



COMPañA METROPOLITANO DE MADRID
CONSEJO DE INTERVENCION
MEMORIA 1979

MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

COMPañIA METROPOLITANO DE MADRID
MEMORIA 1979

Consejo de Intervención

Presidente:

Ilmo. Sr. D. Juan Torres Piñón

Consejero Interventor:

Ilmo. Sr. D. Ramón Díaz García

Vocales:

Ilmo. Sr. D. Pedro González-Haba González

Excmo. Sr. D. Juan Antonio Guitart y de Gregorio

Excmo. Sr. D. Plácido Álvarez Fidalgo

Ilmo. Sr. D. Gonzalo Ferré Sempere

Ilmo. Sr. D. Jesús de Ramón-Laca Cotorruelo

D. Rafael Valero del Río

D. José Pujol Rivera

D. Miguel Vázquez Sarti

D. Jesús Chaveinte Martín

Secretario:

D. Félix Hernández Tapias

Como consecuencia de las dificultades económico-financieras por las que venía atravesando la Compañía Metropolitano de Madrid, S. A., derivadas de la insuficiencia de los ingresos procedentes de la Explotación para cubrir los costes totales del servicio, lo que venía propiciando un grave proceso de descapitalización, así como las dificultades para abordar los compromisos de inversión en supraestructura y material móvil, el Gobierno intervino la Compañía Metropolitano de Madrid, S. A., por Real Decreto-Ley de 7 de junio de 1978.

A tales efectos se constituyó un Consejo de Intervención, con personalidad jurídica y patrimonio propios, que, bajo la dependencia del Ministro de Transportes y Comunicaciones, acomodaría sus actuaciones frente a terceros al régimen del derecho privado.

El Consejo de Administración de la Compañía sólo funciona a los efectos legales anteriores a la intervención, previéndose en el citado Real Decreto-Ley que cuando el Consejo de Intervención deba realizar pagos cuyo devengo sea anterior a la fecha del inicio de sus actividades o recibir ingresos correspondientes a análogo período, en la Contabilidad propia del Consejo de Intervención habrá de figurar una Cuenta especial que resuma las relaciones económicas del mismo realizadas por cuenta del anterior Consejo de Administración.

En virtud de la Ley 32/1979 de 8 de Noviembre, se declara la necesidad de asunción por el Sector Público de la prestación del servicio del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, declarándose, asimismo, la utilidad y la necesidad de adquisición con carácter de urgencia, a los efectos de expropiación forzosa, de las acciones de la Compañía Metropolitano de Madrid, S. A., autorizándose al Gobierno para que, en trámite de Convenio por mutuo acuerdo con los accionistas, proponga el canje, en oferta pública, de las acciones objeto de expropiación por títulos mobiliarios de otra clase, propiedad del Estado, subordinando la operación a que presten su adhesión a la oferta un número mínimo de acciones de la Compañía, equivalente al 60% del total.

Para las acciones que no se acojan a la oferta pública, se seguirá el procedimiento de expropiación forzosa mediante expediente único.

Los títulos mobiliarios, ofrecidos al canje, fueron Acciones de la Compañía Telefónica Nacional de España, propiedad del Estado. El mínimo del 60% de adhesiones señalado, ha sido superado ampliamente.

Dos puntos importantes conviene resaltar de esta Disposición con rango de Ley:

Las inversiones en infraestructura seguirán siendo costeadas por el Estado. Asimismo, el Estado costeará las de supraestructura, salvo el material móvil.

Las tarifas deben cubrir la totalidad del coste del servicio y si, por razones de política económica, el Gobierno impusiera un régimen tarifario de congelación, habrán de arbitrarse por éste las compensaciones correspondientes.

Realizada la expropiación forzosa prevista en la Ley, las acciones de la Compañía Metropolitano de Madrid, S. A., pasarán a ser de la propiedad de la Diputación Provincial y del Ayuntamiento de Madrid, en la proporción de un 25 por 100 la primera y un 75 por 100 el segundo, consecuencia de su condición de beneficiarios de la referida expropiación. Adquirida la titularidad de las acciones de la Compañía por las referidas Corporaciones, dicha Sociedad gestionará directamente el servicio, sin necesidad de expediente previo de municipalización, utilizando una de las modalidades que regula la Ley de Régimen Local y su Reglamento de Servicio.

Hasta tanto no se tome posesión por el Ayuntamiento y la Diputación Provincial de Madrid de las acciones de la Compañía, la gestión y explotación del servicio se seguirá llevando a cabo por el Consejo de Intervención.

El Ferrocarril Suburbano de Carabanchel, del que era titular "Ferrocarriles de Vía Estrecha" (FEVE), pasa a ser de titularidad del Ayuntamiento de Madrid, y será gestionado conjuntamente con el Ferrocarril Metropolitano, en unidad de Empresa, por la Compañía gestora.

AMPLIACION DE LA RED



Desde que se hizo cargo de la gestión del Servicio el Consejo de Intervención, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones ha puesto en explotación 16,4 Kms. nuevos de Red, lo que equivale a un 29%.

Las líneas inauguradas han sido las siguientes:
5 de Enero de 1979

Línea 4: Tramo Alfonso XIII-La Esperanza: Su longitud total es de 2.270 mts., dispone de tres estaciones: La Paz, Arturo Soria y La Esperanza, de 60 mts. cada una; 9 pozos de ventilación y 18 escaleras mecánicas.

11 de Octubre de 1979

Línea 6: Tramo Cuatro Caminos-Pacífico: Su longitud total es de 7.217 mts., dispone de diez estaciones: Cuatro Caminos, Nuevos Ministerios, República Argentina, Avenida de América,

Diego de León, Manuel Becerra, O'Donnell, Sainz de Baranda, Conde de Casal y Pacífico, de 115 mts. cada una; 66 pozos de ventilación y 71 escaleras mecánicas.

18 de Enero de 1980

Línea 5: Tramo Ciudad Lineal-Canillejas: Su longitud total es de 2.950 mts., dispone de tres estaciones: Ciudad Lineal, Suanzes y Torre Arias, de 90 mts. cada una; 9 pozos de ventilación y 16 escaleras mecánicas.

30 de Enero de 1980

Línea 9: Tramo Sainz de Baranda-Pavones: Su longitud total es de 3.983 mts., dispone de cinco estaciones: Sainz de Baranda, Estrella, Vinateros, Artilleros y Pavones, de 115 mts. cada una; 15 pozos de ventilación y 52 escaleras mecánicas.





**INVERSIONES Y MEJORAS
EN CALIDAD DEL SERVICIO**

Servicio de Instalaciones Eléctricas y Electromecánicas

Se han puesto en servicio las instalaciones de ventilación de las interestaciones de Línea 7, América-Las Musas, con un total de 35 ventiladores.

Se ha comenzado la instalación de automáticos diferenciales y tomas de tierra en los vestíbulos de la Red.

Se han adquirido dos dresinas, un locotractor y una torre para trabajos de Material Fijo, de los cuales ya se han recibido dos dresinas.

Servicio de Instalaciones Electrónicas y Automatismos

Se han iniciado los trabajos para implantación del Sistema de Protección de Trenes en Línea 5. Dada la longitud de la Línea y el gran número de unidades de tren, se prevé un plazo de ejecución del orden de 4 años. Los trabajos han de desarrollarse forzosamente en horario nocturno restringido.

Se han instalado 14 equipos de TV en circuito cerrado en varias estaciones en curva, sustituyendo en otras estaciones los viejos existentes por otros más modernos.

Se ha puesto en servicio el enlace por radioteléfono entre trenes y el Puesto de Mando en Línea 3.

