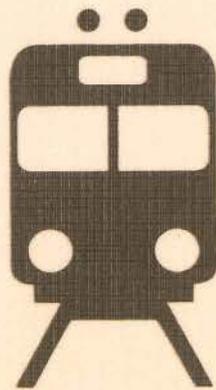
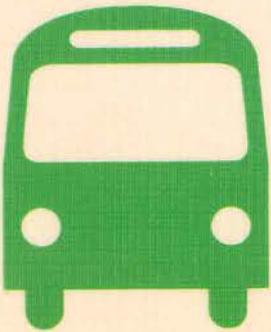


MEMORIA
1995



CONSORCIO
TRANSPORTES

MADRID

**MEMORIA DEL CONSORCIO
REGIONAL DE TRANSPORTES
PÚBLICOS REGULARES DE
MADRID**

Ejercicio 1995

Depósito Legal: M - 42156 - 1996.

Indice

1.- Presentación	5
2.- El marco institucional de los transportes públicos de Madrid	9
3.- Municipios adheridos	15
4.- Informe de gestión	19
4.1.- La situación socioeconómica	21
4.2.- La oferta de transporte público	23
4.3.- La demanda de transporte público	31
4.4.- Marco tarifario	35
4.5.- El Abono Transportes	40
4.6.- Otras actuaciones del Consorcio Regional de Transportes	42
5.- Informe económico financiero	49
6.- Ampliación del Metro de Madrid	63

ANEXOS

Anexo I La oferta de transporte público Otras actuaciones	69
Anexo II La demanda de transporte público	89
Anexo III El Abono Transportes	97
Anexo IV Estudios, promoción y equipamientos	103
Anexo V Resultados económicos	133
Anexo VI Índice de disposiciones publicadas en 1995 relativas al transporte público regular de viajeros	141

Presentación

1

1

Presentación

El objetivo básico del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, desde su creación, ha sido la potenciación del uso del transporte público a través de la coordinación de los servicios, redes y tarifas de forma que se ofrezca a los ciudadanos una mayor capacidad y mejor calidad de la oferta que estimule la utilización del transporte colectivo. Con ello se consiguen además numerosos beneficios sociales ligados a la movilidad, al ahorro energético y al medio ambiente.

En el ejercicio de 1995 hay dos actuaciones que merecen ser destacadas: la firma de un nuevo Contrato-Programa entre la Administración del Estado y el Consorcio y la puesta en servicio del tramo de la línea 6 de Metro entre Ciudad Universitaria y Laguna.

El nuevo Contrato-Programa regula la financiación del transporte regular de viajeros en el ámbito del Consorcio para el período 1995-1997 además de regularizar el ejercicio de 1994, ya vencido, sobre bases análogas a las establecidas para los ejercicios futuros.

Los objetivos básicos del Contrato-Programa son: la potenciación del transporte público como medio para atender las necesidades de movilidad y reducir la congestión del tráfico de vehículos; la planificación y gestión integrada de las redes de transporte público de superficie y de Metro de Madrid; la definición de un marco estable de financiación así como el saneamiento financiero y la mejora de los resultados de las

empresas operadoras, y la mejora de la calidad de los servicios mediante los correspondientes programas de inversiones en las empresas de transporte.

Respecto a la puesta en servicio de las seis nuevas estaciones de la línea 6 de Metro, hay que destacar los siguientes aspectos:

- La mejora de la distribución de viajes que se canalizan en la línea circular utilizando el sentido más conveniente y reduciendo de forma muy importante los tiempos de viaje.
- Esta línea pasa a ser la única que tiene correspondencia con todas las líneas de Metro, incluido el Ramal.
- Conecta con la Red ferroviaria de Cercanías en cuatro intercambiadores.
- Tiene conexión directa con las líneas interurbanas de autobuses que sirven los grandes corredores radiales, con la única excepción de Plaza de Castilla.
- Permite el intercambio directo con 107 líneas de autobuses de la EMT de Madrid.

Otro aspecto destacado de 1995 es que la demanda del Sistema se ha situado en 1.236,3 millones de viajes, cifra que, aunque supone un tímido crecimiento respecto a 1994, debe ser enmarcada en el siguiente escenario:

* Supone un nuevo máximo histórico del Sistema.

* La demanda ha aumentado en todos los modos: en Metro ha crecido un 1,40 por ciento; en EMT un 1,48 por ciento y en la Red de autobuses interurbanos un 5,6 por ciento.

* Comentario aparte requiere la demanda de Cercanías de RENFE que si bien ha aumentado un 1 por ciento, los valores absolutos reflejan un descenso al realizar la evaluación de la demanda en 1995 con diferentes criterios respecto a ejercicios anteriores.

Por otra parte, la oferta de transporte medida en coches x km ha aumentado en los dos modos interurbanos (Cercanías de RENFE, con el 2 por ciento y en autobuses interurbanos, con un 14,6 por ciento) y en Metro de Madrid, con un incremento importante de la oferta de casi el 5 por ciento, mientras que EMT de Madrid ha mantenido prácticamente el volumen de 1994.

En 1995 continuó la tendencia ya manifestada en años anteriores de utilización creciente del Abono Transportes, con un incremento respecto al ejercicio precedente del 6,97 por ciento, lo que supone que el 58,3 por ciento de todos los viajes del Sistema se realizaron utilizando este título de transportes. Además, en 1995 se alcanzó el máximo histórico de utilización simultánea en un mes de 902.880 cupones de Abono

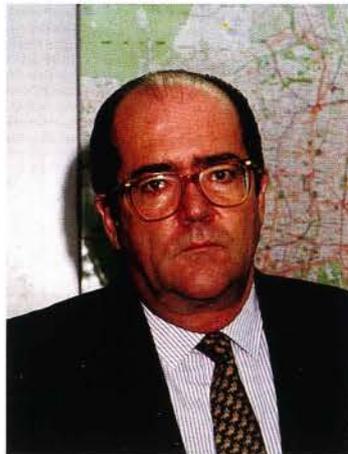
Transportes, que tuvo lugar en Noviembre, con un incremento respecto al año anterior del 6 por ciento.

Finalmente señalar que las aportaciones realizadas al Sistema de Transportes por las instituciones consorciadas en este Organismo en 1995 han ascendido a 48.999 millones de pesetas de los que 16.288 millones (el 33,24 por ciento) han correspondido a la Administración del Estado; 20.295 millones (el 41,42 por ciento) a la Comunidad de Madrid; 12.336 millones (el 25,18 por ciento) al Ayuntamiento de Madrid, y el resto, 80 millones de pesetas (el 0,16 por ciento) a otras Corporaciones locales.

En resumen, la potenciación del Sistema de Transportes, que es el objetivo básico de este Consorcio, ha permitido también mejorar una serie de aspectos que son muy importantes para la sociedad en general, como la disminución del consumo energético, la contaminación, los ruidos, los accidentes y los tiempos de viaje y, en general, ha servido para facilitar la vida de todos los ciudadanos, tanto de los usuarios del Sistema como de aquellos que se desplazan en otros medios ya que, gracias al aumento de los viajes en el transporte colectivo, han encontrado un vehículo menos ocupado y un medio ambiente más favorable.



Luis Eduardo Cortés
Presidente



José Ignacio Iturbe López
Director Gerente

**El marco
institucional
de los transportes
públicos de Madrid**

2

2

El marco institucional de los transportes públicos de Madrid

La Ley 5/85, de 16 de Mayo, de la Asamblea de Madrid, modifica el marco institucional de los transportes públicos de Madrid mediante la creación del Consorcio Regional de Transportes como órgano del sector público que concentre las competencias en materia de transporte regular de viajeros en el ámbito territorial de la Comunidad de Madrid, al asignarle las competencias de viajeros de dicha Comunidad y la de los Ayuntamientos que voluntariamente se adhieren, y establecer los mecanismos de coordinación con la Administración del Estado.

El Consorcio surge con el objetivo de coordinar los distintos modos y empresas operadoras que constituyen el Sistema de Transporte Público de Madrid, significando una reorganización técnica y administrativa de los transportes que, desde una concepción global del sistema produjera una mejora del nivel de servicios y una optimización en la utilización de los recursos existentes.

La creación del Consorcio conlleva la necesaria desaparición de la coexistencia competencial anterior sobre el mismo territorio y sistemas de transportes de los distintos niveles de la Administración pública, suprimiendo la delimitación competencial entre transporte urbano e interurbano en el ámbito del Consorcio y la existente entre transportes de superficie y transportes sobre vía propia.

El Consorcio de Transportes, dotado de una dirección colegiada—el Consejo de Administración, con su Comisión Delegada—al estar representadas en él la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, los restan-

tes municipios adheridos, los usuarios, los sindicatos, la Administración Central y el sector empresarial, ejerce las funciones de autoridad única de transportes, con la representatividad y capacidad técnicas suficientes para ejercer las funciones propias de titular del conjunto de transportes, asumiendo las siguientes funciones:

- La planificación global de las infraestructuras de transporte de viajeros.
- La definición de los programas de explotación coordinados para todos los modos.
- El establecimiento de un régimen tarifario integrado para el conjunto del sistema, creando títulos válidos para el conjunto de empresas.

- Y, finalmente, la creación de una imagen global del Sistema de Transportes, siendo el interlocutor ante el usuario.

El Consorcio asume, por tanto, la función de planificar y diseñar el Sistema de Transportes y respeta y mantiene el patrimonio, la personalidad jurídica y la autonomía de gestión de las empresas públicas y privadas de transporte, sometidas éstas a las directrices y regulaciones establecidas por el Consorcio en lo referente al servicio de transporte prestado.

Al ser el Consorcio Regional de Transportes de Madrid un consorcio de administraciones que ceden sus competencias en éste para su administración colegiada, las empresas de transporte no se integran por ellas mismas en el Consorcio, si no que lo están, de hecho, en la medida que la Administración titular del servicio que ellas realizan lo haga. Para el caso de

RENFE, al ser una empresa no dependiente del Consorcio, la relación se articula mediante la formulación de convenios o acuerdos que definen las condiciones de coordinación en los aspectos tarifarios y de servicios con el resto de las redes del sistema.

La financiación del Consorcio está basada en las recaudaciones tarifarias y las aportaciones provenientes de las Administraciones públicas consorciadas, y con cargo a dichos recursos el Consorcio ha de atender los gastos de explotación y eventualmente de inversión de las empresas públicas integradas en el mismo, así como las compensaciones a las empresas privadas y RENFE que en su caso procedan.

El Estado contribuyó a la financiación del Sistema de Transporte dependiente del Consorcio durante 1995 con mas de 16.000 millones de pesetas.

Las aportaciones complementarias al Consorcio para equilibrar el Sistema se distribuyen al 50 por ciento entre el Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad de Madrid en lo referente a la Zona A (Metro y EMT), asumiendo hasta la fecha la Comunidad de Madrid el cien por cien de las necesidades de las zonas B y C (RENFE y Empresas Concesionarias), con excepción de las contribuciones de algunos Ayuntamientos en función de las necesidades de financiación del transporte interno a su municipio.

La figura jurídica del Consorcio es la de Organismo Autónomo de la Comunidad de Madrid, de los de carácter comercial, industrial y financiero, y se rige por su propia Ley de Creación y subsidiariamente por la Ley de Administración Institucional de la Comunidad.



Composición del Consejo de Administración del Consorcio y de su Comisión Delegada durante 1995

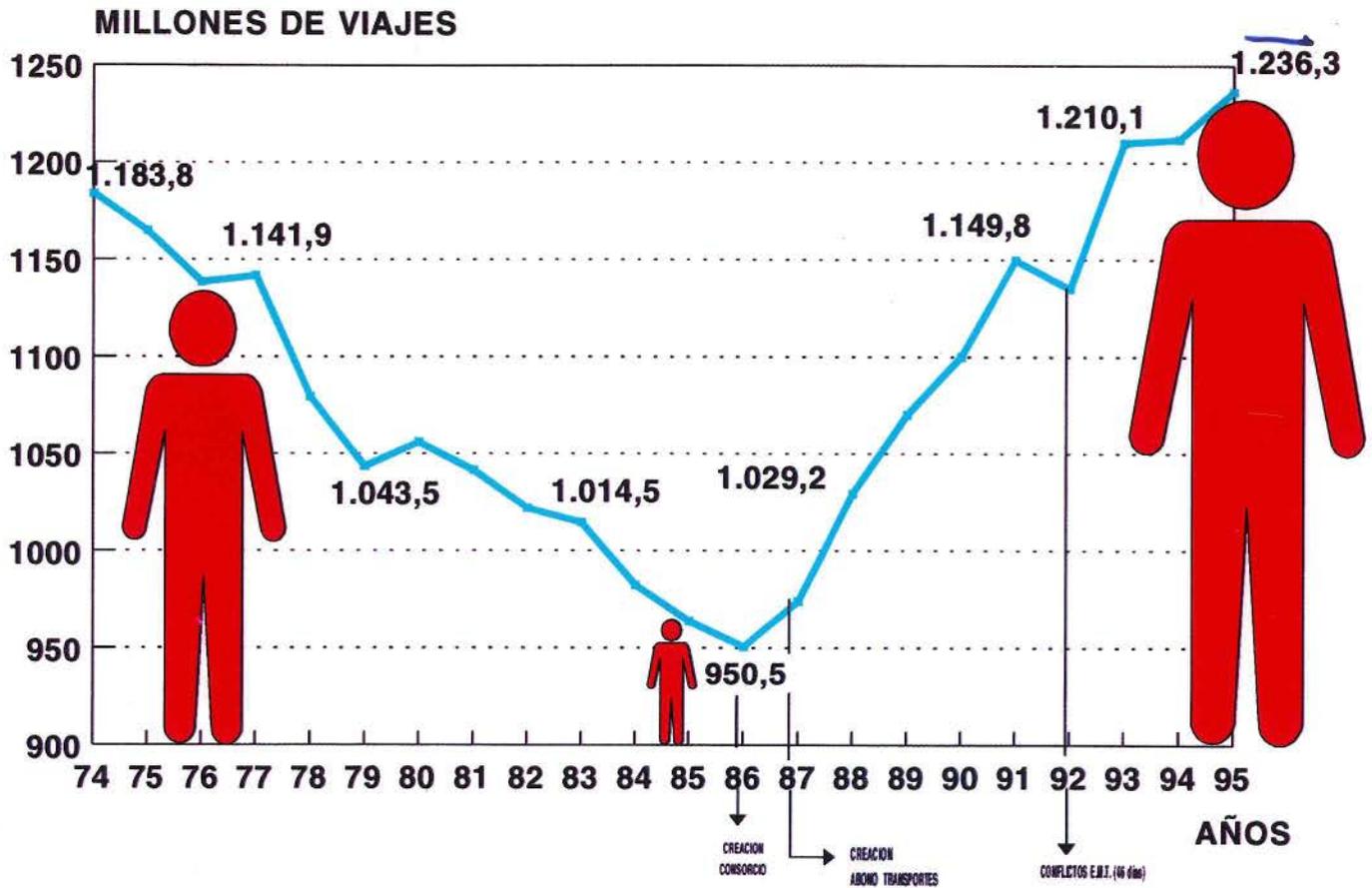
A. Consejo de Administración

Cargo	Nombre y apellidos	Fecha nombramiento	Fecha cese	Representación
Presidente	Julián Revenga Sánchez	25-07-91	31-08-95	Comunidad de Madrid
Presidente	Luis Eduardo Cortés Muñoz	31-08-95		Comunidad de Madrid
Vicepresidente	José Antonio García Alarilla	02-10-91	31-08-95	Ayuntamiento Madrid
Vicepresidente	Ignacio Echeverría Echániz	31-08-95		Ayuntamiento Madrid
Vocales	Emilio Miralles Claver	24-10-91	31-08-95	Comunidad de Madrid
	Luis Peral Guerra	31-08-95		Comunidad de Madrid
	José M ^a Ezquiaga Domínguez	17-10-91	31-08-95	Comunidad de Madrid
	Manuel Melis Maynar	31-08-95		Comunidad de Madrid
	Enrique Echegoyen Vera	13-05-93	31-08-95	Comunidad de Madrid
	José Luis Álvarez de Francisco	31-08-95		Comunidad de Madrid
	José Ramón Montes González	23-01-92	31-08-95	Comunidad de Madrid
	Pedro Ortiz Castaño	31-08-95		Comunidad de Madrid
	Eugenio Morales Tomillo	02-07-88		Ayuntamiento Madrid
	Pedro Bujidos Garay	31-08-95		Ayuntamiento Madrid
	Fernando López -Amor García	12-11-92		Ayuntamiento Madrid
	José Luis Pestaña Polaino	15-10-87	31-08-95	Ayuntamiento Madrid
	Justo Calcerrada Bravo	31-08-95		Ayuntamiento Madrid
	Benito Hidalgo Moreno	02-07-92		Ayuntamientos adheridos
	Antonio Hernández Guardia	02-07-92		Ayuntamientos adheridos
	José Luis Gallego Picó	22-01-87		Ayuntamientos adheridos
	Juan Antonio Olmos Mata	30-09-93		CCOO
	José Ricardo Martínez Castro	19-07-90		UGT
	Gerardo Díaz Ferrán	07-11-85		Asociaciones empresariales
	José Luis Pertierra Rodríguez	08-02-90	23-03-95	Asociaciones empresariales
	Alejandro Couceiro Ojeda	23-03-95		Asociaciones empresariales
	Celestino Prieto Almena	21-11-85		Asociaciones consumidores
	Inmaculada Yuste González	17-11-94		Administración del Estado
	Manuel Panadero López	24-03-88	09-02-95	Administración del Estado
	Juan Miguel Sánchez García	09-02-95		Administración del Estado
Secretario	Joaquín Nieto Fernández	04-02-87		

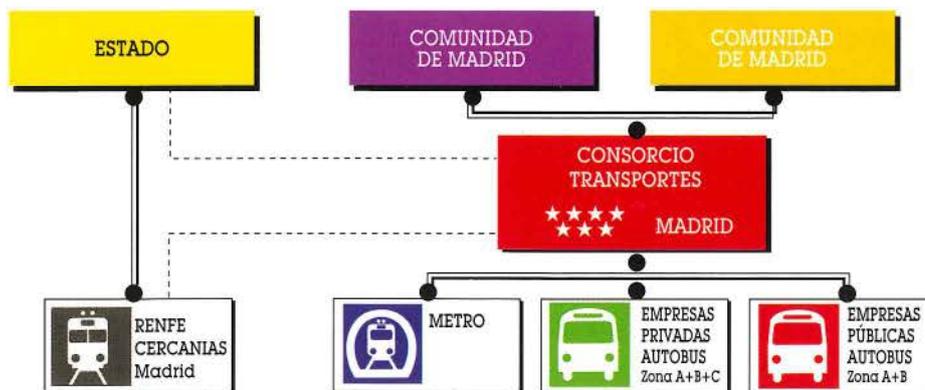
B. Comisión Delegada

Cargo	Nombre Y Apellidos	Fecha Nombramiento	Fecha Cese
Presidente	Julián Revenga Sánchez	02-10-91	31-08-95
Presidente	Luis Eduardo Cortés Muñoz	31-08-95	
Vocal	José Antonio García Alarilla	02-10-91	27-09-95
Vocal	Ignacio Echeverría Echániz	30-10-91	
Vocal	Pedro Bujidos Garay	27-09-95	
Vocal-Secretario	Emilio Miralles Claver	30-10-91	27-09-95
Vocal-Secretario	Luis Peral Guerra	27-09-95	

TOTAL VIAJES EN TRANSPORTE PÚBLICO



Esquema institucional Sistema Transporte Público



**Municipios
adheridos**

3

3

Municipios Adheridos

Municipios adheridos al CRTM
31 de Diciembre de 1995



	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	Total
Municipios adheridos	1	32	14	9	5	11	24	46	9	8	3	162

Municipio	Fecha adhesión	Habitantes	Municipio	Fecha adhesión	Habitantes
1 Madrid	24-07-85	3.041.101	82 Tielmes	16-05-91	2.008
2 Parla	16-01-86	72.145	83 Fresno de Torote	04-07-91	437
3 Leganés	14-03-86	178.162	84 Belmonte de Tajo	11-07-91	1.173
4 Móstoles	30-04-86	199.141	85 Villamanta	02-08-91	1.379
5 Anchuelo	05-05-86	657	86 El Molar	25-09-91	3.293
6 Serranillos del Valle	09-05-86	625	87 Venturada	28-09-91	426
7 Torrelaguna	13-05-86	2.624	88 Pezuela de las Torres	30-09-91	474
8 Moraleja de Enmedio	14-05-86	1.777	89 Camarma de Esteruelas	31-10-91	1.868
9 Sevilla la Nueva	14-05-86	1.922	90 Valdeavero	15-11-91	517
10 Getafe	20-05-86	144.368	91 Cubas de la Sagra	19-11-91	1.090
11 Villanueva de la Cañada	21-05-86	6.035	92 Ciempozuelos	27-11-91	11.758
12 Becerril de la Sierra	22-05-86	2.385	93 Batres	29-11-91	537
13 Chinchón	22-05-86	4.118	94 Villarejo de Salvanés	29-11-91	5.195
14 Torrejón de Velasco	22-05-86	1.574	95 Villamantilla	03-12-91	321
15 Algete	27-05-86	12.063	96 Valdaracete	04-12-91	690
16 Paracuellos del Jarama	27-05-86	5.361	97 S. Lorenzo de El Escorial	23-12-91	10.276
17 Aranjuez	28-05-86	38.906	98 El Boalo	26-12-91	2.075
18 Rivas-Vaciamadrid	29-05-86	19.535	99 Ribatejada	26-12-91	295
19 Torrejodones	03-06-86	9.302	100 Tres Cantos	02-01-92	22.301
20 San Sebastián de los Reyes	12-06-86	56.921	101 Villanueva de Perales	16-01-92	401
21 Pinto	16-06-86	24.363	102 Zarzalejo	30-01-92	922
22 Hoyo de Manzanares	25-06-86	4.273	103 El Escorial	31-01-92	8.709
23 Campo Real	26-06-86	2.281	104 Aldea del Fresno	13-02-92	1.238
24 Alpedrete	28-06-86	4.332	105 Los Molinos	13-02-92	2.767
25 Nuevo Baztán	28-06-86	1.460	106 Navalagamella	17-02-92	732
26 Santorcaz	03-07-86	540	107 Chapinería	27-03-92	1.057
27 Alcobendas	16-09-86	83.990	108 Estremera	27-03-92	1.102
28 Fuenlabrada	26-09-86	158.212	109 Griñón	27-03-92	3.357
29 Torres de la Alameda	17-11-86	3.581	110 Villacañeros	27-03-92	2.895
30 Torrejón de Ardoz	25-11-86	87.219	111 Arroyomolinos	31-03-92	1.783
31 Mejorada del Campo	29-11-86	15.072	112 Santa María de la Alameda	03-04-92	698
32 Humanes de Madrid	04-12-86	8.803	113 Valdeaguna	07-04-92	538
33 Villaviciosa de Odón	28-01-87	15.954	114 Lozoya	09-04-92	436
34 Navacerrada	17-02-87	386	115 Cadalso de las Vidrios	24-04-92	2.154
35 Villalbilla	27-02-87	2.681	116 Villamanrique de Tajo	28-04-92	597
36 Majadahonda	16-03-87	37.414	117 Fuente el Saz del Jarama	30-04-92	1.349
37 Alcorcón	27-03-87	142.165	118 Robregordo	08-05-92	93
38 Alcalá de Henares	03-04-87	165.250	119 Casarrubuelos	18-05-92	590
39 Collado Villalba	20-04-87	33.633	120 Torrejón de la Calzada	21-05-92	2.192
40 Corpa	24-04-87	359	121 El Vellón	26-05-92	958
41 Valverde de Alcalá	29-04-87	276	122 Gargantilla de Lozoya	28-05-92	212
42 Navacerrada	7-05-87	1.632	123 Navas del Rey	29-05-92	1.223
43 Manzanares el Real	27-11-87	2.751	124 Berzosa de Lozoya	30-05-92	89
44 San Fernando de Henares	02-12-87	28.314	125 Ajalvir	02-06-92	1.538
45 Coslada	15-12-87	79.240	126 Titulcia	04-06-92	886
46 Miraflores de la Sierra	30-12-87	3.143	127 Cobena	05-06-92	1.422
47 Galapagar	07-01-88	13.772	128 El Atazar	06-06-92	92
48 Boadilla del Monte	29-01-88	18.001	129 Ambite	08-06-92	285
49 Las Rozas de Madrid	17-03-88	44.248	130 La Cabrera	09-06-92	1.186
50 Valdelecha	12-04-88	1.792	131 Colmenarejo	09-06-92	2.909
51 Villanueva del Pardillo	12-04-88	2.417	132 Guadalix de la Sierra	09-06-92	2.152
52 Velilla de San Antonio	25-04-88	3.342	133 Perales de Tajuña	09-06-92	2.056
53 Loeches	29-04-88	2.446	134 Brunete	12-06-92	2.964
54 San Agustín de Guadalix	29-10-88	4.224	135 Orusco de Tajuña	13-06-92	612
55 Colmenar Viejo	01-12-88	27.172	136 El Berruoco	25-06-92	302
56 San Martín de la Vega	15-02-89	8.089	137 Valdemanco	29-06-92	501
57 Villar del Olmo	16-03-89	730	138 Brea de Tajo	03-07-92	486
58 Olmeda de las Fuentes	22-03-89	144	139 Guadarrama	06-07-92	7.477
59 Pedrezuela	16-12-89	950	140 Valdemorillo	03-08-92	3.696
60 Los Santos de la Humosa	23-12-89	966	141 Bustarviejo	29-10-92	1.313
61 Valdemoro	08-02-90	20.125	142 Cenicientos	03-11-92	1.813
62 Deganza de Arriba	11-04-90	1.950	143 Collado Mediano	12-11-92	3.070
63 Colmenar de Oreja	18-04-90	5.364	144 Las Rozas de Puerto Real	30-03-93	334
64 Pozuelo del Rey	08-06-90	236	145 Robledilla de la Jara	11-04-93	68
65 Moralzarzal	11-06-90	2.901	146 Arganda del Rey	06-05-93	28.466
66 Cercedilla	26-06-90	4.572	147 Puebla de la Sierra	08-05-93	53
67 Soto del Real	28-06-90	3.245	148 Montejo de la Sierra	17-07-93	268
68 Morata de Tajuña	28-09-90	5.264	149 Torremocha del Jarama	23-07-93	278
69 Gujorna	04-10-90	745	150 Horcajuelo de la Sierra	08-08-93	83
70 Fresnedillas de la Oliva	25-10-90	546	151 Patones	23-08-93	348
71 Torralanca del Jarama	02-11-90	1.222	152 La Serna del Monte	12-02-94	93
72 El Álamo	14-12-90	3.448	153 Cabanillas de la Sierra	12-02-94	371
73 Meco	18-02-91	3.917	154 Valdepiélagos	24-02-94	329
74 Fuentidueña de Tajo	01-03-91	1.349	155 Pluñevar	10-03-94	145
75 Navarredonda	02-03-91	107	156 Lozoyuela-Navas-Sieteigle	15-03-94	646
76 S. Martín de Valdeiglesias	13-03-91	5.713	157 Somosierra	05-05-94	104
77 Valdetorres del Jarama	14-03-91	1.376	158 Buitrago de Lozoya	08-07-94	1.334
78 Navalcarnero	18-03-91	11.113	159 Horcajo de la Sierra	26-07-94	117
79 Valdealmos-Alalpardo	22-03-91	1.397	160 Redueña	14-02-95	142
80 Pelayos de la Presa	06-04-91	1.113	161 Villa del Prado	16-08-95	3.543
81 Carabancha	29-04-91	1.120	162 Alameda del Valle	10-09-95	171

Informe de gestión

4

4

Informe de gestión

4.1 La situación socioeconómica

El ritmo de crecimiento de la economía de la Comunidad Autónoma de Madrid se intensificó en el cuarto trimestre de 1995, tras la moderada desaceleración que había sufrido en los meses anteriores, lo que provocó un crecimiento importante del empleo regional que alcanzó su máximo histórico, según se desprende del Boletín de Coyuntura correspondiente al período analizado que edita el Instituto de Estadística de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Esta aceleración, según la misma fuente, es el resultado de un comportamiento más expansivo por parte del sector terciario, combinado con un elevado nivel de producción industrial. En el sector de la construcción, sin embargo, aparecieron indicios de desaceleración por el descenso de la obra pública ejecutada, aunque el

segmento de viviendas continuó creciendo aceleradamente, como venía haciendo anteriormente.

