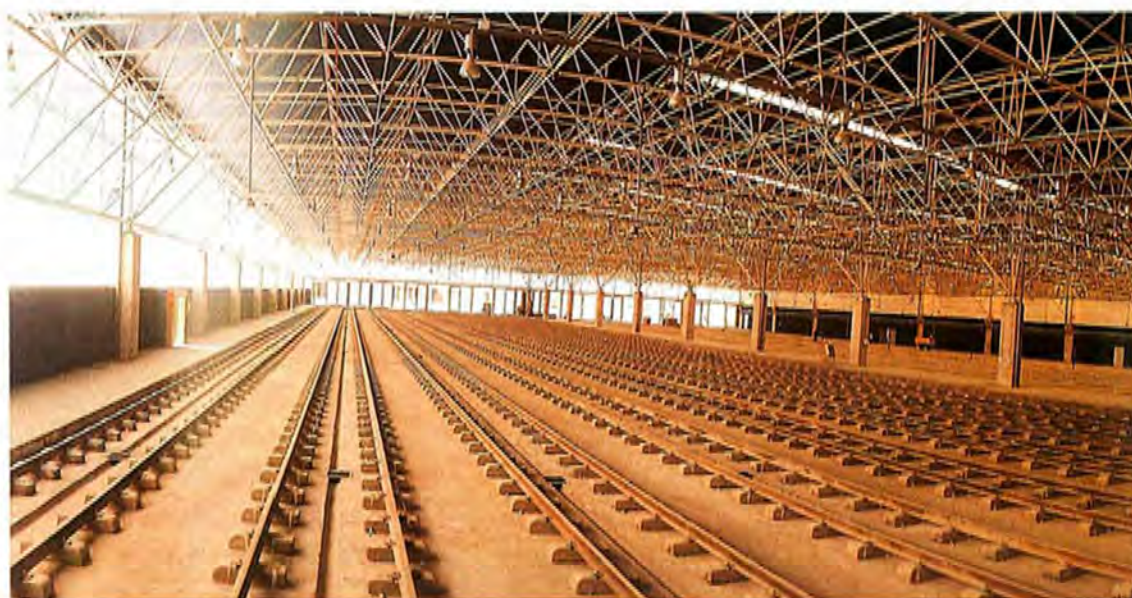
## 1. PRINCIPALES ACTUACIONES DEL EJERCICIO

### 1.1 Prolongación de la línea 6. Línea circular

Dentro de las actuaciones llevadas a cabo en este ejercicio, realizadas por la Comunidad de Madrid con el asesoramiento y estrecha colaboración de Metro, destaca, por su significativa importancia, la puesta en servicio al público el día 11 de Mayo del nuevo tramo de línea 6 entre Laguna y Ciudad Universitaria, que completa el cierre de la línea convirtiéndola en circular. De esta forma se constituye como una línea fundamental de la red y dada su configuración se convierte en la gran distribuidora de viajes. Posee dos correspondencias con cada una de las demás líneas de Metro, además de su facilidad para el transbordo con la red de autobuses y con cuatro de las estaciones más importantes del ferrocarril de cercanías.

El nuevo tramo comprende seis estaciones: Lucero, Alto de Extremadura, Puerta del Angel, intercambiador de Príncipe Pío, Argüelles e intercambiador de Moncloa. En su diseño y construcción se han conjugado los aspectos de amplitud de espacios, iluminación, funcionalidad y decoración.

En cuanto al equipamiento de vestíbulo se han incorporado los nuevos modelos de torniquetes DASSAULT, máquinas automáticas METTA, escaleras mecánicas y ascensores. Asimismo, se ha dotado a la línea de las instalaciones de señalización de ATP, ATO y CTC en nuevos enclavamientos electrónicos, de instalación de ventilación forzada y pozos de bombeo, controlados desde el Puesto de Control Local de las estaciones (PCL), se han construido centros de transformación de 15 kV en estaciones, etc. Como instalaciones complementarias a la infraestructura, se destaca el equipamiento de tres nuevas subestaciones, en las estaciones de Puerta del Angel, Príncipe Pío y Moncloa. Además, se han construido dos nuevas cocheras,





una subterránea en Ciudad Universitaria, que dispone de 8 vías y áreas destinadas a oficinas, vestuarios, aseos y almacenes y otra en el nuevo depósito de Laguna, provista de un haz de 26 vías: 18 para estacionamiento, con capacidad mínima de un tren de 6 coches en cada una, 7 vías de mantenimiento y una vía de pruebas. En este último recinto se ubican también un edificio de oficinas, vestuarios, almacenes y el puesto de mando del depósito en el que se integra el Puesto de Control y Seguridad.

## 1.2 Obras terminadas y en curso

Durante el ejercicio de 1995, se han llevado a cabo distintas obras de mejora, tanto en la infraestructura de túneles y estaciones como en las instalaciones de Metro, destacando por su importancia las siguientes:

### OBRAS TERMINADAS

**Estaciones.** Han finalizado las obras de remodelación de la estación de Embajadores y el acondicionamiento de diversas áreas de las estaciones de Argüelles y Moncloa, con el objeto de adecuar su aspecto al que presentan las nuevas instalaciones de línea 6.

Se han terminado las obras del Plan de Actuación Inmediata (P.A.I.) en línea 5, con actuaciones notables en las estaciones de Núñez de Balboa, Rubén Darío, Chueca, Latina, Puerta de Toledo, Acacias, Pirámides, Marqués de Vadillo, Urgel, Vista Alegre y Carabanchel.



En este mismo sentido, se han efectuado obras de acondicionamiento en los aseos y vestuarios correspondientes a 45 estaciones, realizándose, además, la construcción de unos nuevos aseos para conductores en Laguna y Ciudad Universitaria, de un aseo y dos vestuarios en Príncipe Pío, así como dos vestuarios en el vestíbulo central de Argüelles.

Asimismo, se ha actuado en la readaptación de falsos techos, sustitución del pavimento y mamparas en el vestíbulo principal de Avda. de América, acondicionamiento de nuevas taquillas en segundos vestíbulos de la red y adecuación de zonas destinadas al uso de gerentes y nuevos oficiales polivalentes.

**Vía y túneles.** Continuando las obras de consolidación de túneles, se ha actuado en el tramo de línea 2, Sol-Opera, con un tratamiento de inyecciones al terreno y a la estructura del túnel, más un gunitado de refuerzo y saneamiento interior. Con objeto de causar la menor incidencia al servicio prestado, se aprovechó el período estival del 15 de Julio al 31 de Agosto para la realización de las obras.

Asimismo, se ha actuado en diversas zonas del Ramal Opera-Príncipe Pío, canalizando filtraciones existentes.

Por otra parte, a instancias del INAEM (Instituto Nacional de Artes Escénicas y de la Música), en la zona en que el Ramal coincide con el Teatro Real, la vía se ha montado sobre elementos amortiguadores de sonido y vibraciones.

**Recintos.** Ante la patología detectada en el depósito de Sacedal, consistente en un descenso de las vías 1 a 8 en la zona de estacionamiento de trenes de hasta 12 cm, debido a un asentamiento del terreno, se ha procedido a su levantamiento mediante la aplicación de un tratamiento de inyecciones de mortero sobre el citado terreno.

Por lo que se refiere al Depósito de Canillejas se ha llevado a cabo una serie de actuaciones diversas, tales como instalación de 12 puertas automáticas en el garaje de camiones; reforma del Taller-Escuela de Formación Profesional, adecuándolo a las necesidades actuales; montaje de varias escaleras para facilitar el acceso a la cubierta de Talleres e implantación de dos pasarelas metálicas en una vía de la nave de Mantenimiento.

En los Depósitos de Fuencarral y Sacedal se han modificado 58 bocas de incendios equipadas (B.I.E.S.) a hidrantes, con el fin de normalizar las instalaciones de protección contra incendios.

**Renovación de cuadros de baja tensión.** Sustitución de 55 cuadros en las estaciones de las líneas 6, 7, 8 y 9, para adaptarlos a los actuales requerimientos, tanto funcionales como de mantenimiento.



**Actuaciones de ahorro energético.** Se ha continuado con la sustitución de reactancias convencionales por balastos electrónicos en distintos recintos de la Compañía y numerosas estaciones de la red, además de la instalación de luminarias antivandálicas en determinados lugares y el cambio de cuadros generales de baja tensión en las estaciones de Sol y Tribunal.

**Sustitución de escaleras mecánicas.** Se han sustituido 19 escaleras mecánicas en distintas estaciones de la red por unidades de nuevas características.

**Otras obras:**

- Acondicionamiento para la puesta en servicio al público del aparcamiento disuasorio en la estación de Miguel Hernández
- Sustitución de pasos enclavados mecánicos por electromecánicos
- Sustitución de vallas publicitarias en andenes de diversas estaciones y soportes publicitarios.
- Protección antigraffiti de los elementos de carpintería metálica en 26 estaciones
- Equipamiento de Modulación de Impulsos Codificados, MIC, para captura de datos en toda la red y para soportar la instalación de megafonía centralizada.

- Centralización del sistema de control de accesos al P.C.L. y del sistema antiintrusión en el Puesto de Mando de las estaciones para facilitar las tareas de vigilancia y control.
- Realización de acometidas de emergencia en las subestaciones de Parque de las Avenidas, Arturo Soria, López de Hoyos y República Argentina.
- Mejora del enclavamiento mecánico en 88 cuadros generales de baja tensión.
- Reforma de la S/E de Ciudad Universitaria y del parque de 45 kV de la S/E de Aluche para ampliar la potencia y cubrir las nuevas necesidades de explotación.

#### OBRAS EN CURSO

**Plan integral de remodelación de estaciones.** Se ha actuado en la estación de Moncloa, encontrándose, al cierre del ejercicio, en fase muy avanzada.

Para la construcción de nuevos vestíbulos en las estaciones de Banco de España y Sevilla se están tramitando las oportunas licencias municipales. Próximas a iniciarse se encuentran las obras de remodelación de las estaciones de Empalme y Pza. de España y la construcción de un nuevo acceso en la estación de Opañel.

Siguiendo el desarrollo del Plan de Actuación Inmediata, P.A.I., de líneas antiguas, se han iniciado estas obras en la línea 4 para continuar con líneas 2 y 3.

**Mejora de accesos.** Se está procediendo a instalar nuevos pórticos de acero inoxidable en accesos de líneas nuevas.

**Acondicionamiento de galerías de cables** de interconexión entre la Subestación de Quevedo y línea 4 y próxima actuación entre la subestación de Ancora y línea 3.

Obras relativas a la **ventilación** en líneas 8 y 9 e instalación de columnas secas en los pozos correspondientes.

**Renovación de equipamiento eléctrico en subestaciones.** Se está llevando a cabo la renovación de cables de alimentación de la red de tracción y sustitución de disyuntores en la S/E de Quevedo. Por otra parte, se están renovando los disyuntores en las SS/EE de Acacias y Centro y los relés de protección en celdas de 15 kV en distintas subestaciones.

**Sistema de teleindicadores en línea 6,** al objeto de proporcionar información visual al viajero mediante paneles situados en los andenes. En una primera fase, el sistema informa de las estaciones de encierre de los trenes, completándose en 1996 para emitir mensajes de diversos tipos como la composición del tren próximo a llegar al andén.

**Sistema de captura de datos en la primera gerencia.** Esta obra tiene como objetivo integrar diversos subsistemas existentes en las estaciones: pupitres de torniquetes, portón de acceso, máquinas METTA, control de instalaciones (PCL) para:

- Supervisar su funcionamiento
- Capturar los datos de información que generan
- Telemandar sus funciones

tanto desde el Puesto de Control Local (PCL) de la estación como desde el Puesto Central ubicado en Pacífico.

El alcance de esta primera fase incluye la contratación para la instalación del sistema en las 11 estaciones de la Gerencia I y la instalación de un Puesto Central en las salas de Pacífico. Posteriormente el sistema se ampliará a toda la red.

**Sistema de megafonía centralizada en la red,** que posibilita el envío de mensajes de megafonía desde el puesto de mando, tanto a nivel de PCL y cabina de jefe de sector, como a nivel general de estaciones y líneas.

Entre **otras actuaciones** que se están realizando se señalan: acondicionamiento de aseos y vestuarios en estaciones, sustitución de soportes publicitarios; señalización de seguridad en cocheras de Laguna, Miguel Hernández y Ciudad Universitaria; pintura antigraffiti en elementos metálicos en su 5ª fase; sustitución de torniquetes en 33 vestíbulos de la red; acondicionamiento y reparación de rejillas de ventilación; instalación de locales comerciales en las estaciones de Ciudad Universitaria, Moncloa, Pza. Elíptica, Laguna y Pueblo Nuevo, y obras diversas de urbanización, protección y seguridad contra-incendios en dependencias y recintos varios.

Están en fase de **desarrollo los proyectos** relativos a la construcción de un Nuevo Puesto Central y la renovación y traslado de los equipos actuales. Así mismo, se proyecta la instalación de cierres mecanizados de puertas cancelas en todos los accesos de la red. Por otra parte se realiza el levantamiento topográfico de los túneles y refuerzo y consolidación del tramo Marqués de Vadillo-Pirámides.

## 2. Aspectos Estructurales



La red principal está soportada sobre balasto en el 60,70% y en el resto con plataforma de vía sobre hormigón.

La electrificación de esta red general, con suministro de energía de 600 voltios de corriente continua, está basada en sistema de suspensión tipo tranviaria en 60,397 km y en suspensión tipo catenaria en los 60,458 km restantes. El índice total de disponibilidad de la red de tracción es del 99,99% del total de horas año por km de red en servicio.

#### PRINCIPALES INSTALACIONES

##### Energía

• Parques de intemperie de 45 kV .....	2
• Subestaciones transformadoras-rectificadoras .....	41
• Centros de transformación de media tensión .....	224
• Número de transformadores .....	569
• Potencia instalada en transformadores (MVA) .....	435
• Número de rectificadores de potencia .....	117
• Potencia instalada en rectificadores (MW) .....	239
• Longitud de cables de media tensión (km) .....	362

##### Instalaciones Electromecánicas

• Máquinas de taquilla .....	210
• Máquinas automáticas expendedoras de billetes .....	347
• Torniquetes .....	682
• Pasos enclavados .....	642
• Portones de paso .....	205
• Escaleras mecánicas en funcionamiento .....	720
• Pozos de ventilación .....	253
• Ventiladores .....	375

##### Equipamiento de Señales y Comunicaciones

• Puestos de control local (PCL) .....	127
• Unidades remotas de PCL .....	762
• Monitores TV CC .....	395
• Videocámaras TV CC .....	1.374
• Interfonos agentes .....	723
• Interfonos viajeros .....	892
• Interfonos ascensores .....	18
• Líneas telefónicas red interior .....	1.400
• Telefonía centralizada de estación .....	173
• Enclavamientos red general y depósitos .....	72
• Bases radiotelefonía de trenes .....	64

## 2. ASPECTOS ESTRUCTURALES

### 2.1 Infraestructura y superestructura

#### RED ACTUAL

La red de servicio a los usuarios de Metro de Madrid está compuesta de 10 líneas y un ramal con una longitud total de 120,855 kilómetros de vía doble, 164 estaciones y 204 vestíbulos. Además, se dispone de 65,18 kilómetros de vía sencilla en la red secundaria o auxiliar, correspondiendo el 91,78% a vías en depósitos y cocheras y el resto a túneles de enlace entre líneas.

La puesta en servicio del tramo Laguna-Ciudad Universitaria en 1995, ha supuesto un incremento en la red general de 6,446 km y 6 nuevas estaciones. La red secundaria se ha ampliado en 8,62 km con la puesta en servicio del depósito de Laguna, en el que se dispone de 26 vías para encierre de trenes y mantenimiento de los mismos, y las cocheras de Ciudad Universitaria con 8 vías para el estacionamiento del material móvil.

Línea - Trayecto	Longitud (km)	Estaciones	Vestíbulos
1. Pza. de Castilla - Miguel Hernández	13,971	24	46
2. Ventas - Cuatro Caminos	7,862	14	19
3. Legazpi - Moncloa	6,362	11	20
4. Esperanza - Argüelles	9,195	16	18
5. Canillejas - Aluche	18,228	26	32
6. Circular	23,472	27	24
7. Las Musas - Avda. de América	7,826	10	10
8. Fuencarral - Avda. de América	8,419	8	8
9. Pavones - Herrera Oria	15,237	18	22
10. Aluche - Alonso Martínez	9,191	8	5
Ramal Opera-Príncipe Pío	1,092	2	-
<b>TOTAL</b>	<b>120,855</b>	<b>164</b>	<b>204</b>







## CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

En la actividad desarrollada, en cuanto a las tareas de conservación y mantenimiento en las instalaciones y equipamiento de la red, cabe destacar los siguientes trabajos:

- Instalación de 191 nuevos torniquetes modelo DASSAULT que aportan unas importantes características en cuanto a rapidez y fiabilidad en su funcionamiento.
- Diversas actuaciones en escaleras mecánicas entre las que se señalan la renovación de cremalleras en 22 de ellas y la sustitución de cadenas de peldaños en 17.
- Dentro de la 8ª fase de renovación de vía, se ha actuado en 1.370 m de vía sobre balastro y 675 m sobre hormigón.
- Mejora de la calidad de rodadura de los trenes mediante soldaduras aluminotérmicas en 573 puntos y tareas de bateado y alineado en 15,4 km de vía sencilla sobre balastro y reperfilado de 15,8 km de carril.
- Renovación de 1.365 m de hilo de contacto en diversas líneas de la red de todos los aisladores de sección de las líneas de suspensión catenaria.
- Sustitución de 400 series de señalización de tracción.