Servicio de Subestaciones Eléctricas

Como consecuencia de la inauguración de nuevas Líneas, se han efectuado en las Subestaciones antiguas las siguientes instalaciones:

Subestación de Quintana: Instalación de un rectificador de 2.000 KW.

Alimentaciones: 2 cables 15 KV. $3 \times 180 \text{ mm}^2$. Al RSVUM entre Subestación Norte de Unión Eléctrica y Subestación Quevedo.

Interconexiones: 2 cables 15 KV. $3 \times 180 \text{ mm}^2$ entre Subestación Pacífico y la Subestación Conde de Casal; 2 cables 15 KV. $3 \times 180 \text{ mm}^2$. Al entre Subestación Cuatro Caminos y Subestación República Argentina.

Se ha iniciado el montaje de 25 equipos de protección de línea de feeders para las Subestaciones de Salamanca, Quevedo, Centro.

Servicio de Vía

Se han hormigonado 1.652 metros de simple vía en estaciones y curvas. La renovación de vía sobre balasto ha supuesto 3.004 metros de simple vía en diferentes tramos.

Se han renovado 9.312 metros de carril de 45 Kgs. a carril de 54 Kgs., y 1.150 metros de 45 Kgs., así como 9 cambios.

Servicio de Obras

Durante el año se terminaron de modernizar los vestíbulos de las estaciones de Sol 1, 2 y 3; Bilbao 1 y 4; Atocha y Lavapiés, pintándose, además, 45 estaciones.

División de Material Móvil

Durante 1979 se han adquirido 250 bastidores de bogies, para los coches tipo 1000, de los que se han recibido en el año 110.

Se han adquirido 94 convertidores estáticos y 1.128 extractores para ventilación, todo ello para los coches de la serie 1000, donde, asimismo, se han instalado unas nuevas cerraduras más seguras en todas las cabinas. De esta forma, se consigue una mayor seguridad en la circulación y un mayor confort ambiental en el material móvil de esta serie.

Y en general, una serie de inversiones que deben mejorar notablemente la calidad del servicio; de entre ellas destacamos la instalación y puesta en servicio de los equipos móviles para el enlace radiotelefónico en el material móvil de la Línea 3; adquisición de cargadores de baterías y equipos de protección de motores para todo el material clásico, que mejora sus condiciones de funcionamiento.

Departamento de Estudios y Proyectos

Acción Comercial

Es importante señalar el establecimiento de un cuerpo de 170 Vigilantes Jurados, encargados de garantizar las adecuadas condiciones de seguridad ciudadana a usuarios y agentes, así como evitar la agresión y uso indebido de nuestras instalaciones.

Este Servicio de Vigilancia comenzó a finales del mes de Octubre con 70 Vigilantes que posteriormente fueron aumentando hasta alcanzar la cifra de 170. En los meses de Noviembre y Diciembre han intervenido en 596 ocasiones.

La actuación de los Vigilantes Jurados se puede agrupar en los siguientes apartados:

Intervenciones

Agresiones, amenazas e insultos	49
Atracos	33
Delincuencia de variada tipología	83
Ventas ambulantes	27
Colocación carteles	78
Músicos	31
Mendicidad	25
Paso sin billete	118
Viajar en topes	100
Asistencia a usuarios	32
Otros casos	20

La actuación de los Vigilantes Jurados ha producido una disminución apreciable de la delictividad. En especial cabe destacar la práctica erradicación de vendedores ambulantes y músicos, la gran disminución de viajeros en los acoples entre coches, y el mantenimiento en límites muy bajos de atracos, agresiones, etc., que llegaron a ser en su momento auténticos factores deteriorantes de la seguridad en el medio.

Los Vigilantes Jurados cumplen también una labor humanitaria de primeros auxilios a aquellos usuarios accidentados o enfermos que lo requieran; prestan igualmente servicios de vigilancia nocturna, protección en los vestíbulos especialmente conflictivos, ayuda en

las Intervenciones de billetes, etc.

Presencia de Metro en los medios de comunicación —prensa, radio y TV— a través de comunicados, ruedas de prensa, reportajes e información general tratando de conseguir un mejor conocimiento de la situación del Metro por parte del público, a través del Gabinete de Prensa.

Lanzamiento de campañas de publicidad e imagen que pueden desglosarse en cuatro tipos de acciones concretas:

Prensa:

Publicaciones sobre inauguración y puesta en servicio de Línea 6, sobre el "60 aniversario" del Metro de Madrid, y sobre "Balance Social" de un Servicio Público.

HOY CUMPLIMOS 60 AÑOS



S.M. el Rey D. Alfonso XIII inaugura en octubre de 1919 el Metro madrileño en su primer línea de 1 Km. del Cuatro Caminos.

En octubre de 1979 S.M. el Rey D. Juan Carlos I inaugura la nueva línea 6, con lo que el Metro de Madrid cumple sus 60 años de vida.

Entre estas dos fotos están los 60 años de nuestra vida.

Y los cumplimos expansionándonos porque nuestra voluntad de servicio sigue en pie.

No tenemos más remedio: El Metro está internacionalmente reconocido como el sistema de transporte urbano más rápido y económico. Nuestros 400 millones de viajeros merecen que sea también el más cómodo y confortable.

Y a eso vamos en nuestro 60 aniversario, asegurando nuevas líneas, modernizando instalaciones, mejorando servicios. Para hacerles más cómodo a los madrileños la vida de los próximos 60 años.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

BALANCE SOCIAL DE UN SERVICIO PUBLICO



METRO DE MADRID

Realizaciones 1979

XX.000 madrileños más, más el Metro a la puerta
Inauguración del tramo Alameda XIII - La Esperanza, de la línea IV
Inauguración de la línea VI Cuatro Caminos - Pacífico
9.47 Km. más de red con 13 nuevas estaciones
6 nuevas paradas de las líneas radiales, que descongestionan la red
Establecimiento de un servicio de Vigilancia Turística para garantizar la seguridad turística
Realización de una encuesta sobre usuarios para mejorar el servicio
Campaña intensiva de limpieza en todas las estaciones de la red
Creación de 300 nuevos puestos de trabajo

RESUMEN DEL SALDO POSITIVO

- Ampliación, modernización y mejora del servicio.
- Seguridad y limpieza en las instalaciones.
- Investigación de base para sucesivas mejoras.
- Comunicación permanente con los usuarios.
- Contribución a solucionar los problemas de la comunidad, mediante la creación de nuevos puestos de trabajo.

El Metro, con las sucesivas ampliaciones de red iniciadas en 1979, contribuye, de una manera cada vez más decisiva, a reducir la contaminación del ambiente, a aliviar la saturación de tráfico y aparcamiento y elevar, en definitiva, el nivel de calidad de vida de los madrileños.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Publicidad exterior:

Destinada al usuario potencial. Colocación en 354 vallas distribuidas en distintas zonas de Madrid con el tema "Ahora el Metro mide más".

Radio:

Se contrataron espacios publicitarios de diferente temática y tiempo de emisión en seis emisoras madrileñas, llevándose a cabo intervenciones directas de carácter informativo desde las oficinas centrales.



**Ahora el Metro mide más.
Nuevas líneas. Nuevos servicios.**

Publicidad interior:

Destinada a lograr una comunicación con el usuario habitual y por otra parte, a promover una mejor relación entre aquél y nuestros agentes.