Las actividades terciarias que contribuyeron en mayor medida a acelerar el ritmo de crecimiento del sector son las de servicios a empresas, finanzas y seguros, y servicios personales. Las ramas de transporte, hostelería y turismo mantuvieron un elevado nivel de actividad aunque aparecen indicadores de desaceleración, y el comercio minorista no se sumó a la recuperación general del sector servicios, al mantenerse la atonía del consumo familiar.

La industria alcanzó un grado de utilización de la capacidad productiva del 80 por ciento en Septiembre, indicador que supone el máximo nivel de los últimos años, manteniéndose ese porcentaje hasta finalizar el ejercicio analizado.



Por el lado de la demanda, lo más destacable es que se aprecia una aceleración del ritmo de crecimiento de la inversión en bienes de equipo y un repunte de las exportaciones, que crecieron con más intensidad que las importaciones. La inversión en construcción presenta un crecimiento desacelerado y el consumo privado continúa mostrando un crecimiento débil, al mantenerse la actitud restrictiva que viene caracterizando el comportamiento de los consumidores desde hace tres años. Esta actitud parece afectar en mayor medida a la adquisición de bienes de consumo, incluidos los alimenticios, que a los gastos en servicios personales, especialmente relacionados con el ocio.

La evolución de la inflación resultó favorable en la segunda mitad del ejercicio analizado, una vez absorbidos los efectos de la subida del tipo del Impuesto sobre el Valor Añadido que tuvo lugar en Enero. En el segundo semestre del año se inició una tendencia de descenso del ritmo inflacionista que se mantuvo vigente hasta finales de 1995, tras un ligero repunte en los meses de Octubre y Noviembre.

Los resultados de la Encuesta de Población Activa del cuarto trimestre de 1995 han confirmado el tono expansivo de la economía madrileña en el período analizado. Según esos

datos, la población ocupada aumentó en 38.300 personas, lo que supone un incremento del 2,4 por ciento, que contrasta con el estancamiento del empleo que se registró en el conjunto de España. Este crecimiento del empleo madrileño se produjo exclusivamente en el sector privado, afectando a asalariados, empleados y empresarios sin empleados.

En cuanto a la evolución del censo, señalar que los últimos datos conocidos siguen correspondiendo al censo de municipios de la Comunidad de Madrid de 1991, que con las rectificaciones padronales de 1995 es de 5.181.659 habitantes, con un incremento desde 1986 de 379.997 habitantes, cifra equivalente a una tasa anual acumulativa del 0,85 por ciento. Este modesto crecimiento se distribuye de forma muy desigual, de forma que mientras el Municipio de Madrid experimenta en el último quinquenio una disminución del 2,92 por ciento, el resto de la Comunidad crece un 12,82 por ciento.

Este proceso a la baja de la población residente en la capital se corresponde con la pérdida de peso de la misma en el conjunto regional. Así, mientras en 1986 la población de la capital representaba un 64 por ciento del total de la Comunidad Autónoma, en 1995 pasó a ser del 58,47 por ciento.



4.2 La oferta de transporte público

Sistema de Transporte Público en la Comunidad Autónoma de Madrid en 1995

Operadores	Longitud red (Km)	Longitud líneas (Km) (*)	Número de líneas	Número estaciones/paradas de líneas (*)	Material móvil (Coches/buses)	Coches Km (106)	Plazas Km (106)
Metro	120,8	120,8	11	164	1.076	90,2	15.786
EMT	1.386	2.775	178	7.604	1.835	88,5	7.080
Cercanías RENFE	281,2	370,6	8	80	609	71,3	17.469
Interurbanos (**)	3.045	14.436	231	11.061	1.030	89,4	6.106

(*) Los datos de longitud de líneas y paradas de autobuses EMT e Interurbanos corresponden al recorrido de cada línea, es decir, ida y vuelta, mientras que para Metro y Cercanías de RENFE son en doble vía.

(**) En este apartado se incluyen los servicios urbanos de las Coronas B y C.

Metro

A 31 de Diciembre de 1995, la Red del Ferrocarril Metropolitano cuenta con diez líneas en funcionamiento (además del ramal Ópera-Príncipe Pío), con una longitud total de 120,855 kilómetros, que disponen de ciento veinticuatro estaciones de las cuales noventa y cinco son sencillas (es decir, sin posibilidad de correspondencia), veinte dobles, ocho triples y una quintuple lo que hace un total de 164 estaciones-línea. Asimismo existe

correspondencia directa con la Red de Cercanías de RENFE en ocho estaciones y en otra más con la Estación Sur de Autobuses.

En relación con 1994, este año destaca por la incorporación a la Red de la prolongación de la línea 6, entre Laguna y Ciudad Universitaria, cerrando en anillo su itinerario anterior en arco. Esta actuación ha tenido un gran impacto en la estructura de la Red al dotarla de una línea circular que asume una función de distri-

Red de Metro. Longitudes por línea

Líneas	Longitud total (m)	Longitud estricta (m)	Longitud entre ejes de estaciones extremas
1	13.971	13.395	13.305
2	7.862	7.514	7.455
3	6.362	6.092	6.032
4	9.195	8.927	8.867
5	18.228	18.105	17.989
6	23.472	23.472	23.472
7	7.826	7.490	7.376
8	8.419	7.580	7.466
9	15.237	13.974	13.860
10	9.191	8.961	8.845
R.O-PP	1.092	968	968
Total	120.855	116.478	115.635

Red de Metro. Número de estaciones por línea

Líneas	Estaciones				
	Total	Metro	Con correspondencia		
			Nº Corresp.	RENFE Cercanías	Nº Corresp.
1	24	7	10	1	7
2	14	9	13		
3	11	7	10	1	1
4	16	7	13		
5	26	11	14	2	2
6	27	12	18	4	7
7	10	2	5		
8	8	3	7	2	8
9	18	5	9		
10	8	4	6	1	1
R.O-PP	2	2	3	1	1
Total	164	69	108	12	27

bución entre líneas, merced al gran número de correspondencias que en ella se dan. La disposición de una línea circular es una singularidad en las redes de Metro y supone, de hecho, el desdoblamiento de esta línea circular en dos líneas circulares según el sentido de la marcha. El conjunto de ambas ha pasado a constituir la línea con mayor número de viajeros de toda la red, aproximadamente 500.000 en día laborable.

Por otra parte, conviene señalar que la longitud citada incluye los fondos de saco de los extremos de las líneas. La distribución de la longitud

de cada línea, utilizada con viajeros, longitud estricta, así como la longitud entre ejes de las estaciones extremas se refleja en el cuadro adjunto.

Durante 1995 ha continuado el proceso de ampliación y renovación del material móvil cuyo parque total se eleva a 1.076 coches. La evolución de este parque ha respondido al incremento experimentado en el material 2000, al que se han incorporado al servicio 15 unidades, con lo que se completa el pedido de 39 que había comenzado a recibirse en 1994. Estas nuevas unidades han venido a reforzar la renovación par-



Red de Metro. Oferta de servicios (coches x Km, en miles)

Línea	En 1994	En 1995	Dif. (%)
1	15.251	16.099	5,56
2	5.182	5.091	-0,02
3	6.324	6.353	0,46
4	5.953	5.974	0,35
5	17.065	16.829	-1,38
6	14.792	17.874	20,84
7	2.893	2.897	0,14
8	3.419	3.272	-4,30
9	6.859	6.999	2,04
10	8.268	8.252	-0,19
R.O-PP	13	578	44,46
Total	86.018	90.218	4,88

cial del parque de coches de la serie 1000, el de mayor antigüedad, afecto a la línea 5, del que se han retirado 14 coches. La edad media del parque se sitúa en 11,48 años.

En cuanto a la oferta de servicios, en 1995 se han producido 90.217.874 coches-kilómetro incluyendo maniobras, lo que supone un incremento del 4,88 por ciento con relación al año anterior.

El factor que explica este crecimiento es, lógicamente, la incorporación a la Red de la prolongación de la línea 6, a partir del mes de Mayo, así como el funcionamiento durante todo el año de la prolongación de la línea 1 inaugurada en Abril de 1994 y la vuelta al servicio del Ramal Ópera-Príncipe Pío que no estuvo operativo hasta el 23 de Diciembre de 1994.

Por el contrario, se ha registrado una cierta reducción de la producción en algunas líneas. Las que han concentrado esta disminución han sido las líneas 2, 5, 8 y 10. En la línea 2 ha influido la suspensión del servicio en el tramo Sol-Ópera como consecuencia de las obras de consolidación del túnel que se realizaron durante los meses de Julio y Agosto,

que coincidieron con una nueva interrupción de servicio en el Ramal Ópera-Príncipe Pío, motivada por la realización de trabajos de insonorización en el tramo más próximo al Teatro Real.

En las líneas 5, 8 y 10, la reducción de coches-kilómetro se explica por la definición de ajustes en la programación en diferentes periodos del año.

En cuanto a la capacidad de oferta por línea, ésta ha crecido apreciablemente respecto a la de 1994, totalizando 163.813 plazas en la hora punta y sentido para el conjunto de la Red. Esto supone un crecimiento del 12,6 por ciento, en términos homogéneos, si no consideramos el Ramal Ópera-Príncipe Pío, siendo atribuible la mayor parte de este incremento a la nueva configuración de la oferta en la línea 6.

EMT

La Red de líneas de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) cuenta al concluir 1995 con 178 líneas, de las cuales 177 forman la Red integrada en la que son válidos los títulos de transporte habituales (billete sencillo, Bonobús y Abono



Distribución y evolución de líneas de EMT

Año	Integradas tarifariamente							No integradas		
	Diurnas				Nocturnas	Zoo	Especiales	Total	Aeropuerto	Total
	Normales	Ramales	Universitarias	Total						
1991	130	11	8	149	11	4	2	166	1	167
1992	131	9	8	148	11	4	2	165	1	166
1993	132	11	8	151	11	4	1	167	1	168
1994	132	11	8	151	20	4	1	176	1	177
1995	132	11	8	151	20	4	2	177	1	178

Transportes) y una, la línea Plaza de Colón-Aeropuerto de Barajas, presenta características tarifarias especiales.

El grueso de la Red se puede subdividir a su vez en 151 líneas que componen la red diurna integrada (RDI), veinte líneas nocturnas, cuatro líneas al Parque Zoológico que operan los días festivos y dos servicios especiales, uno al Polígono de Valdebernardo y otro operativo durante los fines de semana al Cementerio Sur. Además, en el período de Navidades han prestado servicio dos líneas especiales, que por su naturaleza no se incluyen en el cua-

dro adjunto. La longitud total de la Red, considerando el recorrido completo de cada línea, es decir, ida y vuelta, es de 2.775 kilómetros, con un total de 7.604 paradas de línea.

La Red de autobuses de EMT está atendida a 31 de Diciembre de 1995 por un parque de 1.835 vehículos, cifra que representa una disminución del 1,5 por ciento respecto al año anterior. Esta variación es el resultado de la incorporación de 137 vehículos nuevos y una masiva amortización de autobuses del modelo más antiguo, el Pegaso 6038. Estas 137 nuevas unidades corresponden al concurso de 200 autobuses de

Evolución de la oferta de servicio de la de EMT

Año	Coches-Km en línea (10 ⁶)	Höras-coche en línea (10 ⁶)	Viajes-coche (10 ⁶)	Velocidad comercial (Km/h)
1990	79,57	5,46	10,43	14,58
1991	86,21	6,05	11,31	14,26
1992	76,95	5,36	10,13	14,35
1993	88,28	6,10	11,43	14,48
1994	88,73	6,09	11,40	14,57
1995	89,54	6,11	11,51	14,65

1994, cuya recepción se completará en 1996. Destaca en esta adquisición la variedad de modelos, especialmente 50 autobuses de piso bajo (con lo que el número de vehículos de este tipo alcanza ya la cifra de 75), 15 "Ecobuses", propulsados por gas natural comprimido, y 8 autobuses articulados. La edad media de este parque es de 6,4 años, permaneciendo estable este indicador respecto a 1994 como consecuencia de la política de renovación de la flota.

La actividad durante 1995 en EMT ha sido similar a la que caracterizó el año precedente. En consecuencia, los valores agregados de la producción se han mantenido en los mismos niveles. Así durante 1995 se han producido en la Red de EMT un total de 6,11 millones de horas-coche en línea y 88,54 millones de coches-kilómetro en línea. En cuanto a los viajes-coche, éstos han alcanzado la cifra de 11,51 millones. La velocidad comercial de explotación también ha tenido un buen comportamiento mejorando los valores del año 1994, situándose en 14,65 kilómetros por hora. Este leve incremento, unido a un modesto pero significativo aumento de coches en servicio, explica que la producción haya crecido un 0,9 por ciento.

Cercanías de RENFE

Al finalizar 1995, la Red ferroviaria de Cercanías de RENFE en la Comunidad de Madrid cuenta con

ocho líneas nominales en funcionamiento y una longitud de 292,9 kilómetros de doble vía, salvo en la línea C-9 que es de vía única y estrecha, estando toda la Red electrificada. El número de estaciones que componen esta Red es de 80. Además la Red tiene fuera de la Comunidad de Madrid un total de 15,6 kilómetros y 6 estaciones correspondientes a las líneas C-2 (Azuqueca y Guadalajara), C-3 (Seseña) y C-9 (Dos Casillas, Vaquerizas y Cotos).

A lo largo de 1995 se han puesto en funcionamiento dos importantes actuaciones de mejora de la infraestructura de la Red de Cercanías:

- El nuevo acceso ferroviario al centro de la población de Parla, constituido por un trazado en doble vía de 3,7 kilómetros de longitud y 900 metros de túnel que finaliza en una nueva estación subterránea terminal de la línea C-4.

- El Intercambiador multimodal de Príncipe Pío, donde con un diseño integrado se hace posible la conexión entre las Redes de Cercanías y Metro (ramal Ópera-Príncipe Pío, línea 6 y la línea 10 posteriormente).

Otras actuaciones de mejora y acondicionamiento de la infraestructura e instalaciones de la red han consistido en las siguientes:

- Renovación de vía y modernización de la catenaria en el trayecto Chamartín-San Fernando.

Red de Cercanías de Madrid
Longitud y número de estaciones por línea

Línea de Cercanías	Longitud (Km)	Número de estaciones
C-1: Coslada-Tres Cantos	38,0	13
C-2: Chamartín-Alcalá-Guadalajara	64,5	16
C-3: Atocha-Aranjuez	48,3	10
C-4: Atocha-Parla	24,8	7
C-5: Móstoles-Atocha-Fuenlabrada	42,1	20
C-7: Príncipe Pío-Alcalá de Henares	79,7	20
C-8a: Atocha-Villalba-El Escorial	58,8	14
C-8b: Atocha-Villalba-Cercedilla	66,1	16
C-9: Cercedilla-Cotos	18,2	9

- Modernización de la catenaria en todas las líneas de la Red.

- Bloqueo automático banalizado en los trayectos Atocha-San Fernando y Chamartín-San Fernando.

- Nueva subestación eléctrica en Fuenlabrada y refuerzo de la existente en Las Zorreras.

- Remodelación de las estaciones de Nuevos Ministerios y las Matas.

- Instalación de controles de acceso e información automática mediante teleindicaciones y megafonía en diversas estaciones de la red.

Entre las principales actuaciones en ejecución merecen destacarse el enlace de doble vía Príncipe Pío-Atocha (Pasillo Verde ferroviario), la remodelación de las vías de la cabecera norte de Chamartín y de la estación de Villalba, y la instalación de conducción automática en la línea C-5, la más frecuentada de la red.





La oferta de transporte programada para los servicios de Cercanías de RENFE en el núcleo de Madrid es de 1.076 trenes en días laborables y 726 trenes en sábados y festivos, referidos a los horarios del último trimestre de 1995.

Por lo que se refiere al parque de material rodante, éste se halla compuesto por un total de 609 coches, de los cuales un 76 por ciento son de nuevo diseño y con una antigüedad inferior a 6 años, y un 87 por ciento se encuentra dotado con aire acondicionado.

Líneas interurbanas

La Red de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid está integrada, a 31 de Diciembre de 1995, por 186 líneas (231 líneas si se incluyen los servicios urbanos de las Coronas B y C), cuyo itinerario discurre íntegramente dentro de la región, existiendo además otras líneas interregionales de menor entidad que también prestan un servicio interno en la Comunidad. El conjunto de líneas interurbanas es explotado por 36 empresas distintas, al amparo de 56 concesiones administrativas.

La oferta de transportes programada para el conjunto de la Red asciende a 13.832 expediciones en un día laborable de invierno de 1995, de las cuales 681 corresponden a las realizadas durante una hora punta y en un solo sentido.

El parque de vehículos adscrito a las concesiones dependientes del Consorcio, utilizado en las líneas interurbanas de autobuses durante 1995, es de 950 unidades (1.030 unidades si se incluyen las que prestan servicio urbano en la Coronas B y C), de las que 630 cuentan con la imagen del Consorcio desde su incorporación. La capacidad media del conjunto es de 50 plazas sentadas y 21 de pie.

En 1995 se han renovado 81 autobuses de la flota regional. La edad media del parque es de 5,65 años. Con ello se alcanza el objetivo de mantenerla en el entorno de 5-6 años, magnitud aceptable para este parámetro, tanto desde el punto de vista de la seguridad como de la disponibilidad del material y la calidad del servicio.

Este resultado refleja el esfuerzo económico realizado por el Consorcio para la renovación de la

**Líneas interurbanas de autobuses.
Distribución de la oferta de servicio por corredores.**

Corredor de acceso	Núm. de líneas	Nº Expediciones	
		h.p./s.(*) diarias	
Madrid-Alcobendas-San Sebastián R.(N-I)	18	68	1.022
Madrid-San Fernando-Torrejón-Alcalá(N-II)	12	54	808
Madrid-Coslada-San Fernando (M-201)	3	21	517
Madrid-Mejorada-Rivas V-Arganda (N-III)	11	46	647
Madrid-Pinto-Valdemoro-Aranjuez (N-IV)	10	22	357
Madrid-Getafe-Parla (N-401)	10	59	1.251
Madrid-Leganés-Fuenlabrada (M-425 y M-411)	12	69	1.849
Madrid-Leganés-Alcorcón-Móstoles (N-V)	17	74	1.814
Madrid-Pozuelo-Boadilla(M-502 y M-511)	6	29	587
Madrid-Pozuelo-Majadahonda-Las Rozas (N-VI)	28	91	1.967
Madrid-Tres Cantos-Colmenar V.(M-607)	9	38	796
Resto de corredores y líneas transversales	50	110	2.217
Total Comunidad de Madrid	186	681	13.832

(*) h.p./s. = En una hora punta por sentido

flota, concretado en dos aspectos: la subvención de hasta cinco puntos en el tipo de interés para la financiación de vehículos nuevos y el establecimiento de líneas de crédito preferenciales mediante acuerdos con entidades financieras.

Líneas urbanas de autobuses

Aunque en una gran parte de los municipios de la Comunidad de Madrid el transporte urbano es prestado por las mismas líneas interurbanas de autobuses, en 1995 un total de

17 municipios- además de Madrid capital- contaban con una red específica de líneas urbanas de autobuses, todas ellas dependientes del Consorcio Regional de Transportes, a excepción de Pozuelo de Alarcón, municipio no adherido.

El número de líneas urbanas existentes es de 45, siendo la oferta programada para su conjunto de 2.861 expediciones en un día laborable de invierno.



4.2 La demanda de transporte público

Demanda en el Sistema de Transporte Público de la CAM en 1995 (en millones)

Sistema de transporte	Billetes	Viajes	Etapas	Viajes-Km
Metro	397,2	397,2	595,8	2.214,4
EMT	521,5	458,2	521,5	1.658,4
Cercanías RENFE (*)	126,0	126,0	146,2	1.877,4
Interurbanos	191,6	184,5	191,6	1.781,9
Total	1.236,3	1.165,9	1.455,1	7.532,1

(*) A partir de 1994 se ha modificado el criterio de estimación de los viajes de RENFE-Cercanías

El año 1995 se ha caracterizado por una total normalidad en la prestación del servicio de transporte público, habiéndose alcanzado un nuevo máximo histórico en el número de viajeros transportados, que ha alcanzado la cifra de 1.236,3 millones en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

Todos los modos de transporte

han mejorado sus cifras de demanda en 1995, si bien con diversa significación. Así, mientras los viajes realizados en el conjunto de las redes de Metro y EMT han mantenido un crecimiento análogo al del año 1994—en el entorno del 1,5 por ciento—el transporte interurbano por carretera es el modo que aporta un mayor crecimiento relativo (5,6 por ciento). Todo ello, junto con el moderado incremento de la Red Ferroviaria de





Cercanías de RENFE (1 por ciento), ha dado lugar a un promedio de aumento de la demanda global del 2 por ciento.

Con relación a los viajes realizados en la zona A, es decir en Metro y EMT, hay que destacar la recuperación de la demanda en Metro de Madrid (1,4 por ciento de aumento frente al descenso y estancamiento de los dos últimos años), debido fundamentalmente a la finalización de las obras del cierre de la línea 6 (circular) cuya inauguración tuvo lugar en el mes de Mayo.

Este mismo hecho ha tenido también repercusión en la demanda interurbana de algunos corredores, particularmente el de la N-V, que con la puesta en servicio de la nueva estación de Príncipe Pío en Diciembre de 1994 y la conexión con la línea 6 finalizada en Mayo de 1995, ha mejorado sensiblemente los tiempos de viaje.

Otras actuaciones que explican los resultados obtenidos en los viajes interurbanos han sido la implantación de los carriles BUS-VAO y SOLO-BUS de la N-VI, cuyos efectos en la demanda de este corredor parece han sido de signo contrario en los dos modos alternativos

(aumento en el transporte por carretera y disminución en el transporte ferroviario); la inauguración del Intercambiador de Moncloa en el mes de Junio, y la puesta en servicio de la oferta nocturna de autobuses en la mayor parte de los municipios que quedan incluidos dentro del límite de la zona B-3. A su vez Cercanías de RENFE inauguró en los últimos días de Septiembre la nueva estación de Parla ubicada en el centro de la población, que ha incrementado la utilización de este modo en dicho núcleo.

La evolución de la demanda clasificada por el tipo de billete utilizado muestra en 1995 dos rasgos significativos: la recuperación por segundo año consecutivo en la utilización del billete sencillo y el incremento en la utilización del Abono Transportes en detrimento del billete de 10 viajes. La política tarifaria y, en particular, los niveles relativos de precios entre los distintos títulos en la revisión tarifaria de 1995, explican esta situación, que ha incidido positivamente en lo que afecta a la recuperación del billete sencillo.