## 2.2 Material Móvil

### PARQUE ACTUAL

El parque de material móvil disponible al finalizar el año 1995 se eleva a un total de 1.076 coches en servicio comercial para viajeros, además de otros 148 coches destinados en parte a tareas auxiliares a la explotación, para exposición o patrimonio histórico y fuera de funcionamiento.

Cabe señalar la incorporación al servicio de viajeros de los 30 coches serie 2000 correspondientes al pedido de 39 unidades de este material. Por otra parte, se ha procedido a la retirada del servicio de 7 unidades serie 1000 siguiendo las directrices de renovación de este tipo de material.

### MATERIAL MÓVIL EN EXPLOTACIÓN

Tipo material	Número de coches		
	Motores	Remolques	Total
Coches 300	40	12	52
Coches 1000	120	18	138
Coches 2000	277	265	542
Coches 5000	332	12	344
<b>TOTAL</b>	<b>769</b>	<b>307</b>	<b>1.076</b>

### DISPONIBILIDAD DEL MATERIAL

La disponibilidad del parque móvil en explotación ha sido del 92,73% para el conjunto del material, superando en 4 décimas el valor del año anterior y siguiendo la tendencia ascendente en los últimos años.

### DISPONIBILIDAD DEL PARQUE

Material	1992	1993	1994	1995
Línea 10	89,72	90,81	90,06	89,13
1000	90,32	90,29	93,20	93,38
2000	92,68	92,76	92,50	93,48
5000	91,19	92,16	92,23	92,30
<b>TOTAL</b>	<b>91,52</b>	<b>91,93</b>	<b>92,33</b>	<b>92,73</b>

## TRABAIOS PARA EL EXTERIOR

La División de Material Móvil ha potenciado sustancialmente durante este ejercicio su campo de actividad de trabajos para el exterior, destacando como clientes los Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya, Eusko Tren Bideak y el municipio de Quito, en cuanto a operadores de Servicios se refiere, y AEG, COBRA o DIMETRONIC, como empresas constructoras de material móvil y equipamientos.

En este sentido, los Talleres Centrales han realizado tanto trabajos de Consultoría (Estudios de implantación y Diseños de distribución en Planta de un Taller, especificaciones técnicas y administrativas para la compra de maquinaria, etc), como reformas y reparaciones en equipamientos.

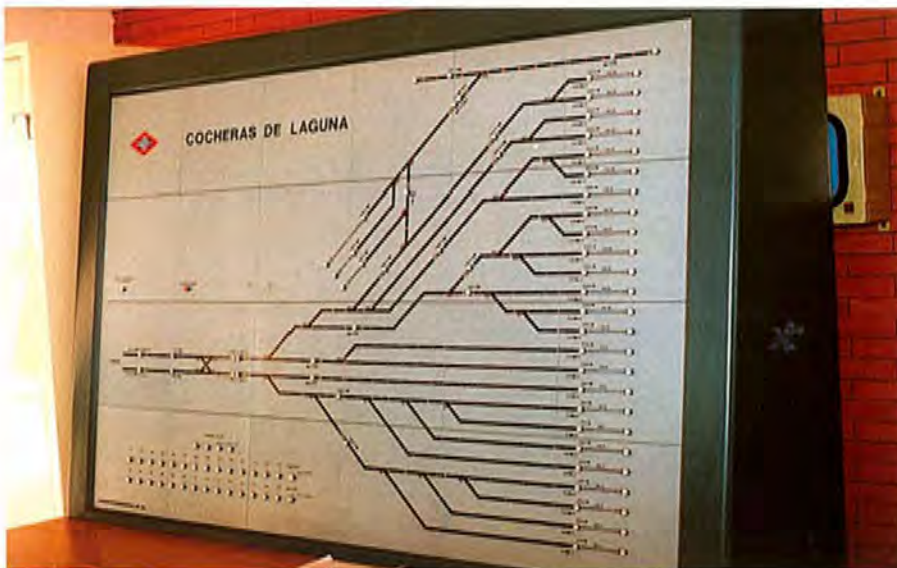
También la Oficina Técnica ha realizado trabajos para CAF, cuyo destino final ha sido el Metro de México.

## CONSERVACIÓN Y MANTENIMIENTO

En el transcurso del año se han llevado a cabo diferentes mejoras en la organización de los procesos de mantenimiento. Con la puesta en servicio de las nuevas cocheras de Laguna se ha incorporado a este recinto el mantenimiento principal de los coches 5000 2ª y 4ª serie, procedentes del Recinto de Canillejas.

Por otra parte, se ha asumido el mantenimiento preventivo de las unidades 2000 recepcionadas en este año; se ha continuado con la implantación del nuevo mantenimiento de ciclo corto por módulos, extendiéndose de la 4ª serie del parque 5000 al material de la 2ª serie; asimismo, se ha proseguido con la realización del mantenimiento de los coches 2000 adscritos a línea 5 por el personal de coches 1000, con las correspondientes fases de formación, adquisición de instrumentación y herramental, etc.

Finalmente, se ha concluido la implantación de las nuevas "limpiezas integrales" afectando ya a todo el parque.



Mantenimiento preventivo

- Ciclo corto

Visitas .....	10.788 operaciones
Revisiones periódicas .....	651 operaciones
Revisiones modulares (A, B, C, D y E) .....	134 operaciones

- Ciclo largo .....

Rev. intermedias en coches 300, 1000, 2000 y 5000.....	52 unidades
Revisiones generales coches 5000.....	17 unidades

- Limpieza de coches:

Tipo "A", "B" y "C" .....	266.204 operaciones
Tipo "Integral" .....	1.542 operaciones

- Tratamientos sanitarios  
(desinfección y desinsectación) .....

	24.540 operaciones
--	--------------------

Mantenimiento predictivo

- Reductoras UPDE-4/6 y Thyssen/Hurth .....

	297 elementos
--	---------------

Mantenimiento correctivo

- Averías reparadas o inspeccionadas .....

	11.364 operaciones
--	--------------------

- Reparaciones parciales o por desperfectos .....

	70 unidades
--	-------------

- Asientos y respaldos reparados .....

	3.947 elementos
--	-----------------

- Pintura parcial o completa .....

	32 unidades
--	-------------

En cuanto a las innovaciones tecnológicas incorporadas cabe destacar la sustitución de reguladores de marcha en 3 unidades 5000, 1ª serie, por autómatas programables controlados por microprocesadores y, a título de ensayo, montaje de un film transparente antigraffiti en la parte exterior e interior de una unidad serie 2000.

Asimismo, se ha incorporado una serie de mejoras en las instalaciones de mantenimiento y talleres, destacando los equipos innovadores de la nueva cochera de Laguna como mesa baja-bogies, púlpitos y sistemas de acceso a techos de vehículos, etc.



### 3. Aspectos Operacionales



### 3. ASPECTOS OPERACIONALES

#### 3.1 La oferta de servicio

##### CIRCULACIÓN DE TRENES

Metro de Madrid presta su servicio de transporte público con horario de 6:00 a 1:30 horas. Hasta el mes de Mayo pasado, la estación de Ciudad Universitaria, dada sus características de estación extrema de línea 6 y su ubicación en un entorno de actividad estudiantil, ha funcionado con horario restringido en días lectivos. Con la inauguración del tramo Laguna-Ciudad Universitaria y su incorporación a la línea circular se homogeneiza el horario de funcionamiento al resto de la red.

Entre los parámetros característicos más representativos de la oferta de transporte se consideran la velocidad comercial, la frecuencia de trenes y la capacidad ofrecida para cada una de las líneas.

##### OFERTA POR LÍNEAS EN PERÍODO PUNTA DÍA LABORABLE

Línea	Trenes (*)	Coches/tren	Veloc. comerc. (km/h)**	Tiempo viaje redondo **	Intervalo medio **	Capacidad viaj./coche	Capacidad viaj./hora
1	30	6	21,09	79min 11s	3min 8s	135	15.576
2	13	4	19,87	47min 8s	3min 58s	135	8.161
3	17	4	20,08	38min 38s	2min 26s	135	13.278
4	16	4	20,84	53min 51s	3min 56s	135	8.244
5	29	6	21,31	104min 37s	3min 59s	150	13.534
6***	31	6	27,17	60min 38s	3min 16s	215	23.630
7	7	3	28,98	33min 13s	5min 2s	215-230	7.857
8	5	5	32,66	30min 50s	6min 37s	215-230	9.879
9	15	4	30,31	57min 26s	4min 19s	215	11.944
10	11	6	29,12	40min 12s	3min 55s	135	12.398
Ramal	2	4	13,68	8min 34s	4min 17s	135	7.570

(\*) Tabla de trenes del 30.11.95. Durante 1995, han estado en vigor 4 tablas para el servicio de invierno, del 1-10-94, 11-05-95 (AMPL-6), 1-10-95 Y 30-11-95.

(\*\*) Medias 12 meses (incluyendo periodos de verano).

(\*\*\*) A partir del 10 de Mayo se configura la línea Circular con explotación por separado para la vía I y vía II.

Para el conjunto de la red se ha obtenido una velocidad comercial, en período punta de 7:30 a 9:30 horas para día laborable, de 24,60 km/h, resultado que mejora el valor anterior de 23,99 km/h y sigue en la línea creciente de los últimos años.

Asimismo, la capacidad ofrecida para toda la red ha sido de 132.071 viajeros en hora punta, superando en un 7,5% la capacidad correspondiente en 1994.

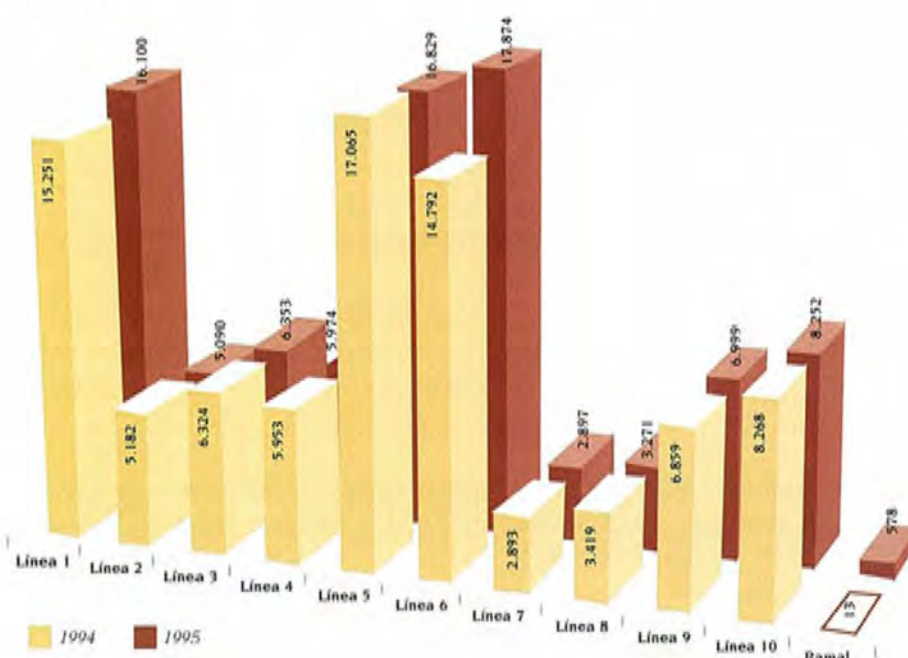
Durante 1995 se han producido 90.217.874 coches x kilómetro en servicio de viajeros, incluyendo los necesarios para realizar las maniobras en cabeceras de línea. El incremento, de prácticamente un 5% respecto a la producción de 1994, cifrada en 86.018.364 coches x kilómetro, se basa fundamental-

mente en las variaciones de tres líneas: la circulación durante todo el año del tramo Portazgo–Miguel Hernández de línea 1, inaugurado en Abril de 1994; la entrada en funcionamiento a partir del mes de Mayo de 1995 de la línea circular con la incorporación de 7 nuevos kilómetros; y la permanencia en casi la totalidad del año 1994 del cierre del ramal Opera–Príncipe Pío por obras de la red ferroviaria.

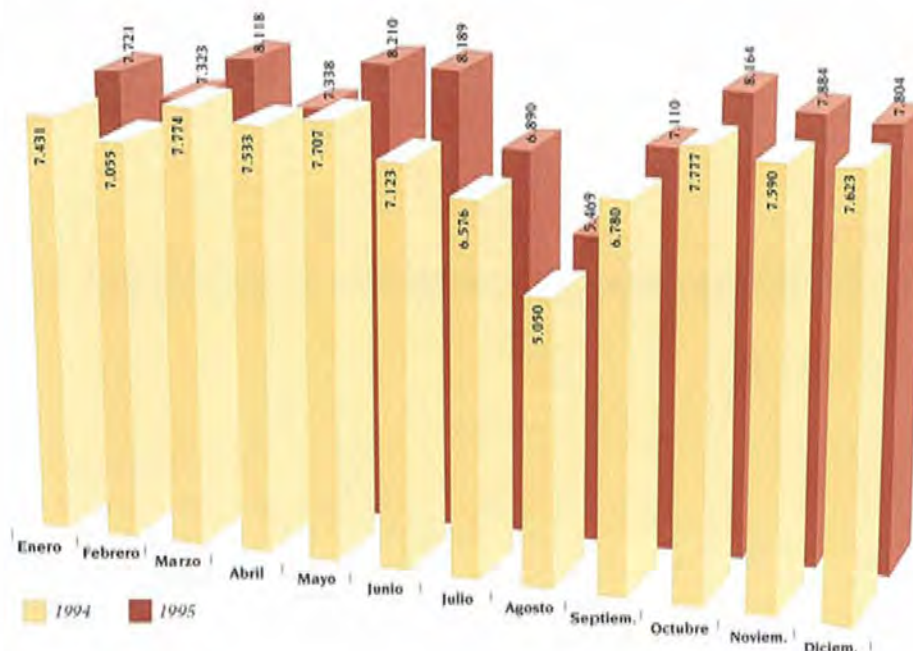


DISTRIBUCION POR LÍNEAS DE COCHES x KM

Coches x km ( $\times 10^3$ )



## DISTRIBUCIÓN POR MESES DE COCHES x KM

Coches x km ( $\times 10^3$ )

El número total de plazas x km ofertadas ha sido de 14.939,5 millones, superando en un 5,7% la capacidad ofrecida en el año anterior, debido básicamente a la mayor longitud de la red consecuencia de la ampliación de la línea circular.

En relación a la variable que representa el tiempo invertido por la totalidad de los trenes en funcionamiento se ha obtenido un volumen de 801.532 horas x tren, superando en un 7,9% la prestación del servicio del año anterior cifrada en 742.739 horas x tren.

## CUMPLIMIENTO DE HORAS x TREN (%)

	1992	1993	1994	1995
Día medio	99,85	99,71	99,78	99,56
Hora punta	99,28	99,33	99,74	99,49

## CUMPLIMIENTO DE COCHES x KILÓMETRO (%)

	1992	1993	1994	1995
Día laborable	98,53	99,07	101,64	99,79
Sábado	101,27	101,80	102,64	100,68
Festivo	101,84	100,97	101,74	100,48
Día medio	99,50	99,78	101,76	99,96



SISTEMA TARIFARIO

A partir del 1 de Enero de 1995 entran en vigor las nuevas tarifas, de acuerdo con la política tarifaria definida por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Billete sencillo .....	125 ptas
Billete de 10 viajes .....	625 ptas

PRECIO ABONO TRANSPORTE (ptas.)

Tipo abono	Zona A	Zona B-1	Zona B-2	Zona B-3	Zona C-1	Zona C-2
Mensual	3.900	4.500	5.125	5.750	6.375	7.050
Joven	2.700	3.050	3.475	3.950	4.300	4.725
Anual	42.900	49.500	56.375	63.250	70.125	77.550
Mensual 3ª edad				1.200		
Anual 3ª edad				13.200		

El precio del billete sencillo y del Abono para la 3ª edad no han sufrido variación ninguna respecto al ejercicio anterior, habiéndose modificado el resto con factores distintos cada uno de ellos, pero girando alrededor del incremento del Índice de Precios al Consumo.

CONSUMO ENERGÉTICO

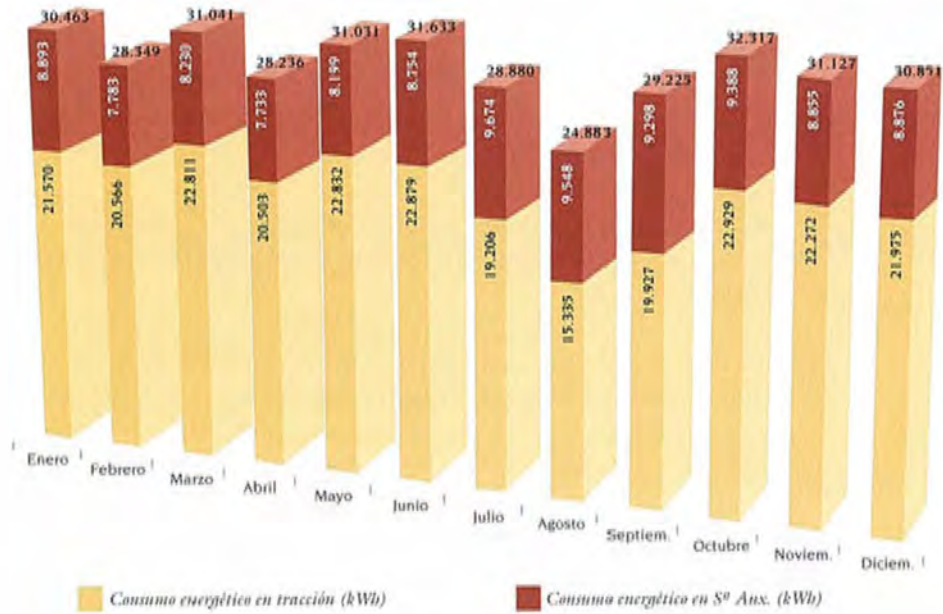
El suministro de energía eléctrica en media tensión ha ascendido a un total de 358.033.798 kWh, correspondiendo el 70,61% al consumo energético en tracción con 252.803.993 kWh y el resto 105.229.805 kWh a servicios auxiliares tales como sistemas de ventilación, equipamiento de estaciones y otras instalaciones.