En tal sentido se colocaron carteles informativos en vallas localizadas en el interior de la Red con los temas:

- Línea 6
- Servicio de Vigilancia
- El Metro mide más
- Campaña de encuestas
- Felices Fiestas
- Asiento de Cortesía

Se han confeccionado cerca de 1.000.000 de planos de bolsillo con el trazado actualizado de la Red metropolitana, que se han entregado en nuestros propios puestos de taquilla y se han hecho llegar a cuantas entidades lo han solicitado. Esta primera edición ha sido objeto de demanda tan intensa que se agotó a los pocos días de ponerse en circulación.

Se ha extendido la política de relaciones públicas tanto con el usuario, dando respuesta a distintas cartas que llegan informando de deficiencias o sugiriendo mejoras, facilitando la información necesaria a todas aquellas personas que solicitan datos, planos o información en general sobre Metro, y colaborando con cuantos Organismos o Entidades lo han solicitado.



Servicio de Vigilancia

Hemos establecido un servicio de vigilantes para garantizar la seguridad, Agilidad y satisfacción del usuario.

La función será asegurar el orden y la seguridad, atender cualquier incidencia para los usuarios y velar por la limpieza y conservación de las instalaciones.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones





Queremos saber más para dar mejor servicio


Estamos haciendo un estudio para que las instalaciones de la red y la intensidad y frecuencia del servicio de trenes, respondan a las necesidades del usuario, proporcionándole más comodidad y rapidez en sus desplazamientos.

¡Ayúdenos con su respuesta!

Colóquese con nuestro personal de taquilla, respondiendo a sus preguntas.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones





EL METRO DE MADRID DESHA A SUS VIAJEROS


Felices Fiestas

A las celebraciones de mayor importancia de nuestro país, queremos dedicar un saludo especial.

¡Felices Fiestas!

¡Que todos los viajeros disfruten de un viaje seguro y cómodo!

Ministerio de Transportes y Comunicaciones





Asiento de cortesía

Reservados para personas con discapacidad física o mental, para personas mayores de 65 años y para personas que presenten alguna enfermedad o lesión que les impida viajar con normalidad.

asiento reservado



El usuario que presente una de estas condiciones podrá viajar en los asientos reservados.

Ministerio de Transportes y Comunicaciones

Entre los días 16 de Noviembre y 13 de Diciembre se llevó a cabo la labor de campo de un amplio estudio de transporte en toda la Red del Metro y el F. C. Suburbano.

Intervinieron en esta labor 116 personas, contratadas expresamente, que realizaron trabajos de recuento de entradas de viajeros y encuestas a los mismos.

Fueron encuestados 560.000 viajeros, lo que supone más del 40% del total de usuarios en un día laborable.

La finalidad primaria de las encuestas era conocer, de una parte, la estación de origen, la de destino y las de correspondencia de los viajeros, y de otra los efectos que la inauguración de la Línea 6, Cuatro Caminos-Pacífico, había tenido sobre la demanda de viajes y los itinerarios utilizados por los usuarios.

Durante el mes de Diciembre se procedió a codificar todo el conjunto de datos de recuentos y encuestas que pasaban directamente al Ordenador para ser procesados adecuadamente.

Los resultados de todo el estudio han empezado a obtenerse ya en 1980 y van a ser recogidos en gran número de informes. Los más significativos son los siguientes:

Distribuciones horarias de entradas de viajeros por vestíbulos y estaciones.

Distribuciones horarias de salidas por estaciones.

Matrices de orígenes y destinos para distintos períodos de tiempo del día para la Red post-inauguración Línea 6.

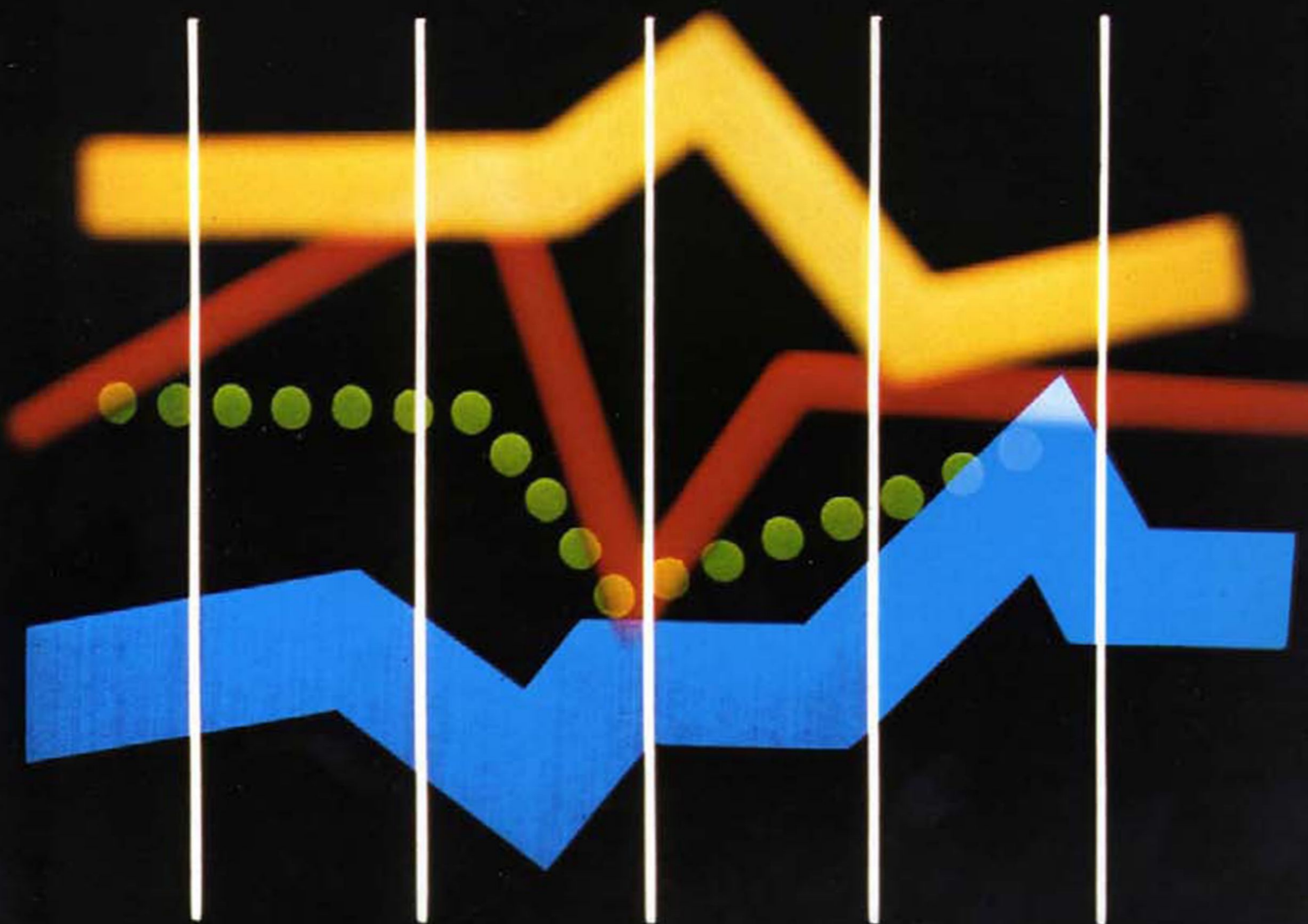
Matrices O-D para la Red anterior a esa inauguración.

Efectos de la inauguración de Línea 6 en las pautas de viajes.

Asignaciones a las redes e intensidades de viajes en las mismas antes y después de las inauguraciones.

Toda la base estadística del estudio, además, está siendo utilizada en otros estudios económicos y de transportes emprendidos por el Departamento de Estudios y Proyectos y es también un primer paso en la Revisión del Plan de Ampliación del Metropolitano que se piensa realizar durante 1980.