El incremento en la utilización del Abono Transportes es aún mucho más significativo en el ámbito interurbano (RENFE y Empresas

Evolución de la demanda global (en millones)

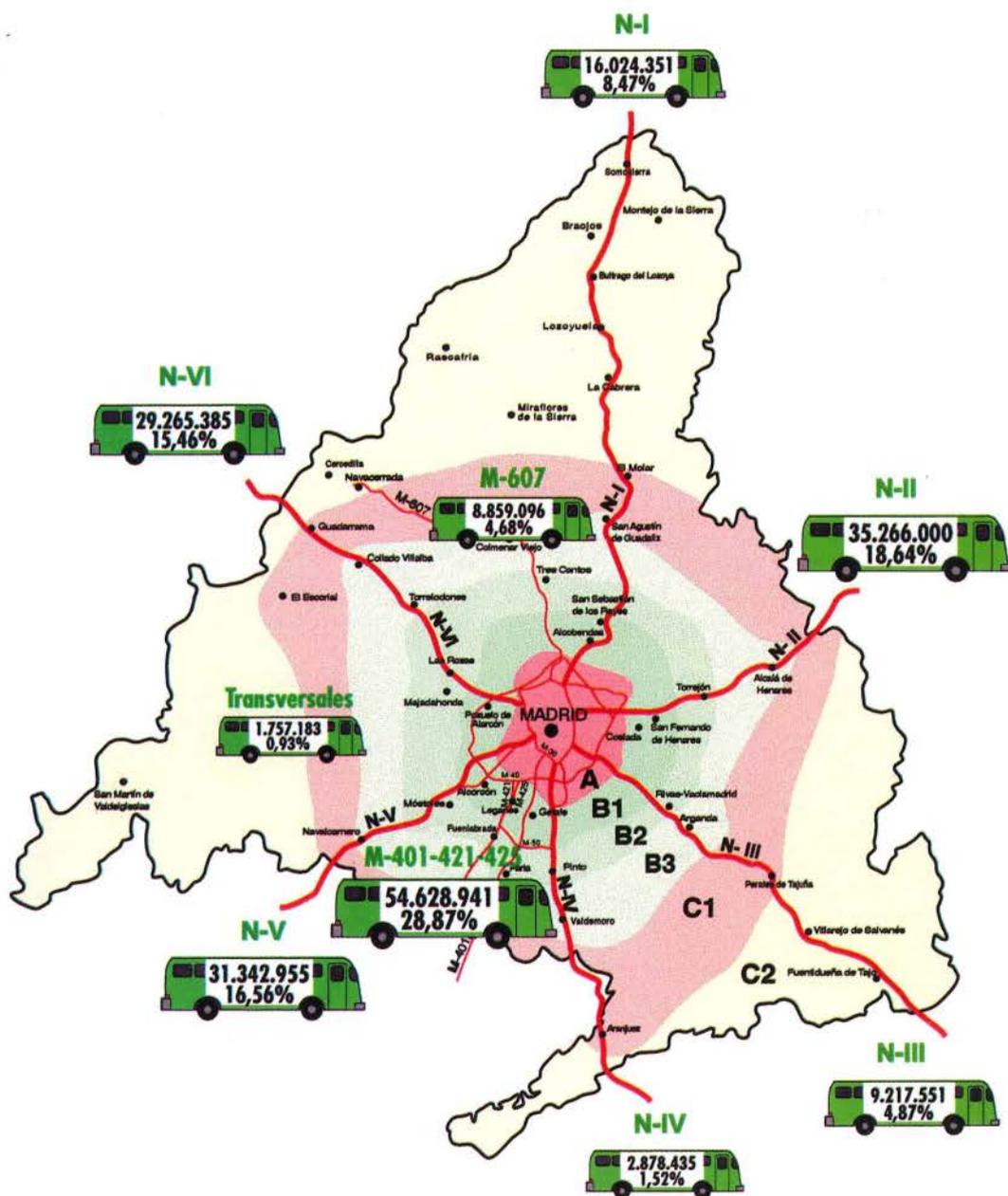
	Metro+EMT	EMT	Metro	Interurbanos	RENFE
1994	905,6	513,9	391,7	181,4	124,8
1995	918,7	521,5	397,2	191,6	126,0

Concesionarias) con incrementos de utilización del 11 y del 9 por ciento, respectivamente; en el primer caso a costa del conjunto de los restantes títulos, y en el segundo, absorbiendo el incremento de demanda que se produce para el conjunto de operadores que integran este modo de transporte.

Con una participación del Abono del 57 por 100 en el ámbito del municipio de Madrid y del 64 por 100 en el interurbano, podría concluirse que este título se encuentra en 1995 en un nivel de utilización próximo al máximo admisible desde el punto de vista de una razonable adaptación de los títulos a las características de movilidad de los usuarios del transporte público.

Finalmente señalar que entre las diez empresas de transporte interurbano que cubren el 77 por ciento del total de la demanda, hay que destacar que los accesos a Madrid por el sur (N-V, N-IV, N-401, M-421 y M-425) son los que aportan un mayor número de viajeros (un 46 por ciento), seguidos por la N-II (19 por ciento), la N-VI (16 por ciento) y la N-I (8 por ciento). En el importante crecimiento registrado en el corredor de la N-VI ha influido notablemente la ya comentada puesta en marcha del carril BUS-VAO.

ACCESOS A MADRID POR CORREDORES DE TRANSPORTE (Empresas Interurbanas)



NOTA: Se excluyen los viajes atribuidos a Madrid de las empresas PRISEI y ETASA.

4.4 Marco tarifario

La concepción unitaria e integrada del Sistema de Transporte colectivo es un objetivo que a lo largo de 1995 ha continuado desarrollando el Consorcio, con el fin de alcanzar un marco tarifario integrado para el conjunto de los operadores y servicios, de manera que el usuario sienta que, mediante la homogeneización e integración tarifaria, se encuentra ante una red de transportes única.

Durante el año analizado ha proseguido la extensión de las tarifas zonales, de forma que para cada área geográfica el precio del transporte sea función de las zonas que afecta e independiente de los costes del operador o servicio que se utilice, y de la homogeneización tarifaria hacia tres tipos básicos de billetes:

- Billete sencillo, por empresas y relación zonal, orientado al usuario más ocasional y de venta al utilizarse el servicio.

- Billete de 10 viajes, para relaciones zonales, orientado a usuarios de utilización intermedia y de venta anticipada.

- Abono Transportes, título de carácter multimodal y utilización ilimitada durante su período de validez, orientado a los usuarios más habituales e igualmente de venta anticipada.

La recaudación media en el sistema de transportes en Madrid ha aumentado en 1995 un 4,9 por ciento respecto al año anterior siendo más notable el aumento de la percepción media en Metro que en EMT.

En cuanto a la Red interurbana de autobuses de la Comunidad de Madrid, el Consorcio Regional de Transportes ha profundizado, durante el año comentado, en los objetivos fundamentales de su política tarifaria, que en este ámbito se concretan en la progresiva implantación del sistema tarifario zonal, en sustitución del sistema general existente de tipo kilométrico, y en la homogeneización de los tipos de títulos y de los precios de aplicación.

De este modo, y respecto al primero de los objetivos, durante 1995 más del 80 por ciento del total de los viajes efectuados en la Red de autobuses interurbanos de la Comunidad



Títulos multimodales

	Pesetas
Abono Transportes Mensual	
Zona A	3.900
Zona B1	4.500
Zona B2	5.125
Zona B3	5.750
Zona B1-B2	3.275
Zona C1	6.375
Zona C2	7.050
Abono Transportes Joven (Mensual)	
Zona A	2.700
Zona B1	3.050
Zona B2	3.475
Zona B3	3.950
Zona B1-B2	2.275
Zona C1	4.300
Zona C2	4.725
Abono Transportes Anual	
Zona A	42.900
Zona B1	49.500
Zona B2	56.375
Zona B3	63.250
Zona C1	70.125
Zona C2	77.550
Abono Transportes Tercera Edad Mensual (para todas las zonas)	
	1.200
Abono Transportes Tercera Edad Anual (para todas las zonas)	
	13.200

Títulos monomodales

	Pesetas
Metro	
Billete Sencillo	125
Billete de 10 viajes	625
Empresa Municipal de Transportes	
Billete Sencillo	125
Billete de 10 viajes	625
Línea Colón-Aeropuerto	350
Abono Anual	110.000
Bono TET (10 viajes)	50

Tarifas de Cercanías de RENFE (Febrero de 1995)
(En pesetas)

Zonas	Sencillo		Bonotrén 10 viajes	Abono Mensual
	Lunes a Viernes	Sábados y festivos (1)		
Una zona	125	145	625	2.100
Dos zonas	125	145	625	2.100
Tres zonas	140	155	925	2.700
Cuatro zonas	215	250	1.525	4.750
Cinco zonas	290	335	1.875	5.425
Seis zonas	345	400	2.400	6.850
Siete zonas	440	505	3.100	8.100
* C-9 Cercedilla-Cotos	440	505	--	Según zona

(*) Los días laborables dispone de un billete de ida y vuelta al precio de 600 pesetas

(1) Festivos: domingos, fiestas de ámbito nacional y de la Comunidad Autónoma.

se realizaron mediante aplicación de tarifas zonales, en las que existen tres tipos de títulos exclusivamente: el billete sencillo, el billete multivaje (Bonobús de 10 viajes) y los títulos multimodales representados por los Abonos Transportes en vigor.

Respecto a la homogeneización de los precios de aplicación, en Diciembre de 1994 se autorizaron por

la Comisión Provincial de Precios, a propuesta del Consejo de Administración del Consorcio, las tarifas de aplicación de los servicios urbanos de los municipios adheridos al mismo, lo que significó que, por sexto año consecutivo, se encuentren homogeneizados en dichos servicios tanto la estructura tarifaria en cuanto a los tipos de títulos existentes como los precios de aplicación.



TARIFAS ZONALES

1995	MARTIN		INTERBUS		TRAPSA		ETASA		ALACUBER		H. COLMENAREJO		LLORENTE		AUTOPERIFERIA		DE BLAS Y CIA.		ARGABUS		JULIAN DE CASTRO		URBANOS DEL SUR		LA VELOZ		TTES SANTO DOMINGO		SAN JUAN ABAD				
ZONAS	MADRID-LEGANES		MADRID-ALCOB./ S.S. REYES		MADRID-UNI. AUTONOMA		MADRID COSLADA S. FERNANDO		MADRID EL PARDO		MADRID-EL GOLOSO		MADRID-POZUELO		MADRID-LAS ROZAS		MADRID ALCORCON						MADRID-GETAFE		MADRID-RIVAS								
	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.	B.S.	B.B.			
A-B1	145	875	170	955	155	960	180	1.100	125	820	165		150	955	115		145	940					170	1.245	115	855	160	1.110			95		
A-B2	MADRID-FUENLA				MADRID-T. CANTOS		MADR-MEJORADA						MADR-MAJADAHONDA																	115	165		
	205	1.290	85	510	230	1.475	265	1.700	--		230	-	200	1.360	215	1.500	180	1.200															
A-B3	210				MADRID-LOECHES				MADRID-COLMENAR				MADRID-ARGANDA								315	2.400											
					360	2.270			280	1.940			85	1.885																			
B1	85	510			70		85	510			75		85	510	70		85	510					85	510	675	1.120	70				70		
B1-B2	145	875			120		135	855			110		130	890	105		95	675													95		
MADRID FORTUNA A-B1	130	815																															
B2-B3	100						120				135	875			100		130		105		160										150		
B2																	85	510													75		
B2-B2	85				70		70				75		85	510	85	510	95	675															
B1-B3	150						170				140				135		175		160		225						160		110				
B3	75						70				75				75		70		85	510	100	665					75						
A	85		85		85		85						85				85										85				70		
A-C1											345/395						320														310	355	
C1																	70																
A-C2											395																						
B1-C1/																																	
B2-C2											230						210															290	
B3-C2											200																					285	
B2-C1																	200															225	
B3-C1																	90															160	

1) A-B2-1 2) A-B2-2

Recaudación media por viajero		
Tarifa media año	1994	1995
Tarifa Metro	51,7	54,2
Tarifa EMT	49,9	51,2
Tarifa Metro+EMT	50,8	52,5
Variación interanual (%)	7,2	3,4

Concretamente, las tarifas aprobadas para los municipios de Alcalá de Henares, Torrejón de Ardoz, Fuenlabrada, Getafe, Aranjuez y Parla en enero de 1995, fueron:

- Billete sencillo: 85 pesetas
- Bonobús de 10 viajes: 510 pesetas

Se excluye de este conjunto general el servicio municipal de Arganda, que debido a su reciente adhesión al Consorcio mantiene unas tarifas diferenciadas, 65 y 425 pesetas para el billete sencillo y el Bonobús, respectivamente.

Por otra parte, el conjunto de las concesiones interurbanas ha experimentado en 1995 un incremento tarifario correspondiente a la aplicación

de la Orden Ministerial de 23 de Diciembre de 1994, que establecía un incremento máximo del 6 por ciento, siendo la percepción mínima de las concesiones administrativamente dependientes del Consorcio de 65 pesetas durante 1995.

La tarifa media de las concesiones en que sigue vigente el sistema tarifario de tipo kilométrico es de 7,48 pta/viajero-Km, siendo la recaudación media por viajero en 1995 de 110,36 pesetas.

Finalmente, el sistema tarifario de aplicación en la Red de Cercanías de RENFE estableció, en virtud de la Orden Ministerial correspondiente, seis tramos tarifarios en función de la distancia de recorrido, en los cuales se aplican tres tipos de títulos, según se recoge en estas mismas páginas.

4.5 El Abono Transportes

El Abono Transportes se creó en 1987 con dos objetivos básicos: racionalizar el precio de los servicios del transporte público colectivo y potenciar su uso mediante el libre acceso a toda la Red. Desde ese año, el Abono se ha ido diversificando y ampliando su cobertura para hacerlo más atractivo, de acuerdo con las necesidades de las distintas capas de población.

Así, con el Abono Normal se pretende potenciar la utilización del transporte público entre los usuarios más habituales, mientras que con el Abono Joven se beneficia a la población con movilidad obligada alta a un coste acorde con su poder adquisitivo, mientras se fomenta la demanda futura con el fin de conseguir un cambio en los hábitos del transporte.

Con el Abono Tercera Edad se atiende a la población con edad superior a los 65 años con un precio único para toda la Comunidad de Madrid, y por tanto muy subvencionado, potenciando el uso de la Red de transportes en horas valle. Mientras que, finalmente, el Abono Anual se dirige tanto al usuario del Normal, que gestiona de otra forma sus gastos en transportes, como a las grandes empresas e instituciones, a las que se les facilita el transporte de sus empleados.

En 1995, el total de cupones en circulación (incluido el Abono Anual mensualizado) ascendió a 9,1 millones, con un incremento respecto a 1994 del 6,97 por ciento, superior al registrado en el año precedente.

La distribución porcentual por tipo de Abono es la siguiente:

	1994	1995
Abono Normal	49,12	50,21
Abono Joven	26,04	24,61
Abono Tercera Edad	17,14	17,89
Abono Anual	7,70	7,29

El análisis por zonas ofrece los siguientes resultados:

	1994	1995
Zona A	42,07	40,25
Zona B	38,39	39,28
Zona C	2,40	2,58
Tercera Edad	17,14	17,89

En ambas tablas, por tipos de Abono y por zonas, se observa un desplazamiento de las ventas hacia las modalidades de Abono que incorporan mayores porcentajes de subvención al usuario, colectivos de jóvenes, tercera edad y zonas más alejadas de la zona central A.

En 1995 y para todos los usuarios del Abono Transportes en zona A, el número de viajes mensuales que justifican económicamente la adquisición del Abono en la modalidad Normal se sitúa en 63 (con referencia al billete de 10 viajes, siguiente tarifa más económica para el usuario).

4.6 Otras actuaciones del Consorcio Regional de Transportes

Durante 1995 el Consorcio Regional de Transportes ha llevado a cabo un buen número de actuaciones destinadas a mejorar la oferta de transporte, junto a diversas acciones encaminadas a informar a los usuarios de los distintos servicios. Esta actividad se puede resumir así:

Actuaciones en Metro, EMT y líneas interurbanas

En la Red de Metro, además de las actuaciones vinculadas a la prolongación de la línea 6, cabe resaltar lo siguiente:

- Remodelación de la estación de Embajadores y de diferentes áreas de las de Argüelles y Moncloa.
- Finalización del Plan de Actuaciones Inmediatas (PAI) de la línea 5 con importantes actuaciones en 11 estaciones.
- Consolidación del túnel en el tramo Sol-Ópera de la línea 2 e insonorización del tramo más próximo al Teatro Real del Ramal Ópera-Príncipe Pío.
- Actuaciones en los depósitos de Sacedal y Canillejas, de consolidación del terreno en una zona de la playa de vías, en el primero de ellos,

y de implantación de nuevas instalaciones en el segundo.

- En el capítulo de energía destaca la sustitución de 55 cuadros de baja tensión y de reactancias convencionales, con el objeto de adaptarse a los nuevos requerimientos y proseguir la política de ahorro energético.

- En el de señalización destaca las actuaciones ligadas a la línea 6, tanto a nivel de señalización fija informativa en estaciones que incluye un esquema analógico de la línea, como en el interior de los coches y, muy especialmente, la instalación de 136 teleindicadores en andén que permiten informar del destino y composición de los trenes con antelación a su llegada a la estación.

- Dentro de la actuación de prolongación y cierre en anillo de la línea 6, se debe destacar la presencia de dos nuevas cocheras, una de gran magnitud, la de Laguna, con 26 vías y otra subterránea con capacidad para 8 vías en Ciudad Universitaria.

En la Red de autobuses de EMT se han llevado a cabo las siguientes actuaciones:

- Reordenación de la Red de EMT en el Campus de Ciudad Universitaria tras la prolongación de la línea 6 de Metro, con la creación de una nueva



línea interior al recinto universitario (la línea U) y la consiguiente supresión de la línea 62, y modificación de itinerario de la línea G y de incremento de la programación en las líneas 82 y 132.

- Primera fase de la reordenación en Vallecas, con actuaciones en el núcleo de Santa Eugenia, mediante la modificación de itinerarios de las líneas 58, 63 y 145, y en el de Fontarrón, a través de la línea 141.

- Actuación sobre las líneas 73 y 120 modificando su itinerario en el sector de la calle Silvano y de la línea 87 en Las Cárcavas, para atender los crecimientos urbanos del Distrito de Hortaleza.

- Establecimiento de un servicio especial que relaciona la estación de Metro de Pavones con el Polígono de Valdebernardo con el objeto de cubrir en forma provisional esta nueva área urbana en fase de consolidación.

- Mejora del servicio en el recinto del Hospital 12 de Octubre, modificando el itinerario de las líneas 79 y 81, haciendo posible una conexión desde dicho recinto con la estación

de Cercanías 12 de Octubre.

- Adaptación de la oferta en el sector sur de la carretera N-II, modificando el itinerario de la línea 104 y prolongando el de la línea 77 al Polígono Las Mercedes y a la Colonia Fin de Semana.

- Incremento de la oferta durante las noches de viernes y sábados en las 20 líneas de la red nocturna y ajuste de itinerario en las líneas N4, N5, N8, N9, N13, N18 y N19.

- Otras actuaciones de menor rango en el itinerario de las líneas 5, 8, 14, 113 y E.

- En Junio de 1995 entró en servicio el Intercambiador de transportes de Moncloa, fundamentalmente destinado a las líneas interurbanas y a la Red de Metro, habiéndose adaptado en todo caso, a la nueva situación las cabeceras de las líneas 16, 46 y 61 de EMT.

En la Red interurbana, y dentro del proceso de convalidación de concesiones para la adaptación a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987, se ha llevado a cabo la convalidación de



la concesión Madrid-Las Rozas-Quijorna.

Asimismo hay que destacar las siguientes actuaciones:

- Reordenación de la Red de autobuses interurbanos en Tres Cantos.

- Puesta en funcionamiento de la calzada BUS-VAO entre Las Rozas y Puerta de Hierro y el carril SOLO-BUS entre Puerta de Hierro y el nuevo Intercambiador de Moncloa. Esta actuación ha ido unida a una reestructuración del servicio y ha supuesto una notable mejora en las comunicaciones de la Red de autobuses interurbanos de la zona oeste, reduciendo el tiempo de viaje e incrementando la oferta de servicio.

- Puesta en servicio del Intercambiador de Moncloa que ha supuesto una gran mejora en la accesibilidad a los servicios de transporte.

Equipamiento y señalización del transporte regular

El Consorcio ha seguido durante 1995 con el Plan de Equipamiento de las Paradas de autobuses de líneas interurbanas, con objeto de

potenciar la utilización del transporte colectivo, mejorando la calidad del servicio. Durante el presente año se ha contratado el suministro de 81 marquesinas (incluyendo 10 unidades del modelo de acera estrecha), teniendo instaladas a final de año un total de 1.176 marquesinas.

En este mismo ejercicio no se ha contratado el suministro de nuevas unidades de postes de paradas de autobuses de líneas interurbanas, teniendo instalados (incluidas reposiciones) a final de año un total de 3.838 postes. Al mismo tiempo, la aplicación de las normas de identificación corporativa a los autobuses de líneas interurbanas se ha extendido hasta un total de 563 nuevos vehículos y en 248 vehículos repintados de las concesiones de transporte regular por carretera de la Comunidad de Madrid.

Estudios y proyectos

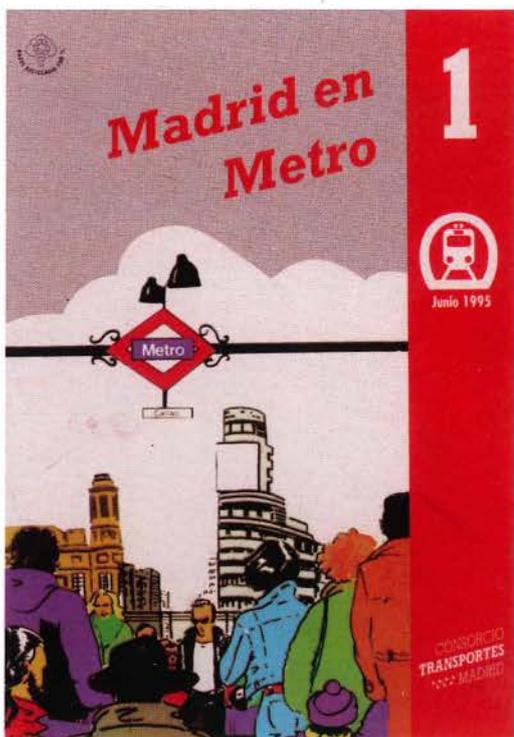
- Primeros proyectos de investigación y desarrollo surgidos del convenio de colaboración suscrito entre el Consorcio y el Instituto Madrileño de Desarrollo (IMADE).

- Puesta en marcha del proyecto de Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) en Alcalá de Henares.

- Seguimiento de la fiabilidad de los equipos instalados del Sistema de Información de Transportes (SIT).

Promoción del transporte público y relaciones externas

La **estrategia publicitaria** durante 1995 se ha enmarcado dentro de las líneas maestras trazadas en el Plan de Marketing y Publicidad a tres años definido a comienzos de 1993, en el que se parte de la base de que la promoción del transporte público no es solo un objetivo en sí mismo, perseguido desde el ámbito concreto del Consorcio de Transportes, sino un objetivo que trasciende al resto de los ciudadanos, ya que supone uno de los puntales



básicos para mejorar la calidad de vida en las grandes ciudades como Madrid.

Por otra parte, se viene detectando una progresiva toma de conciencia del público en general de las mejoras llevadas a cabo en el Sistema de Transporte Público y de los beneficios que su utilización reporta a toda la sociedad en su conjunto.

Consecuentemente, la imagen y la calidad del servicio de este modo de transporte se han ido elevando, lenta pero sólidamente en la opinión de usuarios y no usuarios.

Durante 1995 las acciones emprendidas mas destacadas han sido las siguientes:

- Campaña informativa sobre el cierre de la línea 6 de Metro.
- Campaña informativa en radio sobre la reapertura del Ramal Opera-Príncipe Pío.

- Promoción genérica del transporte público y del Abono Transportes.

- Campaña de sensibilización de la opinión pública y utilización de medios no estrictamente publicitarios

- Campaña de apoyo al Metro y de Navidad, complementada con una felicitación navideña a los usuarios de los autobuses interurbanos.

En el capítulo de las **relaciones institucionales y ciudadanas** hay que señalar que durante 1995 se han adherido al Consorcio tres municipios: Redueña con 142 habitantes; Alameda del Valle, con 171, y Villa del Prado con 3.543 habitantes. A 31 de Diciembre quedan por integrarse en este Organismo un total de 17 municipios con 62.855 habitantes (el 1,23 por ciento de la población de la Comunidad) con un único municipio-Pozuelo de Alarcón-que cuenta con una población de mas de 50.000 habitantes.



Ya puedes dar la vuelta a Madrid de un tirón.

NUEVA LINEA 6 CIRCULAR DE METRO.
UNA IDEA REDONDA



El año 1995 puede calificarse de atípico en cuanto a relaciones externas debido a las elecciones municipales y autonómicas y los cambios institucionales que se produjeron.

Se han mantenido reuniones con asociaciones de vecinos de barrios cuyos líneas están pendientes de remodelación (Vallecas, Carabanchel Alto, Lucero, Virgen de Begoña) además de aquellos barrios en proceso de creación (Valdebernardo, Tres Olivos, Madrid Sur) o con nuevas zonas de oficinas en expansión (zona de Josefa Valcárcel, Campo de las Naciones). Fuera de la capital, las reuniones más importantes fueron con dos áreas muy distantes entre sí: la de Griñón, Batres y Serranillos del Valle con mejoras pendientes, y la de los municipios de la Sierra Norte para afrontar una remodelación importante de las líneas que les sirven.

En la segunda mitad del año, con el paréntesis obligado del verano y la toma de posesión de los nuevos gestores del Consorcio, se produjo un aluvión de reuniones de toma de contactos y conocimiento de la situación con asociaciones de vecinos así como con alcaldes de varios municipios de la Comunidad.

En este semestre merece destacarse la "VI Campaña de Limpieza en la Sierra" con una participación de más de 3.000 personas, la mayoría de las cuales fueron trans-

portadas a los lugares designados por medio de autobuses especiales de las líneas interurbanas del Consorcio de Transportes.

En el capítulo de **relaciones con los medios de comunicación**, el Consorcio Regional de Transportes ha seguido generando un abundante volumen de material informativo, que ha estrechado aún más las fluidas relaciones que, desde su creación, mantiene este Organismo con los distintos medios de comunicación.

Durante 1995, el Área de Comunicación ha remitido a los medios toda la información referente a la actividad del Organismo que pudiera ser susceptible de interés por parte de los ciudadanos. Igualmente, los propios medios han recabado en múltiples ocasiones la colaboración del Consorcio para ampliar, analizar y profundizar la propia información.

Esta estrecha y ya tradicional colaboración ha supuesto un alto nivel de presencia del Consorcio en los distintos medios, en forma de reportajes, entrevistas o notas informativas. Entre los temas que más interés han suscitado, destacan los siguientes:

- Los cambios en la Dirección del propio Organismo: Luis Eduardo Cortés ocupa la Presidencia del Consorcio mientras que José



Ignacio Iturbe López es designado nuevo Director-Gerente.

- La firma del Contrato-Programa, para el período 1995-1997, entre la Administración del Estado y el Consorcio sobre financiación del transporte colectivo, y el Convenio suscrito entre el Estado, la Comunidad de Madrid y el Consorcio para financiar la nueva infraestructura del Metro de Madrid.

- La puesta en servicio de seis nuevas estaciones de la línea 6 de Metro, que completan el cierre de esa línea circular.

- La inauguración del Intercambiador de Moncloa.

- El plan de remodelación de las estaciones de la Red de Metro.

- El plan de choque contra la delincuencia en el Metro.

- La adquisición de cinco nuevos autobuses ecológicos para la Empresa Municipal de Transportes de Madrid.

- La puesta en servicio parcial del Intercambiador de Príncipe Pío.

- Los estudios para la implantación

del billete único de diez viajes para Metro y EMT.

- La edición de las nuevas Guías de Transporte de la Comunidad de Madrid.

- La autorización de nuevas líneas de autobuses, la ampliación del servicio y la remodelación de algunos itinerarios tanto en determinadas zonas de Madrid como en diversos corredores de la Comunidad Autónoma.

- La ampliación de la Red nocturna de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid.

- Los planes de renovación de la flota de autobuses interurbanos.