Asimismo, se han suministrado en baja tensión 8.373.320 kWh para servicios de alumbrado complementario en estaciones, mediante acometidas individuales de las Compañías Eléctricas.

La evolución de la última década ha experimentado una trayectoria creciente en cuanto al consumo total de energía eléctrica, con un aumento de 16.435.185 kWh (4,8%) entre los años 1994 y 1995. Esta diferencia es debida fundamentalmente a la ampliación de la red, y, en consecuencia, a la mayor oferta de transporte, con un incremento de 16.612.933 kWh en el consumo energético en tracción, lo que supone un 7% de variación entre estos dos años. En Servicios Auxiliares, y aún cuando se ha producido la incorporación de nuevos equipos (sistemas de ventilación, etc), el consumo se ha reducido como resultado de las medidas incorporadas para mejorar las instalaciones de alumbrado de estaciones mediante la implantación de equipos con mayor rendimiento energético.

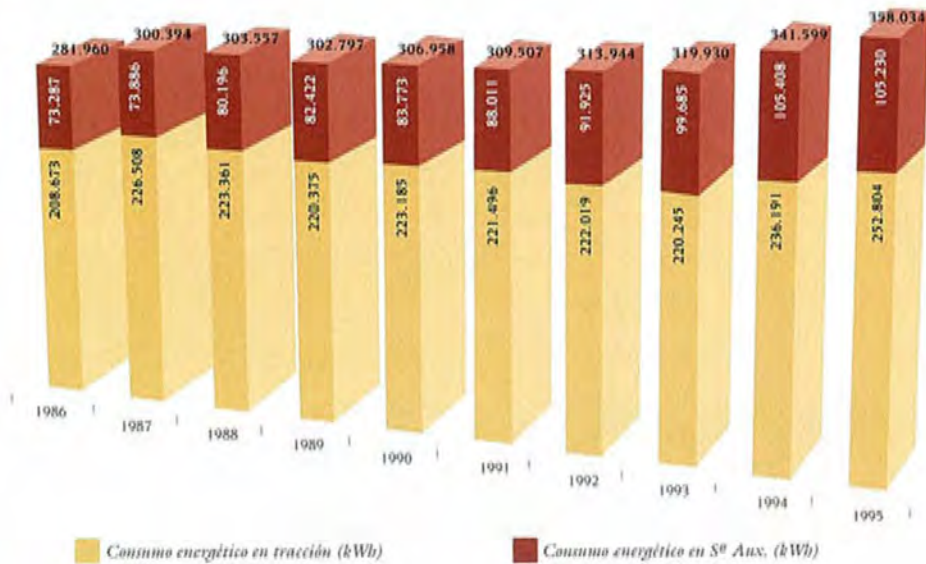
CONSUMO ENERGÉTICO 1995 (kWh)

Consumo en miles de kWh



EVOLUCIÓN DEL CONSUMO ENERGÉTICO

Consumo en miles de kWh



### **3.2 Protección Civil y Seguridad**

Para atender las necesidades de vigilancia y seguridad de instalaciones y viajeros en el año 1995, se han efectuado 211.452 intervenciones, lo que supone, con referencia al ejercicio anterior, un incremento de actividad por parte de los agentes de seguridad del 46 por ciento.

El número de denuncias tramitadas ha sido de 2.860, ligeramente superior al año 1994, produciéndose la intervención de la policía municipal y nacional en 1.096 y 1.461 ocasiones respectivamente, habiéndose efectuado 1.157 detenciones.

Se han continuado prestando ayudas humanitarias a enfermos, ancianos y lesionados, colaborando en la atención el SAMUR que ha intervenido en 1.446 casos.

Para actualizar y reforzar las medidas de seguridad ante emergencias, los servicios de bomberos han realizado 6 actuaciones en su ámbito de asistencia, colaborando además con Metro en la realización de maniobras ante simulacro de un incendio en la estación de Miguel Hernández.

### **3.3 La demanda**

#### DEMANDA GLOBAL

Durante el año 1995 la demanda global ha ascendido a 397.167.576 viajeros, suponiendo un incremento de 5.483.015 viajeros sobre el ejercicio anterior, lo que representa un 1,4 por ciento de variación.



Las eventualidades durante este año que han afectado a la variación de la demanda, se resumen en los siguientes puntos:

- Puesta en servicio al público del nuevo tramo de línea 6 Laguna–Ciudad Universitaria en Mayo de 1995
- Suspensión del servicio en el período estival, Julio y Agosto, en el Ramal Opera– Príncipe Pío y entre las estaciones de Opera y Sol de línea 2, por obras de acondicionamiento del túnel
- Huelga parcial en Metro con cumplimiento de los servicios mínimos establecidos en los días convocados para los meses de Enero y Diciembre.

En relación a la utilización de este medio de transporte, por tipo de billetes se tiene que más de la mitad de los usuarios disponen de título multimodal, mensual y anual, con un 53,38 por ciento del total, participación que se ha ido incrementando en los últimos años en detrimento del billete de 10 viajes.

#### DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA DEMANDA POR TIPO DE BILLETE

	1992	1993	1994	1995
Billete sencillo	5,28	4,88	5,17	5,58
Billete de 10 viajes	46,36	44,67	42,11	41,04
Abono Transporte (mensual y anual)	48,36	50,45	52,72	53,38

#### DISTRIBUCIÓN ESPACIAL

En cuanto a la distribución por líneas, el mayor número de viajeros corresponde a la línea 1 con un 21 por ciento de la demanda total de la red, seguida de la utilización de la línea 6 y la línea 5, concentrando en estas tres líneas el 52 por ciento de los usuarios de Metro.

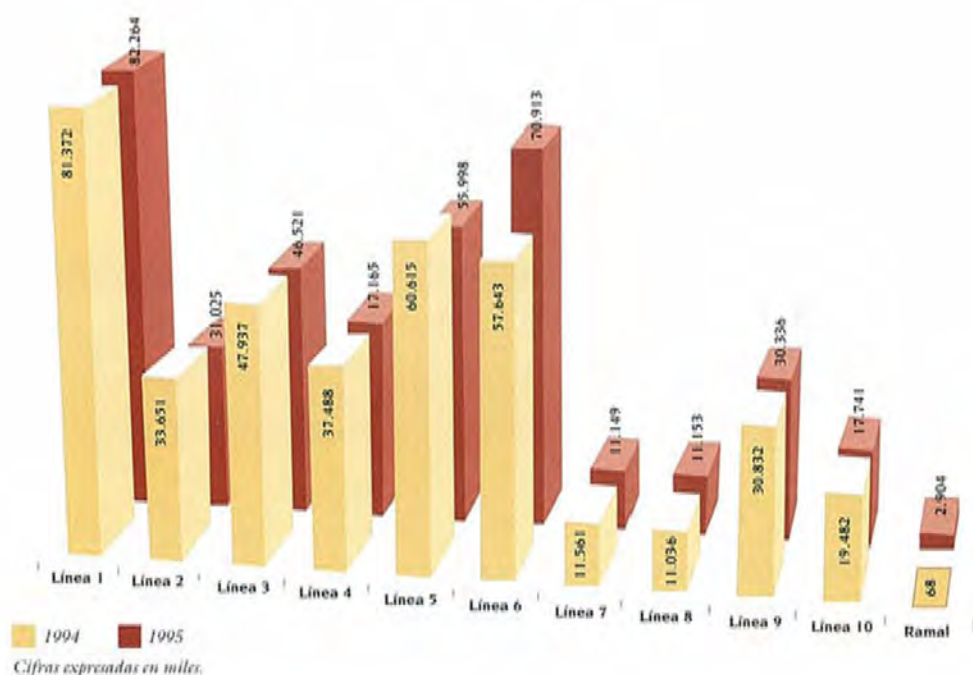
En comparación con la distribución de viajes en el año anterior hay que señalar, aparte de la puntualización mencionada respecto a la reincorporación al servicio del Ramal, el aumento del 23 por ciento de la demanda en línea 6, propiciada por la inauguración en Mayo de 1995 del tramo Laguna–Ciudad Universitaria formando la línea circular y su repercusión en otras zonas, disminuyendo un 8,9 por ciento, 7,8 por ciento y 7,6 por ciento en las líneas 10, 2 y 5, respectivamente.

En cuanto a las variaciones más significativas del número de viajes por estación en todo el año, se indican los siguientes aspectos:

- El cierre del Ramal, en prácticamente la totalidad de 1994, ha repercutido en 1995 en la disminución de viajes en las estaciones de Campamento y Opera con influencia en el aumento de viajes en Príncipe Pío.
- Las tres estaciones de la prolongación de línea 1, Buenos Aires, Alto del Arenal y Miguel Hernández, incrementan su demanda respecto al año anterior, al comparar con un período menor, disminuyendo por ello la estación de Portazgo.

- La configuración de la línea circular ha repercutido directamente, además de la captación de usuarios que se incorporan en las tres nuevas estaciones (Lucero, Alto de Extremadura y Puerta del Angel), en el incremento en las estaciones de Ciudad Universitaria y Moncloa. Asimismo, ha incidido en la disminución de viajes en Embajadores–Acacias y los viajeros procedentes de la correspondencia con Renfe en esta estación.

DISTRIBUCIÓN DE VIAJES POR LÍNEA

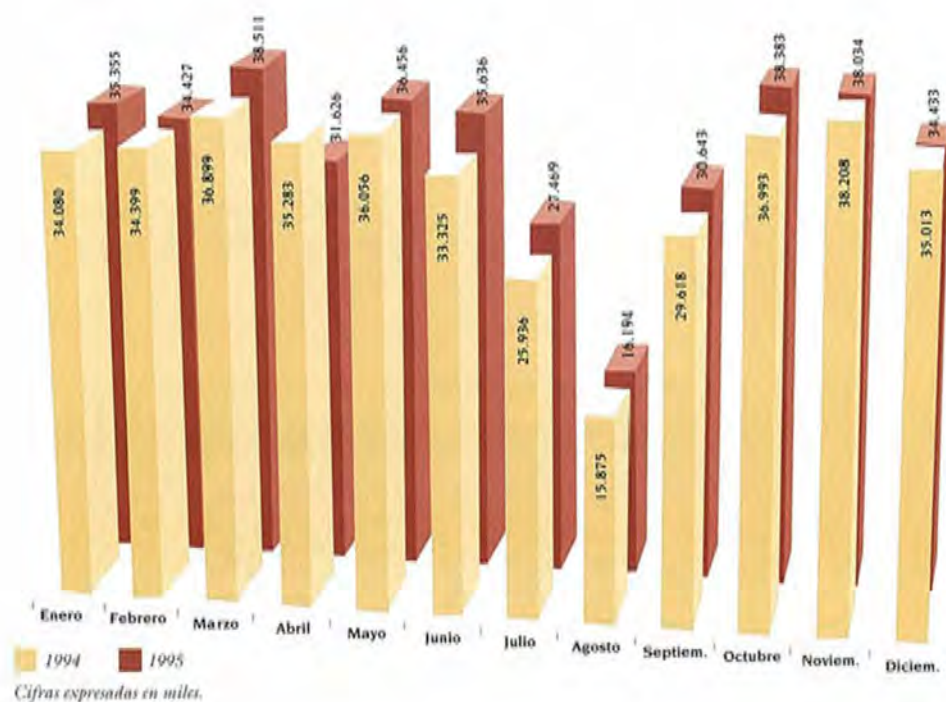


## PRINCIPALES VARIACIONES POR ESTACIONES

Estaciones	1994	1995	Diferencia	%
Moncloa	9.960.977	11.900.504	1.939.527	19,5
C. Universitaria	3.764.093	4.851.377	1.087.284	28,9
Miguel Hernández	1.719.620	2.591.247	871.628	50,7
Alto del Arenal	1.145.388	1.585.584	440.196	38,4
Buenos Aires	822.440	1.247.549	425.109	51,7
Campamento	5.875.536	4.825.595	-1.049.541	-17,9
Ópera	4.597.113	3.596.946	-1.000.168	-21,8
Embajadores-Acacias	9.394.458	8.500.209	- 894.249	- 9,5
Portazgo	3.326.361	2.447.329	- 879.033	-26,4
Sol	16.510.167	15.761.259	- 748.908	- 4,5

## DISTRIBUCIÓN TEMPORAL

## DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LA DEMANDA



La disminución del mes de Abril viene motivada porque la Semana Santa ha caído íntegramente en este mes (13 y 14, Jueves y Viernes Santo, respectivamente), mientras que en 1994 sólo correspondió a este mes el Viernes Santo (1 de Abril) y el resto de la Semana al mes de Marzo, circunstancia ésta que también justifica el incremento de este último mes en este ejercicio.

El incremento del mes de Enero y la disminución de Diciembre vienen motivados por las mismas causas, es decir, la ubicación de las festividades en ambos años (días 1 y 6 de Enero y 24 y 25 de Diciembre, básicamente).

Los aumentos de demanda detectados a partir del mes de Mayo han de ser relacionados con la puesta en servicio del último tramo de la línea circular a partir de dicho mes.

**DISTRIBUCIÓN DE VIAJES. VALORES MEDIOS TOTAL AÑO**

	1994	1995	Variación %
Laborable medio	1.326.779	1.353.122	1,99
Sábado medio	651.027	652.973	0,30
Festivo medio	456.316	439.269	-3,74
Día medio	1.073.108	1.088.130	1,40

En referencia a la distribución diaria de la demanda global se observa que, para los valores medios del año, la proporción de los viajeros del sábado y festivo respecto al día laborable es de 1:2 y de 1:3, aproximadamente.

En la comparación de los valores medios con el año precedente, se tiene un incremento en la proporción de los viajes en día laborable y sábado, en detrimento de los usuarios de día festivo, resultando positiva la variación en día medio entre ambos años.

Los valores medios obtenidos para ambos años, excluyendo los meses de Junio a Septiembre, muestran un aumento en los usuarios de día laborable y una disminución en los días de sábado y festivo.

**DISTRIBUCIÓN DE VIAJES. VALORES MEDIOS EXCLUIDOS LOS MESES DE JULIO A SEPTIEMBRE**

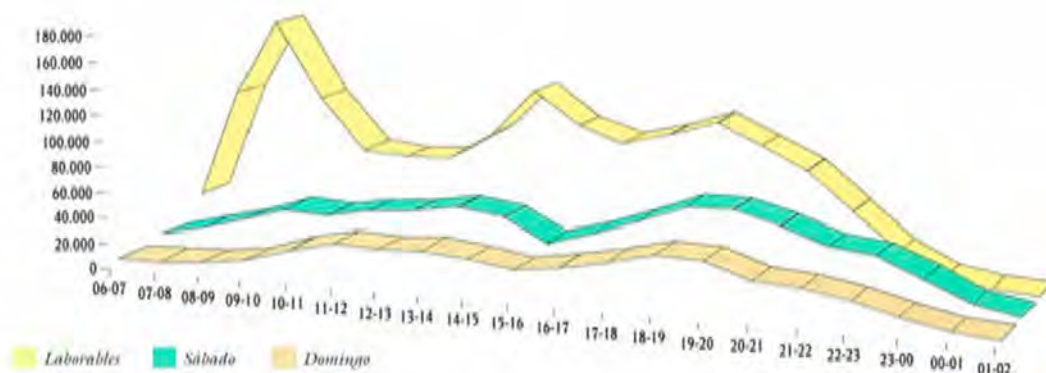
	1994	1995	Variación %
Laborable medio	1.471.257	1.499.902	1,95
Sábado medio	730.815	726.883	-0,54
Festivo medio	500.197	469.314	-6,17
Día medio	1.180.787	1.186.882	0,52

**DISTRIBUCIÓN HORARIA**

Las variaciones del número de usuarios de Metro, según el período horario, ponen de manifiesto que en día laborable la mayor utilización se produce en el intervalo de 8:00 h a 9:00 h de la mañana con un 11,03 por ciento de la demanda. Por el contrario, destaca la baja utilización de este medio de transporte público (0,79%) en el último período del horario del servicio (a partir de las 23,00 horas).

La distribución horaria para sábado muestra un comportamiento más homogéneo a lo largo del día, superando en porcentajes los valores de día laborable en el período de tarde-noche. Para los días festivos se tienen los máximos valores en el intervalo de 18:00 a 20:00 horas, con un 18,61 por ciento de la demanda total de este día.

#### DISTRIBUCIÓN HORARIA DE VIAJES



#### DISTRIBUCIÓN PORCENTUAL DE LA DEMANDA EN CADA TIPO DE DÍA

Horas	06-07	07-08	08-09	09-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18	18-19	19-20	20-21	21-22	22-23	23-24	24-01	01-02
Laborables	1,8	7,3	11,0	7,3	4,7	4,6	4,7	6,0	8,3	6,7	6,0	6,6	7,3	6,4	5,3	3,5	1,7	0,6	0,2	0,0
Sábados	1,4	2,5	3,8	5,2	4,9	5,9	6,2	6,9	6,3	3,9	5,2	6,9	8,8	8,8	7,7	5,9	5,3	3,3	1,1	0,2
Domingos	1,6	1,6	2,1	3,1	5,3	6,9	6,8	7,1	6,4	5,2	6,2	7,7	9,4	9,2	6,6	6,2	4,6	2,7	1,0	0,5

#### EL FRAUDE

La actividad relacionada con la intervención de viajeros, se potenció a partir de 1992 con la creación de un grupo de agentes dedicados específicamente a esta tarea. Trimestralmente se planifica esta actividad, en función de la afluencia de viajeros y la evolución del fraude.