BALANCE Y CUENTA DE RESULTADOS



Aprobado por el Consejo de Intervención y demás Organos competentes el Balance y Cuenta de Resultados referidos al período 8 de Junio a 31 de Diciembre de 1978, procede dar cuenta ahora de los datos económico-financieros y gestión, en definitiva, de dicho Consejo, por el Ejercicio Económico de 1979.

BALANCE DE SITUACION AL 31 DE DICIEMBRE DE 1979

(Balance regularizado, según lo prevenido en la Ley 76/1961 de 23 de diciembre, y en el Decreto-Ley 12/1973, de 30 de noviembre)

ACTIVO

Pesetas

INMOVILIZADO:

Construcciones civiles	4.932.067.867,56
Edificios y terrenos	1.244.146.607,28
Vía	1.791.576.207,39
Central y Subestaciones eléctricas	480.445.837,44
Instalaciones eléctricas y de contacto, instalaciones generales de comunicación, señalización y telemando	1.274.484.663,09
Material Móvil	6.618.086.947,11
Maquinaria e instalaciones en Talleres	122.278.631,51
Muebles, enseres y aparatos	328.225.567,98
Inversiones realizadas Decreto-Ley 19/1961 ...	500.000.000,00
Inversiones de la Reserva social (Ley 30 de diciembre 1943)	9.244.906,78
Inversiones viviendas protección oficial	10.620.349,01
Obligaciones amortizadas Decreto-Ley 19/1961, serie "F"	171.428.000,00
Obligaciones amortizadas Decreto-Ley 19/1961, serie "G"	64.284.000,00
Obligaciones amortizadas Decreto-Ley 19/1961, serie "H"	71.500.000,00
Pérdidas ejercicios anteriores	3.083.891,80
Pérdidas ejercicio 1977	975.383.913,23
Pérdidas del 1.7.78 al 7.6.78	567.788.382,71
Pérdidas del 8.6.78 al 31.12.78	1.230.720.074,96
Plan de conservación extraordinaria urgente ..	730.747.762,34

21.126.113.610,19

REALIZABLE:

Fianzas	7.170.637,45
Deudores varios	577.053.718,71
Materiales y elementos en Almacén	677.121.437,05
Otros inmuebles	33.203.619,29

1.294.549.412,50

DISPONIBLE:

Caja y Bancos	151.348.084,69
Créditos disponibles Banco España	21.673,43

151.369.758,12

CUENTAS DE REGULARIZACION, TRANSITORIAS Y DE ORDEN:

Otras cuentas	4.387.801,00
---------------------	--------------

4.387.801,00

CUENTAS DIVERSAS:	698.916,42
-------------------------	------------

698.916,42

CUENTAS DE RESULTADOS:

Pérdidas 1979	3.038.934.126,59
---------------------	------------------

3.038.934.126,59

Suma del Activo	25.616.053.624,82
-----------------------	-------------------

1.942.500,00

Valores en depósito	
---------------------------	--

TOTAL

25.617.996.124,82

PASIVO**Pesetas****NO EXIGIBLE:**

Capital	2.339.606.000,00
Fondo de Reserva Legal	467.921.200,00
Otras reservas	271.875.274,28
Remanente	64.960,04
Cuenta de regularización Decreto-Ley 12/1973, de 30 de noviembre	4.001.110.218,73
Fondos de amortización	2.599.556.937,20
Fondos de reversión	18.098.839,00
Fondo de reversión Decreto 1580/1974 de 24 de mayo	1.106.574.112,72

10.804.807.541,97

EXIGIBLE A LARGO PLAZO:

Bonos Hipotecarios 6,95%, emisión 1960	12.500.000,00
Banco de Crédito a la Construcción	5.443.930.747,00
Obligaciones emitidas Decreto-Ley 19/1961 ...	950.000.000,00
Efectos a pagar	375.798.627,03

6.782.229.374,03

EXIGIBLE A CORTO PLAZO:

Proveedores	280.943.626,77
Acreedores varios	2.039.568.125,32
Cupones vencidos por pagar	75.301.399,39
Fondo de asistencia social, Convenio 1.7.78 ...	17.911.591,56
Impuestos y contribuciones varias, a pagar	150.822.688,29
Fondo de jubilación, de seguro colectivo de vi- da y de pensiones	142.377.546,83
Efectos a pagar	1.537.166.827,77
Créditos bancarios	425.000.000,00
Banco de España, cta. cto.	3.000.000.000,00
Banco de España, intereses a s/favor	251.399.329,92

7.920.491.135,85

**CUENTAS DE REGULARIZACION. TRANSI-
TORIAS Y DE ORDEN:**

Entradas en Almacén	63.819.554,69
---------------------------	---------------

63.819.554,69

CUENTAS DIVERSAS:

44.706.018,28

44.706.018,28

Suma del Pasivo	25.616.053.624,82
Depositantes de valores	

1.942.500,00

TOTAL

25.617.996.124,82

CUENTA DE EXPLOTACION AL 31.XII.79

CAPITULO I - EXPLOTACION

Productos:

• Recaudación	3.808.239.746,00	
• Publicidad	24.320.160,00	

Total		3.832.559.906,00
--------------------	--	------------------

Gastos:

• Sueldos, Salarios y Formación Profesional	3.090.152.370,91	
• Seguridad Social	937.375.982,58	
• Mantenimiento y conservación	825.475.952,25	
• Energía	329.066.752,00	

Total		5.182.071.057,74
--------------------	--	------------------

RESULTADOS CAPITULO I	-1.349.511.151,74	
-----------------------------	-------------------	--

CAPITULO II - OTROS CONCEPTOS DE LA EXPLOTACION

Ingresos:

• Alquileres, Librerías de FF.CC. y varios	7.518.763,19	
---	--------------	--

Total		7.518.763,19
--------------------	--	--------------

Gastos:

• Tributos	13.875.107,00	
------------------	---------------	--

Total		13.875.107,00
--------------------	--	---------------

RESULTADOS CAPITULO II	-6.356.343,81	
------------------------------	---------------	--

CAPITULO III

Gastos:

• Financieros	1.278.687.303,26	
• Amortizaciones técnicas	404.379.327,78	

Total		1.683.066.631,04
--------------------	--	------------------

RESULTADOS CAPITULO III	-1.683.066.631,04	
-------------------------------	-------------------	--

RESUMEN

CAPITULO I	-1.349.511.151,74	
CAPITULO II	-6.356.343,81	
CAPITULO III	-1.683.066.631,04	

TOTAL		-3.038.934.126,59
--------------------	--	-------------------

Comentarios

Balance

La situación económico-financiera de la Compañía la podemos calificar de preocupante según se desprende del Balance que es objeto de esta Memoria.

Aun cuando la solvencia que se obtiene a partir de dicho Balance se puede considerar normal, ya que el Activo real cubre la totalidad del Pasivo Exigible, sin embargo, la situación de tesorería es grave. Basta comprobar que la relación "Disponible más Realizable a Corto Plazo"/"Exigible a Corto Plazo" supone un coeficiente del 0,63 cuando lo normal sería algo más de la unidad. El grado de Liquidez a Largo Plazo es aún peor, pues debiendo de ofrecer la misma tendencia de la Liquidez a Corto como mínimo, supone un coeficiente del 0,45. El Fondo de Maniobra, relacionando el "Activo Circulante" con el "Pasivo Circulante a Corto" es, asimismo, negativo en términos absolutos por 2.246 millones de pesetas o del coeficiente 0,71 en términos relativos. En todo caso este coeficiente habría de ser superior a 1 y, desde luego, de carácter positivo en cuanto a términos absolutos se refiere.