- Los conflictos laborales en empresas de transporte público.

Además de estas noticias puntuales y concretas, los medios de comunicación han mantenido su interés sobre temas de más largo proceso de culminación, como los proyectos y obras de ampliación de determinadas líneas del Metro de Madrid; la mejora de sus instalaciones para agilizar los transbordos, y los proyectos para facilitar el acceso al transporte público de personas discapacitadas.



**Informe
económico financiero**

5

5

Informe económico financiero

El año 1995 se ha caracterizado por la normalidad en la prestación del servicio de transporte con la única salvedad de los paros parciales realizados en Metro de Madrid en la última quincena del mes de Diciembre, con una incidencia muy escasa en la demanda de transporte.

Por su significación debe destacarse que en Abril de 1995 se firmó el nuevo Contrato-Programa entre el Consorcio Regional de Transportes y la Administración del Estado para la financiación del transporte público en la Comunidad de Madrid de aplicación al período 1995-1997. Disponiendo, en consecuencia, de un marco estable de financiación, en 1995 se han iniciado las negociacio-

nes dirigidas a establecer los nuevos contratos programa con Metro y EMT de Madrid de aplicación a dichos ejercicios.

Escenario presupuestario

A) Aportaciones al CRT de las Administraciones consorciadas

Las dotaciones económicas presupuestadas por el Consorcio como aportaciones a la financiación del transporte público de viajeros en la Comunidad de Madrid por parte de las administraciones participantes, experimentaron unas variaciones, sobre las cifras realmente aportadas, cuya síntesis, en millones de pesetas, es la siguiente:

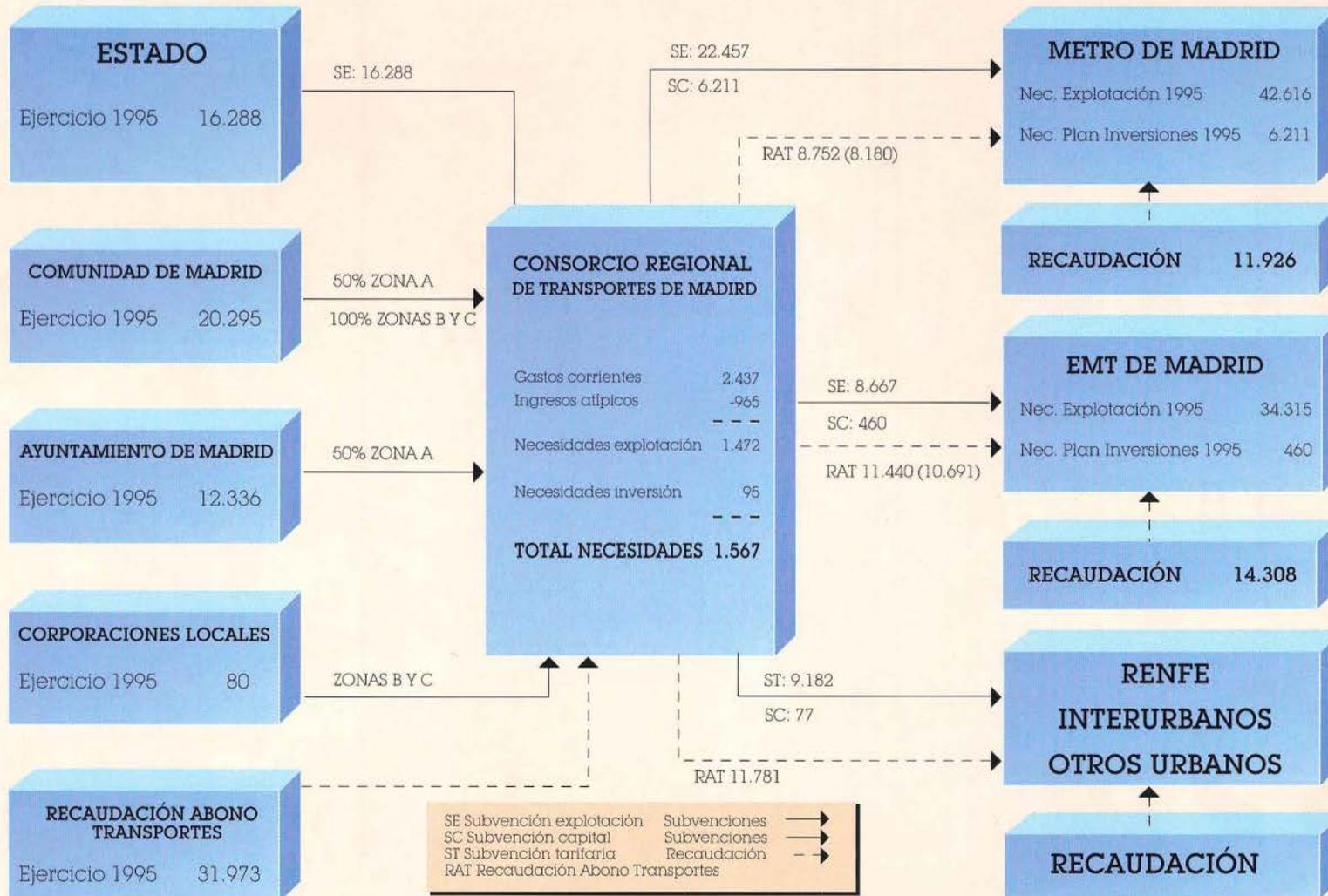
	<u>Presup .95</u>	<u>Real 95</u>
a) Administraciones	55.997,1	48.998,1
* Administración del Estado	23.304,0	16.287,7
* Comunidad de Madrid	18.704,9	18.704,9
* Ayuntamiento de Madrid	13.915,1	13.925,9
* Otros Ayuntamientos	73,1	79,6

La razón de que la aportación de la Administración del Estado haya sido sensiblemente inferior a la presupuestada hay que buscarla en el hecho de que en Abril de 1995 se firmó el Contrato-Programa entre el Consorcio Regional de Transportes y la Administración del Estado para la financiación del transporte público en la Comunidad de Madrid durante el período 1995-1997. Este acuerdo al ser de fecha posterior a la de aprobación de los presupuestos del

Consorcio hace que la cifra presupuestada como aportación del Estado para el ejercicio sea sensiblemente diferente-superior en 2.830 millones de pesetas-al importe realmente comprometido por el Estado. Asimismo, al alcanzarse el acuerdo con posterioridad a la aprobación de los Presupuestos del Estado, la cantidad consignada y efectivamente liquidada al Consorcio es la misma que en 1994, en este caso inferior en 4.186 millones a la acordada en Contrato-Programa.

Esquema de Financiación del Sistema de Transportes en 1995

(Millones de pesetas)



Ni el origen ni la aplicación de fondos incluyen cantidades procedentes de ejercicios anteriores

5. Informe económico financiero

En la reunión del Consejo de Administración del Organismo celebrada el 3 de Julio de 1996 se tomó el acuerdo de llevar a cabo un ajuste en las aportaciones realizadas por el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid durante 1995, en el sentido de disminuir la aportación de la primera institución citada en 1.590,1 millones de pesetas, aumentando la de la segunda en idéntico importe.

B) Ejecución presupuestaria

El presupuesto definitivo del Consorcio para 1995 fue aprobado el 27 de Diciembre de 1994 (Ley 13/1994)

incorporando unas dotaciones iniciales en ingresos y gastos que son las que se recogen en el cuadro adjunto.

Atendiendo a la estructura presupuestaria y a la naturaleza de sus consignaciones, la ejecución conseguida en cada caso ha sido:

- Gastos: El presupuesto de gastos alcanzó un grado de ejecución sobre los Créditos Actuales (iniciales más modificaciones) del 84,5 por ciento.

El resumen del nivel de ejecución alcanzado, por capítulos de gastos, es el siguiente:

Capítulo	Millones pta		
	Créditos actuales	Oblig. reconocidas	% OB/CA
I.- Gastos personal	675,1	616,9	91,4
II.- Gastos bienes corrientes y servicios	778,8	709,9	93,9
V.- Transferencias corrientes	40.100,5	40.038,6	99,9
VI.- Inversiones reales	201,5	95,3	47,3
VII.- Transferencias capital	15.342,5	6.747,5	44,0
VIII.- Activos financieros	3,7	3,3	90,3
Total	57.102,1	48.211,5	84,5



- Ingresos: Por su parte, los ingresos presupuestados por el CRT para 1995 alcanzaron un grado de cumplimiento del 87,5 por ciento en relación a los Derechos Actuales (iniciales más modificaciones) y del 89,5 por ciento teniendo en cuenta únicamente los derechos reconocidos en el ejercicio

sobre los Derechos Iniciales, es decir, sin contar la generación de crédito por importe de 1.449,3 millones de pesetas que se incorporaron del remanente de ejercicios anteriores.

El resumen del ejercicio fue el siguiente:

Capítulos	Millones de pta			%	
	Derechos iniciales	Derechos actuales	Derechos reconocidos	DR/DI	DR/DA
III.- Tasas y otros ingresos	54,5	54,5	82,2	150,8	150,8
IV.- Transf. corrientes	41.137,5	41.137,5	34.206,6	83,2	83,2
V.- Ingresos patrimoniales	(1.087,0)	(1.087,0)	114,5	(*)	(*)
VI.- Enajen.inversiones reales		1,5			
VII.- Transf. capital	15.544,0	15.544,0	15.554,8	100,1	100,1
VIII.- Activos financieros (**)	3,7	1.453,0	3,2	86,5	0,2
Total	55.652,7	57.102,0	49.962,8	89,8	87,5

(*)En términos homogéneos, es decir considerando los gastos por materias primas y otros trabajos con el exterior derivados de la actividad comercial del CRT., los Derechos Reconocidos durante 1995 en éste capítulo se situarían en (992,8) millones de pesetas.

(**)Se recogen como Derechos Actuales en éste capítulo 1.449,3 millones de pesetas incorporados al presupuesto de 1995 provenientes del Remanente Acumulado de ejercicios anteriores. En términos homogéneos, la ejecución ha sido del 86,5 por ciento.

- Operaciones comerciales: Refleja el resultado de la actividad económica del Consorcio como diferencia entre

los ingresos (venta títulos transporte) y los gastos (reintegros recaudación, y otros gastos).

Derechos reconocidos	Millones pta.	
	Previstos	Reales
Prestación servicios: Recaudación		
Abono Transportes y otros títulos	32.635,0	33.851,9
<u>Obligaciones reconocidas</u>		
Materias rimas, Otros trabajos exteriores y Reintegro TAM	33.802,0	36.675,1
<u>Resultado</u>	(1.167,0)	(2.823,2)

5. Informe económico financiero

Los resultados alcanzados durante 1995 fueron:

C) Resultado del ejercicio

Durante 1995 se consiguió un resultado, establecido como diferencia entre "Derechos Reconocidos" y "Obligaciones Reconocidas" (Presupuesto Estimativo y Limitativo), que determina un mayor importe de estas últimas por valor de 1.072 millones de pesetas.

En el cálculo anterior se ha tenido en cuenta 1.449,3 millones de pesetas incorporados del remanente de ejercicios anteriores que incrementan las obligaciones del 95, pero no los

ingresos, que fueron reconocidos en ejercicios anteriores.

Descontando este efecto, las actividades ordinarias del ejercicio presentan un superávit final de 377,4 millones de pesetas.

Ayudas a las empresas privadas de transporte: El Consorcio, continuando con su política de mejora del transporte público, ha seguido ayudando a las empresas privadas operadoras para la renovación de sus flotas, a través de la concesión de una subvención que disminuye el tipo de interés de los créditos o "leasing" con que financian sus adquisiciones de vehículos.

**Ayudas financieras a la renovación de la flota
Empresas privadas operadoras**

Años	Vehículos subvencionados	Empresas beneficiadas	Subvención concedida (Miles/pta)
1989	21	5	36.963,6
1990	66	11	131.521,4
1991	100	19	225.979,4
1992	45	12	100.843,1
1993	72	14	115.394,5
1994	57	12	49.379,2
1995	83	17	77.148,5
	444	90	737.229,7

Ejercicio 1995

Presupuesto limitativo (en miles de pesetas)

INGRESOS		GASTOS	
CAP. III.- TASAS Y OTROS	54.500	CAP. I.- PERSONAL	675.058
INGRESOS			
Tasas por ordenación del transporte	1.500	Retribuciones básicas	491.021
Servicios CRT	50.000	Otras retribuciones y SS	166.650
Sanciones	3.000	Ajustes técnicos	17.387
CAP. IV.- TRANSFERENCIAS	41.137.546	CAP. II.- GASTO EN BIENES	778.761
CORRIENTES		CORRIENTES Y SERVICIOS	
De la Hacienda Pública (IVA)	680.000	Arrendamientos	99.400
Del Estado: Contrato-Programa	23.304.000	Reparación y conservación	31.777
De la Comunidad de Madrid	10.789.210	Material, suministros y otros	640.253
Del Ayuntamiento de Madrid	6.286.781	Dietas y locomoción	7.331
De otros Ayuntamientos	73.055		
Otras subvenciones UE	4.500		
CAP. V.- INGRESOS	(1.087.000)	CAP. IV.- TRANSFERENCIAS	38.651.227
PATRIMONIALES		CORRIENTES	
Intereses de cuentas corrientes	80.000	A empresas y otros	38.651.227
Resultado Oper. Comerciales	(1.167.000)	Entes públicos	
CAPI VII.- TRANSFERENCIAS	15.544.009	CAP. VI.- INVERSIONES	201.500
DE CAPITAL		REALES	
De la Comunidad de Madrid	7.915.674	Inversiones nuevas	201.500
De Corporaciones Locales	7.628.335		
CAP. VIII.- ACTIVOS FINANCIEROS	3.700	CAP. VII.- TRANSFERENCIAS	15.342.509
Reintegro de préstamos	3.700	DE CAPITAL	
		A empresas públicas	15.242.509
		A empresas privadas	100.000
		CAP. VIII.- ACTIVOS	3.700
		FINANCIEROS	
		Concesión de préstamos	3.700
TOTAL INGRESOS	55.652.755	TOTAL GASTOS	55.652.755

5. Informe económico financiero

Estado de ingresos 1995 (en pesetas)

CAPITULOS/PARTIDAS	DERECHOS INICIALES	DERECHOS ACTUALES	DERECHOS RECONOCIDOS	PORCENTAJE D.R./D.A.
CAP. III.- TASAS Y OTROS INGRESOS				
3110 Tasas por ordenación del transporte	1.500.000	1.500.000	5.613.218	374,2
3280 Servicios CRT	50.000.000	50.000.000	61.185.600	122,4
3429 Publicaciones varias	0	0	5.140.096	
3916 Sanciones Mat. Trans. y carretera	3.000.000	3.000.000	8.101.825	270,1
3919 Otras sanciones	0	0	121.023	
3999 Otros ingresos	0	0	2.044.453	
TOTAL CAPITULO III	54.500.000	54.500.000	82.206.215	150,8
CAP. IV.- TRANSF. CORRIENTES				
4020 Compensación IVA soportado	680.000.000	680.000.000	757.876.907	111,5
4033 Sub. Estado: Contrato- Progm.	23.304.000.000	23.304.000.000	16.287.700.000	69,9
4506 Sub. Cons. O.P. Urb. y Transp.	10.789.210.000	10.789.210.000	10.789.210.000	100,0
4600 Trans. Corporaciones locales	6.359.836.000	6.359.836.000	6.366.360.581	100,1
4909 Otras subvenciones UE	4.500.000	4.500.000	5.403.845	120,1
TOTAL CAPITULO IV	41.137.546.000	41.137.546.000	34.206.551.333	83,2
CAP. V.- INGRESOS PATRIMONIALES				
5200 Intereses cuentas corrientes	80.000.000	80.000.000	114.512.996	143,1
5702 Rdo. Operaciones comerciales CRT	(1.167.000.000)	(1.167.000.000)	0	0,0
TOTAL CAPITULO V	(1.087.000.000)	(1.087.000.000)	114.512.996	(10,5)
CAP. VI.- ENAJEN. INV. REALES				
6800 Reintegros ejercicios cerrados	0	0	1.502.662	-
TOTAL CAPITULO VI	0	0	1.502.662	-
CAP. VII.- TRANSF. DE CAPITAL				
7506 Sub. Cons. O.P. Urb. y Transportes	7.915.674.000	7.915.674.000	7.915.674.000	100,0
7600 Trans. Corporaciones locales	7.628.335.000	7.628.335.000	7.639.144.000	100,1
TOTAL CAPITULO VII	15.544.009.000	15.544.009.000	15.554.818.000	100,1
CAP. VIII.- ACTIVOS FINANCIEROS				
8300 Prestamos personal funcionario	200.000	200.000	200.000	100,0
8301 Prestamos personal laboral	3.500.000	3.500.000	3.047.649	87,1
8700 Remanentes de tesorería	0	1.449.304.080	0	0,0
TOTAL CAPITULO VIII	3.700.000	1.453.004.080	3.247.649	0,2
TOTAL INGRESOS LIMITATIVOS	55.652.755.000	57.102.059.080	49.962.838.855	87,5

Estado de gastos 1995 (en pesetas)

CAPITULOS/PARTIDAS	CRÉDITOS INICIALES	CRÉDITOS ACTUALES	GASTOS DISPUESTOS	OBLIGACIONES RECONOCIDAS	PORCENTAJE D.R./D.A.
CAP. I.- GASTOS PERSONAL					
1200 Sueldos Grupo A	1.987.000	2.075.008	2.075.008	2.075.008	100,0
1205 Trienios	237.000	300.516	300.516	300.516	100,0
1209 Incremento de retribuciones	78.000	78.000	78.000	78.000	100,0
1210 Retribuc.Complemento destino	1.296.000	1.331.781	1.331.781	1.331.781	100,0
1211 Complementos específicos	2.230.000	2.439.915	2.439.915	2.439.915	100,0
1219 Incremento de retribuciones	123.000	123.000	123.000	123.000	100,0
1300 Retribuc.básicas:Lab.fijo	485.271.000	484.223.780	477.198.465	477.198.465	98,5
1301 Otras remunerac:Lab.fijo	5.755.000	5.755.000	3.561.926	3.561.926	61,9
1309 Incremento de retribuciones	17.186.000	17.186.000	0	0	-
1600 Cuotas sociales	153.695.000	153.695.000	122.089.440	122.089.440	79,4
1621 Otras prest.al pers:Ben.Sociales	7.200.000	7.850.000	7.719.411	7.719.411	98,3
TOTAL CAPITULO I	675.058.000	675.058.000	616.917.462	616.917.462	91,4
CAPII.-GASTOS BIENES CORRIENTES Y SERVICIOS					
2020 Arrend.edif.y otras construc.	97.500.000	97.500.000	97.497.804	97.497.804	100,0
2050 Arrend.mobiliario y enseres	1.900.000	1.900.000	1.893.464	1.893.464	99,7
2120 Rep.y conser.edif. y otr.cons.	17.680.000	6.000.000	5.568.000	5.568.000	92,8
2130 Rep.y conserv.maq.inst.y util	540.000	540.000	126.173	126.173	23,4
2140 Rep.y conserv.mat.de tptes	800.000	800.000	310.226	310.226	38,8
2150 Rep.y conserv.mobil.y enseres	3.100.000	3.100.000	1.543.623	1.543.623	49,8
2160 Rep.y cons.equip.p/proc.infor.	9.657.000	9.657.000	8.969.234	8.969.234	92,9
2200 Mat.oficina ordinario	5.780.000	5.780.000	4.705.959	4.705.959	81,4
2202 Prensa y revistas	745.000	745.000	687.579	687.579	92,3
2203 Libros y otras publicaciones	1.500.000	1.500.000	1.374.729	1.374.729	91,6
2204 Material informático	2.580.000	2.580.000	2.371.938	2.371.938	91,9
2210 Energía eléctrica	6.521.000	6.521.000	6.499.521	6.499.521	99,7
2213 Combustible	1.250.000	1.250.000	750.195	750.195	60,0
2219 Otros suministros	1.215.000	1.215.000	136.750	136.750	11,3
2220 Servicios telefónicos	10.480.000	10.480.000	9.993.501	9.993.501	95,4
2221 Serv.postales y telegráficos	4.521.000	4.521.000	3.189.742	3.189.742	70,6
2240 Primas seguros edif./constrc.	543.000	543.000	436.823	436.823	80,4
2241 Primas seguros vehiculos	525.000	525.000	418.940	418.940	79,8
2262 Divulgación y publicaciones	257.406.000	282.606.000	277.379.880	277.379.880	98,2
2265 Gastos de comunidad	26.360.000	22.160.000	21.548.444	21.548.444	97,2
2266 Reuniones/Conferencias/Cursos	7.000.000	6.000.000	4.477.765	4.477.765	74,6
2269 Otros gastos	3.000.000	3.000.000	2.319.119	2.319.119	77,3
2270 Trab. realiz. empr. limp. y aseo	7.825.000	7.825.000	7.517.580	7.517.580	96,1
2273 Trab. realiz. empr. proc. de datos	15.000.000	12.500.000	5.694.652	5.694.652	45,6
2276 Trab. real. emp. estu. y trab. tec.	279.002.000	271.482.000	248.461.955	227.048.839	91,5
2279 Otros trab. con el exterior	7.500.000	10.000.000	9.939.602	9.939.602	99,4
2284 Otro Convenios/conciertos	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	100,0
2301 Dietas de personal	2.510.000	1.920.000	1.373.301	1.373.301	71,5
2302 Dietas consejo de administración	2.161.000	1.951.000	1.950.000	1.950.000	99,9
2310 Locomoción y traslado personal	2.660.000	2.660.000	2.650.268	2.650.268	99,6
TOTAL CAPITULO II	778.761.000	778.761.000	731.286.767	709.873.651	93,9

5. Informe económico financiero

Estado de gastos 1995 (en pesetas)

CAPITULOS/PARTIDAS	CRÉDITOS INICIALES	CRÉDITOS ACTUALES	GASTOS DISPUESTOS	OBLIG. RECONOCIDAS	PORCENT. D.R./D.A.
CAP. IV.- TRANSF. CORRIENTES					
4439 Otras empre. públ. Forma S.A.	38.651.227.000	40.100.531.080	40.038.621.417	40.038.621.417	99,8
TOTAL CAPITULO IV	38.651.227.000	40.100.531.080	40.038.621.417	40.038.621.417	99,8
CAP. V.- INVERSIONES REALES					
6034 Otras instalaciones	2.000.000	2.000.000	1.565.275	1.565.275	78,3
6040 Vehículos	1.200.000	0	0	0	
6050 Mobiliario	4.000.000	3.700.000	2.695.737	2.695.737	72,9
6051 Equipos de oficina	2.000.000	2.000.000	207.640	207.640	10,4
6060 Equipos informáticos	7.000.000	8.500.000	8.499.843	8.499.843	100,0
6082 Señalización	30.000.000	30.000.000	6.846.552	6.846.552	22,8
6083 Otro equipo de transporte	153.800.000	153.800.000	74.073.043	74.073.043	48,2
6401 Estud. de nuevas aplic. inform.	1.500.000	1.500.000	1.419.299	1.419.299	94,6
TOTAL CAPITULO VI	201.500.000	201.500.000	95.307.389	95.307.389	47,3
CAP. VII.- TRANSF. DE CAPITAL					
7439 Otras empresas o entes públ.	15.242.509.000	15.242.509.000	6.670.312.849	6.670.312.849	43,8
7739 Subv. otras empr. privadas (83)	100.000.000	100.000.000	77.148.510	77.148.510	77,1
TOTAL CAPITULO VII	15.342.509.000	15.342.509.000	6.747.461.359	6.747.461.359	44,0
CAP. VIII.- ACTIVOS FINANCIEROS					
8300 A personal funcionario	200.000	200.000	200.000	200.000	
8308 A personal laboral	3.500.000	3.500.000	3.140.000	3.140.000	89,7
TOTAL CAPITULO VIII	3.700.000	3.700.000	3.340.000	3.340.000	90,3
TOTAL GASTOS LIMITATIVOS	55.652.755.000	57.102.059.080	48.232.934.394	48.211.521.278	84,5

Balance al 31 de Diciembre de 1995 (en miles de pesetas)

ACTIVO		PASIVO	
INMOVILIZADO	404.878	SUBVENCION DE CAPITAL	1.277.405
Inmovilizado Material	1.054.926	Subv. Capital Recibidas	1.277.405
Amort. Ac. Inm. Mat.	(650.047)		
INMOVILIZADO FINANCIERO	39	REMANENTE	7.141.916
Fianzas	39	Remanente del Ejerc. 1987	907.718
REALIZABLE	13.040.055	Remanente del Ejerc. 1988	3.258.929
		Remanente del Ejerc. 1989	1.069.401
		Déficit del Ejerc. 1990	(4.626.720)
		Superávit Ejerc. 1991	3.450.417
Clientes	1.124.982	Superávit Ejerc. 1992	1.044.159
Deudores Diversos	8.597.088	Superávit Ejerc. 1993	1.996.612
Deudores por Venta AT	123.971	Superávit Ejerc. 1994	1.050.475
Prestamos al personal	3.791	Déficit Ejercicio 1995	(1.009.075)
Hacienda Deudora por IVA	3.190.224		
		DEUDAS A PLAZO CORTO	8.107.156
CUENTAS FINANCIERAS	3.072.576	Proveedores	5.732
Caja	590	Acreedores diversos	235.988
Bancos	1.515.661	Acreedores por subv.	7.765.695
Inversiones Financ. Temp.	1.556.325	Acreed. Emp. Priv. y Leasing	0
		Cuotas Sindicales	50
AJUSTES POR PERIODIFICACION	8928	Hacienda Acreedora IRPF	14.757
Intereses a cobrar no vencidos	8.928	Seg. Social acreedora	37.296
		Acreedores a corto plazo	37.522
		Fianzas a corto plazo	9.888
		Otras diversas	226
TOTAL ACTIVO	16.526.477	TOTAL PASIVO	16.526.477



Raimundo Fdez. Villaverde, 65
28003 Madrid

INFORME ESPECIAL DE AUDITORÍA DE LA LIQUIDACIÓN DEL PRESUPUESTO

Al Consejo de Administración del
Consortio Regional de Transportes de Madrid:

1. Hemos examinado la Liquidación del Presupuesto del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (en adelante el Consorcio) correspondiente al ejercicio 1995 que comprende el estado de Liquidación del Presupuesto y las notas complementarias al mismo, cuya formulación es responsabilidad de la Gerencia del Consorcio. La Liquidación del Presupuesto del Consorcio adjunta, es el resultado de la contabilización de ingresos y gastos de acuerdo con las normas de contabilización pública presupuestaria (Nota 2) y no pretenden la presentación de la imagen fiel del patrimonio ni de la situación financiera del mismo.