Durante el año 1995, se han dedicado un total de 84.750 horas a tareas de intervención directa por personal del Servicio de Estaciones. En este tiempo se han controlado 2.120.419 usuarios, de los que un 1,45% han utilizado de forma inadecuada los títulos de transporte o han accedido a las instalaciones de la red sin la debida adquisición de los mismos.

La eficacia de los equipos de intervención, complementada con medidas tales como campañas de información mediante mensajes escritos y orales sobre la obligación de viajar provistos del correspondiente título de transporte, al tiempo que se advierte de las consecuencias de no hacerlo, han proporcionado unos resultados positivos reduciendo el índice del fraude respecto a años precedentes y creando, así mismo, una conciencia al usuario de viajar con la debida documentación.



### 3.4 Actividades de gestión

La gestión empresarial realizada durante 1995 y su comparación con ejercicios anteriores se efectúa a través de los indicadores seleccionados –considerados como los más representativos de la actividad desarrollada– y de la relación existente entre los índices económicos y los de explotación.

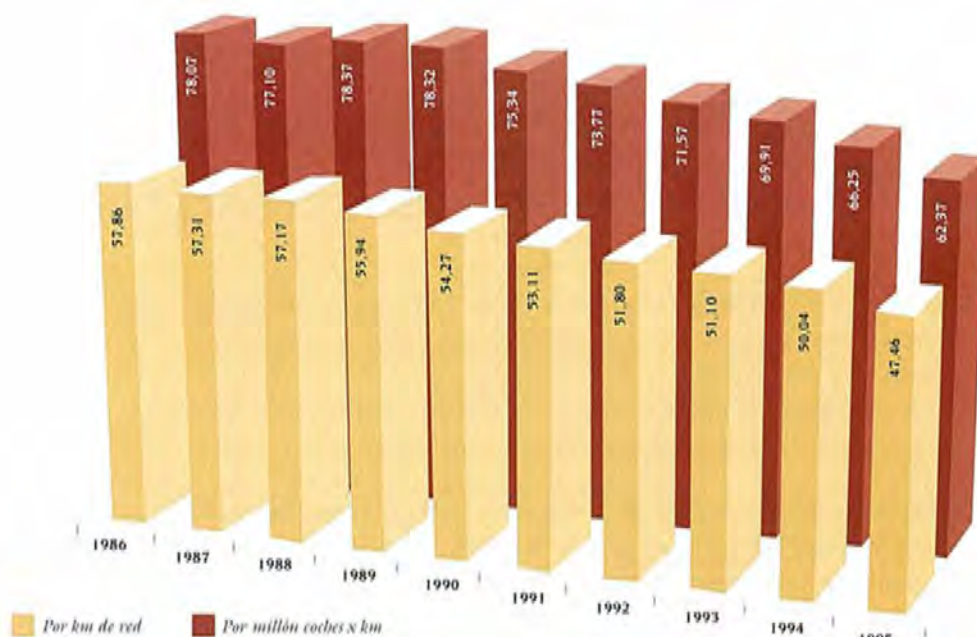
Juntamente con ellos, se muestran en este apartado los principales ratios relacionados con la actividad comercial.

#### RATIOS OPERACIONALES

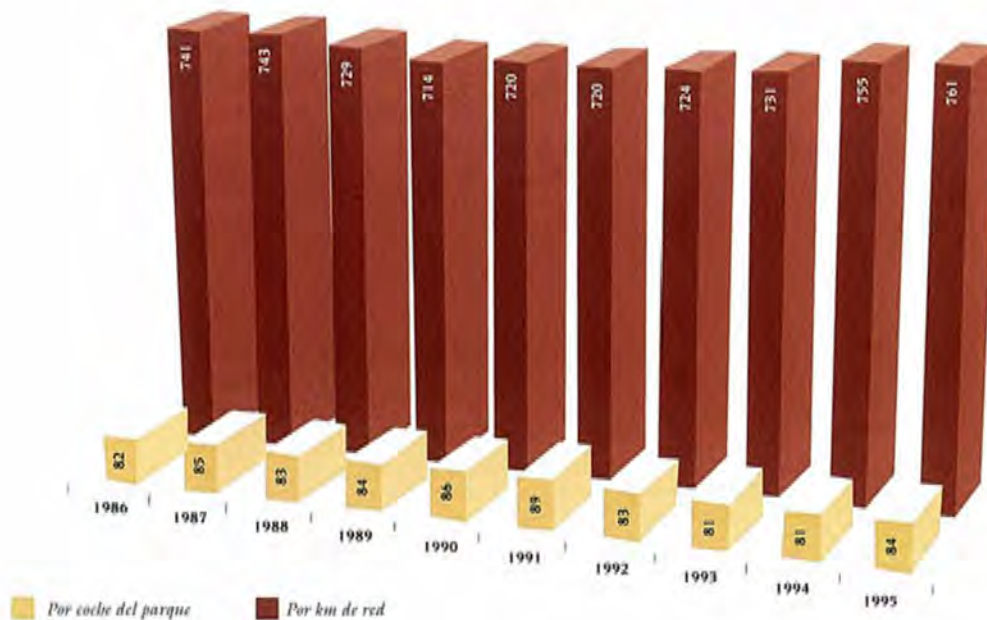
Son los índices obtenidos mediante la combinación de variables de explotación y la oferta de servicio producida, expresada ésta en coches x kilómetro.

La relación del número de agentes y longitud media de red para el ejercicio 1995, muestra el grado de asunción de la ampliación de red con contención de plantilla, descendiendo el ratio un 5,15 por ciento respecto al ejercicio anterior, siendo esta reducción la más significativa de todos los períodos mostrados en el gráfico. El ratio se ha situado en 47,46 agentes por km de red.

AGENTES POR KM DE RED Y POR MILLÓN DE COCHES x KM



## MILES DE COCHES x KM POR COCHE DEL PARQUE Y POR KM DE RED



El coeficiente entre agentes medios y millones de coches x km, es de 62,37, continuando su tendencia de los últimos años pero de forma más acentuada.

A consecuencia de la mayor programación por ampliación de la red, la oferta producida en coches x km con relación a 1994 ha sido superior en un 4,88 por ciento, aumentando la longitud de la red un 4,08 por ciento, lo que ha elevado este índice hasta 761.000 coches x km por km de red.

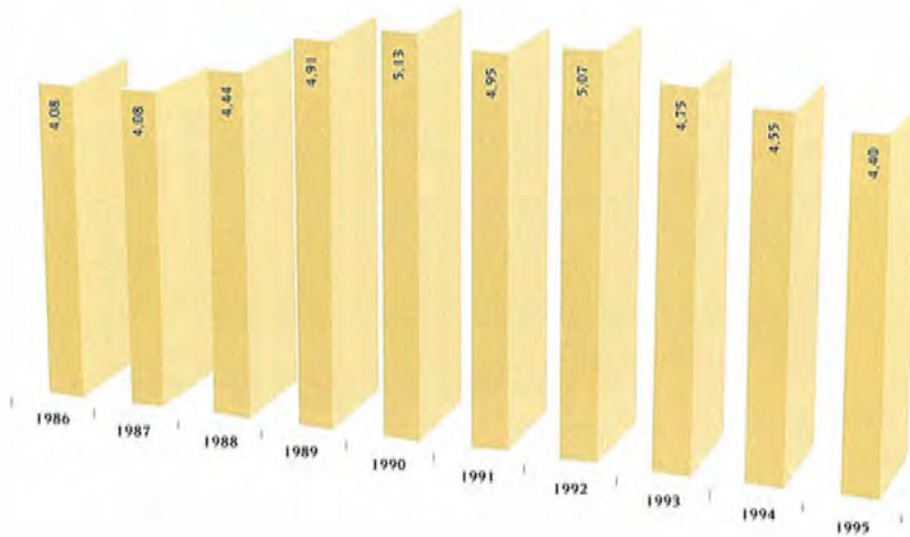
Respecto al ejercicio precedente la producción medida en coches x km por coche del parque, pasa de 81,14 a 83,84 con una variación del 3,32 por ciento.

El índice que relaciona el uso de la oferta con su producción anual –viajeros/ coches x km– es de 4,40, mostrando un descenso del 3,30 por ciento con relación al ejercicio anterior, debido a que la demanda global ha crecido por debajo de la oferta de servicio.

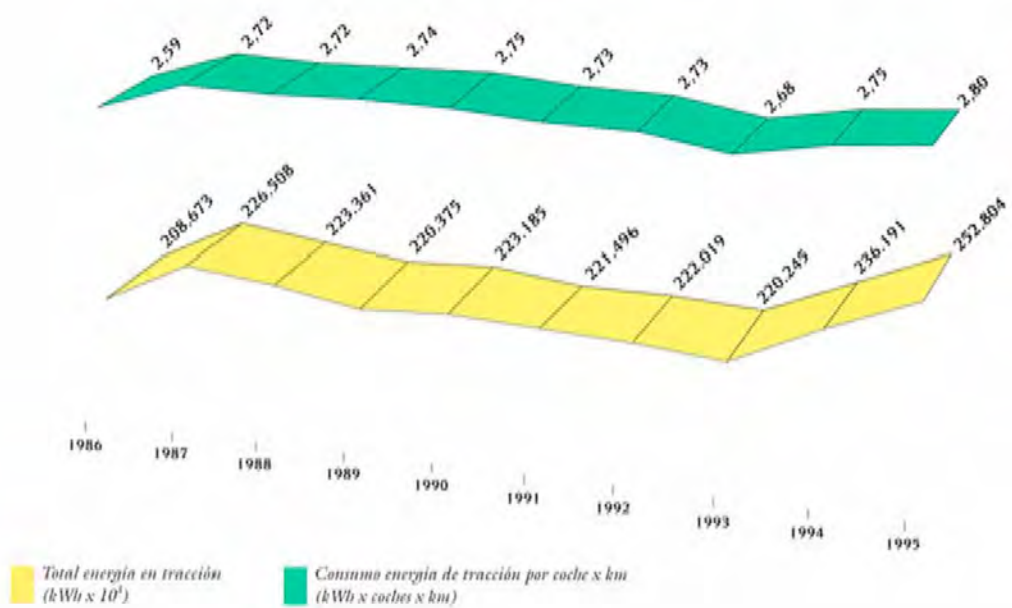
El consumo total de energía por km de red ha sido de 3.019.828 kWh, lo que supone un incremento del 0,7 por ciento respecto a 1994.

En cuanto al consumo de tracción respecto a los coches x km producidos, éste se ha situado en un valor de 2,80, aumentando por lo tanto en un 1,82 por ciento este consumo unitario por la mayor utilización de los coches tipo 5000.

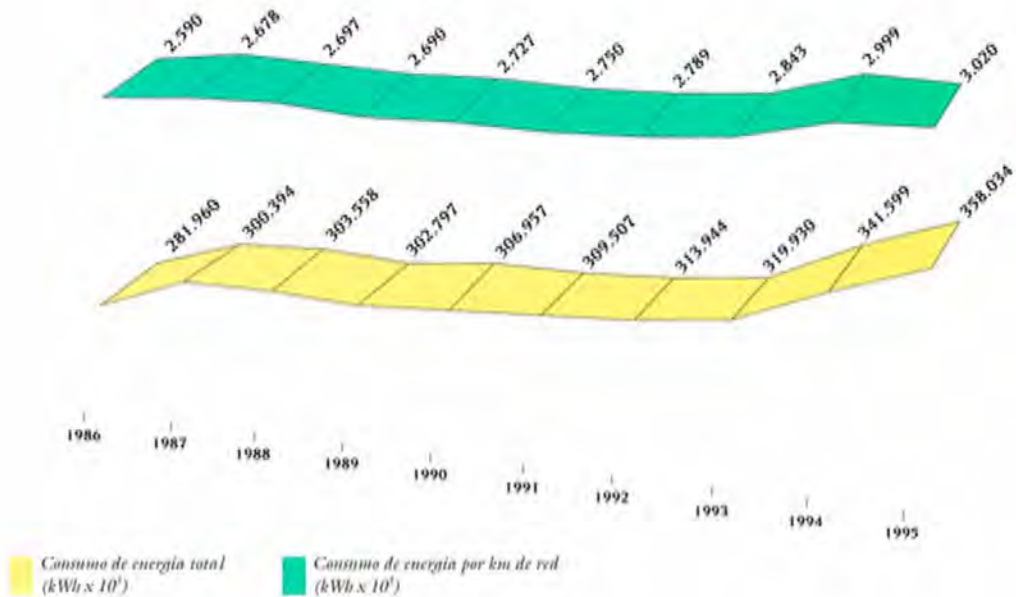
VIAJEROS POR COCHES x KM



CONSUMO DE ENERGÍA DE TRACCIÓN (kWh) Y POR COCHE x KM



## CONSUMO ENERGÍA (kWh) TOTAL Y POR KM DE RED



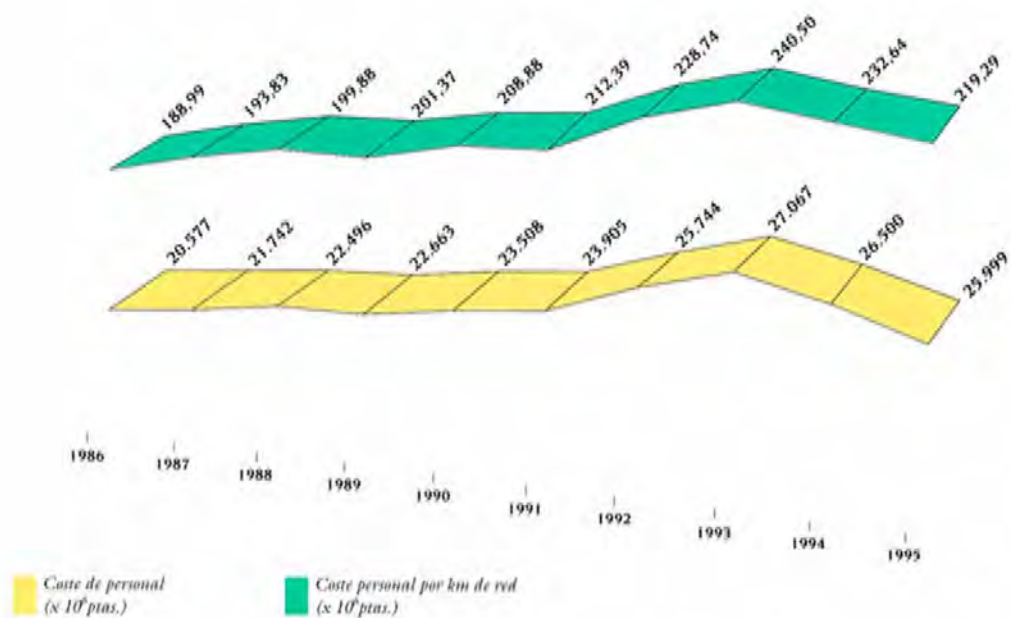
## RATIOS ECONÓMICOS DE EXPLOTACIÓN

Los principales ratios de este apartado tienen como base fundamental los costes de personal, los operacionales y los totales, relacionados con la longitud media de la red.

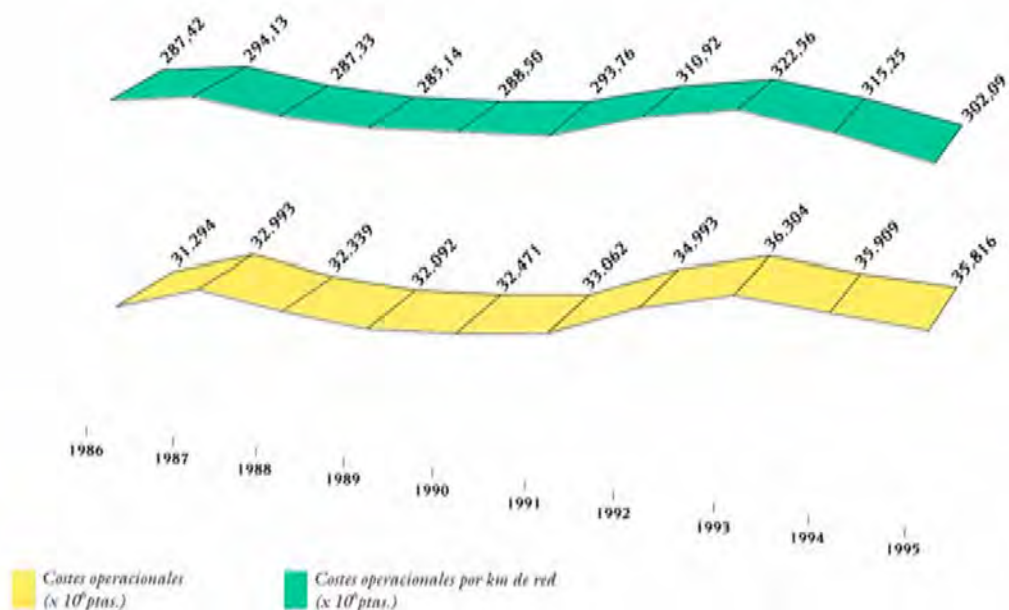
Los datos obtenidos que forman parte de series históricas se expresan en pesetas constantes de 1995, actualizándose cada año con el índice de precios al consumo (IPC) medio anual, obteniendo con ello la necesaria homogeneidad y una imagen suficientemente actual de los valores de años anteriores.

La evolución en el coste de personal sigue una trayectoria creciente hasta el año 1993, a partir del cual se moderan dichos costes con una disminución del 2,1 por ciento y 1,9 por ciento, respectivamente, para los dos últimos años. Paralelamente se tiene la función representativa del índice que relaciona el coste de personal por kilómetro de red, obteniéndose para el ejercicio 1995 un valor de 219,29, lo que supone, aproximadamente una disminución de 13,4 M de ptas en el coste del km por este concepto.