A esta situación se ha llegado como consecuencia de la estructura tarifaria de los últimos años que ha permanecido muy distante de la realidad. Todo ello junto con una expansión de la Red del Metro que ha aportado, fundamentalmente, una mayor comodidad del usuario y un mayor grado de empleo al aumentar el personal de la Compañía.

En cuanto a la estructura del Balance con relación al del Ejercicio de 1978, el Grupo que compone el Inmovilizado aumenta, por incrementos reales de activo, 247 millones de pesetas lo que, en términos relativos supone un 1,63%. Este ligero aumento compone el costo de las inversiones y mejoras que han quedado reflejadas anteriormente.

El Grupo de Realizable, en el que se incluyen los déficits del Consejo de Intervención, ya que corre por cuenta del Estado, aumenta en 3.660 millones de pesetas, equivalente a un 192,13%;

en este importante aumento se incluye, como se decía anteriormente, las pérdidas totales de la Compañía del Ejercicio de 1979 por 3.039 millones de pesetas. Del resto, destaca el aumento del saldo a nuestro favor del Ferrocarril Suburbano de Carabanchel por la ayuda financiera que le ha venido prestando la Compañía durante el transcurso del Ejercicio de 1979 y anteriores.

La diferencia negativa que se observa en el Grupo de Disponible, que asciende a 36 millones de pesetas, con relación al Balance de 1978, es poco significativa por estar las Cuentas que lo componen sujetas a continuas modificaciones.

El Pasivo Exigible ha aumentado en 1979 en 3.451 millones de pesetas equivalentes al 31,5%. Este aumento, que ha constituido una financiación forzosa por falta del pago a nuestros acreedores, demuestra el grado de endeudamiento y las tensiones de tesorería por las que ha atravesado la Empresa durante el Ejercicio de 1979, en donde ha iniciado, de forma importante, el retraso en el percibo de los diferentes déficits de explotación que se han venido produciendo desde la fecha de intervención de la Compañía por parte del Estado. El problema irá en aumento mientras que no se arbitren los cauces adecuados para obtener tales déficits a medida que se vayan produciendo.

Cuenta de resultados

Los principales datos de la Explotación referentes a 1979 son los siguientes:

El número de viajeros ha sido de 385.446.592, con una disminución de 31.670.424 respecto a 1978, lo que equivale al 7,6%. Como causas más importantes de esta disminución pueden citarse la implantación progresiva de jornadas continuadas, sábados libres y mayores facilidades para la circulación de los transportes públicos de superficie.

Los ingresos por viajeros han sido de 3.808.239.745 pesetas, con un aumento sobre 1978 de 827.970.540 pesetas. Pese a la disminución de viajeros, el aumento de la recaudación se debe a los dos reajustes tarifarios de 1979: el 5 de Enero se situó las tarifas a 10 pesetas el billete sencillo y 15 ptas. el de ida y vuelta y festivo; y el 6 de Agosto que supuso una nueva subida a 12 pesetas el billete sencillo y a 19 pesetas el de ida y vuelta y festivo.

Los controles mensuales de viajeros y recaudación han dado las cifras siguientes:

Viajeros	1978	1979	%
Enero	39.828.837	37.858.827	96,85
Febrero	37.462.809	34.975.801	93,36
Marzo	37.495.077	37.061.835	98,84
Abril	38.517.663	32.856.392	85,30
Mayo	37.506.897	35.143.687	93,69
Junio	35.791.961	31.600.995	88,29
Julio	28.936.219	26.895.583	92,94
Agosto	20.121.803	16.812.522	83,55
Septiembre	30.911.895	27.039.169	87,47
Octubre	37.743.925	35.170.576	93,18
Noviembre	37.019.263	35.567.726	96,07
Diciembre	35.780.667	34.463.479	96,31
TOTALES	417.117.016	385.446.592	92,40

Recaudación	1978	1979	%
Enero	273.699.245	339.110.983	123,90
Febrero	265.455.501	316.020.127	119,05
Marzo	270.285.655	337.816.756	124,98
Abril	274.640.779	304.193.087	110,76
Mayo	270.102.504	321.457.405	119,01
Junio	253.366.358	285.386.904	112,63
Julio	207.488.531	243.915.682	117,55
Agosto	143.839.135	180.012.619	125,14
Septiembre	219.981.434	301.800.714	137,19
Octubre	271.512.558	388.692.017	143,15
Noviembre	267.506.977	396.378.107	148,17
Diciembre	262.390.528	393.455.344	149,95
TOTALES	2.980.269.205	3.808.239.745	127,78

El control de fraude detectado es del orden del 3 por 1.000.

Sueldos, Salarios y Formación Profesional

Frente a unos gastos por este concepto en el Ejercicio de 1978 de 2.278 millones de pesetas, en 1979 se han producido unos gastos de 3.090 millones, lo que supone una desviación de 812 millones de pesetas, equivalentes al 36%.

Sin embargo, a los efectos de comparación homogénea de datos, ya que ha habido diversos pagos en 1979 que no corresponden a ese Ejercicio y que se efectuaron una vez cerrados los anteriores, incidiendo, por otra parte, el ingreso de nuevo personal para las últimas líneas inauguradas, los aumentos reales experimentados por el personal de la Compañía son del orden del 16%.

Seguridad Social

Como consecuencia de la regularización de bases y del personal nuevo ingresado para las nuevas líneas inauguradas, la diferencia entre el Ejercicio de 1978 y el de 1979 ha sido de 181 millones que, en porcentaje, supone un incremento del 24%. Este aumento quedaría en un 8,1% comparando datos homogéneos de personal para los dos Ejercicios.

Con independencia de lo anterior, hay que tener en cuenta que en 1979 se suprimieron las bases tarifadas y complementarias, refundiéndose en una base única para la cual se establece un mínimo y un máximo. El mínimo citado es superior a la base de tarifa y el máximo es también superior a la suma de la base de tarifa y de la base complementaria que regían en 1978. Esto para cada grupo de categorías profesionales.



Mantenimiento y conservación

Comparando el Ejercicio de 1978 con el de 1979, se han producido unos mayores gastos que, en términos absolutos, suponen 260 millones de pesetas, equivalentes al 46%.

Este aumento es debido a las siguientes razones:

Incremento de costes de materiales y mano de obra contratada.

Incremento de costes de mantenimiento y conservación por inauguración de los tramos de línea 4 y 6 en Enero y Octubre respectivamente.

Aumento en la conservación del material móvil tipo "1000" y "5000" por haberse iniciado diversas revisiones en 1979, y comenzar la utilización del material "5000" en línea 6.

Mejoras en la calidad de la limpieza de estaciones.