Este examen ha sido realizado de forma conjunta con la auditoría financiera de las cuentas anuales del ejercicio 1995 y ha incluido los procedimientos descritos en el anexo a este informe.

2. El Consorcio financia el déficit de explotación de Metro de Madrid, S.A. (en adelante Metro) y Empresa Municipal de Transportes, S.A., (en adelante E.M.T.) que incluye los gastos por complementos de pensiones de los empleados de las citadas sociedades.

Según lo indicado en el artículo 63 de la Ley 33/1987, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 1988, Metro y E.M.T. e indirectamente el Consorcio, a través de su financiación del déficit de explotación de estas sociedades, únicamente pueden financiar con recursos públicos los complementos de pensiones del personal jubilado con anterioridad a 1986 pero no del personal jubilado con posterioridad ni del personal que continúa en activo. No obstante, la Ley 42/94 de 30 de diciembre, en su disposición adicional 14ª, deja abierta la posibilidad de futuras regulaciones para la financiación de esta clase de obligaciones.

A la fecha de emisión de este informe, no existe disposición alguna que determine cómo se financiarán en el futuro las obligaciones por pensiones ni se conoce en qué medida el Consorcio continuará haciéndose cargo de este coste.

3. Durante el transcurso de nuestro trabajo se han puesto de manifiesto los siguientes importes no registrados por el Consorcio en la Liquidación del Presupuesto del ejercicio 1995 adjunta por no disponer de crédito presupuestario suficiente y que responden a obligaciones asumidas por éste al 31 de diciembre de 1995:

Arthur Andersen y Cía., S. Com.
Reg. Merc. Madrid, Tomo 3190, Libro 0, Folio 1,
Sec. 8, Hoja M-54414. Inscrp. 1.ª

Inscrita en el Registro Oficial de Auditores de
Cuentas (ROAC)
Inscrita en el Registro de Economistas Auditores (REA)

Domicilio Social:
Raimundo Fdez. Villaverde, 65. 28003 Madrid
Código de Identificación Fiscal D-791144e9

Concepto	Miles de Pesetas	
	Aumento (Disminución) Derechos Reconocidos	Aumento (Disminución) Obligaciones Reconocidas
1. Para registrar el defecto de pasivo por obligaciones corrientes pendientes de reconocer con Metro y E.M.T. al 31 de diciembre de 1995	-	5.208.372
2. Para registrar el defecto de pasivo por obligaciones corrientes pendientes de reconocer con RENFE al 31 de diciembre de 1995	-	3.211.000
	-	8.419.372

4. Durante el ejercicio 1995 el Consorcio ha procedido a realizar las liquidaciones del Impuesto sobre el Valor Añadido de la forma en que lo ha venido haciendo los últimos años. No obstante, interpretaciones análogas a las realizadas por la inspección en el caso del acta incoada al Consorcio por las autoliquidaciones de este impuesto correspondientes a los ejercicios 1990 a 1993, podrían plantearse para las autoliquidaciones correspondientes al ejercicio 1995.
5. En nuestra opinión, excepto por los aspectos descritos en los apartados 2, 3 y 4 anteriores, la Liquidación del Presupuesto del ejercicio 1995 del Consorcio Regional de Transportes de Madrid se presenta adecuadamente de acuerdo con la normativa presupuestaria aplicable y se ha cumplido la legalidad vigente en el desarrollo de la actividad y en la tramitación de los expedientes y otros documentos soporte de la misma.

ARTHUR ANDERSEN

José Manuel Rodríguez

20 de mayo de 1996

**Ampliación del
Metro de Madrid**

6

6

Ampliación del Metro de Madrid

La Ley de Creación del Consorcio Regional de Transportes establece en su artículo 2 la competencia de este Organismo en "la planificación de la infraestructura del transporte público de viajeros, definiendo las directrices de la política a seguir; la programación de las inversiones, y la supervisión de los correspondientes proyectos.

En este marco de actuación, el Consorcio ha desarrollado durante 1995 una actividad muy intensa en relación con los estudios de planificación de nuevas líneas de Metro o prolongaciones de las actuales.

En concreto se han realizado o iniciado las siguientes actuaciones:

* Nueva línea 11: Plaza Elíptica - Rafael Finat

* Nueva línea a Recintos Feriales

* Prolongación de línea 1 desde Miguel Hernández a Congosto

Estos estudios, junto con otros ya disponibles de prolongaciones de la línea 4 desde Esperanza a Mar de Cristal; de la línea 7 desde Avenida de América hasta Lacomá, y de la línea 9 desde Pavones hasta Vicálvaro-RENFE, han permitido definir la Ampliación del Metro de Madrid que se va a ejecutar en los próximos cuatro años.

La nueva Red del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, prevista para 1999 configura una oferta de transporte público de gran calidad para muchos barrios de la ciudad de Madrid, que ahora no disponen más que del servicio de autobuses, el cual

está muy condicionado por las situaciones de mayor o menor congestión del tráfico viario.

El detalle de las líneas que se prolongan, su incremento de longitud, nuevas estaciones y las zonas que van a disponer en un futuro próximo del servicio de Metro es el siguiente:

- Línea 4: Se va a prolongar desde Esperanza, su actual terminal, hasta Mar de Cristal, en la intersección con la Gran Vía de Hortaleza. Esta línea va a aumentar su longitud en 2,6 kilómetros y dispondrá de dos nuevas estaciones (Canillas y Mar de Cristal). La prolongación va a mejorar la accesibilidad de barrios con alta densidad de población como son Villa Rosa, San Lorenzo y Canillas.

- Línea 9: Se prolongará entre Pavones y Vicálvaro-RENFE, con un aumento de su longitud de 4,6 kilómetros y con cuatro nuevas estaciones (Valdebernardo, Ramón Carande, San Cipriano y Vicálvaro-RENFE). Con esta línea se va a potenciar la utilización del Metro en el Barrio de Valdebernardo y el Distrito de Vicálvaro.

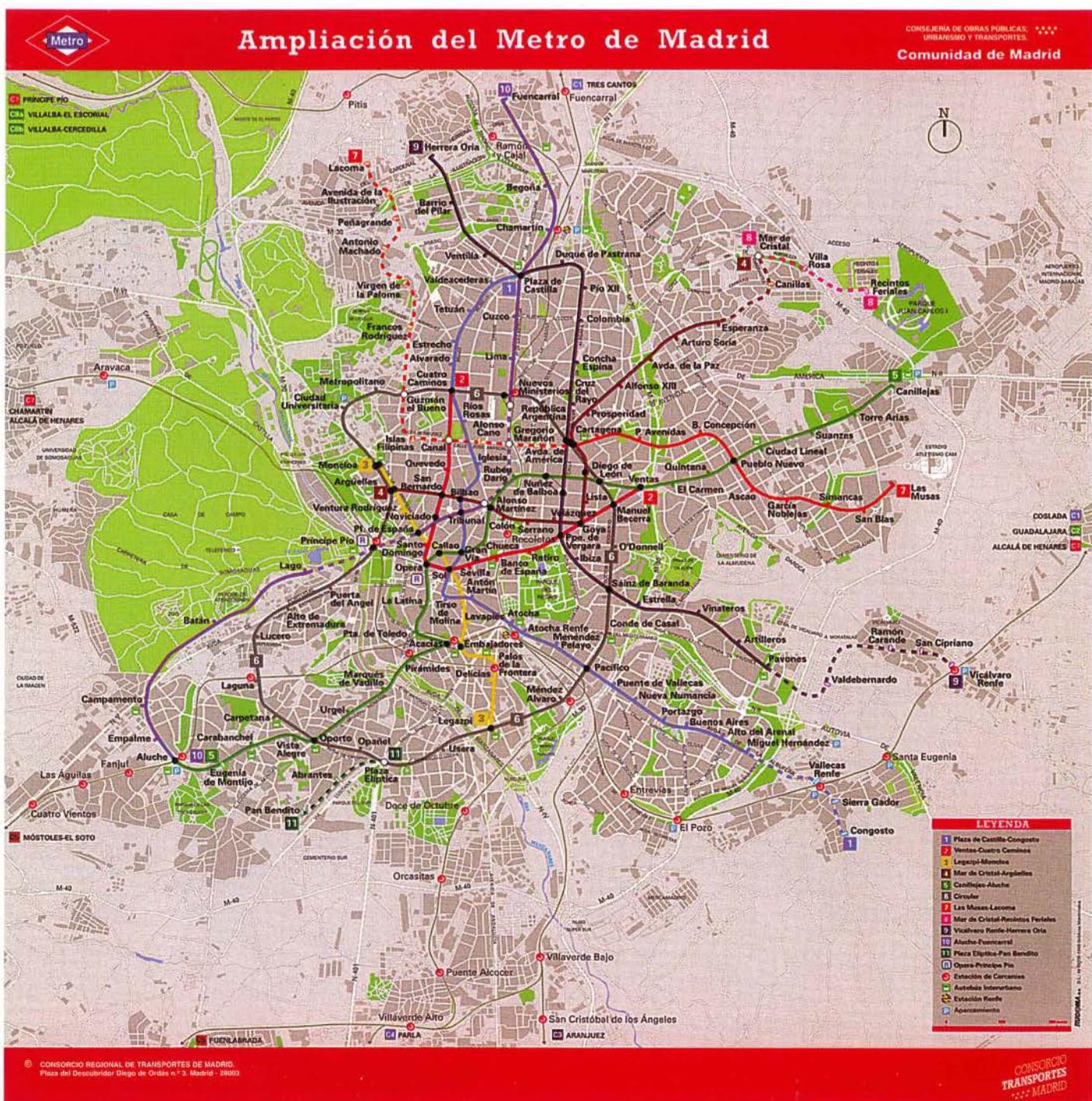
- Línea 1: Se ampliará su itinerario entre Miguel Hernández y Congosto con un incremento de longitud de 2,5 kilómetros y tres nuevas estaciones (Vallecas-RENFE, Sierra Gador y Congosto), potenciando el transporte en el Distrito de Villa de Vallecas.

- Línea 11: Se inicia la construcción de una nueva línea con un primer tramo entre la Plaza Elíptica y Pan Bendito, que supone una longitud de 2,1 kilómetros, con tres nuevas estaciones (Plaza Elíptica, Abrantes y Pan Bendito). Esta actuación va a permitir

mejorar la accesibilidad de los barrios de Abrantes y Puerta Bonita.

- Línea 7: Se va a prolongar desde Avenida de América hasta Lacoma con un aumento de longitud de 7,8 kilómetros y diez nuevas estaciones (Gregorio Marañón, Canal, Islas Filipinas, Guzmán el Bueno, Francos Rodríguez, Virgen de la Paloma, Antonio Machado, Peñagrande, Avenida de la Ilustración y Lacoma), potenciando el transporte colectivo en los barrios de Arapiles, Gaztambide, Bellas Vistas, Valdezarza y Peñagrande.

- Línea 10: Con su fusión con la línea 8 y la conexión con la línea 7 en Gregorio Marañón se estructura mejor la Red del Metro de Madrid, minimizando los transbordos y dando servicio a una zona muy atractiva de viajes en el centro del Paseo de la Castellana que hasta ahora no dispone de este servicio. Esta modificación representa un aumento de longitud de la Red de 1,6 kilómetros y una nueva estación en Gregorio Marañón.



ANEXOS

ANEXO

I

Anexo I

La oferta de transporte público. Otras actuaciones

Metro

Oferta de servicios: El horario de servicio al público es de 6:00 a 1:30 horas, aunque 63 vestíbulos de los 204 existentes cierran a las 21:40 horas.

Red de Metro. Evolución de la oferta				
Año	Longitud de la red (m)	Estaciones línea (número)	Material móvil (número de coches)	Servicios (cochesxkm)
1985	104.458	147	928	76.262.269
1986	110.500	151	976	80.696.730
1987	112.548	154	980	83.385.781
1988	112.548	155	984	82.102.389
1989	112.548	155	962	80.385.375
1990	112.548	155	946	81.068.225
1991	112.548	155	914	81.016.880
1992	112.548	155	976	81.462.102
1993	112.548	155	1.012	82.260.220
1994	114.409	158	1.060	86.018.364
1995	120.855	164	1.076	90.217.874

Red de Metro. Parque total de material móvil					
Tipo de vehículo	1991	1992	1993	1994	1995
Coches 300.....	78	52	52	52	52
Coches 1000.....	188	188	188	152	138
Coches 2000.....	380	464	464	512	542
Coches 5000.....	268	272	308	344	344
Total coches en explotación....	914	976	1.012	1.060	1.076

Evolución de la oferta: La evolución de la oferta de Metro (infraestructura, material móvil y servicios) en los últimos años, la composición del parque existente y la distribución de estaciones nominales según número y tipo de correspondencia se recoge en los cuadros adjuntos.

Distribución de estaciones nominales según número y tipo de correspondencia

Sin correspondencia	91
Con correspondencia :	
* Con 1 línea de Metro	16
* Con 2 líneas de Metro	8
* Con RENFE	4
* Con 1 línea Metro + RENFE	4
* Con 4 líneas de Metro	1
Total	124

Red de Metro. Capacidad en el período punta de día laborable

Línea	Número trenes	Composición	Velocidad de explotación (km/h)	Intervalo (min)	Capacidad coche (viajeros)	Capacidad Línea (viajeros/h)	Tiempo recorrido redondo(min)
1	30	6	20,0	2,65	135	18.368	81,6
2	13	4	19,5	3,58	135	9.055	46,6
3	17	4	18,8	2,24	135	14.455	39,6
4	16	4	19,5	3,24	135	10.007	54,6
5	29	6	19,7	3,67	150	14.812	110,4
6.1	18	6	28,2	2,86	215	27.059	49,9
6.2	16	4	28,2	3,21	215	16.072	49,9
7	7	3	27,2	4,52	215-230	9.517	32,4
8	5	5	29,7	6,10	215-230	10.722	30,0
9	15	4	28,6	3,82	215	13.497	58,2
10	11	6	26,0	3,65	135	13.329	41,4
R.O-PP	2	4	13,4	4,26	135	7.600	8,7

Capacidad de oferta por líneas: La capacidad de cada línea, entendida como el número de viajeros que pueden ser transportados en una hora por sentido de circulación, depende de las características de la oferta programada (número de trenes en la línea, composición de los trenes, velocidad comercial, capacidad de los coches, etc). En el cuadro adjunto se recoge la capacidad ofrecida en cada línea, en período punta de Noviembre de 1995.

Instalaciones auxiliares: Durante 1995 ha continuado el proceso de modernización y mejora del servicio en la Red, incrementándose el número y calidad de los elementos que componen la infraestructura auxiliar de producción. Las variaciones cuantitativas se explican por el efecto de la prolongación de la línea 6. Al margen de ello es de destacar en el capítulo de torniquetes la renovación de una cifra superior a las 160 unidades por otras de mayor fiabilidad y rapidez.

Otras actuaciones en la Red de Metro

Las acciones más destacadas llevadas a cabo por el Consorcio Regional de Transportes en la red de Metro durante 1995, son las siguientes:

Rehabilitación de estaciones: En este año destaca la actuación en Embajadores y en distintas áreas de las estaciones de Argüelles y Moncloa. Unidas a la prolongación de la línea 6 llevada a cabo por la Consejería de Transportes, destaca además de la construcción de seis nuevas estaciones, la disponibilidad de un nuevo vestíbulo de grandes dimensiones en Moncloa, que facilita el intercambio con los autobuses interurbanos que sirven el corredor de la autovía N-VI y la remodelación integral y ampliación de los vestíbulos de Argüelles y Ciudad Universitaria. Se han finalizado las obras del Plan de Actuación Inmediata en línea 5 y se han iniciado los trabajos correspondientes al de la línea 4. En las estaciones de Sevilla y Banco de España se han finalizado los trabajos de remodelación en andenes a la espera de poder actuar en los vestíbulos durante el verano de 1996.

Acondicionamiento de túneles: Se ha procedido a la consolidación del túnel en el tramo Sol-Ópera de línea 2. Su realización, que exigía la suspensión del servicio, se ha efectuado en los meses de verano. Simultáneamente se ha procedido, a solicitud del INAEM, a montar la vía del Ramal Ópera-Príncipe Pío, en el tramo más próximo al Teatro Real, sobre elementos amortiguadores para reducir las vibraciones y mejorar su insonorización.

Actuaciones en recintos: En este capítulo conviene citar, en primer lugar, la puesta en servicio de dos nuevos depósitos, construidos dentro del proyecto de prolongación de la línea 6. El de Laguna con capacidad para 26 vías, se configura como el de



mayor importancia de la Red tras el de Canillejas. Por otra parte, el de Ciudad Universitaria, con capacidad para 8 vías, de carácter subterráneo, es el de mayor magnitud de estas características.

Ventilación: Han proseguido los trabajos en líneas 8 y 9, estando prevista su finalización en 1996.

Distribución de energía: Se han sustituido 55 cuadros de baja tensión en estaciones de las líneas 6, 7, 8 y 9. Con motivo de la prolongación de la línea 6 se ha aumentado el parque de subestaciones en tres nuevas, las de Puerta del Ángel, Príncipe Pío y Moncloa, alcanzando la cifra de 41 unidades.

Señalización e información al viajero: Se ha definido una señalización para la línea 6 con indicación de los dos andenes de la misma. Dicha señalización, a nivel de estación lleva asociado un esquema analógico de la línea con indicación de las estaciones más fácilmente alcanzables por una u otra vía. Asimismo



se ha modificado la señalización interior en los coches, adoptando el esquema de la línea 6 a su carácter circular. Se han instalado 136 paneles teleindicadores en los andenes de todas las estaciones de línea 6 para informar de los destinos y composición de los trenes y facilitar así la elección del tren por parte del viajero. Se ha proseguido la puesta en servicio de un sistema de megafonía centralizada en toda la Red, cuya finalización se producirá en 1996.

Mejoras en infraestructura auxiliar: Se ha producido una intensa renovación de torniquetes, instalando 191 unidades, de los que más de 130 se han empleado en sustituir unidades existentes, por otras de mayor rapidez y fiabilidad.

Red de Metro. Evolución de instalaciones auxiliares

Año	Subestaciones eléctricas	Escaleras mecánicas	Ventiladores	Expendedoras automáticas	Torniquetes
1985	33	563	188	324	379
1986	35	601	188	325	387
1987	35	657	189	195	472
1988	35	661	209	201	525
1989	36	671	227	117	535
1990	37	668	227	157	544
1991	38	668	263	165	595
1992	38	649	261	119	613
1993	38	654	251	336	610
1994	38	668	308	344	624
1995	41	720	375	347	682

Material móvil: Se ha finalizado la recepción de coches 2000 con la incorporación de 15 nuevas unidades, habiendo retirado del servicio 7 unidades de la serie 1000, los de mayor antigüedad del parque.

Mediciones y controles para el seguimiento de la adecuación de la oferta a la demanda: Se han realizado mediciones para calcular oscilogramas de carga en la hora punta de cada línea, cada trimestre, lo que ha permitido conocer las máximas cargas de viajeros para cada línea, determinando el tramo, sentido y período horario en que se producen, sirviendo de base para la determinación de la programación de los servicios. Asimismo se ha prestado un seguimiento especial a las mediciones durante los meses de verano con el objetivo de establecer una programación más ajustada a los diferentes períodos estivales y a la evolución de la demanda en ellos. Este año se ha llevado a cabo un estudio completo de la demanda en día laborable a lo largo de todo el período de servicio, a nivel de tren y estación. Sus resultados recogen la repercusión de la nueva configuración de la línea 6 y servirán de base para ajustar la programación del servicio. También se han realizado mediciones específicas de viajeros en ciertas líneas durante sábados y festivos, con el objetivo de ajustar la oferta a la demanda.

Inspección y reclamaciones: En las visitas de inspección a las estaciones, depósitos, instalaciones y trenes se detectan las anomalías e incidencias del servicio, que son denunciadas mediante los correspondientes informes, con el fin de restablecer y mejorar la calidad del servicio y atender a las reclamaciones de los usuarios.

Programación de servicios: Programación de servicios en días laborables, sábados y festivos para diferentes períodos anuales.

En cuadro adjunto se detalla la programación del servicio en el período punta, día laborable, a lo largo del año. Asimismo se han programado servicios especiales con motivo de actos multitudinarios o con motivo de afecciones al servicio normal en la Red.

Grado de cumplimiento del servicio programado en el Metro de Madrid: El Consorcio Regional de Transportes de Madrid viene programando y autorizando los servicios que debe ofrecer Metro de Madrid. En los períodos de invierno y verano se programa el servicio para adecuar la oferta a la demanda, distinguiéndose en cada período los días laborables, los sábados y los festivos, manteniendo en todo caso un intervalo no superior a los 6 minutos, incluso en verano, excepto en línea 8, en el período comprendido entre las 6:00 y las 22:00 horas. Además son objeto de mayor programación de servicio las horas valle de las semanas de Navidad y Reyes. El Consorcio programa el número y composición de los trenes, a una velocidad comercial media prefijada, que deben prestar servicio en cada línea y en cada período, con lo que queda definida la oferta de transporte a ser cumplida por Metro de Madrid, quedando limitada esta facultad de programación en los períodos punta de las líneas 1, 3, 6.1 y 10 por estar al máximo de su capacidad técnica de explotación. Por otra parte, los servicios de Inspección del Metro en el Consorcio vigilan el grado de cumplimiento del número de tre-

Programación del servicio en el período punta de la mañana de un día laborable a lo largo del año 1995 en cada línea de Metro

Períodos	Líneas/trenes										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	R.O-PP
1.1 al 6.1	30	13	17	15	27	22	7	5	14	11	2
7.1 al 10.4	30	13	17	16	29	26	7	5	15	11	2
10.4 al 10.5	28	12	16	13	27	23	6	4	13	10	2
17.4 al 10.5	30	13	17	16	29	26	7	5	15	11	2
						6.1 6.2					
11.5 al 14.6	30	13	17	16	29	18 15	7	5	15	11	2
15.6 al 30.6	25	12	16	14	27	16 14	7	4	13	11	2
01.7 al 15.7	24	11	16	11	24	15 13	6	4	11	9	2
						6.1 6.2					
16.7 al 31.7	23	10	15	10	20	13 13	5	4	11	9	2
01.8 al 31.8	13	7	10	8	16	12 10	5	4	9	7	2
01.9 al 15.9	24	11	16	11	24	15 13	6	4	11	9	2
16.9 al 30.9	25	12	16	14	27	16 14	7	4	13	11	2
01.10 al 29.11	30	13	17	16	29	15 15	7	5	15	11	2
30.11 al 11.12	30	13	17	16	29	18 13	7	5	15	11	2
12.12 al 15.12	18	8	10	10	17	11 8	4	3	9	7	1
16.12 al 17.12	30	13	17	16	29	18 13	7	5	15	11	2
18.12 al 22.12	18	8	10	9	16	10 8	4	3	8	7	1
23.12 al 31.12	30	13	17	15	27	16 13	7	5	14	11	2

Intensidad máxima de viajeros en cada línea de Metro. Tramo y período horario de máxima carga

Línea	Tramo	Viajeros/hora	Índice de ocupación (%)	Hora
1	Antón Martín-Tirso de Molina	11.998	61,72	8:07-9:07
2	Príncipe de Vergara-Retiro	4.845	49,85	8:18-9:18
3	Lavapiés-Sol	11.820	81,07	7:51-8:51
4	Prosperidad-Avda. América	5.505	53,65	7:52-8:52
5	El Carmen-Ventas	8.225	55,72	8:01-9:01
6.1	Conde de Casal-Sáinz de Baranda	16.393	57,76	7:41-8:41
6.2	Príncipe Pío-Argüelles	11.136	64,74	7:53-8:53
7	P.Avenidas-Cartagena	5.533	55,11	7:47-8:47
8	N.Ministerios-Lima	4.498	37,51	8:15-9:15
9	Ibiza-Príncipe de Vergara	7.818	53,47	8:10-9:10
10	Batán-Lago	8.479	61,58	7:42-8:42
R.O-PP	Príncipe Pío-Ópera	1.472	18,17	7:54-8:54

nes por hora y de coches por kilómetro en servicio respecto de los programados. El grado de cumplimiento indica la calidad del servicio ofrecido en términos de oferta de transporte, es decir, trenes, coches y frecuencia.

Control de los niveles de calidad ofrecidos por Metro: El control de la consecución de unos niveles de calidad en la oferta del Ferrocarril Metropolitano de Madrid se articula sobre tres ejes: niveles de producción y grado de cumplimiento de la programación; disponibilidad de las instalaciones auxiliares relevantes para el viajero (escaleras, torniquetes, máquinas expendedoras y funcionamiento de relojes cuentaintervalos) y, por último, atención al viajero, medida en niveles de cobertura de puestos de taquilla y de intervención de los títulos de transporte de los viajeros en la Red. El Consorcio de Transportes tiene encomendada la tarea de velar porque estos tres grandes ejes ofrezcan resultados satisfactorios, por encima de unos umbrales mínimos con valores comprendidos entre el 97 y el 100 por cien. Para ello se llevan a cabo cotidianamente controles de forma muestral en las distintas líneas y estaciones de la Red para determinar los índices de cumplimiento alcanzados.

Control de la calidad de la oferta de transporte: Además de los controles señalados se efectúan mediciones para determinar los niveles de calidad de la oferta producida, en términos de regularidad. Desde el punto de vista del viajero, es indudable que los valores de frecuencia media y sus desviaciones son un índice de la calidad del servicio realmente ofrecido. Para ello se realizan periódicamente controles en diferentes líneas, con carácter muestral, a lo largo de todo el día, para conocer los parámetros de frecuencia y velocidad en los distintos períodos horarios.

Infracciones de los usuarios al reglamento de viajeros: En aplica-

ción del Reglamento de Viajeros del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, durante 1995 se han iniciado 963 expedientes sancionadores, con especial incidencia en las conductas que suponen peligro para el propio infractor (viajes entre acoples), cruce de vías, etcétera) así como las molestias para el resto de los usuarios unidas al riesgo de incendios (fumar en las instalaciones).