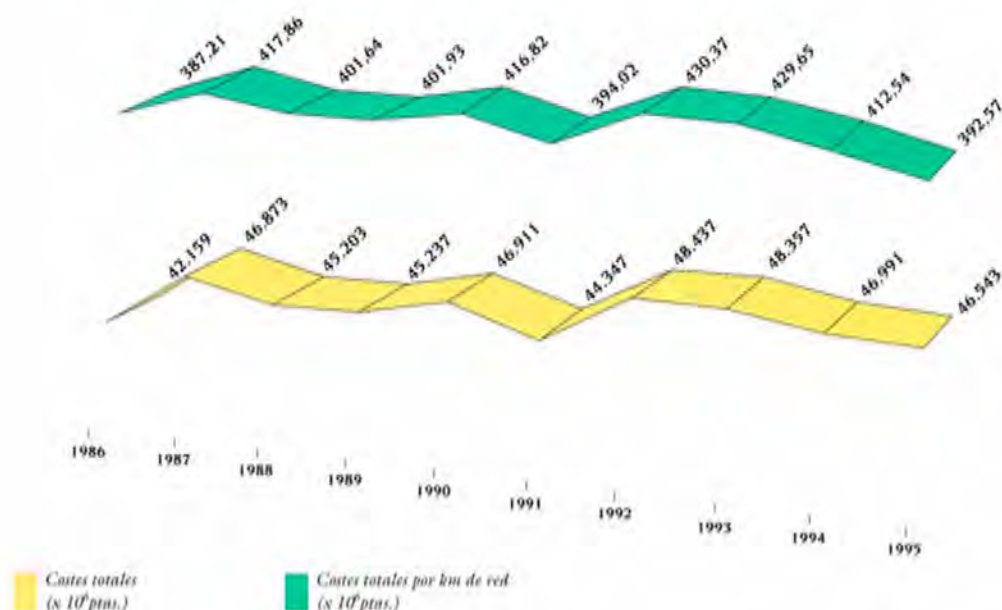
COSTES DE PERSONAL TOTAL Y POR KM DE RED



COSTES OPERACIONALES TOTAL Y POR KM DE RED



## COSTES TOTALES Y POR KM DE RED



En cuanto a los costes operacionales, en términos constantes, se mantiene prácticamente en el entorno de los valores del año 1994, por lo que la variación en el índice entre el coste operacional y la longitud de la red disminuye en un 4,2 por ciento derivado de la incorporación al servicio de 7 nuevos km.

El total de costes de explotación para el año 1995 supone 46.543 M de ptas manteniéndose relativamente estable respecto al año precedente, lo que supone una disminución de casi el 5 por ciento en el coeficiente que relaciona los costes totales y la longitud de la red en explotación. La evolución de estos costes fluctúa en entornos reducidos, con tendencia a la disminución en los últimos años.

## GESTIÓN COMERCIAL

Como estaba previsto, en 1995 se ha realizado la contratación de la gestión comercial en función del estudio realizado sobre la misma, quedando fijadas las pautas de explotación diseñadas con el objeto de relanzar las actividades publicitarias y comerciales que en el futuro se podrán mejorar atendiendo a la expansión de la red.

En el presente ejercicio, los ingresos totales han ascendido a 452 M de ptas, que muestran un ligero descenso sobre los niveles de años anteriores, situación que es reflejo del relativo estancamiento en la demanda de consumo durante estos años.

Por conceptos de actividad, según queda reflejado, la publicidad mantiene su línea ascendente, mientras que los locales y las máquinas automáticas se han visto sometidas a la competencia de la venta ambulante que merma sensiblemente su recaudación.

GESTIÓN COMERCIAL (Millones de pesetas corrientes)

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Variación 95/94 (%)
Publicidad	410	337	281	245	259	272	+5,01
Máquinas automáticas	60	71	78	85	78	59	-24,35
Librerías	43	43	46	47	52	52	-
Locales comerciales	41	105	127	100	99	69	-30,30
<b>TOTAL</b>	<b>554</b>	<b>556</b>	<b>532</b>	<b>477</b>	<b>488</b>	<b>452</b>	<b>-7,38</b>

### 3.5 Calidad del servicio

#### MEJORA DE LA CALIDAD

Desde el año 1990 y con periodicidad mensual se elabora un conjunto de índices de calidad con 22 indicadores, que testan la calidad de la oferta de transporte, la disponibilidad de equipos e instalaciones y los aspectos ambientales.

Como en el ejercicio anterior, la mayoría de los indicadores han seguido con una tendencia de mejora, principalmente los referidos al estado del equipamiento de estaciones e instalaciones de vía y línea aérea y limpieza, manteniéndose estables los relativos a material móvil y ocupación de trenes. Los índices referidos a seguridad y número de reclamaciones oficiales son los que han variado más significativamente.



## ÍNDICES DE CALIDAD

	1991	1992	1993	1994	1995
Cumplimentación horas-tren (%)	99,71	99,85	99,71	99,78	99,56
Cumplimentación coches x km (%)	99,63	99,50	99,78	101,63	99,79
Regularidad del servicio (min)	1,13	1,13	1,09	1,04	1,02
Veloc. comerc. período punta (km/h)	23,47	23,26	23,47	23,99	24,60
Grado ocup. trenes en p. punta (%)	63,00	65,00	61,00	61,00	61,00
Falta disponib. red para circulac. (‰)	0,20	0,11	0,13	0,16	0,10
Anormalidad en circul. por avería señales (por mil trenes x km)	0,17	0,16	0,16	0,15	0,11
Trenes desaloj. (por mil trenes x km)	0,14	0,11	0,10	0,11	0,09
Trenes detenidos en estación (%)	0,63	0,63	0,63	0,53	0,50
Trenes detenidos en interestación (%)	0,51	0,47	0,46	0,41	0,44
Disponib. en escaleras mecánicas (%)	97,24	96,55	96,92	97,49	98,00
Disponibilidad en torniquetes (%)	96,00	96,33	96,86	97,32	97,54
Disponibilidad de equipos de ventilación (%)	97,44	97,67	98,51	98,56	99,10
Billetes rechazados en torniquetes (‰)	4,47	4,03	3,65	3,21	2,97
Cumplimentación de limpieza trenes (%)	80,08	87,07	92,20	95,35	97,37
Calific. de limpieza de estación (0 a 3)	2,04	2,24	2,35	2,37	2,41
Reclamaciones Oficiales (por mill viaj.)	3,17	3,70	4,34	5,51	6,74
Inseguridad ciudadana (por mill viaj.)	1,70	1,76	2,45	2,51	3,17
Disponibil. máq. automat. billetes (%)	97,24	98,16	98,62	98,42	97,65
Rotura de carril (por mill c x km)	0,24	0,32	0,33	0,22	0,22
Disponibilidad de material móvil (%)	91,00	91,00	92,00	92,00	92,00
Perturbación en circ. avería de trenes (por mil trenes x km)	0,14	0,13	0,12	0,13	0,13

## CALIDAD PERCIBIDA POR EL USUARIO

La opinión del usuario, reflejada en la encuesta periódica de Metro de Madrid correspondiente al año 1995, muestra una buena valoración del servicio en general, alcanzando la pregunta de valoración global 7,12 puntos. Por otra parte, todos los aspectos del cuestionario están bien valorados excepto la seguridad frente a agresiones que baja ligeramente el resultado con respecto al año anterior, situándose en un valor de 4,80. La valoración media de los aspectos alcanza 6,55 puntos.

En relación a años anteriores, la evolución muestra una tendencia muy positiva en la opinión del usuario tanto en el concepto de valoración global como en cada uno de los aspectos. Se puede afirmar, por tanto, que la mejora del servicio de Metro producida con la puesta en marcha de actuaciones específicas, es apreciada y manifestada por los viajeros como tal. En este sentido, cuando se pregunta de forma específica si el servicio ha empeorado, está igual o ha mejorado, la respuesta mayoritaria ha sido esta última con un 53,5 por ciento de los resultados, habiendo respondido que ha empeorado sólo un 4,1 por ciento.



EVOLUCIÓN DE LA VALORACIÓN 1991-1995

	1991	1992	1993	1994	1995
Func. máquinas billeteeras automáticas	5,74	5,56	6,47	6,80	6,98
Funcionamiento torniquetes	5,74	6,61	6,76	6,94	7,26
Tiempo espera en andén	5,53	5,55	5,86	6,31	6,43
Rapidez viaje tren	6,27	6,18	7,15	7,38	7,68
Seguridad ante accidentes			7,28	7,43	7,19
Seguridad agresiones, robos, etc.			4,76	4,96	4,80
Atención y amabilidad vigilantes	3,85	4,37	5,23	5,69	5,52
Funcionamiento trenes	5,75	5,55	6,42	6,64	7,06
Funcionamiento escaleras mecánicas	4,42	5,14	5,61	5,93	6,28
Espacio disponible dentro coches	3,59	4,51	5,48	5,91	5,94
Paradas anormales	5,75		5,94	6,08	6,22
Temperatura y ventilación coches	5,80	5,68	5,96	6,00	6,02
Temperatura/ventilación estaciones	5,80	5,68	6,24	6,34	6,49
Atención y amabilidad empleados	5,19	5,11	6,04	6,38	6,20
Limpieza estaciones	4,15	4,52	5,51	6,00	6,18
Limpieza trenes	4,45	4,85	5,76	6,14	6,29
Iluminación estaciones y trenes	6,58	6,42	7,32	7,41	7,59
Señalización de estaciones			7,72	8,01	8,03
Información ante incidencias	5,55	4,56	6,20	6,43	6,21
<b>Valoración Media</b>	<b>5,41</b>	<b>5,33</b>	<b>6,20</b>	<b>6,46</b>	<b>6,55</b>
<b>Valoración Global</b>		<b>5,95</b>	<b>6,72</b>	<b>6,93</b>	<b>7,12</b>

## 4. Aspectos Sociales

Convenio  
Colectivo  
1994/1995/1996



METRO DE MADRID, S.A.

## 4. ASPECTOS SOCIALES

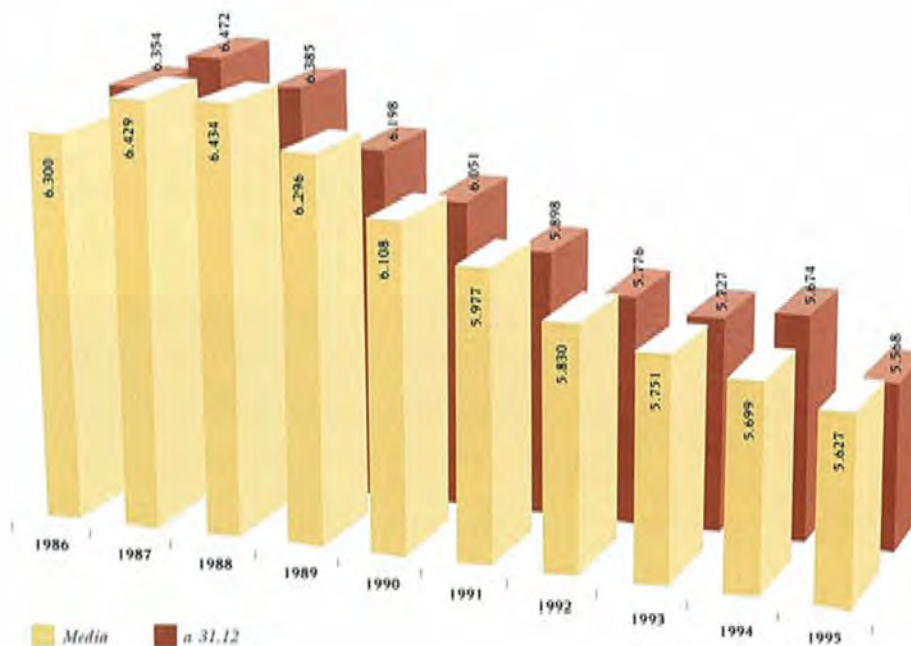
### 4.1 La Plantilla

#### PLANTILLA TOTAL

El conjunto de recursos humanos, al cerrar el ejercicio 1995, estaba compuesto por 5.568 agentes, continuando como en años anteriores el proceso de ajuste a las necesidades reales, razón por la cual, la plantilla se ha reducido un 1,87 por ciento con relación al año 1994.

Por su parte, la plantilla media se situó en 5.627 agentes, lo que supuso una disminución de 72 agentes, respecto a la resultante en el ejercicio anterior.

#### EVOLUCIÓN DE LA PLANTILLA



### ÁREAS FUNCIONALES

Según la adscripción funcional, la plantilla se divide en 5 áreas más el personal adscrito a la Presidencia y Direcciones de las citadas áreas.

Su distribución a 31 de Diciembre era la siguiente:

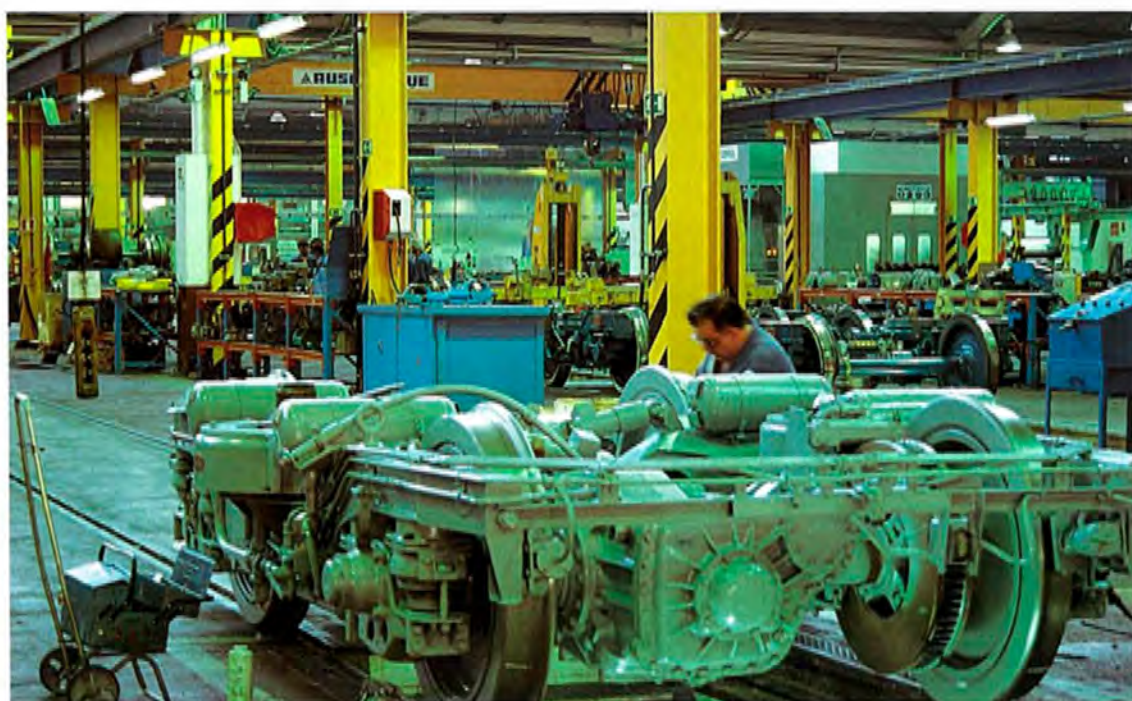
#### DISTRIBUCIÓN DEL PERSONAL POR ÁREAS FUNCIONALES

Áreas funcionales	Nº Agentes	%
Presidencia-Direcciones	18	0,32
Explotación	5.032	90,37
Recursos Humanos	208	3,74
Económica	43	0,77
Planificación y Contratación	198	3,56
Inspección y Proyectos	69	1,24
<b>TOTAL</b>	<b>5.568</b>	<b>100,00</b>

### CARACTERIZACIÓN SOCIOLÓGICA

De acuerdo con los aspectos básicos, sexo, edad y antigüedad de la plantilla, cabe destacar:

- Casi el 20 por ciento de la plantilla está compuesta por mujeres (1.085 agentes), siendo la edad del 67,74 por ciento de las mismas, inferior a 40 años.



- La edad media de la plantilla se mantiene como el año anterior en 41 años, pero con tendencia al envejecimiento ya que el personal menor de 30 años supone sólo un 3,97 por ciento del total.
- En cuanto al período estable de permanencia, los límites inferior y superior de antigüedad son similares estando en los mismos el 3,21 y 3,77 por ciento del personal, concentrándose el grueso de la plantilla entre los 11 y 25 años de antigüedad, donde se sitúan un total de 4.213 agentes (75,67 por ciento de la plantilla).
- La antigüedad media se sitúa en 17 años, aumentando un año con relación al ejercicio pasado. Esta tendencia sigue inalterable desde 1993.

#### DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR GRUPOS DE EDAD Y SEXO

Grupos de edad	Hombres	Mujeres	Total	%
18 a 24 años	2	10	12	0,22
25 a 29 años	142	67	209	3,75
30 a 34 años	723	330	1.053	18,91
35 a 39 años	1.080	328	1.408	25,29
40 a 44 años	922	127	1.049	18,84
45 a 49 años	704	75	779	13,99
50 a 54 años	516	65	581	10,44
55 a 59 años	343	62	405	7,27
60 a 64 años	51	21	72	1,29
<b>TOTAL</b>	<b>4.483</b>	<b>1.085</b>	<b>5.568</b>	<b>-</b>
<b>%</b>	<b>80,51</b>	<b>19,49</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>

#### DISTRIBUCIÓN DE LA PLANTILLA POR ANTIGÜEDAD Y SEXO

Antigüedad	Hombres	Mujeres	Total	%
Menor de 5 años	77	102	179	3,21
De 6 a 10 años	287	172	459	8,24
De 11 a 15 años	1.545	397	1.942	34,88
De 16 a 20 años	1.297	315	1.612	28,95
De 21 a 25 años	648	11	659	11,84
De 26 a 30 años	463	44	507	9,11
Más de 30 años	166	44	210	3,77
<b>TOTAL</b>	<b>4.483</b>	<b>1.085</b>	<b>5.568</b>	<b>100,00</b>

## 4.2 Costes de personal

Los costes de personal en el ejercicio económico, ascendieron a 25.998,96 millones de pesetas, registrándose por tanto un incremento del 2,72 por ciento respecto al ejercicio anterior. Deflactados dichos costes en igual porcentaje que el registrado por el I.P.C. para el conjunto de la economía nacional, se obtiene un decremento real del 1,51 por ciento.