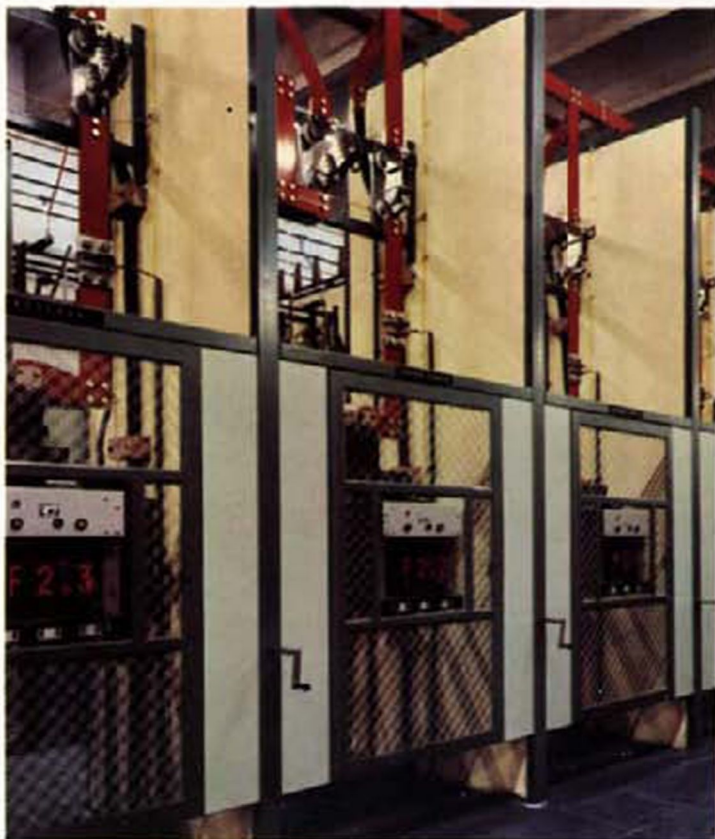
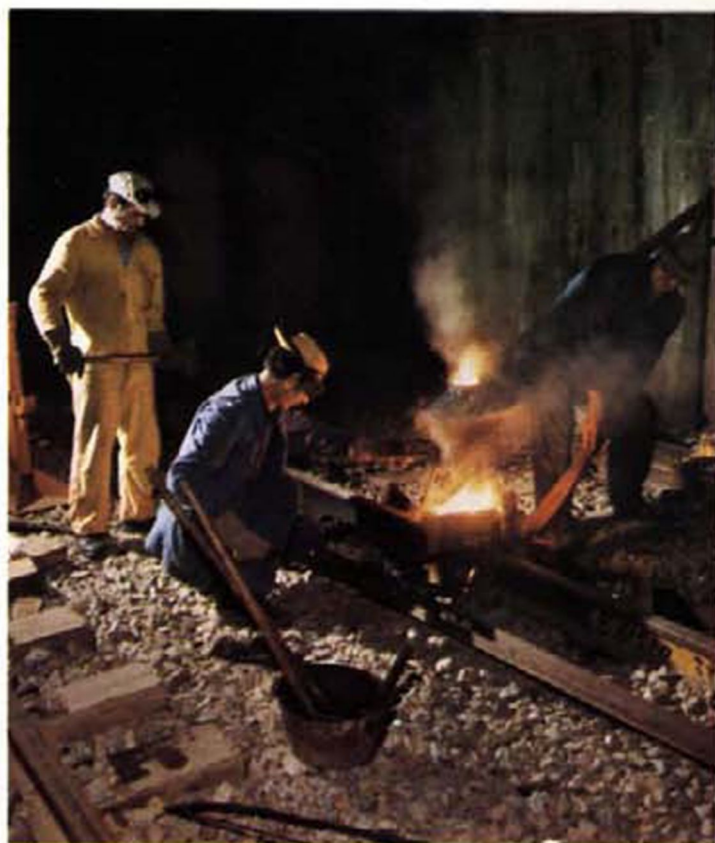
Coste adicional por implantación de los Vigilantes Jurados en el último trimestre de 1979.

Campaña de publicidad en el último trimestre de 1979.

Otros aumentos en distintas instalaciones, siendo los más importantes los debidos a modificaciones en máquinas billeteiras, para adaptarlas a las nuevas tarifas, reformas en escaleras mecánicas, etc.

Energía

El mayor coste obedece al aumento de consumo de energía consecuencia de las inauguraciones señaladas en esta Memoria, así como el reajuste de tarifa y grupo llevado a efecto por las Compañías suministradoras en virtud del Real Decreto 1680/1979 de 6 de Julio desarrollado por Orden Ministerial de 14 del mismo mes y año.



Gastos Financieros

El desglose de gastos financieros de los Ejercicios de 1978 y 1979 es el siguiente:

	1978	1979
Intereses Banco de España	48	222
Financieros Banco Urquijo	—	25
Intereses demora Seguridad Social	—	356
Intereses demoras saldos acreedores	66	43
Intereses Fondos Convenio	2	7
Intereses cargo F.S.C.	-14	-15
Intereses Banca Privada	49	57
Intereses Títulos de Renta Fija	68	65
Banco de Crédito a la Construcción	349	313
Intereses demora Banco Cto. a la Construcción	55	206
Gastos y quebrantos emisión Títulos	24	—
TOTALES	647	1.279

Los intereses en favor del Banco de España, al tipo del 8%, han supuesto para el Ejercicio de 1979, 222 millones, computando dicho tipo a las disposiciones efectuadas durante el año. Los préstamos concedidos ascienden a 3.000 millones de pesetas, que vencieron en el mes de Junio del pasado año sin que hasta el momento se hayan podido amortizar.

Los 25 millones de pesetas que aparecen bajo la denominación de "Financieros Banco Urquijo", han constituido el coste de financiación de un efecto de 950 millones de pesetas como préstamo puente que nos concedió el Banco Urquijo, para paliar la grave situación de tesorería que se nos venía produciendo por el retraso en percibir el déficit del Consejo de Intervención del período 8.6 a 31.12 de 1978.

Se han cargado, por otra parte, a la Cuenta de Resultados del Ejercicio de 1979, 356 millones de pesetas correspondientes a los recargos por mora en el pago de las cuotas de la Seguridad Social. Si

bien tal recargo comprende el período de descuento desde Febrero de 1977 a Julio de 1979, el importe ha quedado consolidado, al acogernos a los beneficios que se derivan de las Disposiciones que se dictaron en el último trimestre de 1979, como gastos financieros de dicho Ejercicio.

Asimismo, se han computado para el Ejercicio de 1979 los intereses de demora en favor del Banco de Crédito a la Construcción, por un importe de 206 millones de pesetas. Esta importante cantidad es consecuencia del impago de las anualidades en favor de dicho Establecimiento Bancario por los préstamos concedidos en años anteriores.

Amortizaciones

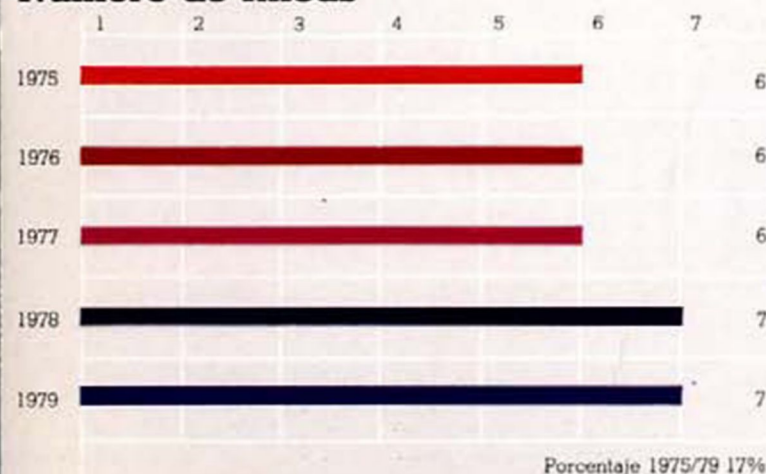
Hasta el año 1978 se han venido aplicando los coeficientes mínimos que, a título indicativo, se dictaron por medio de la Orden del Ministerio de Hacienda de 23 de Febrero de 1965, modificados por una nueva Disposición del siguiente año. Para el Ejercicio de 1979 se han tomado los coeficientes medios de dichas Disposiciones. Esta decisión ha supuesto dotar los Fondos de Amortización en una cuantía superior que, junto con unos mayores valores activos amortizables, nos produce la diferencia de 138 millones de pesetas que ha quedado señalado en el cuadro comparativo.