EMT

El parque de vehículos de la Empresa Municipal de Transportes y su antigüedad media han registrado la siguiente evolución:

Año	Nº vehículos	%	Antigüedad media (años)
1985	1.724	-2,0	7,0
1986	1.688	-2,1	6,5
1987	1.629	-3,5	6,4
1988	1.639	+0,6	7,1
1989	1.782	+8,7	7,2
1990	1.750	-1,8	5,7
1991	1.773	+1,3	4,7
1992	1.777	+0,2	5,7
1993	1.806	+1,6	6,7
1994	1.863	+3,2	6,4
1995	1.835	-1,5	6,4

Las características más destacadas de la red diurna integrada (RDI) de la EMT en día laborable, compuesta por 151 líneas, a 31 de Diciembre de 1995, se pueden resumir así:

Longitud	Nº paradas	Longitud media	Nº medio de paradas	Longitud interparadas
2.332 Km	6.583	15,44 Km	44	354 m

Asimismo, la oferta programada en día laborable en la RDI y en la temporada de mayor demanda, es la siguiente:

Dotación total (coches).....	1.657
Viajes	38.042
CochesxKm.	290.971
Horasxcoche	20.606

Distribución de líneas de RDI-EMT según intervalo medio y coches/Km

* Intervalo medio

Menos de 5 min	De 5 a 7 min	De 7 a 9 min	De 9 a 12 min	De 12 a 15 min	Más de 15 min
8%	25%	21%	23%	12%	11%

* CochesxKm

Hasta 500 km	De 500 a 1.000 Km	De 1.000 a 1.500 Km	De 1.500 a 2.250 Km	De 2.250 a 3.000 Km	De 3.000 a 4.000 Km	Más de 4.000 Km
4%	15%	21%	27%	16%	12%	5%

Capacidad de oferta: La capacidad de la oferta programada en la Red de EMT, en día laborable en la hora punta considerada para el conjunto de la Red en un solo sentido de cada línea, de 8:00 a 9:00 horas, asciende, para un día de la temporada de invierno, la de mayor demanda en la Red, a 110.704 plazas.

Distribución de líneas de RDI-EMT según capacidad en su hora punta

	Menos de 500 viaj/hora	De 501 a 1.000 viaj/hora	De 1.001 a 2.000 viaj/hora	Más de 2.000 viaj/hora
% Líneas	35,57	41,61	22,15	0,67
% Viajeros/hora	16,50	40,04	40,30	30,17

La relación de las 10 líneas que ofrecen una mayor capacidad con el valor de sus características más representativas se indican a continuación:

Línea	Denominación	Capacidad (viajeros/hora)	%
27	Gta. de Embajadores-Plaza de Castilla	3.495	3,16
70	Plaza de Castilla-San Blas	1.920	1,73
31	Plaza Mayor-Bº del Lucero	1.864	1,68
96(H)	Aluche-Campus de Somosaguas	1.840	1,66
106	Plaza de Manuel Becerra-Vicávaro	1.760	1,59
39	Pza. de Isabel II-San Ignacio de Loyola	1.760	1,59
9	Cra. de San Jerónimo-UVA Hortaleza	1.760	1,59
62	Moncloa-Paraninfo	1.726	1,56
34	Plaza de Cibeles-General Fanjul	1.677	1,51
19	Velázquez-Plaza de Legazpi	1.490	1,35
		19.292	17,42

Otras actuaciones en EMT

Mediciones y controles para el seguimiento de la adecuación de la oferta a la demanda: Seguimiento continuado del servicio ofrecido por las diferentes líneas mediante la realización de oscilogramas de carga, consistentes en efectuar mediciones de subidas y bajadas de viajeros en todos los periodos cada una de las líneas de la EMT en su periodo punta y en el sentido de máxima demanda para conocer el grado de ocupación, y el nivel de saturación de las líneas para cada tramo de su itinerario. Estas mediciones son determinantes para la definición de la programación del servicio. Los resultados obtenidos permiten comprobar que, correspondiendo con el aumento de capacidad en la hora punta se ha producido un grado de ocupación ponderado ligeramente inferior al de 1994, situándose en el 64,44 por ciento. Por niveles de ocupación, el número de líneas que superaban la cota del 80 por ciento ha pasado de 21 a 19 en 1995.

Programación de servicios: Programación de los servicios en días laborables y festivos para diferentes periodos del año. Asimismo se han programado servicios especiales, ante actos multitudinarios o de carácter especial, así como con carácter sustitutorio del servicio de la red de Metro, en algún tramo de la misma, afectado por obras. De éstos, el más destacado ha sido el servicio especial Príncipe Pío-Sol, que ha canalizado la demanda de viajeros durante los meses de Julio y Agosto que el Ramal de la Red de Metro transportaba, cubriendo asimismo el tramo Sol-Opera de la línea 2, que permaneció fuera de servicio por obras de consolidación del túnel.

Reordenación de la red de EMT en el Campus de Ciudad Universitaria: Esta actuación ha sido la de mayor envergadura llevada a cabo en el año 1995. Su objetivo ha sido adaptar la red a la nueva configuración de la línea 6 de Metro y mejorar las relaciones entre áreas del Campus. Ha supuesto la creación de una línea, la línea U, la supresión de la línea 62 y la potenciación de las líneas G, 82 y 132.

Actuaciones conjuntas en distintas líneas de la red de EMT en los núcleos de Santa Eugenia, Silvano, Hospital 12 de Octubre y sector urbano al sur de la carretera N-II.

- Silvano: Prolongación de itinerario de la línea 73 y modificación del trazado de la línea 120 para cubrir este nuevo núcleo urbano del distrito de Hortaleza.

- Hospital 12 de Octubre: Modificación de itinerario y aumento de servicio en las líneas 79 y 81, facilitando una relación desde el interior del recinto hospitalario hasta la estación de Cercanías Doce de Octubre.

- Sector Sur de la N-II: Prolongación del itinerario de la

línea 77 hasta el Polígono Las Mercedes y Colonia Fin de Semana y modificación del trazado de la línea 104.

Incremento de oferta en la red nocturna los fines de semana:
Incremento en un 50 por ciento del servicio en la red nocturna de EMT las noches de los viernes y sábados. Ajuste de itinerario en las líneas N4, N5, N8, N9, N13, N18 y N19.

Actuaciones puntuales en la red de EMT:

* Creación de nuevas líneas.

-Servicio especial: Pavones-Valdebernardo para atender inicialmente la accesibilidad de este Polígono, en construcción, mientras se define la red futura adecuada para el mismo, que lo conecta con la estación de Metro de Pavones.

* Modificación de itinerarios en las siguientes líneas:

-Línea 5: Altera su recorrido entre Plaza de Castilla y Estación de Chamartín, utilizando un camino más directo.

-Línea 8 y 113: Adaptación de su recorrido a la ordenación unidireccional de la calle Sierra Toledana en el distrito de Puente de Vallecas.

-Línea 87: Ampliación de su itinerario en el núcleo de Las Cárcavas.

-Línea 141: Modificación de su trazado entre la Colonia Hogar del taxista y Fontarrón, en el distrito de Puente de Vallecas, aprovechando la apertura de un nuevo viario.



* Adaptación de cabecera de líneas en intercambiadores:

-Intercambiador de Moncloa: Modificación de cabecera de líneas 16, 46 y 61, vinculándolas a los accesos al nuevo intercambiador de Moncloa.

-Intercambiador de Conde de Casal: modificación de cabecera de línea 14 aprovechando la nueva configuración de la plaza y fijación de la cabecera de la línea E en este emplazamiento.

Material móvil: Lo más destacado es la recepción de 137 nuevos autobuses, que incluye además de vehículos convencionales, autobuses de piso bajo, autobuses articulados y autobuses que usan como combustible gas natural comprimido (GNC). Con ello la flota de 1.835 unidades contiene 75 autobuses de piso bajo, 81 autobuses articulados y 15 "Ecobuses".

Proyecto SAE: En 1995 han proseguido los trabajos de ejecución del proyecto del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) para la Red de EMT. En el mes de Septiembre empezaron las pruebas en modo autónomo en la primera línea de SAE Integral, la línea 70. A lo largo del año se ha avanzado en la constitución del sistema de comunicaciones y en la construcción del Puesto Central de Control del SAE, ubicado en el recinto de Fuencarral.

Control de los niveles de calidad ofrecidos por EMT: El control sobre los niveles de calidad en la oferta de EMT se articula sobre tres ejes: nivel de producción y grado de cumplimiento de la programación; regularidad de las líneas y atención al usuario y control de los títulos de transporte utilizados. Para cada uno de



Distribución de líneas según el grado de ocupación en su hora de mayor carga Autobuses interurbanos

	Menos del 50%	Del 50% al 60%	Del 60% al 70%	Del 70% al 80%	Del 80% al 90%	Más del 90%	Total
Líneas	32	28	34	30	19	6	149
%	21,48	18,79	22,82	20,13	12,75	4,03	100

estos tres ejes, se fijan índices de calidad muy exigentes, siendo misión del Consorcio analizar su grado de cumplimiento. El aspecto más sensible para el viajero es, sin duda, la regularidad. Para ello se efectúan controles de regularidad de forma muestral en todas las líneas de la Red, que permiten determinar el mayor o menor ajuste a las previsiones y exigencia del Contrato-Programa.

Autobuses interurbanos

Con la importante renovación de material que se está llevando a cabo, el parque de vehículos de las líneas interurbanas tiene en 1995 una edad media de 5,65 años. Respecto a la antigüedad de este parque, más de un 40 por ciento de la flota tiene menos de cinco años, reduciéndose lentamente el segmento de antigüedad superior a los 10 años (un 10,1 por ciento). En cuanto a la composición del parque por marcas puede observarse el progresivo descenso de los autobuses Pegaso, a pesar de mantenerse con un 47,0 por ciento del total, y la creciente penetración de Scania y Volvo, con un 27,7 y un 21,2 por ciento, respectivamente.

Líneas urbanas de autobuses

Además de Madrid capital, en 1995 un total de 17 municipios de la Comunidad Autónoma cuentan con una red específica de líneas urbanas de autobuses, todas ellas dependientes del Consorcio Regional de Transportes, salvo la de Pozuelo de Alarcón (municipio no adherido). La gestión del servicio en estas redes es diferente de unos municipios a otros, existiendo, según los casos:

- Empresas municipales de autobuses o servicios municipales de gestión directa del servicio.
- Empresas privadas de autobuses que tienen contratado con el Ayuntamiento respectivo o disponen de concesión municipal para la realización del servicio.
- Empresas privadas de autobuses concesionarias de servicios de

transporte regular de viajeros por carretera, en cuya concesión se incluyen líneas urbanas.

Otras actuaciones en la red de líneas interurbanas y líneas urbanas fuera del Municipio de Madrid

Durante 1995 se ha continuado con el proceso de convalidación de concesiones para su adaptación a la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987. Como ya es sabido, al convalidar una concesión de transporte regular de viajeros por carretera, el Consorcio moderniza las características de la red de autobuses de la zona servida. Como principales rasgos comunes de una convalidación se pueden señalar:

- La reordenación de las líneas de autobuses de una zona o corredor de transporte, coordinándolas con el tren de Cercanías, racionalizando sus recorridos y extendiéndolos a los nuevos desarrollos urbanos, dimensionando los servicios de acuerdo con las necesidades de la población.

- El establecimiento de un Plan de Renovación total de la flota de autobuses, con la incorporación de vehículos nuevos con mejores niveles de comodidad y confort para el usuario: suspensión neumática, aire acondicionado, etcétera.

- La adecuación de la estructura tarifaria de la concesión al marco general definido por el Consorcio con la introducción de tarifas zonales más simplificadas, el Bonobús de 10 viajes con un precio reducido y de la tarifa urbana en líneas interurbanas.

Líneas urbanas de autobuses. Distribución de la oferta de servicios por municipios.

Municipio	Líneas	Exped/día
Alcalá de Henares	8	1.021
Alcobendas-S. Sebastián de los Reyes	5	188
Aranjuez	2	133
Arganda del Rey(1)	4	95
Colmenar Viejo	2	30
Collado Villalba	3	73
Coslada	1	67
Fuenlabrada(1)	3	233
Getafe	4	294
Móstoles	1	142
Parla(1)	2	140
Pozuelo de Alarcón	2	32
San Fernando de Henares	1	39
Torrejón de Ardoz	4	290
Torrelodones	2	18
Valdemoro	1	66
Total Comunidad de Madrid	45	2.861

(1) Empresa o servicio municipal de transportes

Líneas interurbanas de autobuses. Renovación del parque de vehículos.

Año renovación	Vehículos nuevos	Vehículos con antigüedad menor de un año	Total
1980	1	1	2
1981	2	1	3
1982	18	1	19
1983	8	3	11
1984	15	1	16
1985	20	7	27
1986	72	3	75
1987	47	-	47
1988	100	3	103
1989	82	16	98
1990	85	5	90
1991	80	8	88
1992	44	6	50
1993	87	-	87
1994	82	13	95
1995	81	-	81

- La señalización de vehículos y paradas con indicación de la línea a que corresponden, la instalación de marquesinas de protección en los puntos más importantes y la edición de planos gratuitos con información sobre itinerarios, horarios y tarifas.

La única convalidación efectuada durante 1995 ha sido la concesión Madrid-Las Rozas-Quijorna, que unifica las concesiones anteriores Madrid-Las Rozas-Las Matas y Madrid-Brunete-Quijorna.

Por otra parte caben destacarse las siguientes actuaciones:

- Reordenación de la red de autobuses urbanos e interurbanos en Tres Cantos, con las siguientes características:

* Mejora de la accesibilidad de la zona central de Tres Cantos al existir nuevos asentamientos urbanos.

**Líneas interurbanas de autobuses.
Número de vehículos según marcas y antigüedad.**

Marcas/Antigüedad	>15años	10-15 años	5-10 años	<5años	Total	%
Pegaso	20	73	263	91	447	47,0
Scania	—	18	130	115	263	27,7
Setra	3	—	3	10	16	1,7
Volvo	—	—	48	153	201	21,2
Otros	1	2	3	16	23	2,4
Total	24	96	444	386	950	100,0
Porcentaje	2,5	10,1	46,7	40,7	100,0	—

Líneas interurbanas de autobuses.
Evolución del parque de vehículos según su antigüedad.

	1986		1987		1988		1989		1990		1991		1992		1993		1994		1995	
	Veh	%																		
>15 años	169	23,7	165	23,1	156	21,0	142	19,5	103	14,0	79	10,2	89	11,4	70	8,5	57	6,2	24	2,5
10-15 años	233	32,7	241	33,8	231	31,0	178	24,4	133	18,0	128	16,5	75	9,7	62	7,5	82	8,9	96	10,1
5-10 años	162	22,7	131	18,4	87	11,7	64	8,8	91	12,4	141	18,1	181	23,3	295	34,5	370	40,0	444	46,7
<5 años	149	20,9	176	24,7	270	36,3	345	47,3	410	55,6	429	55,2	433	55,6	408	49,5	416	44,9	386	40,7
Total	713	100,0	713	100,0	744	100,0	729	100,0	737	100,0	777	100,0	778	100,0	825	100,0	925	100,0	950	100,0
Edad Media (años)	9,98	--	9,83	--	8,64	--	7,49	--	6,32	--	6,02	--	5,92	--	5,66	--	5,55	--	5,65	--

* Creación de una línea de autobús, la 716, Madrid (Plaza de Castilla)- Tres Cantos-Soto de Viñuelas, que facilita la conexión dentro de la urbanización Soto de Viñuelas tanto con el núcleo urbano de la localidad como con Madrid.

* Incremento de los servicios a la estación de Cercanías de Rente de Tres Cantos modificando el recorrido de las líneas 712 y 713.

* Integración del servicio urbano en la red interurbana.

- Puesta en funcionamiento en la N-VI de la calzada BUS-VAO entre Las Rozas y Puerta de Hierro y el carril SOLO-BUS entre Puerta de Hierro y el nuevo Intercambiador de Moncloa. Estas actuaciones han sido reunidas en una reestructuración del servicio en las líneas que acceden por la N-VI, introduciendo mejoras en la red de autobuses, entre las que resaltan:

* Aumento de la velocidad comercial y de las regularidad de los autobuses, mejorando la calidad y economía del servicio.



* Reducción muy importante de los tiempos de viajes (de 10 a 15 minutos) en hora punta.

* Incremento de la oferta de servicio, aumentando el número de expediciones en las líneas existentes y creándose nuevas líneas.

- Puesta en servicio del Intercambiador de Moncloa. Esta actuación, que forma parte del conjunto de mejoras introducidas en el corredor de la N-VI han representado un notable aumento de la calidad en la accesibilidad de los servicios de transporte. Como aspectos mas destacables para los usuarios hay que señalar:

* Facilidad de intercambio modal con las líneas 3 y 6 de Metro y con el conjunto de la red de transporte urbano de Madrid.

* Concentración en un solo punto del conjunto de terminales de las líneas de autobuses que acceden por la N-VI (25 líneas, con 1.980 expediciones/día).

* Mejora en la calidad y comodidad para el usuario en el acceso y espera de las líneas de transporte interurbano.

Inspecciones.- La mejora evidente del parque, gracias a la renovación de la flota en los últimos años, ha originado que se haya reducido sensiblemente la inspección a vehículos y, por el contrario, se haya puesto mayor énfasis en el control de horarios y ocupación de los vehículos. Asimismo la inspección de postes de paradas y marquesinas se ha introducido como parte del trabajo de la inspección.

En resumen, y de acuerdo con el plan establecido, se han llevado a cabo durante el año 1995 las siguientes inspecciones:

- De cumplimiento de horarios	1.710
- De viajeros, ocupación, subidas y bajadas	336
- A vehículos e instalaciones	573
- A postes de paradas y marquesinas	1.680



ANEXO

II

Anexo II

La demanda de transporte público.

Desde que se creara el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, la demanda de transporte colectivo ha mantenido un fuerte ritmo de crecimiento, invirtiéndose la tendencia observada hasta entonces de pérdida de viajeros. El resultado es que en 1995 se ha alcanzado un nuevo máximo histórico en el número de viajeros transportados, que ha alcanzado la cifra de 1.236 millones en el ámbito de la Comunidad de Madrid.

Por operadores hay que señalar que la demanda en el conjunto de las redes de Metro y EMT han mantenido un crecimiento análogo al del año 1994 (en torno a un 1,5 por ciento), mientras que el transporte interurbano por carretera es el modo que aporta un mayor crecimiento relativo (5,6 por ciento). Por último destacar el moderado incremento de la Red Ferroviaria de Cercanías (1 por ciento), lo que, en conjunto, da lugar a un promedio de aumento de la demanda global del 2 por ciento.

En estas mismas páginas se recogen las principales características de la demanda, tanto global como desagregada para cada modo de transporte.

Evolución de la composición de la demanda global (Periodo 1987-1995)

Año	Metro	EMT	Metro+EMT	Cercanías	L Interurbanas
1987	35,4%	45,6%	81,0%	6,2%	12,8%
1988	36,0%	44,3%	80,3%	6,7%	13,0%
1989	36,9%	42,5%	79,4%	7,6%	13,0%
1990	37,8%	39,4%	77,2%	8,8%	14,0%
1991	34,9%	41,8%	76,7%	9,2%	14,1%
1992	36,4%	37,7%	74,1%	11,1%	14,8%
1993	32,3%	41,4%	73,7%	11,8%	14,5%
1994	32,3%	42,4%	74,7%	10,3%	15,0%
1995	32,1%	42,2%	74,3%	10,2%	15,5%

La demanda en la red diurna integrada de EMT en la hora punta de día laborable (Noviembre 1995): El número de viajeros que transporta la EMT, en las 151 líneas que componen la red diurna integrada de EMT, en la hora punta de un día laborable de Noviembre 1995 (de fuerte demanda) asciende a 145.455 viajeros en el sentido más cargado, lo que significa que la línea media representativa de la Red tiene una demanda horaria por sentido de 963 viajeros.

La distribución de las líneas según los niveles de demanda es la que se señala a continuación:

Distribución de líneas de RDI de EMT según demanda en hora punta de día laborable

	Hasta 250 viajeros	De 251 a 500 viajeros	De 501 a 750 viajeros	De 751 a 1.000 viajeros	De 1.001 a 1.500 viajeros	De 1.501 a 2.000 viajeros	Más de 2.000 viajeros
% Líneas	11,41	18,79	21,48	12,75	15,44	11,41	8,72
% Viajeros	1,47	7,28	13,44	11,38	19,12	18,99	28,32

Las 10 líneas que canalizan mayor demanda, más del 24 por 100 de los viajeros de la red, son las siguientes :

Denominación del sentido más cargado	Viajeros/hora punta	%
27 Embajadores-Pza. Castilla	5.276	3,63
69 Circular 2	5.193	3,57
34 General Fanjul-Cibeles	3.746	2,58
68 Circular 1	5.389	3,76
9 UVA Hortaleza-C.San Jerónimo	2.759	1,90
70 San Blas-Pza. Castilla	3.489	2,40
39 San Ignacio de Loyola-Pza. Isabel II	2.423	1,67
14 Avda. Mediterráneo-Chamartín	2.351	1,62
17 General Fanjul-Pza. Mayor	2.151	1,48
147 Bº Pilar-Pza. Callao	2.148	1,48
Total	34.925	24,12





Evolución de la variación interanual de la demanda en Metro

Tipo de billete	1988/87	1989/88	1990/89	1991/90	1992/91	1993/92	1994/93	1995/94
Billete sencillo	-21,60%	-3,40%	-38,30%	-54,20%	-21,64%	-12,55%	6,14%	9,46%
Bonometro	94,80%	26,60%	15,70%	-0,47%	-1,22%	-8,78%	-5,58%	-3,13%
Ida y vuelta	-82,90%	--	--	--	--	--	--	--
Abono Transportes	84,70%	29,30%	25,80%	11,47%	11,52%	-1,37%	4,80%	4,23%

Evolución de la composición de la demanda en Metro

Tipo de billete	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Billete Sencillo	47,70%	34,80%	25,00%	14,61%	6,95%	5,28%	4,88%	5,17%	5,58%
Bonometro	19,80%	35,80%	42,60%	46,79%	48,36%	46,36%	44,70%	42,11%	40,23%
Ida y vuelta	16,90%	2,70%	--	--	--	--	--	--	--
Abono Transportes	15,50%	26,70%	32,40%	38,60%	44,69%	48,36%	50,42%	52,72%	54,19%

**Distribución de la demanda en Metro y EMT por tipo de billete
(en número de viajes)
Variación interanual y acumulada de los doce últimos meses**

Año 1995

Mes	Sencillo	Diez viajes (1)	Abono transportes (2)	Otros	Total
	Metro+EMT	Metro+EMT	Metro+EMT	Metro+EMT	Metro+EMT
Enero	4.250.766	30.363.829	47.646.000	104.189	82.364.784
Febrero	3.771.702	28.591.313	47.516.032	99.947	79.978.994
Marzo	4.182.541	30.541.404	54.899.581	119.345	89.742.871
Abril	4.007.228	26.711.401	43.797.488	137.101	74.653.21
Mayo	4.400.824	29.763.283	50.322.066	119.298	84.605.471
Junio	4.571.211	31.029.977	47.774.721	125.048	83.500.957
Julio	4.334.023	26.739.274	32.557.578	139.679	63.770.554
Agosto	3.259.762	17.276.148	18.705.822	129.051	39.370.783
Septiembre	4.601.421	30.635.856	34.427.429	136.250	69.800.956
Octubre	4.532.870	31.211.728	50.529.534	128.260	86.402.392
Noviembre	4.145.238	28.652.811	53.039.880	109.954	85.947.883
Diciembre	4.554.116	28.004.347	45.799.543	121.230	78.479.236
Total 1995	50.611.702	339.521.371	527.015.674	1.469.352	918.618.099
Total 1994	47.845.396	352.392.519	503.922.855	1.459.350	905.620.120
Variación 1995/1994	5,78%	-3,65%	4,58%	0,69%	1,44%

(1) Incluye el Bono TET de EMT

(2) Datos del Abono Transportes estimados por el Consorcio

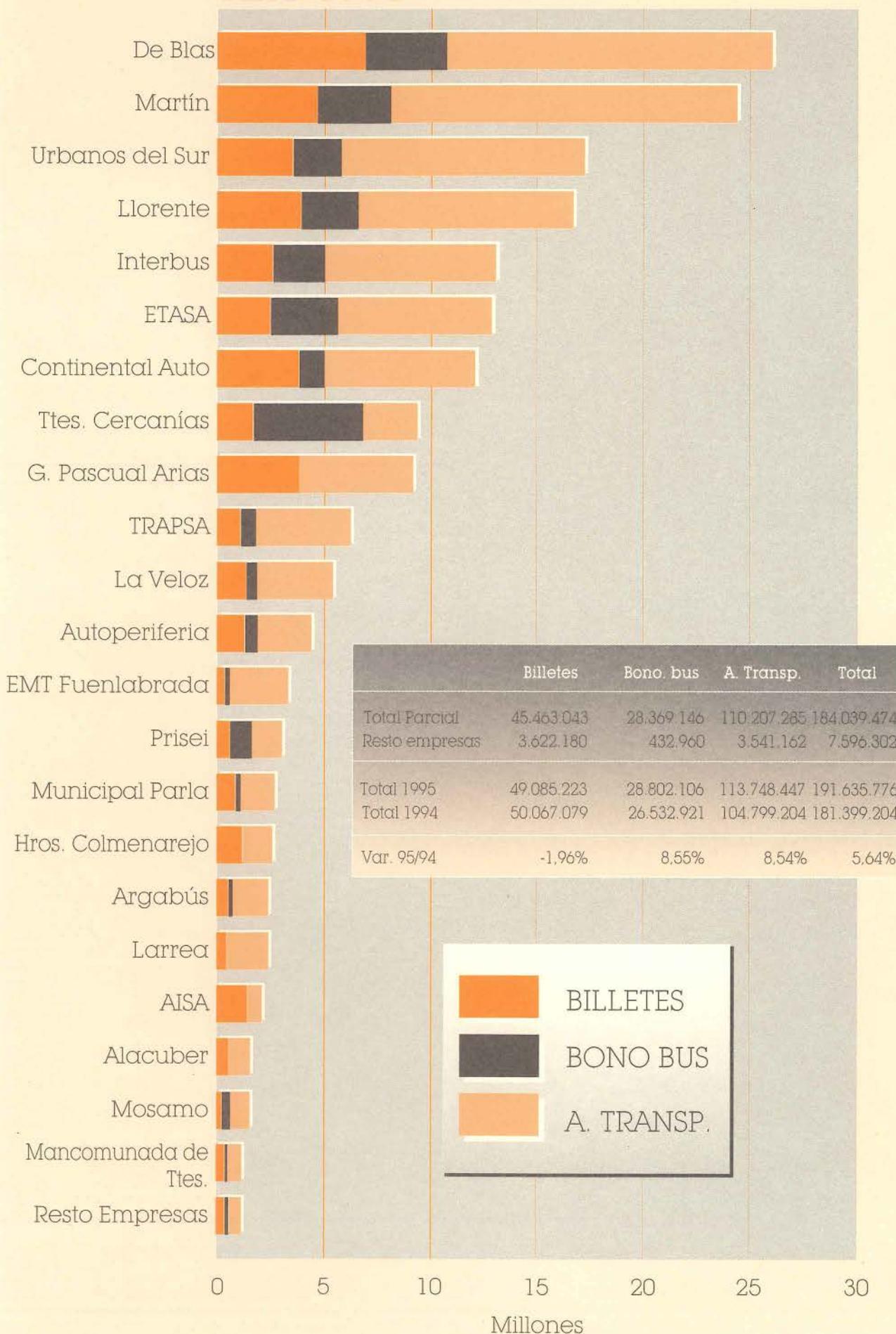
Evolución de la composición de la demanda en EMT