Desglosando los distintos componentes de dichos costes de personal, a efectos comparativos con los registrados en 1994, resaltan los siguientes datos:

- Las remuneraciones directas registraron un incremento del 4,10 por ciento, destacando la reducción de casi el 21 por ciento operada en el capítulo de horas extraordinarias, cuestión que es contrarrestada por el incremento observado en el Plus de Antigüedad, dado el lógico deslizamiento que opera en dicho concepto retributivo. El Plus de Nocturnidad, sin embargo, se incrementa en términos próximos al de la subida salarial registrada en el Convenio Colectivo firmado a comienzos del ejercicio.
- Los costes de la Seguridad Social que se elevaron a la cantidad de 5.851,94 millones de pesetas, sufren un decremento del 1,30 por ciento debido primordialmente a la disminución del 0,80 por ciento en las cotizaciones reglamentarias implantadas por el Instituto Nacional de la Seguridad Social en enero de 1995.
- Finalmente, el capítulo referido a Gastos Sociales, se elevó a la cantidad de 1.611,23 millones de pesetas, sufriendo un incremento del 2,38 por ciento.

### EVOLUCIÓN DE LOS COSTES DE PERSONAL EN EL ÚLTIMO QUINQUENIO (Millones de ptas corrientes)

Concepto	1991	1992	1993	1994	1995
Sueldos y salarios en jornada normal	12.713,23	14.197,34	15.368,58	15.703,03	16.377,68
Horas extraordinarias	151,58	352,43	335,28	260,22	205,93
Plus de Antigüedad	715,67	899,49	1.041,64	1.129,10	1.209,73
Plus de Nocturnidad	420,66	617,00	685,25	714,15	742,45
<b>Total remuneraciones directas</b>	<b>14.001,14</b>	<b>16.066,26</b>	<b>17.430,74</b>	<b>17.806,50</b>	<b>18.535,79</b>
<b>Seguridad Social</b>	<b>4.360,40</b>	<b>4.863,53</b>	<b>5.750,26</b>	<b>5.929,27</b>	<b>5.851,94</b>
Aportación pensiones	918,53	995,46	1.036,29	1.063,49	1.097,62
Transporte de personal	60,55	61,94	51,42	54,68	56,95
Varios	342,12	467,73	422,71	455,63	456,66
<b>Total otros gastos sociales</b>	<b>1.321,20</b>	<b>1.525,13</b>	<b>1.510,42</b>	<b>1.573,80</b>	<b>1.611,23</b>
<b>TOTAL COSTES DE PERSONAL</b>	<b>19.682,73</b>	<b>22.454,92</b>	<b>24.691,42</b>	<b>25.309,57</b>	<b>25.998,96</b>

### 4.3 Absentismo

Durante 1995 el índice global de este concepto fue ligeramente superior al del ejercicio anterior, con un 8,71 por ciento.

El número de jornadas perdidas (108.811) ha sufrido un incremento del 2,57 por ciento, que equivale a un aumento de jornada media perdida de 0,73 días por agente.

#### EVOLUCIÓN DEL ABSENTISMO

Año	Jornadas perdidas	Índice global de absentismo (%)
1991	127.039	9,44
1992	124.270	9,56
1993	114.270	8,94
1994	106.078	8,39
1995	108.811	8,71

- Como en años anteriores la enfermedad común más el accidente laboral suponen más del 50 por ciento del índice total, si bien comparando con 1994, esta aportación ha descendido un 5 por ciento.
- En este ejercicio ha desaparecido el concepto de "Indisposición" (Ausencia imprevisible), que ha sido sustituido de forma reglada (ausencia prevista con 48 horas de antelación) por los permisos para asuntos propios (PAP), y que ha tenido una aportación de más del 29 por ciento al absentismo total.
- En el marco de las negociaciones para el Convenio Colectivo, el Comité de Empresa convocó paros parciales en los días 5, 10, 11 y 12 de Enero. Así mismo, el Sindicato de Conductores, no firmante del Convenio, ha convocado paros parciales durante 9 días del mes de Diciembre, cumpliéndose en ambos casos los servicios mínimos fijados. El número de jornadas perdidas por este motivo ha sido de 1.864, correspondiendo un coeficiente de 0,15 por ciento en el índice de absentismo general.
- El resto de causas que son imprevisibles, por motivos sociales o reglamentarias, no han variado con relación al año anterior.

ABSENTISMO SEGÚN CAUSAS EN 1995

Causas	Jornadas perdidas	Índice de absentismo (%)
Enfermedad	60.127	4,81
Accidentes trabajo*	6.580	0,53
Permisos Asuntos Propios	32.638	2,61
Falta sin justificar	384	0,03
Suspensión empleo	371	0,03
Permiso s/retribuir	1.743	0,14
Permiso retribuido	5.104	0,41
Huelga	1.864	0,15
<b>Total</b>	<b>108.811</b>	<b>8,71</b>

\* Incluidos los accidentes "in itinere"

#### 4.4 Convenio Colectivo

El 10 de Marzo de 1995 se procedió a la firma del Convenio Colectivo correspondiente a los años 1994, 1995 y 1996, tras un período dilatado de negociación entre los interlocutores sociales en la Empresa.

Dicho Convenio Colectivo se estructura en un total de 29 cláusulas y 7 anexos en los que se contemplan, entre otras, diferentes materias relativas a aspectos básicos de las condiciones laborales y de productividad vigentes en la Empresa.

Entre las concretas medidas de incremento de la productividad pactadas destacan las siguientes:

- Modificación en la organización del Servicio de Estaciones.
- Conducción de trenes con viajeros por los conductores asignados a funciones de maniobras.
- Consideración de jornadas de trabajo ordinarias en el Servicio de Mantenimiento de las jornadas de Sábados, Domingos y Festivos.
- Disminución global de los tiempos de trabajos en Talleres Centrales.
- Reorganización de diversas Secciones de la División de Instalaciones Fijas.
- Implantación del auto-shunt en aquellas cabeceras de línea en que tecnológicamente sea posible.

A lo largo de este ejercicio se han desarrollado e implementado la práctica totalidad de estas medidas de productividad, así como el contenido restante del Convenio Colectivo que, en lo necesario, ha sido objeto de acuerdos en el ámbito de la Comisión Mixta de Seguimiento y Control prevista en el propio Convenio Colectivo, siendo de significar la implantación de los Permisos para Asuntos Propios que han venido a sustituir y dejar sin efecto la anterior figura de las Notas de Indisposición.



## 4.5 Salud y Medicina Laboral

La atención y control de la salud enfocada al ámbito laboral se enmarca en los capítulos de medicina preventiva, asistencial y de seguridad e higiene.

### MEDICINA LABORAL PREVENTIVA

El enfoque de esta actividad va dirigido a los controles periódicos del estado de salud a la detección de enfermedades, mediante diagnósticos de precocidad y revisiones programadas, especiales y voluntarias.

Destacan en este apartado, el número de revisiones médicas regladas al personal que han sido 5.286 en 1995 y las de carácter voluntario y especiales con 780 actuaciones, estando relacionados los casos de analítica con las revisiones.

### ACTUACIONES EN MEDICINA PREVENTIVA

Actuaciones	1993	1994	1995
Reconocimientos periódicos	5.367	5.301	5.286
Reconocimientos voluntarios, especiales, etc.	774	750	780
Analítica	220.786	249.117	229.443
Aplicación de vacunas antigripales, etc.	1.500	1.004	525
Prevención cáncer ginecológico	164	169	213
Detección precoz cáncer colon	—	78	225
Detección precoz cáncer de próstata	—	274	254
Revisiones oftalmológicas a usuarios de pantallas	—	239	—



#### MEDICINA ASISTENCIAL

Comprende las actividades y tratamientos a los afectados derivados de enfermedades comunes y accidentes de trabajo, desarrollándose en este campo una intensa labor dentro de nuestras instalaciones sanitarias, al ser la Empresa entidad colaboradora de la Seguridad Social. Se atiende además a los viajeros que enferman o se lesionan dentro de la red.

El fuerte nivel de actividad se refleja en el siguiente cuadro.

#### ACTUACIONES EN MEDICINA ASISTENCIAL

Actuaciones	1993	1994	1995
<b>Accidentes laborales</b>			
Accidentes con baja	340	303	298
"In itinere"	43	43	39
<b>Atenciones diarias</b>			
Primeras asistencias y curas	434	524	455
Atenciones diversas	3.592	3.421	3.820
Aplicación parenteral de medicamentos	711	518	527
Consultas traumatológicas	2.218	2.672	3.081
Exploraciones radiológicas	2.873	2.720	2.437
<b>Atenciones y curas a viajeros</b>	117	10	5
<b>Otras actuaciones</b>	137	120	107

#### SEGURIDAD E HIGIENE

Durante 1995 se ha seguido en la línea de supervisión y mejora de las actividades relativas al ámbito de la Seguridad e Higiene en el trabajo, asentándose con fuerza las actividades de control y gestión de residuos industriales y productos contaminantes. Estas funciones se han complementado con la colaboración de organismos externos para análisis de residuos, cumplimiento de normativas y colaboración para la remisión de informes.



Fundamentalmente las actividades se han concretado en tres campos:

#### **a) Seguridad en el trabajo**

- Recopilación de normativas vigentes de ámbito autonómico, nacional y de la Unión Europea, relativas a la Seguridad e Higiene en el Trabajo
- Se ha mantenido la línea de actividad de visitas a puestos de trabajo, y se han elaborado normativas internas, que recogen las condiciones ergonómicas, la carga de trabajo, riesgos, etc, así como propuestas correctoras para mejorar las condiciones de seguridad.
- Se ha seguido actualizando el mapa de riesgos de Talleres Centrales, estudiándose además las condiciones de trabajo de "Tornos en foso" y del "Cuarto de baterías".

#### **b) Higiene Industrial**

- Sobre productos químicos se ha mantenido el control, modo de uso y medidas de seguridad para evitar riesgos en su utilización.
- Se ha seguido manteniendo la supervisión de maquinaria, utillajes mecánico-eléctricos y niveles de ruidos en instalaciones (S/E Buenos Aires, Naves de Mantenimiento y cocheras de Aluche y Laguna)

- Estado de salubridad y confort legal, así como su ambiente térmico en PCL (líneas 2 y 4, y diversas estaciones), aseos y vestuarios de la red, en los cuales se están finalizando las actuaciones de renovación y modernización.

### **c) Gestión de residuos**

Este apartado ha cobrado vital importancia durante 1995, por el impulso tomado y el nivel de actividades realizadas, destacando:

- Mejora del medio ambiente recogiendo residuos comunes de diversos tipos, siendo significativo el número de pilas alcalinas usadas recogidas mediante los contenedores implantados en la red. Se han recuperado 32.795 kg, cantidad superior en un 127 por ciento a la del año 1994.
- En residuos industriales, se han seguido recogiendo los derivados químicos de los procesos de limpieza, los procedentes de depuradoras, las grasas, aceites y productos pastosos, así como filtros inutilizables, baterías secas, etc.

En el aspecto normativo se han realizado entre otros trabajos:

- Estudio general sobre situación de residuos sólidos en Metro de Madrid
- Actualización y elaboración de fichas de gestión de residuos industriales, para su correcta manipulación, almacenaje y eliminación
- Realización de todos los informes legales y administrativos inherentes a la gestión de residuos, así como declaración de nuevos residuos.



## 4.6 Formación

Durante 1995 se ha seguido potenciando la labor formativa incidiendo en la adecuación al puesto de trabajo y manejo de nuevas tecnologías, actividades necesarias para la promoción de los recursos humanos.

Para seguir atendiendo las demandas de formación voluntaria, que se imparten fuera de horario de trabajo a los solicitantes, se han realizado 64 cursos, donde han participado 460 alumnos que se han perfeccionado en las ramas de microinformática y electricidad-electrónica, principalmente.

La distribución de la formación indica que el 89,27 por ciento de los alumnos pertenecen al área de Explotación y a los mismos se les ha impartido el 88,52 por ciento de la formación ordinaria y el 95,21 de la voluntaria.

El tiempo lectivo para la formación ha sido realizado en un 66,95 por ciento dentro de la jornada laboral y el 33,05 por ciento restante fuera de la misma.

En el siguiente cuadro se muestran la totalidad de líneas de formación impartidas y su importante aplicación sobre más del 33 por ciento de la plantilla media.

### FORMACIÓN IMPARTIDA

Causas	Activ. formativ.	Alumnos	Horas formac.	Desarrollo actividades		
				Interna	Externa	Mixta
Formación para la promoción	3	22	7.146	3	-	-
Formación para el perfeccionamiento profesional y adecuación al puesto de trabajo	366	2.476	92.828	308	36	22
Formación para Mandos	60	169	5.491	-	46	14
Formación para el desarrollo de capacidades administrativas	118	443	12.346	78	28	12
Formación para la mejora integral de la calidad	60	496	10.011	30	5	25
Formación voluntaria	64	460	18.321	64	-	-
<b>Total</b>	<b>671</b>	<b>4.066</b>	<b>146.143</b>	<b>483</b>	<b>115</b>	<b>73</b>
<b>Variación 95/94 (%)</b>	<b>31,31</b>	<b>28,10</b>	<b>22,81</b>	<b>46,36</b>	<b>-101,75</b>	<b>-69,86</b>

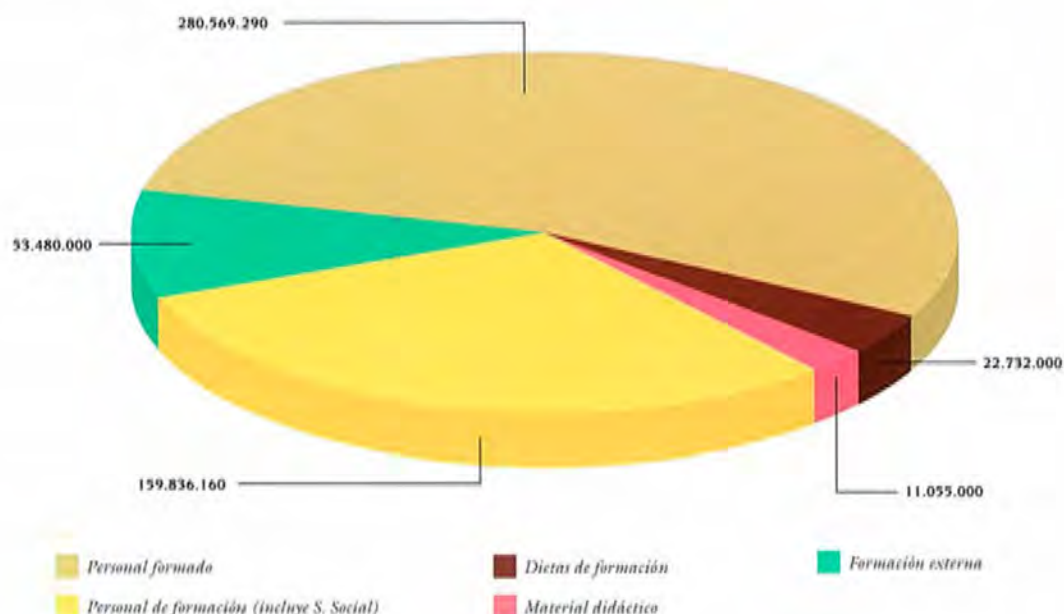
Los ratios elaborados para seguir midiendo las relaciones de formación, se muestran en la siguiente tabla y los costes de formación de 1995 en la siguiente tabla.

Ratios	1993	1994	1995	Variación 95/94 (%)
Alumnos/curso	6,02	6,13	6,05	- 1,30
Horas formación/alumnos	36,97	37,78	35,94	- 4,87
Alumnos/participantes	1,62	1,81	2,19	+20,99
Horas formación/participantes	60,03	68,36	78,74	+15,33
Participantes/plantilla media	0,29	0,31	0,33	+ 6,45
Horas formación/plantilla media	17,28	20,95	26,04	+24,29
Coste formación/plantilla media (ptas.)	66.865	84.223	94.025	+11,64

Las fuertes variaciones muestran la importancia concedida al ámbito de la formación en la política interna.

Los costes totales de formación en 1995 han sido de 527,67 millones de pesetas, un 10,4 por ciento mayores a los de 1994, lo que supone destinar 94.025 pesetas por agente.

*COSTES DE FORMACIÓN EN 1995*



## 5. Información y Relaciones Externas



## **5. INFORMACIÓN Y RELACIONES EXTERNAS**

### **5.1 Promoción, comunicación e imagen**

#### INFORMACIÓN Y PROMOCIÓN

Se ha seguido informando y comunicando a los viajeros las modificaciones relacionadas con tarifas, las inauguraciones, la variación de trayectos por obras de modernización, etc.

Externamente se han atendido puntualmente los requerimientos de entrevistas, comunicados y respuestas, todo ello relacionado con artículos referidos a Metro y su actividad.