DATOS ESTADISTICOS

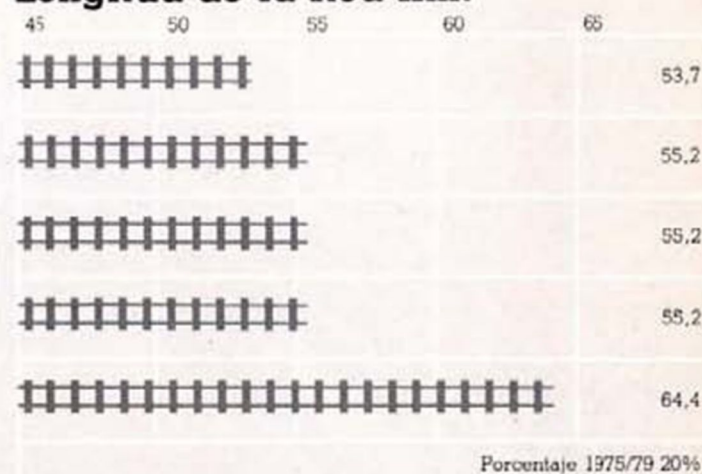


Generales

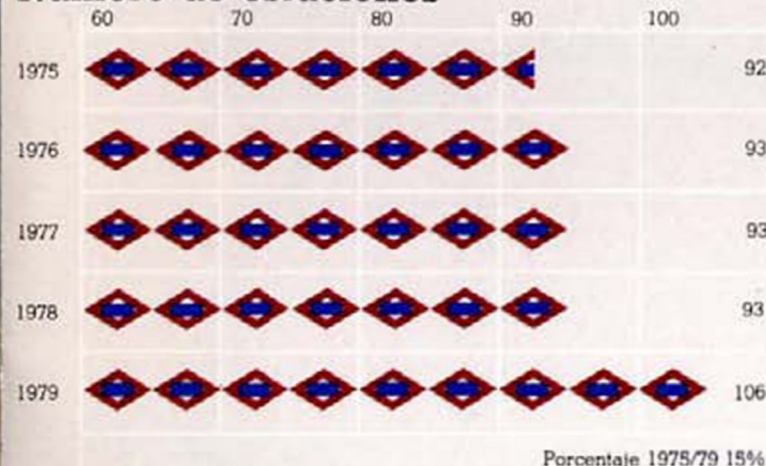
Número de líneas



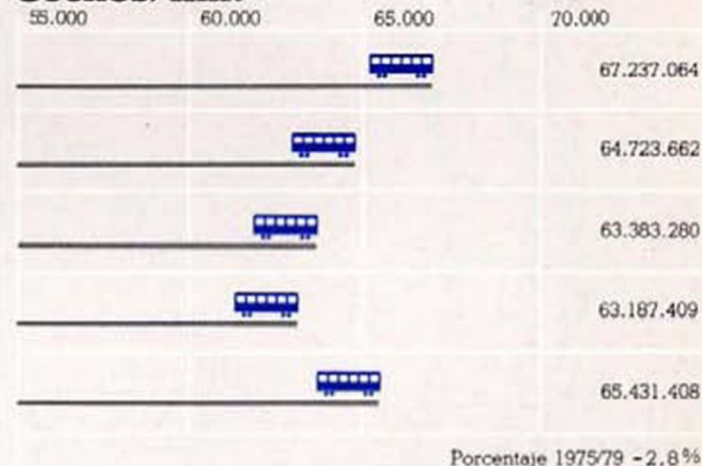
Longitud de la Red Km.



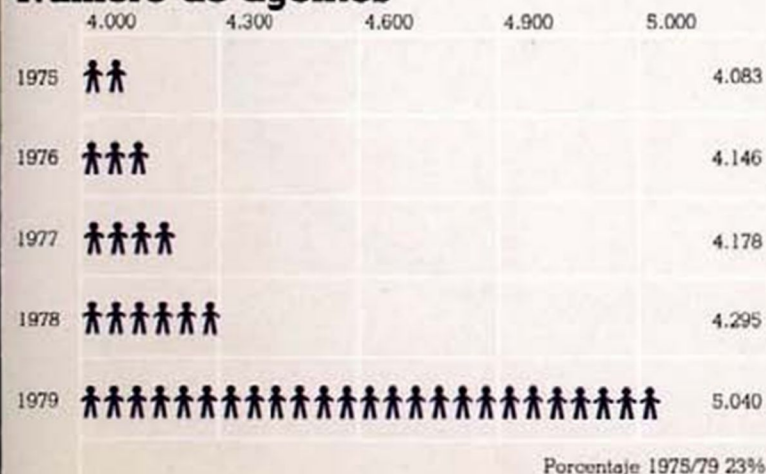
Número de estaciones



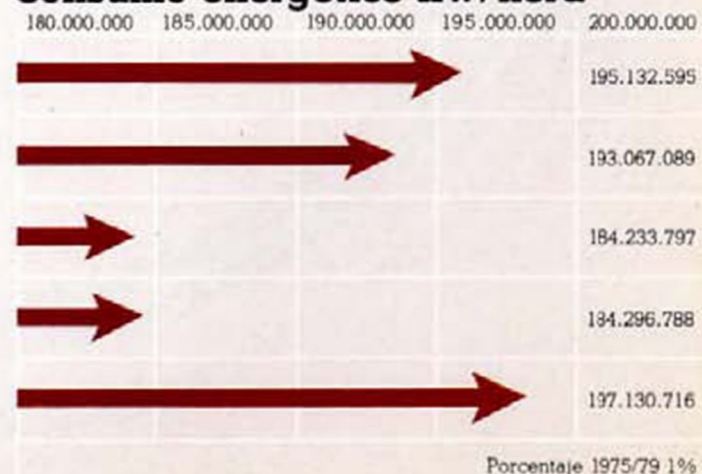
Coches/Km.



Número de agentes



Consumo energético Kw/hora

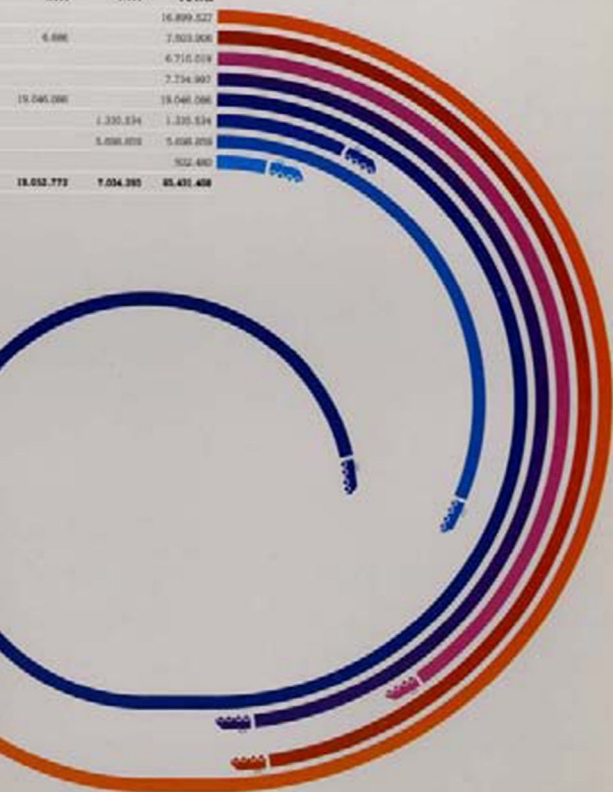


**Resumen de
Coches/Km.
por líneas/1979**

LINEAS	CLASCOB
1	16.889.727
2	7.487.220
3	6.718.019
4	7.734.907
5	
6	
7	
O-H	802.483
TOTALES	39.344.363



1,000	5,000	TOTAL
		16,899,527
6,686		7,503,006
		6,710,019
		7,734,907
19,046,000		19,046,000
	1,330,534	1,330,534
	5,050,070	5,050,070
		922,480
19,012,773	7,034,380	26,047,153



Viajeros

Total año



Porcentaje 1975/79 100%

Viajeros por coche/Km.