Tipo de billete	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Billete sencillo	21,20%	17,80%	16,20%	12,10%	6,70%	5,89%	5,39%	5,37%	5,46%
Bonobús	52,80%	45,10%	40,00%	39,40%	38,20%	34,90%	33,82%	31,02%	29,01%
Abono Transportes	12,60%	25,50%	34,70%	41,70%	48,60%	53,03%	54,94%	57,87%	59,79%
Bono TET	7,10%	6,60%	6,40%	6,40%	6,20%	5,82%	5,56%	5,46%	5,46%
Otros	6,30%	5,00%	2,70%	0,40%	0,30%	0,35%	0,29%	0,28%	0,28%

Evolución de la variación interanual de la demanda en EMT

Tipo de billete	1988/87	1989/88	1990/89	1991/90	1992/91	1993/92	1994/93	1995/94
Billete sencillo	-14,10%	-8,90%	-29,20%	-38,20%	-21,99%	7,16%	2,12%	3,08%
Bonobús	-12,50%	-11,50%	-6,00%	7,50%	-18,66%	13,49%	-5,95%	-5,11%
Abono Transportes	107,70%	35,90%	14,30%	29,50%	-2,94%	21,33%	8,02%	4,83%
Bono TET	-2,70%	-4,50%	-3,60%	6,10%	-16,19%	11,74%	0,07%	1,55%
Otros	-18,10%	-46,90%	-86,80%	-4,00%	-1,66%	-5,40%	1,57%	0,69%

Viajes en empresas interurbanas Año 1995



ANEXO

III

Anexo III

El Abono Transportes

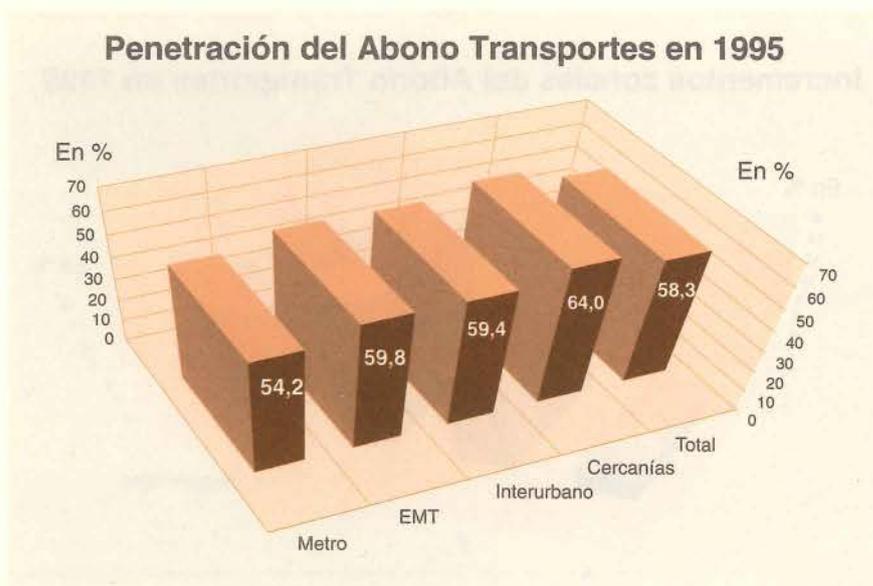
El carácter multimodal del Abono Transportes plantea la conveniencia de efectuar su análisis de forma global para el conjunto de los modos de transporte público. Los cuadros y gráficos que a continuación se exponen permiten extraer, como más relevantes, las siguientes consideraciones sobre la evolución en 1995:

- Consolidación del Abono como título de transporte de más fuerte penetración en cada modo de transporte:

- El total de cupones en circulación ascendió (incluido el Abono Anual mensualizado) a 9,1 millones, con un incremento respecto a 1994 del 7,0 por ciento.

- El aumento de ventas refleja un comportamiento relativamente desigual según tipologías y zonas. Mientras que los Abonos Joven y Anual muestran crecimientos moderados con tendencia a la estabilización, los incrementos son muy significativos en los Abonos Normales (9 por ciento) y Tercera Edad (12 por ciento).

- En cuanto a zonas, el incremento de ventas sigue estando en relación directa con la distancia al núcleo central (Municipio de Madrid) con incrementos del 2 por ciento, 9 por ciento y 15 por ciento para las Coronas A, B y C, respectivamente.



Control de utilización del Abono Transportes

La incorrecta utilización del Abono Transportes por parte de los usuarios durante el año 1995, ha supuesto la apertura por el Consorcio Regional de Transportes de los correspondientes expedientes de fraude con un total de 6.102 infracciones:

Abono Normal	2.637
Abono Joven	2.958
Abono Tercera Edad	284
Abono Anual	223

La distribución por modos ha sido la siguiente:

Metro	2.987
EMT	1.669
Cercanías RENFE	1.043
Empresas privadas	403

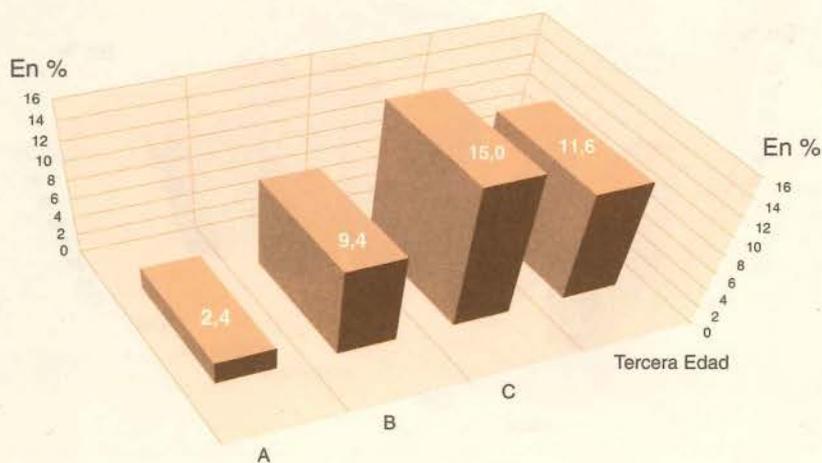
Como consecuencia de las referidas retiradas de Abonos Transporte se han tramitado:

- 1.226 expedientes sancionadores.
- 830 denuncias judiciales que han concluido en 653 juicios celebrados, de los que se han derivado 432 condenas.

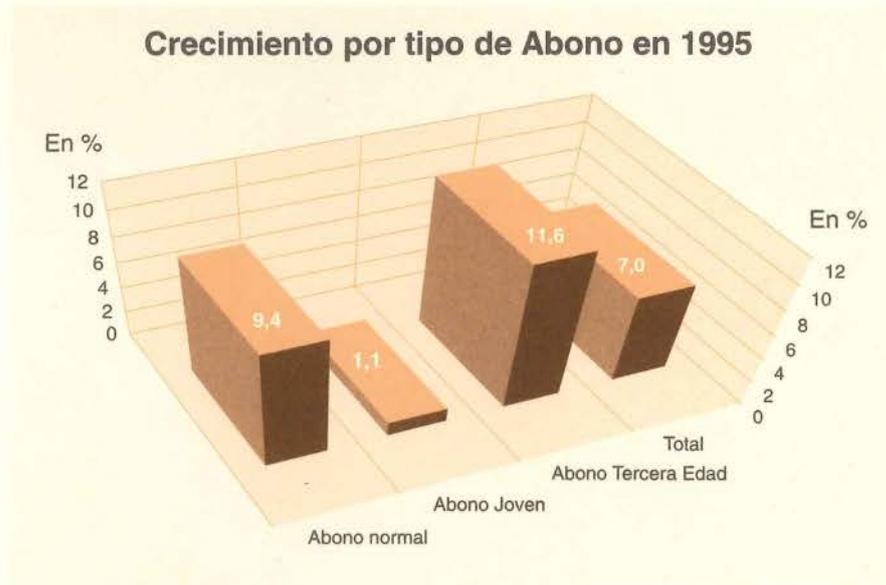
Asimismo se han gestionado y remitido a sus correspondientes titulares 12.853 extravíos del Abono Transportes, procedentes de los siguientes orígenes:

Correos	5.416
EMT	3.914
Metro	3.523

Incrementos zonales del Abono Transportes en 1995



Crecimiento por tipo de Abono en 1995



Venta de cupones por tipo de Abono Período 88/95 (en miles)

Año	Normal	Joven	Anual	T. Edad	Total
1988	1.996,54	328,74	203,07	185,48	2.713082
1989	2.579,09	570,07	339,59	403,04	3.891,79
1990	2.852,14	1.260,11	552,45	599,78	5.264,48
1991	3.264,21	2.040,33	645,65	837,49	6.787,69
1992	3.543,72	2.173,54	661,25	1.104,27	7.482,78
1993	3.778,59	2.186,05	674,07	1.298,48	7.937,18
1994	4.196,27	2.224,06	657,51	1.464,39	8.542,23
1995	4.588,72	2.248,62	665,66	1.634,36	9.137,36

ANEXO

IV

Anexo IV

Estudios, promoción y equipamientos

Estudios, proyectos europeos y desarrollo de software

* Nuevas tecnologías en el transporte

De acuerdo con el convenio firmado con el IMADE en 1993, durante el ejercicio comentado se han ejecutado los proyectos de investigación y desarrollo con el objetivo de fomentar el uso de las nuevas tecnologías en las redes del transporte público. Los dos proyectos llevados a cabo han sido:

- Información al usuario a bordo de los autobuses y en paradas, utilizando tecnologías de comunicaciones e informática, soportadas en una red pública de radio "trunking" denominado SIP, instaladas en la línea 561 de la empresa Llorente. Como resultado de este proyecto se obtienen tres prototipos que se corresponden con tres configuraciones de distinta complejidad tecnológica, de modo que la más simple corresponde a un funcionamiento en modo degradado de las más complejas. El prototipo 1 consiste en una configuración básica sin comunicación vía radio; el prototipo 2 en una configuración intermedia con detección automática de paso por parada mediante radiobaliza, y el prototipo 3 es la configuración más automatizada en la cual hay comunicación vía radio con un Puesto Central de Control.

- Localización de autobuses vía satélite (GPS) con enlace vía radio a un Puesto Central. Instalado en la línea 482 de la empresa Martín.



Como consecuencia de los trabajos realizados durante el desarrollo del proyecto, denominado SSV, se pueden establecer, entre otras, las siguientes conclusiones:

- El proyecto de I+D ha mostrado que las tecnologías básicas necesarias para un SSV están disponibles en el mercado nacional y que su utilización para aplicaciones de este tipo y escala es perfectamente asumible por empresas nacionales tipo PYME con un bajo riesgo técnico para el cliente.
- Con herramientas HW y SW de uso comercial común se puede desarrollar y construir un sistema fiable con sobrada capacidad para las necesidades típicas de un SSV para aplicaciones de localización de vehículos en un entorno interurbano.
- El diseño conceptual del prototipo del SSV, realizado para tres autobuses, puede ser extrapolado para flotas de 50 y hasta 100 autobuses, con las adaptaciones necesarias.
- El paso de un sistema prototipo a un sistema completo para una flota determinada podrá ser efectuado con unos riesgos técnicos mínimos, y con un esfuerzo de ingeniería y producción proporcional al tamaño de la flota y requisitos de integración con el sistema de gestión de flota particular del usuario.

* Proyectos europeos

Durante 1995 se ha instalado y puesto en marcha el proyecto de un SAE (Sistema de Ayuda a la Explotación) para Alcalá de Henares, fase II, de acuerdo con los objetivos recogidos en el proyecto PHOEBUS (Project for Harmonizing Operations on the European Bus) (WP300) dentro del programa Drive II de la Unión Europea, y que ha sido aplicado sobre la totalidad de la red urbana de autobuses de la ciudad: 8 líneas, 34 autobuses, 164 paradas.

En Octubre de este año la Unión Europea realizó a través de sus funcionarios y en las dependencias de la empresa operadora la verificación del cumplimiento de los requisitos definidos, dentro del proyecto PHOEBUS, para los SAE de redes urbanas de autobuses en ciudades con recursos económicos limitados.

Como conclusión del proyecto cabe destacar los siguientes puntos:

- El sistema básico instalado en Alcalá de Henares ha conseguido con el mínimo costo alcanzar las máximas funcionalidades.
- Está basado en estándares para facilitar su extensión a otras redes de transporte.

- Al ser de arquitectura abierta, flexible y modular va a permitir de una manera sencilla integrar nuevos equipos al mismo sistema.

- Cumple los objetivos del proyecto Drive y será una referencia para ciudades europeas de similares características.

* SIT (Sistema de Información a los usuarios del transporte público)

Se han analizado los datos obtenidos durante la explotación de los puntos de información ubicados en siete estaciones de Metro. Los resultados obtenidos se han presentado en el PTRC del año 1995 celebrado en la Universidad de Warwick (Inglaterra), dentro de una ponencia titulada "Resultados de la explotación de un sistema de información de transporte público (SIT)".

* Proyecto PASO

El Consorcio participa con varias empresas españolas (Enware, Colom Asociados, Colegio Oficial de Farmacéuticos) y la Universidad Politécnica (Escuela Superior de Ingenieros de Telecomunicación), en el proyecto denominado SEIC (Sistema Integrado de Información Ciudadana) financiado parcialmente por el Centro de Desarrollo Tecnológico e Industrial (CDTI) durante los años 1994 y 1995.

El objetivo de este proyecto consiste en la adecuación del SIT a nuevas plataformas y herramientas informáticas; la integración de otras bases de datos para ampliar la información al ciudadano, y el desarrollo de un puesto central de comunicaciones para control y gestión de los puntos de información ubicados en estaciones de Metro y vía pública.

Durante este período se ha incorporado la empresa Genasys II España en sustitución de la empresa Colom y Oller. Asimismo se ha finalizado el desarrollo del software de los puestos de información ciudadana tanto los que se colocarán en lugares públicos (SIT), como el puesto de Información Telefónica (TELESIT), recogiendo en estos los requerimientos del interfaz estándar de usuario definido en el proyecto europeo Eurobus- Popins.

A modo de conclusión de esta etapa podemos decir que el producto "existe" como tal y es en si mismo una aplicación que contempla los grandes objetivos propuestos inicialmente.

* Desarrollos informáticos

Dentro de la gestión informática del propio Consorcio caben destacar las siguientes actuaciones:

Área de Metro.- Adaptación de las aplicaciones existentes en el

Área para incorporar la línea 6 de Metro.

Área Comercial.- Análisis y desarrollo del software necesario para la explotación informática por parte del Consorcio de los datos referentes a la actividad comercial de la Empresa De Blas, en cuanto a la venta y recaudación de títulos sencillos y cancelación de títulos multiviaje. Esto ha sido posible gracias a la instalación en dicha empresa de un sistema magnético de cancelación y expendición de títulos de transporte. Debido a la modificación del convenio existente entre el CRT y las empresas concesionarias de servicios regulares de viajeros, concerniente a la utilización del Abono Transportes y a las medidas adoptadas en materia tarifaria, ha sido necesario un replanteamiento del software y seguimiento de la explotación del nuevo modelo de liquidación a empresas privadas.

Líneas interurbanas.- Una vez realizada la mecanización de horarios oficiales autorizados por el Consorcio de las líneas interurbanas, se ha profundizado en el desarrollo de la aplicación "HORRE" cuyo objetivo es informatizar y explotar los horarios reales, es decir, los realizados en cada momento, para obtener el grado de cumplimiento resultante de la comparación de los mencionados horarios y la programación aprobada por el CRT. Esta aplicación, si bien surge por las necesidades derivadas de las explotaciones sujetas a Contrato-Programa, ha sido concebida para poder ser utilizada con cualquier línea.

Publicaciones y documentación

El Consorcio ha seguido desarrollando el Programa de publicaciones informativas con el objetivo de informar a los usuarios sobre la oferta del transporte colectivo existente en los distintos modos y sobre las modificaciones introducidas en los servicios.

Esta actividad se apoya en diferentes niveles de información, planos, folletos, guías, etcétera, e integrando estos datos con la información que el usuario recibe a nivel de parada de autobuses de líneas interurbanas, tanto en marquesina como en poste.

La colección de planos de transporte.- Con ella se pretende obtener una imagen homogénea en cuanto al grafismo y diseño de todos los planos de la colección; dar una imagen actual en cuanto al diseño de los planos, manteniendo la

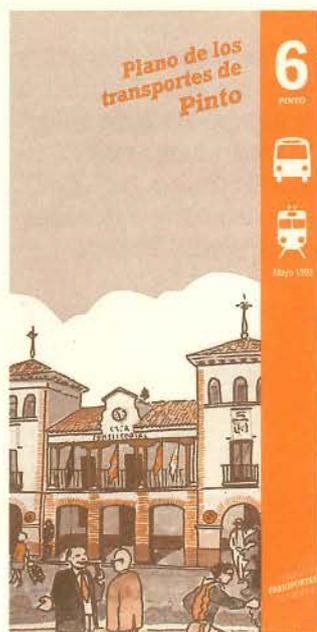


imagen corporativa del Consorcio, y ampliar el tipo de planos que existen para llegar a más usuarios. Asimismo se ofrece al usuario una lectura fácil y homogénea de la información de todos los planos, complementando la información de transporte del plano con otra sobre equipamientos y servicios en la ciudad.

Los elementos que componen la colección de planos de transporte son:

Plano 0: Tarjeta de bolsillo con los esquemas de las Redes de Metro y Cercanías.

Plano 1: Madrid en Metro.

Plano 2: Plano de los Transportes del Centro de Madrid.

Plano 3: Plano de los Transportes de Madrid.

Plano 4: Plano de los Transportes de la Comunidad de Madrid.

Plano 5: Planos de los Transportes de los Distritos de Madrid.

Plano 6: Planos de los Transportes de Municipios de la Comunidad de Madrid.

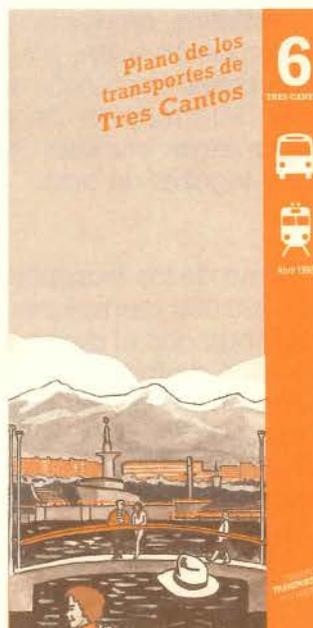
Durante 1995 se han editado los siguientes planos:

- Plano Madrid en Metro (plano 1). Abril 1995. La tirada de este plano, con patrocinio del Banco Atlántico, fue de 800.000 ejemplares. Sobre una base actualizada de Madrid ciudad, a escala 1:60.000, aparecen las líneas de Metro, la Red de Cercanías y las terminales de autobuses interurbanos y RENFE largo recorrido. En la otra cara del plano se incluyen todas las estaciones de Metro y Cercanías de RENFE con sus intercambios con otras Redes de transporte público, junto a una información general de la Red de Metro.

- Plano de los Transportes del Centro de Madrid (plano 2). Junio 1995, tirada de 100.000 ejemplares. Ofrece información sobre los itinerarios de las líneas de transporte público en los distritos centrales de Madrid sobre dos bases cartográficas actualizadas:

* Plano a escala 1:20.000 del sector interior a la autovía de circunvalación M-30.

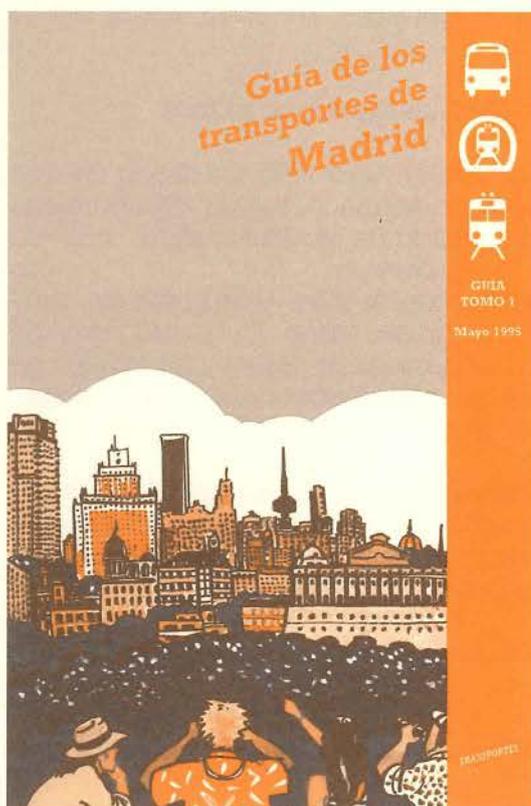
* Plano a escala 1:8.000 del centro histórico de la ciudad.



Además, en dos pequeños mapas a escala 1:50.000 se ofrece información sobre las Redes de Metro y Cercanías y la Red de autobuses nocturnos de la EMT ("búhos"). El plano incluye también información de utilidad para el visitante de la ciudad: organismos oficiales, información turística, museos, monumentos y lugares de ocio.

- Plano de los Transportes de Madrid (plano 3). Abril 1995. Tirada de 220.000 ejemplares, de los cuales 200.000 ejemplares para distribuir con el diario "El País" el sábado 22 de Abril. Ofrece información de toda la Red de transporte público en el municipio de Madrid: Metro, autobús de la EMT y Cercanías de RENFE, así como las terminales de autobuses interurbanos. El reverso contiene un plano actualizado a escala 1:20.000 de la ciudad de Madrid con dos ventanas cartográficas (Barajas y Aravaca-Somosaguas), además de un esquema a escala 1:50.000 de la Red de autobuses nocturnos. El anverso contiene una relación con los esquemas de todas las líneas de la EMT, un esquema simplificado de la Red de Metro y Cercanías, una relación de estaciones intermodales y una relación de distritos y barrios de Madrid con su respectiva oferta de transporte público.

- Plano de los Transportes de la Comunidad de Madrid (plano 4). Mayo 1995, tirada de 220.000 ejemplares, de los cuales 200.000 ejemplares fueron distribuidos por el diario "El País" el sábado 13 de Mayo. En su anverso presenta un plano a escala 1:50.000 del área metropolitana de Madrid, con la Red de transporte público en este ámbito, Cercanías y autobuses interurbanos. Incluye una relación de municipios de la Comunidad de Madrid con su localización en el plano y la oferta de transporte público. En el reverso aparece un plano a escala 1:200.000 de todo el ámbito de la Comunidad de Madrid, junto con una relación de municipios y todas las líneas de autobuses interurbanos, su denominación y la empresa concesionaria.



metropolitana de Madrid, con la Red de transporte público en este ámbito, Cercanías y autobuses interurbanos. Incluye una relación de municipios de la Comunidad de Madrid con su localización en el plano y la oferta de transporte público. En el reverso aparece un plano a escala 1:200.000 de todo el ámbito de la Comunidad de Madrid, junto con una relación de municipios y todas las líneas de autobuses interurbanos, su denominación y la empresa concesionaria.

- Colección de Planos de Transportes de los

Municipios de la Comunidad de Madrid (planos 6). Esta colección de planos se está desarrollando para los municipios de más de 20.000 habitantes dentro de la Comunidad de Madrid. El esquema general que siguen los planos de esta serie es ofrecer información sobre los itinerarios y paradas de las líneas de transporte público del municipio sobre dos bases cartográficas actualizadas:

* Plano a escala 1:10.000 del núcleo urbano y de sus urbanizaciones, generados ambos a partir de una base cartográfica digital completamente actualizada.

* Mapa a escala 1:100.000 de los accesos al municipio, en un contexto metropolitano, generado a partir de una base cartográfica digital.

Al margen de la información cartográfica, el plano incluye la información de los distintos modos de transportes que existen en el municipio, líneas de autobuses urbano e interurbano y de Cercanías de RENFE, con sus recorridos, horarios y tarifas. De modo complementario se ofrece información general del municipio con datos sobre los servicios, centros culturales, asistenciales, sanitarios y docentes. De esta serie 6 se han editado durante 1995 los siguientes:

* Plano de los transportes de Móstoles. Febrero 1995, tirada de 100.000 ejemplares.

* Plano de los Transportes de Coslada y San Fernando de Henares. Febrero 1995, tirada de 65.000 ejemplares.

* Plano de los Transportes de Tres Cantos. Abril 1995, tirada de 12.000 ejemplares.

* Plano de los Transportes de Pinto. Mayo 1995, tirada de 12.000 ejemplares.

* Plano de los Transportes de Fuenlabrada. Octubre 1995, tirada de 100.000 ejemplares.

Guías de transporte.-Durante 1995 se han editado dos Guías:

* Guía Tomo 1. Edición Mayo, 10.000 ejemplares. Ofrece toda la información sobre el transporte público en el municipio de Madrid, acompañada de un útil plano callejero, así como de las comunicaciones de la capital con el resto de España y el extranjero. El contenido del Tomo 1, por capítulos, es el siguiente: Información general y turística; Distritos y barrios; Líneas de autobuses de EMT; Red de Metro y Cercanías; Servicios de taxi; Intercambiadores de transporte; Información tarifaria del Abono Transportes; Callejero y plano de los transportes de Madrid a escala 1:20.000; Líneas interregionales e internacionales de autobuses; Líneas ferroviarias de RENFE (regionales, largo recorrido, AVE e internacionales); Aeropuerto de Barajas, e Índice de poblaciones.

* Guía Tomo 2. Edición Mayo, 7.000 ejemplares. Ofrece toda la información sobre el transporte público en el territorio de la Comunidad de Madrid en cuanto a líneas, recorridos, horarios y tarifas sobre dos mapas, uno de la Comunidad a escala 1:200.000 y el otro de su área metropolitana a escala 1:50.000. El contenido del Tomo 2, por capítulos, es el siguiente: Información turística; Líneas interurbanas de autobuses; Líneas urbanas de autobuses; Líneas nocturnas de autobuses; Líneas ferroviarias de Cercanías, y Plano de los transportes de la Comunidad de Madrid.