Las actuaciones programadas de Promoción se han sintetizado en las siguientes exposiciones:

- VI Taller de Pintura con obras realizadas por los empleados de Metro
- Exposición de grabados, dentro del ciclo de exposición de la Feria del Grabado
- Muestra de fotografías sobre actuaciones de Danza en Metro
- Exposición de Dioramas y motivos navideños en colaboración con la Asociación de Belenistas de Madrid

Con motivo de la conversión de la línea 6 en circular, durante los meses de Enero y Febrero, se colaboró en la Expo-Circular realizada por el Consorcio de Transportes, a la que acudieron visitas escolares de los colegios de zonas cercanas al nuevo tramo de línea. Pasaron 1.500 alumnos que recibieron datos sobre el uso y ventajas de las instalaciones.

#### VISITAS ESCOLARES

En el año 1982 se institucionalizó el programa de visitas escolares, donde alumnos de edades comprendidas entre los 8 y 14 años, realizan un viaje en tren y visitan nuestras instalaciones. El programa que desde el citado año es ininterrumpido, ha supuesto que en 1995, mediante 339 visitas en horario lectivo de mañana, 8.730 alumnos hayan tomado conciencia de las ventajas e importancia de este modo de transporte para la ciudad y para los desplazamientos de los ciudadanos.

También y en meses de primavera y otoño, han sido atendidas las visitas de escolares de otras Comunidades, participando en el programa de "Escuelas viajeras" que el Ministerio de Educación y Ciencia instauró en 1984 para escolares del ciclo superior de E.G.B.

Dentro de los "Intercambios escolares", actividad desarrollada por la Comunidad de Madrid, se han atendido solicitudes de diversas Asociaciones Culturales, abarcando éstas a 829 alumnos.



Durante 1995, y como nueva actividad, ha comenzado una labor promocional consistente en visitar los Centros Escolares y mostrar, mediante medios audiovisuales, los aspectos positivos de Metro como medio de transporte. Se han visitado 26 colegios, accediendo de este modo a 2.328 alumnos.

#### RELACIONES PÚBLICAS Y COLABORACIÓN CULTURAL

Se han mantenido durante 1995 los niveles de atención a Delegaciones y visitas externas, y se han prestado nuestras instalaciones para el desarrollo de actividades culturales, artísticas y de perfeccionamiento profesional.

La atención a Delegaciones externas se ha concretado, entre otros, en los siguientes actos:

- Soporte y apoyo técnico a las visitas de Delegaciones de la RATP y los metros de Moscú, Santiago de Chile y Lille.
- Atención y acompañamiento a los alumnos invidentes de la ONCE, del Colegio Antonio Vicente Mosquete, que conocieron y aprendieron el manejo de apertura de puertas de los nuevos coches 5000.
- Organización de las Jornadas de Seguridad en Metro, en colaboración con el Ayuntamiento
- Visitas técnicas del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos

Culturalmente se ha colaborado en diversos actos celebrados en nuestras instalaciones:

- Apoyo a las actividades del Museo del Ferrocarril y colaboraciones con Renfe y cadenas de TV.
- Cobertura para 53 rodajes cinematográficos de prácticas, spots comerciales, películas, informativos, etc.
- Cartelería referida a exposiciones y conciertos promovidos por Patrimonio Nacional
- Actos con carteles sobre Aldeas Infantiles, Deportistas contra la droga y otras sociedades benéficas, con entrega de artículos promocionales a diversas Asociaciones.

## CALIDAD Y ATENCIÓN AL USUARIO

Durante 1995, los niveles de atención personalizada han aumentado considerablemente merced a los nuevos sistemas formados por un equipamiento telefónico del tipo "Distribución Automática de Llamadas o ACD".

El número de consultas ascendió a 45.611, un 32 por ciento más que en 1994, gestionándose directamente por el personal de Relaciones Externas 28.000 de ellas en horario de mañana, con un aumento de atención del 45 por ciento respecto al año anterior. El resto de consultas han sido recibidas fuera de jornada laboral y han sido atendidos con los mensajes previamente grabados en los contestadores automáticos.

## 5.2 Relaciones y presencia en Organismos Internacionales

Metro de Madrid ha seguido estando presente y aportando su colaboración en Organismos Internacionales, tales como la Unión Internacional de Transporte Públicos (UITP), donde tiene asignado un puesto en el Comité de Dirección y en diversos comités y subcomités.

Se ha mantenido la colaboración con la Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos (ALAMYS), asistiendo a su IX Congreso, celebrado en Bilbao, coincidiendo con la inauguración del Metro en esta ciudad. Dentro de los actos organizados en este evento, se depositaron y cedieron artículos para la exposición BIDARTE.

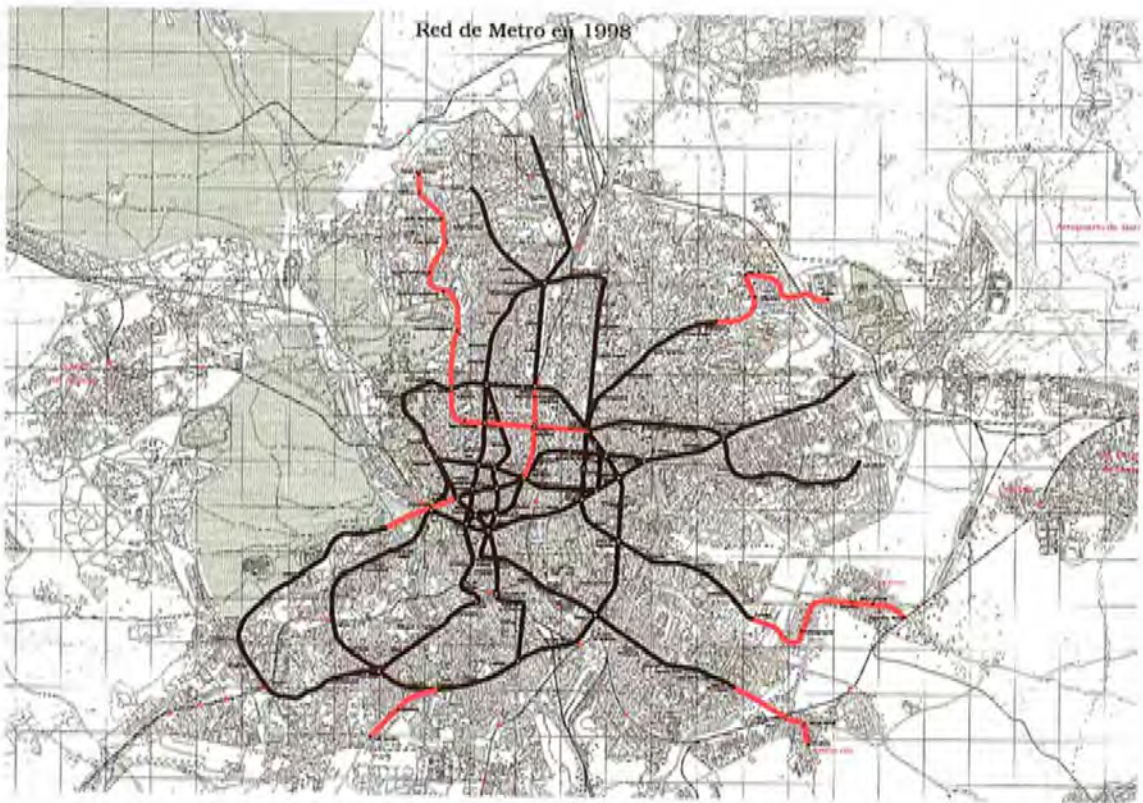
En el aspecto participativo, 1995 ha sido un año denso, organizando en Madrid en el mes de Septiembre las reuniones del Subcomité de Material Móvil de la UITP, con la asistencia de representantes de 23 ferrocarriles metropolitanos a nivel mundial.



Otras actividades han sido:

- Asistencia a reuniones internacionales de trabajo celebradas en diversas ciudades (Zurich, Florencia, Londres, Bruselas, Estocolmo), para la síntesis de normas europeas, específicas de ferrocarriles.
- Contrato de asistencia técnica con desplazamiento de personal, con el Metro de Medellín.
- Realización de estudios y especificaciones técnicas como labores de apoyo destinadas al nuevo Taller de Mantenimiento de trolebuses de Quito.

## 6. Plan de Actuación para 1996



## **6. PLAN DE ACTUACIÓN PARA 1996**

Los hitos más importantes para 1996 señalados en la Presentación de estas Cuentas Anuales e Informe de Gestión configuran el Plan de Actuación para el citado año.

El desarrollo del Plan contemplará, entre otras, las siguientes acciones:

### **Plan de mejora de la Gestión y la Productividad**

Iniciado en 1995, se continuará y ampliará en 1996 con las siguientes actuaciones principales:

#### **MEDIDAS EN RELACIÓN CON LA ESTRUCTURA**

- Nueva estructura organizativa suprimiéndose la Dirección de Inspección y Proyectos y creándose las Subdirecciones de Operación y de Obras e Instalaciones en la Dirección de Explotación. Entró en vigor el 1 de Enero de 1996 (ver organigrama).
- Creación de un Grupo de Mejora de Calidad para el estudio de la racionalización de niveles de mando en la Explotación.

#### **MEDIDAS EN RELACIÓN CON LA MEJORA DE LA ORGANIZACIÓN Y DE LOS SISTEMAS DE INFORMACIÓN.**

- Dirección por objetivos. Comienzo del estudio.
- Revisión de la metodología a emplear en los Proyectos de Mejora.
- Constitución de un Grupo de Mejora para el estudio de la formación en técnicas de gestión del colectivo de Mandos Intermedios.
- Fortalecimiento de la comunicación jerárquica y de los medios de comunicación interna.
- Implantación de una nueva aplicación de Nombramiento de Servicios.
- Desarrollo del Control de la Producción de Mantenimiento y Gestión de Depósitos y Líneas.
- Aplicación de Gestión de Materiales u Activos Fijos, como embrión de un sistema integrado de gestión corporativa.
- Implantación de una nueva aplicación de Recursos Humanos integrado con el Control de Presencia.
- Extensión y ampliación de la red corporativa de comunicaciones.
- Potenciación de las herramientas de usuario final.
- Plan de Seguridad física y lógica en el parque informático de la Compañía.

**MEDIDAS PARA LA MEJORA DEL FUNCIONAMIENTO DEL SERVICIO OFRECIDO AL VIAJERO**

- Creación de un Grupo de Mejora para la información sobre el servicio a los viajeros.
- Intensificación de las relaciones con la Delegación del Gobierno, Policía Nacional y Municipal; nombramiento de un nuevo Jefe del Servicio de Protección Civil y Seguridad. Todo ello con el fin de mejorar la seguridad ciudadana en la red y la sensación percibida por el viajero sobre la misma.
- Adquisición de nuevas máquinas expendedoras de billetes en taquilla y fabricación de un prototipo de la misma previamente, para su revisión por el personal que deberá utilizarlas. Se simplificará la venta de billetes y el correspondiente parte de venta.
- Transmisión de datos desde los Puestos de Control Local (PCL) de los vestíbulos de las estaciones a un Puesto Central de Mando, que permitirá disponer, de forma inmediata, de toda la información referente a las estaciones y sus instalaciones, incluyendo toda la referente a venta de billetes y pasos por torniquetes de control.
- Comienzo de la instalación de apertura y cierre mecanizado de puertas cancelas en estaciones, con importante incremento de la seguridad para las instalaciones en horas nocturnas.

**MEDIDAS EN RELACIÓN CON LA GARANTÍA DE LA CALIDAD**

- Alcanzar la certificación de calidad del Taller de Material Móvil y del Laboratorio de Recepción de Materiales según las normas UNE 66902 y 66903.
- Elaborar una norma que defina el sistema de control de la calidad de los proveedores.

**MEDIDAS PARA LA MEJORA DE LA PRODUCTIVIDAD**

- Desarrollo completo de las contenidas en el Convenio Colectivo 1994 – 95 – 96, especialmente las correspondientes a tiempos de trabajo en Talleres Centrales, Oficiales Polivalentes en el Servicio de Estaciones, organización del mantenimiento en Instalaciones Fijas y Material Móvil.
- Estudio y valoración de un nuevo conjunto de medidas de productividad a proponer en el nuevo Convenio Colectivo para 1997.

**Plan de Inversiones en Instalaciones Fijas y Material Móvil**

Dentro del conjunto de inversiones previstas para 1996 conviene destacar las siguientes actuaciones:



- Comienzo de la renovación de los Puestos de Mando de Circulación, Estaciones y Seguridad.
- Sistemas de protección contraincendios de nueva tecnología en estaciones.
- Sustitución de escaleras mecánicas.
- Renovación de vía, 9ª Fase.
- Nuevas máquinas billeteras automáticas y de taquilla. Torniquetes de control.
- Comienzo de la instalación de ventilación en túneles de líneas 5 y 7.
- Remodelación de estaciones: Banco de España, Sevilla, Empalme, Plaza de España.
- Adquisición de nuevo material para sustitución del material tipo 1000 y para el Plan de Ampliación de la red. Período de la inversión 1996–2001.

### **Plan de Ampliación de la Red**

La Comunidad Autónoma de Madrid contempla como un objetivo inaplazable la ampliación de la red del Metro de Madrid en el período 1996–1999. El Plan Previsto es el siguiente:

**Línea 10.** Tramo Lago-Príncipe Pío-Plaza de España. Esta actuación afecta a la modificación del trayecto actual para permitir la correspondencia de la línea 10 con el intercambiador de Príncipe Pío, conectando con la línea circular (nº 6) de Metro y con el Ramal Opera-Príncipe Pío, además de con la red de cercanías de Renfe. La longitud es de 2,2 km. Los trabajos han dado comienzo en 1995 y su finalización está prevista para Febrero de 1997.

**Línea 4.** Prolongación desde Esperanza a Hortaleza. Longitud 2,6 km. Estaciones 2. Comienzo trabajos Febrero 1996. Finalización Mayo 1998.

**Líneas 8-10.** Unión Alonso Martínez-Nuevos Ministerios. Incorpora una estación intermedia en la Plaza de Gregorio Marañón, en la que se conectará también la línea 7. Longitud 1,6 km. Estaciones 1. Comienzo de los trabajos Febrero 1996. Finalización Marzo 1998.

**Línea 7.** Prolongación Avda. América-Gregorio Marañón, con correspondencia en esta última estación con la línea 8-10. Longitud 1,3 km. Estaciones 1. Inicio de los trabajos Abril 1996. Finalización Junio 1998.

**Línea 9.** Prolongación Pavones-Vicálvaro. Longitud 4,6 km. Estaciones 4 y cocheras. Comienzo trabajos Mayo 1996. Finalización Agosto 1998.

**Línea 7.** Tramo Gregorio Marañón-La Paloma. Longitud 5,1 km. Estaciones 5. Inicio obras Octubre 1996. Finalización Noviembre 1998.





**Línea 7.** Tramo La Paloma–Valdezarza. Longitud 4,3 km. Estaciones 5 y cocheras. Comienzo trabajos Septiembre 1996. Finalización Noviembre 1998.

**Línea 1.** Prolongación Miguel Hernández–Vallecas Villa. Longitud 2,5 km. Estaciones 3. Inicio obras Febrero 1997. Finalización Diciembre 1998.

**Línea 11.** Plaza Elíptica–Carabanchel. Longitud 2,1. Estaciones 3. Comienzo obras Febrero 1997. Finalización Diciembre 1998.

**Ramal Recintos FERIALES.** Longitud 2,6 km. Estaciones 3. Inicio trabajos Febrero 1997. Finalización Diciembre 1998. Comienzo en la nueva estación de Mar de Cristal de línea 4.

RESUMEN:

---

Longitud:	Líneas	25,8 km
	Sacos	3,0 km
	Total	28,8 km
Estaciones:	27	

---

(\*) La longitud supera los 24 km previstos inicialmente ante la eventualidad de que se produzcan pequeños retrasos en algún tramo.

### III. Anejo

1. Principales Datos Estadísticos
2. Actualización de la serie histórica incluida en la edición “Datos Estadísticos 1945-1994”.



Estación de Lucero.