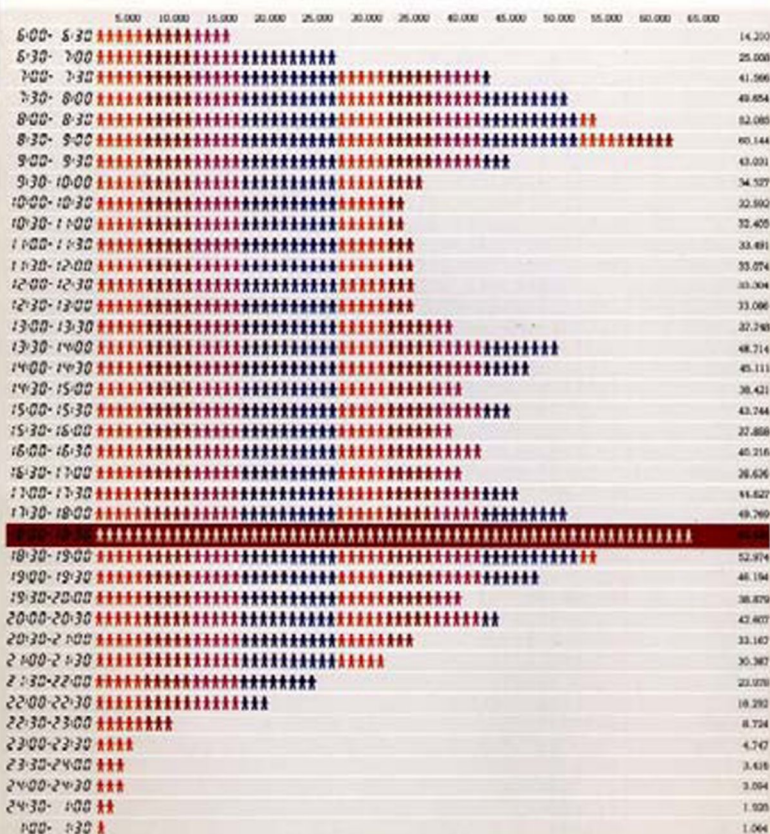
Porcentaje 1975/79 100%

Viajeros por Km. de línea



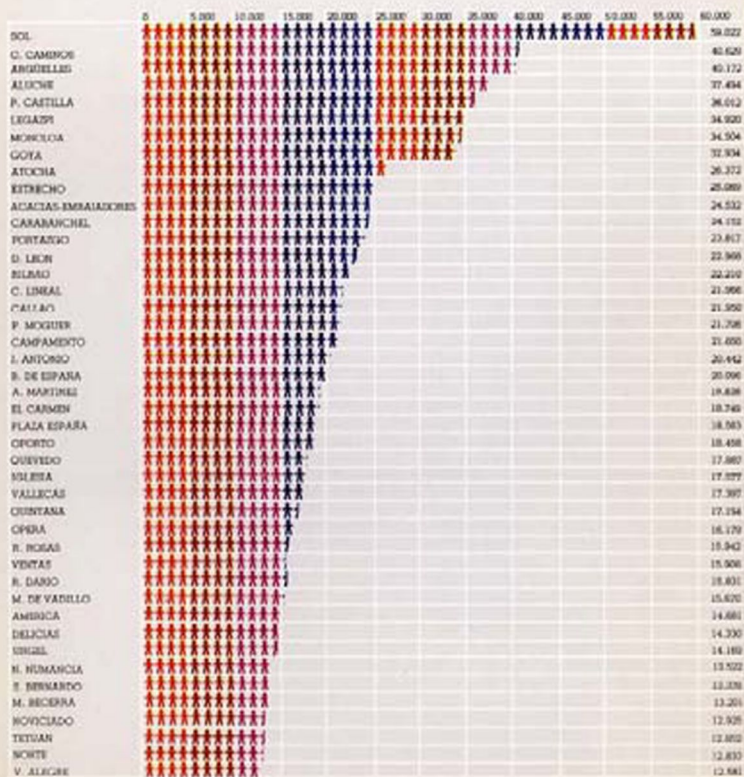
Porcentaje 1975/79 100%

Distribución horaria de la entrada de viajeros/1979



TOTAL 1.314.888

Viajeros por Estación/1979



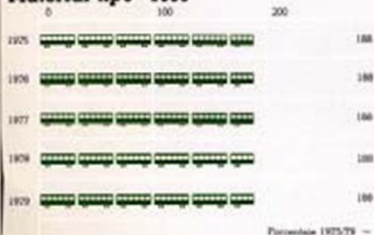
[illegible]

Material móvil

Material clásico



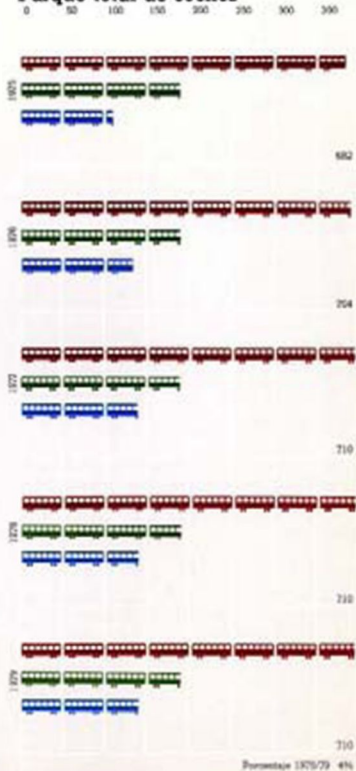
Material tipo "1000"



Material tipo "5000"



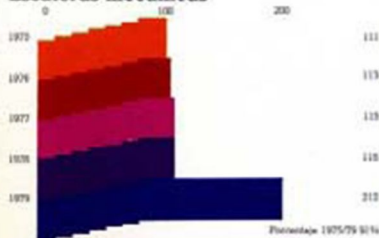
Parque total de coches



Instalaciones fijas



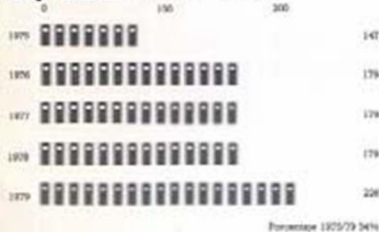
Escaleras mecánicas



TV en circuito cerrado



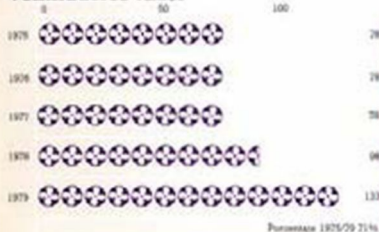
Exendedoras automáticas



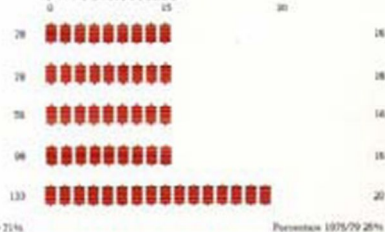
Torniquetes



Ventiladores túnel



Subestaciones



Red en Enero 1980