## I. PRINCIPALES DATOS ESTADÍSTICOS

## I.1 Demanda anual por estaciones. Número de viajes (entradas)

Estación	1994	1995	Diferencia	Diferencia (%)
1 Sol	16.510.167	15.751.259	-748.908	-4,5
2 Moncloa	9.960.977	11.900.504	1.939.527	19,5
3 Atocha-Renfe	10.606.204	11.105.847	499.643	4,7
4 Argüelles	10.265.516	10.430.445	164.929	1,6
5 Plaza de Castilla	9.271.604	9.820.270	548.666	5,9
6 Aluche	9.303.347	8.870.268	-433.078	-4,7
7 Embajadores-Acacias	9.394.458	8.500.209	-894.249	-9,5
8 Avenida de América	7.877.275	8.322.721	445.445	5,7
9 Cuatro Caminos	8.112.061	7.915.788	-196.273	-2,4
10 Legazpi	7.750.321	7.770.367	20.046	0,3
11 Noviciado-P. España	7.778.985	7.332.419	-446.566	-5,7
12 Goya	6.615.495	6.326.858	-288.636	-4,4
13 Bilbao	6.109.266	5.893.333	-215.933	-3,5
14 Callao	5.980.098	5.888.908	-91.190	-1,5
15 Nuevos Ministerios	5.786.361	5.772.006	-14.355	-0,2
16 Conde de Casal	5.336.600	5.450.651	114.051	2,1
17 Diego de León	5.444.695	5.323.824	-120.871	-2,2
18 Palos de la Frontera	5.311.888	5.258.557	-53.331	-1,0
19 Oporto	5.044.192	5.222.199	178.007	3,5
20 Estrecho	5.081.614	5.111.833	30.219	0,6
21 Méndez Álvaro	4.930.643	5.004.887	74.244	1,5
22 Alonso Martínez	5.165.473	4.967.146	-198.327	-3,8
23 Ciudad Universitaria	3.764.093	4.851.377	1.087.284	28,9
24 Campamento	5.875.536	4.825.995	-1.049.541	-17,9
25 Príncipe Pío	55.669	4.550.741	4.495.072	8.074,7
26 Gran Vía	4.523.195	4.377.389	-145.807	-3,2
27 Iglesia	4.367.218	4.346.389	-20.829	-0,5
28 Manuel Becerra	4.185.712	4.245.591	59.879	1,4
29 Ríos Rosas	3.837.654	3.834.468	-3.186	-0,1
30 Plaza Elíptica	3.665.829	3.811.636	145.807	4,0
31 Barrio del Pilar	3.736.751	3.758.532	21.781	0,6
32 Ópera	4.597.113	3.596.946	-1.000.168	-21,8
33 Quevedo	3.742.825	3.475.120	-267.705	-7,2
34 Núñez de Balboa	3.563.657	3.453.290	-110.367	-3,1
35 El Carmen	3.466.026	3.344.851	-121.175	-3,5
36 Ciudad Lineal	3.326.377	3.315.011	-11.365	-0,3
37 Pacífico	3.263.424	3.275.626	12.202	0,4
38 Banco de España	3.453.329	3.265.318	-188.011	-5,4
39 Rubén Darío	3.214.259	3.203.498	-10.761	-0,3
40 Puente de Vallecas	3.044.633	3.122.019	77.385	2,5
41 Tirso de Molina	3.112.165	3.109.235	-2.930	-0,1
42 Marqués de Vadillo	3.139.316	3.031.385	-107.931	-3,4
43 Herrera Oria	2.971.588	3.020.941	49.353	1,7
44 Pueblo Nuevo	3.081.296	2.941.678	-139.618	-4,5
45 Ventas	2.954.855	2.925.004	-29.850	-1,0
46 Carabanchel	3.204.609	2.921.779	-282.830	-8,8
47 Nueva Numancia	2.883.768	2.887.853	4.085	0,1
48 Arturo Soria	2.712.208	2.857.690	145.482	5,4
49 Tetuán	2.770.233	2.849.083	78.850	2,8

Estación	1994	1995	Diferencia	Diferencia (%)
50 San Bernardo	2.870.557	2.843.185	-27.373	-1,0
51 Usera	2.895.607	2.834.238	-61.369	-2,1
52 Tribunal	2.835.137	2.832.600	-2.537	-0,1
53 Atocha	2.864.082	2.818.236	-45.846	-1,6
54 Quintana	2.906.439	2.777.970	-128.469	-4,4
55 O'Donnell	2.549.613	2.771.071	221.459	8,7
56 Sáinz de Baranda	2.761.619	2.638.413	-123.206	-4,5
57 Miguel Hernández	1.719.620	2.591.247	871.628	50,7
58 Serrano	2.552.522	2.582.562	30.040	1,2
59 Delicias	2.625.375	2.569.239	-56.137	-2,1
60 Alfonso XIII	2.700.944	2.553.613	-147.331	-5,5
61 Valdeacederas	2.435.429	2.546.418	110.988	4,6
62 Artilleros	2.633.896	2.542.812	-91.084	-3,5
63 Antón Martín	2.507.664	2.521.579	13.915	0,6
64 Portazgo	3.326.361	2.447.329	-879.033	-26,4
65 Urgel	2.479.761	2.416.996	-62.765	-2,5
66 Chamartín	2.511.705	2.409.467	-102.237	-4,1
67 Colombia	2.410.409	2.367.095	-43.314	-1,8
68 Pavones	2.345.230	2.339.837	-5.393	-0,2
69 Lavapiés	2.401.968	2.335.548	-66.420	-2,8
70 Guzmán el Bueno	2.075.019	2.303.853	228.834	11,0
71 Esperanza	2.296.968	2.223.551	-73.417	-3,2
72 Velázquez	2.227.123	2.220.525	-6.598	-0,3
73 Batán	2.509.416	2.150.498	-358.918	-14,3
74 Canillejas	2.155.742	2.144.950	-10.792	-0,5
75 Opañel	2.068.624	2.137.955	69.331	3,4
76 Menéndez Pelayo	2.074.686	2.125.247	50.561	2,4
77 Vinateros	2.124.966	2.078.951	-46.015	-2,2
78 Prosperidad	2.115.726	2.047.614	-68.112	-3,2
79 Príncipe de Vergara	2.080.908	2.024.817	-56.092	-2,7
80 Vista alegre	2.052.427	1.989.796	-62.631	-3,1
81 La Latina	1.976.477	1.951.337	-25.140	-1,3
82 Laguna	1.620.274	1.919.049	298.775	18,4
83 Estrella	1.892.234	1.844.830	-47.404	-2,5
84 Avenida de la Paz	1.919.727	1.842.849	-76.878	-4,0
85 Retiro	1.816.750	1.823.020	6.270	0,3
86 Metropolitano	1.585.414	1.788.608	203.194	12,8
87 Alvarado	1.696.648	1.722.297	25.649	1,5
88 Colón	1.699.968	1.715.685	15.718	0,9
89 Begoña	1.823.720	1.691.397	-132.323	-7,3
90 Empalme	1.726.473	1.672.450	-54.023	-3,1
91 Carpetana	1.524.026	1.665.168	141.143	9,3
92 Lima	1.562.792	1.593.775	30.983	2,0
93 Alto del Arenal	1.145.388	1.585.584	440.196	38,4
94 Ascao	1.571.273	1.581.880	10.607	0,7
95 Simancas	1.647.814	1.578.212	-69.602	-4,2
96 Sevilla	1.665.584	1.572.418	-93.165	-5,6
97 Pío XII	1.565.438	1.560.028	-5.410	-0,3
98 Puerta de Toledo	1.593.552	1.552.379	-41.173	-2,6
99 Ventura Rodríguez	1.592.511	1.523.147	-69.364	-4,4
100 Lista	1.466.015	1.463.064	-2.951	-0,2
101 Barrio de la Concepción	1.430.957	1.408.613	-22.344	-1,6
102 Cuzco	1.426.705	1.397.746	-28.959	-2,0

Estación	1994	1995	Diferencia	Diferencia (%)
103 García Noblejas	1.484.904	1.392.162	-92.742	-6,2
104 San Blas	1.387.149	1.346.907	-40.242	-2,9
105 Torre Arias	1.372.471	1.337.020	-35.451	-2,6
106 Fuencarral	1.297.206	1.283.676	-13.530	-1,0
107 Santo Domingo	1.362.274	1.257.457	-104.817	-7,7
108 Concha Espina	1.230.704	1.254.279	23.576	1,9
109 Buenos Aires	822.440	1.247.549	425.109	51,7
110 Ibiza	1.165.375	1.141.325	-24.050	-2,1
111 República Argentina	1.110.193	1.121.140	10.947	1,0
112 Lucero	0	1.075.803	1.075.803	0,0
113 Puerta del Angel	0	1.033.579	1.033.579	0,0
114 Parque de las Avenidas	1.051.105	1.011.334	-39.771	-3,8
115 Lago	1.176.976	979.541	-200.435	-17,0
116 Chueca	942.277	951.553	9.276	1,0
117 Alto de Extremadura	0	933.519	933.519	0,0
118 Pirámides	918.192	921.025	2.833	0,3
119 Cruz del Rayo	843.804	877.467	33.663	4,0
120 Las Musas	866.456	868.091	1.634	0,2
121 Suanzes	829.580	793.548	-36.032	-4,3
122 Cartagena	628.048	603.917	-24.132	-3,8
123 Duque de Pastrana	623.045	600.029	-23.016	-3,7
124 Ventilla	356.500	350.158	-6.342	-1,8
<b>TOTAL</b>	<b>391.684.561</b>	<b>397.167.576</b>	<b>5.483.015</b>	<b>1,4</b>

## 1.2 Principales Resultados e Índices de Operación (1986-1995)

	1986	1987	1988	1989	1990
<b>A) Indicadores básicos</b>					
Demanda total (viajes)	329.039.960	340.363.881	364.780.212	394.776.168	415.505.432
Demanda media día laborable (viajes)					
• Total año	-	-	1.226.773	1.352.984	1.411.463
• Invierno	-	-	1.354.348	1.496.412	1.577.734
Producción coches x km servicio viajeros	80.696.730	83.385.781	82.102.389	80.385.375	81.068.225
Parque total en explotación (nº coches)	976	980	984	962	946
Consumo energético total (kWh)	281.960.131	300.394.364	303.557.615	302.796.670	306.957.431
Consumo energético en tracción (kWh)	208.673.304	226.508.099	223.361.281	220.374.950	223.184.774
Plantilla (agentes)					
• Plantilla a 31 Diciembre	6.354	6.472	6.385	6.198	6.051
• Plantilla media anual	6.300	6.429	6.434	6.296	6.108
Costes (M ptas. 1995)					
• Personal	20.577	21.742	22.496	22.663	23.508
• Energía	4.417	4.717	4.795	4.612	4.758
• Operacionales	31.294	32.993	32.339	31.092	32.471
• Totales	44.159	46.873	45.203	45.237	46.911
<b>B) Ratios de gestión</b>					
• Viajeros/coches x km	4,08	4,08	4,44	4,91	5,13
• Viajeros/longitud de la red	3.022.153	3.025.457	3.241.108	3.506.005	3.609.102
• Longitud recorrida por coche (km)	82.681	85.088	83.437	83.561	85.696
Consumo energético total (kWh)					
• Por viajero	0,86	0,88	0,83	0,77	0,74
• Por coches x km	3,49	3,60	3,69	3,77	3,82
• Consumo energético en tracción (kWh)/coches x km	2,59	2,72	2,72	2,74	2,75
• Viajeros/Plantilla	52.229	52.942	56.696	62.703	68.026
• Plantilla/longitud red	57,86	57,31	57,17	55,94	54,27
• Plantilla por Mill coches x km	78,07	77,10	78,37	78,32	75,34
• Miles de coches x km por km red	741	743	729	714	720
<b>C) Ratios económicos(*)</b>					
Costes de personal					
• Por viajero	62,52	63,87	61,67	57,40	56,58
• Por coche x km	254,98	260,74	274,00	281,93	289,98
Coste de energía					
• Por viajero	13,42	13,86	13,13	11,66	11,43
• Por coche x km	54,73	56,57	58,39	57,37	58,69
• Por km de red (10 <sup>3</sup> )	40,56	42,04	42,59	40,98	42,27
Coste operacional					
• Por viajero	95,10	96,93	88,65	81,28	78,14
• Por coche x km	387,80	395,67	393,87	399,22	400,54
Coste total					
• Por viajero	128,12	137,71	123,91	114,59	112,90
• Por coche x km	522,43	562,11	550,57	562,75	578,60

\*) En pesetas constantes de 1995, actualizando la serie con los IPC medios anuales.

	1991	1992	1993	1994	1995
<b>A) Indicadores básicos</b>					
Demanda total (viajes)	400.841.508	413.080.320	391.010.243	391.684.561	397.167.576
Demanda media día laborable (viajes)					
• Total año	1.357.623	1.391.313	1.315.239	1.326.779	1.353.122
• Invierno	1.500.320	1.558.933	1.449.932	1.471.257	1.499.902
Producción coches x km servicio viajeros	81.016.880	81.462.102	82.260.220	86.018.364	90.217.873
Parque total en explotación (nº coches)	914	976	1.012	1.060	1.076
Consumo energético total (kWh)	309.507.269	313.944.201	319.929.800	341.598.613	358.033.798
Consumo energético en tracción (kWh)	221.495.919	222.019.185	220.244.709	236.191.060	252.803.993
Plantilla (agentes)					
• Plantilla a 31 Diciembre	5.898	5.776	5.727	5.674	5.568
• Plantilla media anual	5.977	5.830	5.751	5.699	5.627
Costes (M ptas. 1995)					
• Personal	23.905	25.744	27.067	26.500	25.999
• Energía	4.554	4.448	4.339	4.551	4.603
• Operacionales	33.062	34.993	36.304	35.909	35.816
• Totales	44.347	48.437	48.357	46.991	46.543
<b>B) Ratios de gestión</b>					
• Viajeros/coches x km	4,95	5,07	4,75	4,55	4,40
• Viajeros/longitud de la red	3.559.871	3.668.564	3.472.560	3.438.846	3.351.625
• Longitud recorrida por coche (km)	88.640	83.465	81.285	81.149	83.846
Consumo energético total (kWh)					
• Por viajero	0,77	0,76	0,82	0,87	0,90
• Por coche x km	3,82	3,85	3,89	3,97	3,97
• Consumo energético en tracción (kWh)/coches x km	2,73	2,73	2,68	2,75	2,80
• Viajeros/Plantilla	67,064	70,854	67,990	68,729	70,582
• Plantilla/longitud red	53,11	51,80	51,10	50,04	47,46
• Plantilla por Mill coches x km	73,77	71,57	69,91	66,25	62,37
• Miles de coches x km por km red	720	724	731	755	761
<b>C) Ratios económicos(*)</b>					
Costes de personal					
• Por viajero	59,63	62,31	69,22	67,65	65,46
• Por coche x km	295,06	316,01	329,04	308,06	288,18
Coste de energía					
• Por viajero	11,35	10,77	11,09	11,61	11,59
• Por coche x km	56,20	54,60	52,74	52,90	51,02
• Por km de red (10 <sup>6</sup> )	40,46	39,41	38,55	39,95	38,82
Coste operacional					
• Por viajero	82,48	84,70	92,84	91,67	90,18
• Por coche x km	407,82	429,56	441,33	417,45	397,00
Coste total					
• Por viajero	110,63	117,26	123,66	119,97	117,20
• Por coche x km	547,37	594,60	587,84	546,27	515,90

\*) En pesetas constantes de 1995, actualizando la serie con los IPC medios anuales.

**2. ACTUALIZACIÓN DE LA SERIE HISTÓRICA INCLUIDA EN LA EDICIÓN. "DATOS ESTADÍSTICOS 1945-1994"**

**1.1 Infraestructura**

1.1.1	Longitud de la red (a 31.12) (incluye fondos de saco)	120.855
1.1.3	Longitud de la red (valor medio anual) (anual)	118.561
1.1.4	Número de estaciones	164

**1.2 Instalaciones Auxiliares**

1.2.1	Número de máquinas billetearas automáticas	347
1.2.2	Número torniquetes	682
1.2.3	Escaleras mecánicas instaladas (nº de tramos)	715
1.2.4	Pasillos mecánicos (nº de tramos)	5
1.2.5	Número de monitores T.V.	396
1.2.6	Número de ventiladores	375
1.2.7	Número de subestaciones	41

**1.3 Material Móvil**

1.3.2	Número de coches serie 1000	138
1.3.3	Número de coches serie 5000	344
1.3.4	Número de coches serie 300	52
1.3.5	Número de coches serie 2000	542
1.3.6	Parque total	1.076

**2.1 Servicios**

2.1.1	Coches x km	90.217.873
2.1.3	Coches x km/longitud media de la red	760.947

**2.2 Consumos energéticos y rendimientos**

2.2.1	Consumo energético tracción (kWh)	252.803.993
2.2.2	Consumo energético Servicios Aux. (kWh)	105.229.805
2.2.3	Consumo energético total (kWh)	358.033.798
2.2.5	Consumo/coches del parque	332.745
2.2.6	Averías del material móvil	11.364
2.2.7	Suspensiones de servicio	0,10
2.2.8	Averías x 10 <sup>6</sup> /coches x km	125,96

**2.3 Demanda de transporte**

2.3.1	Población de Madrid	3.029.734
2.3.2	Viajeros Metro	397.167.576
2.3.4	Viajeros transporte colectivo (Metro y EMT)	918.618.099
2.3.5	Viajeros Metro por habitante	131
2.3.7	Viajeros transporte colectivo por habitante	303
2.3.8	Viajeros Metro/longitud media de la red	3.349.929
2.3.9	Viajeros Metro/número de estaciones	2.421.754
2.3.11	Viajeros Metro/coches x km	4,40

**3.1 Plantillas**

3.1.1	Personal de Movimiento (31.12)	3.225
3.1.3	Resto de personal (31.12)	2.343
3.1.5	Total Metro (31.12)	5.568
3.1.7	Plantilla total (media)	5.627
3.1.9	Agentes/Longitud media de la red	47,46
3.1.11	Agentes x 10 <sup>6</sup> /viajeros	14,17
3.1.13	Gastos personal /plantilla media	4.620.395



**4.1 Ingresos y Gastos\***

4.1.1	Ingresos propios	23.962.008
4.1.2	Subvenciones corrientes	22.580.407
4.1.3	Inversiones totales	46.542.415
4.1.4	Ingresos totales (miles de ptas. 1994)	44.453.116
4.1.9	Recaudación por viajeros	20.106.372
4.1.10	Recaudación media	50,62
4.1.11	Gastos de Personal	25.998.965
4.1.13	Gastos operacionales	35.815.508
4.1.15	Gastos financieros	3.088.464
4.1.16	Amortizaciones	7.382.020
4.1.17	Impuestos	75.739
4.1.18	Gastos totales	46.542.415
4.1.19	Gastos totales (miles pesetas 1994)	44.453.119
4.1.22	Resultados	-
4.1.23	Resultados (miles de pesetas 1994)	-

**4.2 Datos Patrimoniales**

4.2.1	Activo total	116.379.483
4.2.3	Inmovilizado	95.528.101
4.2.4	Recursos propios	39.164.936

**4.3 Ratios económicos**

4.3.1	Gastos personal/gastos totales	0,559
4.3.3	Gastos operacionales/gastos totales	0,770
4.3.5	Gastos financieros/gastos totales	0,066
4.3.6	Recursos propios/activo total	0,337

(\* ) Cantidades en miles de pesetas corrientes salvo que se indique lo contrario.



**Metro de Madrid**  
Cavanilles, 58