Folletos informativos (serie i).- Los folletos informativos tienen por objeto divulgar las modificaciones introducidas en los servicios de transporte colectivo, y se dividen en dos subseries: serie gris, correspondiente a actuaciones en la red de transporte público del municipio de Madrid, y serie roja, correspondiente a actuaciones en la red de transporte público de la Comunidad de Madrid.

Durante 1995 se han editado los siguientes folletos de la serie gris (SG):

- La nueva línea 6 de Metro (circular). Mayo 1995, tirada de 150.000 ejemplares.
- Plano de los Transportes de la Ciudad Universitaria y

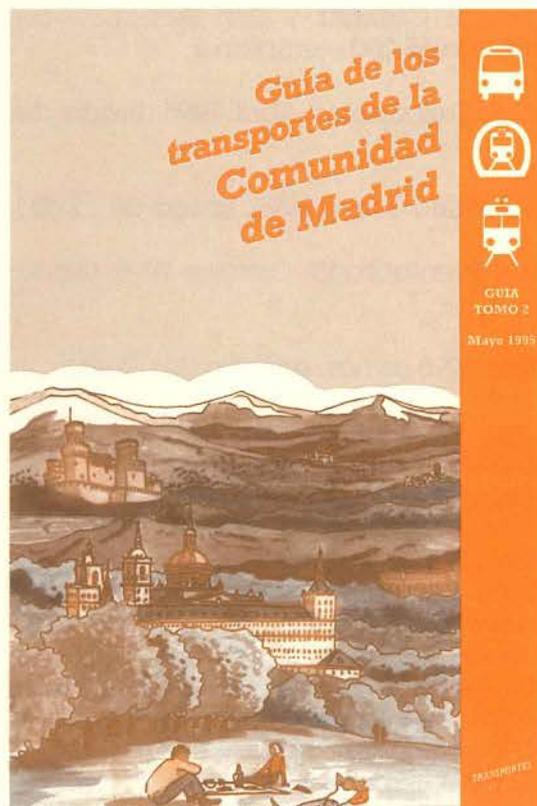
Somosaguas. Diciembre 1995, tirada de 150.000 ejemplares, patrocinado por el Consorcio Urbanístico de la Ciudad Universitaria.

En cuanto a la serie roja (SR) se han editado los siguientes folletos:

- Líneas de autobuses Madrid-Móstoles. Abril 1995, tirada de 5.000 ejemplares.

- Red de autobuses nocturnos de la Comunidad de Madrid. Abril 1995, tirada de 100.000 ejemplares.

- Nuevos servicios de la línea 630 hasta



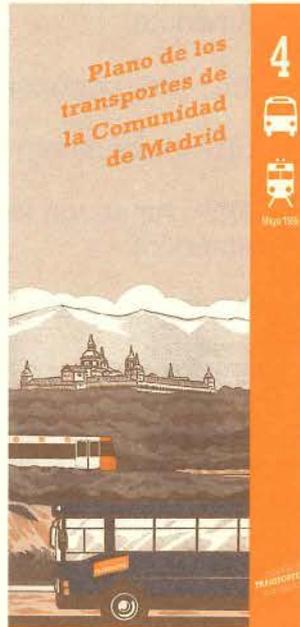
Valdemorillo. Mayo 1995, tirada de 3.000 ejemplares.

- Línea de autobús a Velilla de San Antonio. Mayo 1995, tirada de 5.000 ejemplares.

- Reordenación de los servicios de transporte público en Villanueva de la Cañada y Brunete. Octubre 1995, tirada de 10.000 ejemplares.

- Reordenación de la línea 461, Madrid-Parla. Octubre 1995, tirada de 29.000 ejemplares.

Además se ha reeditado un folleto de publicaciones informativas del Consorcio (Junio de 1995, con una tirada de 20.000 ejemplares) en el cual se informa de las diferentes publicaciones en venta de que dispone el Consorcio.



Información individualizada de líneas.- Durante 1995 se ha puesto en marcha la edición de los folletos individuales de algunas líneas interurbanas, extraídos de la información que figura en la Guía de Transportes. Concretamente en este año se edita el folleto "Líneas de autobuses Madrid-Móstoles", con una tirada de 30.000 ejemplares y formato de bolsillo.

Centro de Documentación.- El Centro de Documentación del Consorcio, que tiene como función básica reunir, clasificar y divulgar la información y los documentos de todo tipo (libros, revistas, artículos, estudios, etcétera), de interés para la actividad de este Organismo y para el trabajo de sus distintas áreas, ha seguido desarrollando sus actuaciones durante 1995 en los siguientes campos:

- Selección y adquisición de la documentación de interés para el Consorcio, debiendo destacarse la adquisición de publicaciones de distintos organismos, instituciones y centros de estudios e investigación de transportes extranjeros:

CEMT: Conferencia Europea de Ministros de Transportes.
CETUR: Centre d'Etudes des Transports Urbains (Francia).

INRETS: Institut National de Recherche sur les Transports et Leur Sécurité (Francia).

PTRC: Planning and Transport Research and Computation (Reino Unido).

TRB: Transportation Research Board (Estados Unidos de

América).

TRL: Transportation Research Laboratory (Reino Unido).

UITP: Union Internationale des Transports Publics.

APTA: American Public Transit Association (Estados Unidos de América).

SPT: Syndicat des Transports Parisiens (Francia).

LET: Laboratoire d'Economie des Transports (Francia).

El Consorcio mantiene su afiliación o suscripción con todos ellos al objeto de recibir regularmente las nuevas publicaciones aparecidas.

- Suscripción a revistas y publicaciones periódicas de interés para el Consorcio, que a finales de 1995 abarcaba:

- .40 revistas españolas
- .56 revistas extranjeras (de las cuales 14 son de noticias)
- .28 boletines bibliográficos-informativos
- .11 boletines económico-estadísticos.

- Registro, análisis y catalogación de los documentos, con objeto de facilitar su localización y control, así como su consulta, por parte de los usuarios, alcanzando a finales de 1995 un total de 39.726 documentos registrados, repartidos entre:

- . 7.593 libros
- . 1.327 estudios
- . 9.173 revistas
- . 21.633 artículos

Además el Centro de Documentación ha tenido 580 visitas y ha prestado 495 documentos.

Promoción del transporte público. Comunicación publicitaria

Los objetivos de comunicación publicitaria del Consorcio durante 1995 han girado en torno a las siguientes consideraciones básicas:

- La necesidad de seguir promocionando el transporte público a través de la comunicación puntual de todas las mejoras realizadas.

- La conveniencia de tratar de incidir en el cambio de actitudes del ciudadano, induciéndole (de una forma sutil, no agresiva y lúdica) hacia una nueva mentalidad más racional en la elec-

Quizás ver más tiempo
a sus seres queridos no es
suficiente razón para usar el
Abono Transportes.



¿ Y si además le decimos
que verá más tiempo a
Hernán Cortés ?



Decídase a usar el Abono Transportes. Ahorrará tiempo y dinero. Sin importarle los atascos ni el precio de la gasolina.



ción del modo de transporte; más solidaria en la utilización del espacio urbano, y más cívica en el respeto a los demás y la defensa del medio ambiente.

- Apuntalar sólidamente la articulación de un buen transporte público para Madrid, apoyando puntual y específicamente al Metro por ser el modo de transporte central en esta articulación, y para contrarrestar la aparente proliferación de una mala imagen de inseguridad, por otra parte injustificada.

- Continuar con la experiencia positiva de las campañas de sensibilización de la opinión pública, utilizando medios no estrictamente publicitarios, así como medios publicitarios no tradicionales y más acordes con nuestras necesidades de información y

concienciación del ciudadano.

- Aprovechar las especiales fechas navideñas para llevar a cabo una comunicación promocionadora y al mismo tiempo gratificadora sobre el transporte público.

Entre las acciones publicitarias más destacadas realizadas durante 1995 figuran las siguientes:

* Campaña informativa sobre el cierre de la línea 6 de Metro (Circular).

- Objetivo: Concebida como una campaña mixta de información sobre el cierre de la línea 6 de Metro y de promoción del transporte público en general, transmitiendo la importancia que dicho cierre tiene en el conjunto del Sistema de Transportes.

- Mensaje: "Ya puedes dar la vuelta a Madrid de un tirón. Nueva línea 6 Circular de Metro"

- Cierre: "Una idea redonda. Transporte Público".

- Medios utilizados:

* Televisión: Telemadrid (83 pases) y TVE-Circuito Regional (20 pases).

* Exterior: Vallas de Metro, 200; luminosos de Metro, 200; cabinas telefónicas, 94, y luminosos de Cercanías RENFE, 30.

* Radio: SER, COPE, Dial, Cadena 100, Radio Olé, Radio España, M-80, Onda Cero y Onda Madrid (Total: 168 cuñas).

* Campaña de radio informando de la reapertura del Ramal Opera- Príncipe Pío.

- Completando la labor puramente informativa del Consorcio, con la emisión de 24 cuñas en las emisoras SER, COPE, Onda Cero y Onda Madrid.

* Promoción del transporte público y del Abono Transportes.

- Dentro de la tarea general de promoción del transporte colectivo y del Abono Transportes, se encuadran una serie de pequeñas acciones encaminadas a servir de recordatorio y mantenimiento de este clima necesario de fomento de la utilización del transporte público.

- Prototipo de anuncio en prensa y revistas sobre el Abono Transportes, aludiendo en este caso al aspecto del ahorro. Insertado en siete guías locales de la Comunidad de Madrid (Tres Cantos, Colmenar Viejo, Alcorcón, Leganés, Alcalá de Henares, Las Rozas y Getafe) y en la Guía del Ocio (extra de verano y número 1.000) y en otras publicaciones.

- Prototipo de anuncio en prensa y revistas sobre el transporte público en general. Imágenes del Madrid antiguo, con los primeros tranvías: "Hoy como en 1920, el transporte público continúa siendo un gran adelanto". Insertado en diversas publicaciones.

- Carteles informativos sobre las 1.000 marquesinas instaladas en toda la Comunidad de Madrid para el transporte interurbano.

- Cartel tarifario para colocar en los andenes del Metro (1.100 ejemplares).

- Reedición del folleto informativo sobre el Abono Transportes con las nuevas tarifas y otras actualizaciones (250.000 ejemplares).

* Campaña de sensibilización de la opinión pública y utilización de medios no estrictamente publicitarios.

- Como campaña de sensibilización de la opinión pública se emiten unas sobreimpresiones mudas en base a dibujos anima-



dos y con el mensaje "Transporte Público. El mejor atajo" en espacios televisivos no publicitarios. Se lleva a cabo dos campañas:

* Como patrocinio de la información del tráfico en Telemadrid, con una carátula de 10 segundos y sobreimpresiones de 6, durante los meses de Enero a Mayo.

* Utilizando únicamente las sobreimpresiones mudas de 6 segundos durante los partidos de fútbol retransmitidos por Telemadrid en los meses de Marzo a Junio.

- Como utilización de medios publicitarios no tradicionales, se publican en las Páginas Amarillas de la Guía Telefónica una página pre-índice y cuatro informativas sobre el servicio de

transporte público. La ventaja de este tipo de anuncio-informativo es que permanece durante todo un año en los hogares de todos los usuarios de teléfono y en un soporte que se conserva, que suele estar localizable y de fácil consulta. La publicación se lleva a cabo en tres tomos correspondientes a Madrid-Corredor del Henares, Madrid-Sur y Madrid-Sierra.

* Campaña de apoyo al Metro y de Navidad.

- Objetivo: Coincidiendo con las fechas navideñas, se decide llevar a cabo una campaña de apoyo al Metro, para contrarrestar la aparente propagación de cierta imagen de inseguridad que pudiera llegar a ser motivo de menor utilización de este modo de transporte. Se realiza un "spot" de 30 segundos que incorpora ciertos elementos de imagen: seguridad, familiaridad y cordialidad. Se promociona la utilización del transporte público y al mismo tiempo, se le da el tono habitual en las campañas de Navidad, de gratificación al usuario.

- Mensaje:

* En Televisión: "Cada año, más Metros acercan a la gente; y en Navidad, más gente se acerca al Metro"

* En vallas de Metro: "Todas las estaciones son buenas para acercarte a los demás"

* Cierre común: "Transporte Público. Acércate"

- Medios utilizados: Del 21 al 31 de Diciembre y del 1 al 6 de Enero, esta campaña se emite en Telemadrid y se sitúa en vallas de Metro. En Telemadrid, 41 pases en Diciembre y 26 en Enero (En total, 67 pases). Vallas de Metro: 140 inserciones.

- Felicitación en los autobuses interurbanos: Esta campaña mixta de Navidad y de apoyo al Metro, se complementa con un adhesivo de felicitación en 600 autobuses de la Red de líneas interurbanas.

Relaciones externas. Reclamaciones

Durante 1995 ha continuado el proceso de crecimiento de las reclamaciones, alcanzando un total de 5.443 expedientes lo que frente a los 4.308 del año anterior supone un incremento del 26,35 por ciento. Del total de expedientes los del Metro son casi la mitad (49,6 por ciento), seguidos por los interurbanos con el 31,8 por ciento y los intercomunitarios con el 9,5 por ciento. Por primera vez se han agrupado los propios del Consorcio de Transportes, siendo ya el 4,1 por ciento del total, mientras que un año más la Empresa Municipal de Transportes, al carecer de libro de reclamaciones, tiene únicamente un 5,2 por ciento de los expedientes.

Reclamaciones de usuarios de líneas interurbanas en 1995

Tipo de reclamación	A	B
Aglomeraciones (pasajeros de pie)	276	17,25%
Altura escalones	1	0,06%
Bonometro, bonobús	8	0,50%
Cambio	10	0,63%
Composición servicio en verano	5	0,31%
Equivocaciones estancos	1	0,06%
Falta de seguridad	3	0,19%
Flota anticuada	12	0,75%
Fumar	37	2,31%
Incidencia con agente de estaciones	7	0,44%
Incidencia con agente de taquilla	14	0,88%
Incidencia con agentes de trenes/vehículos	115	7,19%
Incidencia con viajeros	1	0,06%
Incidencia de servicio	10	0,63%
Incumplimiento horario servicio	421	26,31%
Incumplimiento itinerario	48	3,00%
Información a los viajeros	46	2,88%
Ininteligibles	7	0,44%
Instalaciones defectuosas	8	0,50%
Instalación venta y control	17	1,06%
Limpieza vehículos/estaciones	7	0,44%
Maniobras de puertas	25	1,56%
Negativa de libro de reclamaciones	9	0,56%
Petición protección oficial		0,00%
Problemas con Abono Transportes	4	0,25%
Problemas de tráfico	2	0,13%
Problemas laborales	11	0,69%
Prolongación de recorrido	10	0,63%
Queja del transporte en general	1	0,06%
Rebases de estaciones o paradas	161	10,06%
Retirada o modificación de línea	11	0,69%
Sanciones y retiradas título de transporte	4	0,25%
Servicio insuficiente	93	5,81%
Solicitud Abono reducido	2	0,13%
Suspensión de servicio	21	1,31%
Tarifas	12	0,75%
Tarifas	2	0,13%
Tarjeta Abono Transportes	5	0,31%
Temperatura	119	7,44%
Varios	54	3,38%
TOTAL	1600	100,00%

A: Total Reclamaciones

B: % Respecto al total de reclamaciones

En las líneas interurbanas ha habido un total de 1.728 expedientes: 128 sugerencias y 1.600 reclamaciones frente a las 68 y 1.243 respectivamente del año anterior.

Las reclamaciones de interurbanos siguen teniendo tres motivos importantes: incumplimiento del horario de servicio (26,31 por ciento); aglomeración de viajeros en parada o viajeros de pie (17,25 por ciento), y no realización de paradas reglamentarias (10,06 por ciento). El resto de motivos son inferiores al 10 por ciento destacando temperatura inadecuada en los vehículos e incidentes con conductores.

Reclamaciones de usuarios de Metro en 1995

Tipo de reclamación	A	B
Aglomeraciones (pasajeros de pie)	11	0.41%
Aglomeraciones (en taquilla)	6	0.22%
Bonometro, bonobús	49	1.82%
Cambio	147	5.46%
Canje de abono 10 viajes	131	4.87%
Composición servicio en verano	21	0.78%
Equivocaciones estancos	1	0.04%
Escaleras averiadas	26	0.97%
Escaleras paradas	24	0.89%
Falta de seguridad	246	9.14%
Filtraciones o goteras	4	0.15%
Flota anticuada	4	0.15%
Fumar	51	1.90%
Incidencia con agente de estaciones	28	1.04%
Incidencia con agentes de seguridad	50	1.86%
Incidencia con agente de taquilla	129	4.80%
Incidencia con agentes de trenes/vehículos	23	0.86%
Incidencia con viajeros	6	0.22%
Incidencia de servicio	43	1.60%
Incumplimiento horario servicio	59	2.19%
Incumplimiento itinerario	1	0.04%
Información a los viajeros	43	1.60%
Ininteligibles	11	0.41%
Instalaciones defectuosas	40	1.49%
Instalación venta y control	411	15.28%
Limpieza vehiculos/estaciones	40	1.49%
Maniobras de puertas	92	3.42%
Megafonía y video	3	0.11%
Mendicidad o drogadicción	71	2.64%
Negativa de libro de reclamaciones	8	0.30%
Problemas con Abono Transportes	14	0.52%
Problemas laborales	18	0.67%
Rebases de estaciones o paradas	12	0.45%
Reclamaciones anuladas	132	4.91%
Retirada Abono Transportes	12	0.45%
Retirada o modificación línea	1	0.04%
Robo abono transporte	2	0.07%
Sanciones y retiradas título de transporte	174	6.47%
Servicio insuficiente	327	12.16%
Suspensión de servicio	15	0.56%
Tarifas	3	0.11%
Tarjeta Abono Transportes	15	0.56%
Temperatura	35	1.30%
Trenes rápidos	1	0.04%
Varios	136	5.06%
Venta ambulante	13	0.48%
TOTAL	2.690	100.00%

A: Total Reclamaciones

B: % Respecto al total de reclamaciones

En definitiva podemos deducir de los datos que ha mejorado el servicio en cuanto a cumplimiento de horarios y paradas y ha empeorado en la comodidad del viajero, es decir se ha mejorado la oferta de transporte pero no en la cantidad suficiente para absorber la demanda existente en condiciones óptimas.

El ratio de reclamaciones por millón de viajes ha subido hasta el 8,35, es decir un punto y medio más que en 1994 lo que indica una aceptación generalizada de las reclamaciones a bordo

Reclamaciones en líneas interurbanas durante 1995



de los autobuses así como un sentimiento crítico cada vez más explícito.

En lo referente a las reclamaciones de Metro es preciso indicar que también han aumentado respecto a las de 1994 (2.588 frente a 2.014). Destacan en primer lugar las motivadas por las instalaciones de venta y control de billetes (16,07 por ciento) aunque disminuyen respecto al año anterior (18,72 por ciento). La falta de seguridad y vigilancia también disminuye (9,62 por ciento frente al 12,31 por ciento).

Respecto al año 1994 se han modificado los conceptos de varios tipos de reclamaciones para adaptarse a la realidad, abandonando o suprimiendo otros ya obsoletos.

Entre estos nuevos tipos de reclamación destaca el de servicio insuficiente que alcanza el 12,78 por ciento del total, seguido por el de canje de títulos de 10 viajes, con el 5,12 por ciento. El resto de los motivos se mantienen en valores semejantes a los del año 94 y con un valor inferior al 2 por ciento en la mayoría de ellos.

En principio se puede afirmar que si bien ha mejorado la situación general de las instalaciones así como la seguridad del Metro, han aumentado las protestas por la calidad del servicio muy concentradas en la ampliación de las líneas de Metro, en especial la línea 6 por la composición de trenes cortos, y la irregularidad al comienzo de la puesta en servicio del nuevo tramo.

El ratio por millón de viajes sube al igual que en los interurbanos en un punto y medio, 6,77 frente al 5,13 del año anterior, lo que indica la confianza creciente de los usuarios en la política de reclamaciones implantada.

Reclamaciones en Metro durante 1995



El número de reclamaciones de la EMT es tan escaso como en años anteriores al carecer de un libro oficial de reclamaciones a bordo de los autobuses. De las 83 reclamaciones recibidas destacan sobre todo las debidas a retiradas de títulos de transportes con el 21,69 por ciento y los incidentes con conductores que alcanzan el 18,07 por ciento.

En cuanto a las sugerencias (197) destacan sobre todo las peticiones de ampliación de itinerario (31,98 por ciento) y reordenaciones de líneas (27,41 por ciento) yendo a continuación la petición de nuevas paradas y marquesinas (18,78 por ciento) y de nuevas líneas (13,20 por ciento).

Entre las reclamaciones efectuadas sobre el propio funcionamiento del Consorcio (168 en total) destacan especialmente las relacionadas con el Abono Transportes: sanciones y retiradas del Abono (27,38 por ciento), solicitud de Abono reducido (14,29 por ciento) y problemas con el funcionamiento del Abono Transportes (11,31 por ciento) seguidas a distancia por la falta de información o señalización de las paradas, fumar en los distintos medios de transporte público e instalaciones defectuosas.

Por último entre las 503 reclamaciones de las líneas de autobuses intercomunitarios destacan sobre todo el incumplimiento de horarios de servicio (14,51 por ciento) seguido a distancia por las reclamaciones debidas a viajeros de pie (8,55 por ciento), información a viajeros (8,35 por ciento) e incidentes con agente de taquilla (7,75) y con conductores (6,36).

Equipamiento y señalización del transporte regular

Durante 1995, el Consorcio ha seguido con la implantación



del Plan de equipamiento y señalización de las paradas de autobuses de líneas interurbanas. El objetivo es el de potenciar la utilización del transporte colectivo mejorando la calidad del servicio mediante la señalización e identificación de la parada de autobuses; la información al usuario sobre los servicios; la protección al usuario de las inclemencias del tiempo, mejorando su comodidad durante la espera del autobús, y la configuración de una imagen coordinada e integrada del transporte colectivo de superficie.

La señalización y equipamiento de las paradas de autobuses da lugar a dos programas de actuación diferentes.

Programa de equipamiento de paradas de autobuses.- El equipamiento de las paradas de autobuses incluye la instalación en las mismas de una marquesina o refugio, cuyo fin se explicaba más arriba.

El modelo de la marquesina instalado se ha consolidado definitivamente a partir de 1991, habiéndose empezado a colocar soportes de información en los que se incluye un plano de transportes del municipio y la situación de la parada, así como la información correspondiente a horarios, tarifas, Abono Transportes, etcétera. Durante este año se colocaron 118 de estos soportes en otras tantas marquesinas.

Durante 1995 se ha contratado el suministro de 81 marquesinas (incluyendo 10 marquesinas del modelo de acera estrecha), teniendo instaladas a final de año un total de 1.176 marquesinas.

La localización de estas marquesinas para cada uno de los ámbitos de actuación del programa son:

	Número de marquesinas	
Zona urbana municipios de más de 10.000 habitantes.....	600	51,0%
Zona urbana municipios de menos de 10.000 habitantes.....	183	15,6%
Paradas de autobuses situadas en urbanizaciones.....	170	14,5%
Paradas de autobuses situadas en carreteras	<u>223</u>	<u>18,9%</u>
TOTAL	1.176	100,0%



A 31 de Diciembre de 1995, la localización de las 1.176 marquesinas instaladas, según el programa de actuación, es:

Municipios de más de 10.000 habitantes

	Número de marquesinas instaladas	
	En zona urbana	Total
Alcalá de Henares	52	64
Alcobendas	20	44
Alcorcón	28	38
Aranjuez	19	19
Arganda del Rey	12	28
Boadilla del Monte	5	34
Ciempozuelos	1	1
Colmenar Viejo	5	9
Collado-Villalba	17	21
Coslada	39	39
Fuenlabrada	31	37
Getafe	46	55
Leganés	80	93
Majadahonda	5	19
Mejorada del Campo	6	6
Móstoles	40	43
Navalcarnero	5	5
Parla	28	28
Pinto	8	8
Rivas-Vaciamadrid	1	26
Las Rozas de Madrid	26	55
San Fernando de Henares	10	12
San Sebastián de los Reyes	15	19
Torrejón de Ardoz	48	49
Tres Cantos	31	33
Valdemoro	5	5
Villaviciosa de Odón	17	35
TOTAL	600	825

Municipios de menos de 10.000 habitantes

	Número de marquesinas instaladas		Número de marquesinas <u>instaladas</u>	
	En zona urbana	Total	<u>En zona urbana</u>	<u>Total</u>
Ajalvir	2	2	Pedrezuela	2
El Álamo	3	3	Pelayos de la Presa	4
Aldea del Fresno	2	2	Perales de Tajuña	2
Algete	3	5	Pezuela de las Torres	1
Ambite	1	1	Pozuelo del Rey	1
Anchuelo	1	1	Quijorna	2
Belmonte de Tajo	2	2	Ribatejada	2
El Boalo	2	4	Robregordo	1
Brea de Tajo	1	1	Las Rozas de Puerto Real	1
Brunete	3	3	San Agustín de Guadalix	3
Bustarviejo	1	1	San Martín de la Vega	8
Cadalso de los Vidrios	1	1	San Martín de Valdeiglesias	2
Campo Real	3	4	Los Santos de la Humosa	3
Carabaña	2	2	Serranillos del Valle	3
Casarrubuelos	1	1	Sevilla la Nueva	2
Cercedilla	3	5	Somosierra	1
Colmenar de Oreja	3	3	Soto del Real	4
Colmenarejo	2	2	Talamanca del Jarama	2
Collado Mediano	3	5	Tielmes	3
Corpa	1	1	Torrejón de la Calzada	2
Cubas	1	1	Torrelodones	6
Chinchón	2	2	Torres de la Alameda	1
Daganzo de Arriba	1	4	Valdaracete	1
Estremera	2	2	Valdeavero	1
Fresnedillas	2	2	Valdelaguna	1
Fresno de Torote	3	5	Valdemanco	1
Fuente el Saz de Jarama	2	2	Valdemorillo	8
Fuentidueña de Tajo	1	1	Valdeolmos	3
Galapagar	7	18	Valdetorres del Jarama	1
Grifón	2	2	Valdilecha	2
Guadalix de la Sierra	2	2	Velilla de San Antonio	5
Guadarrama	2	4	Venturada	1
Humanes de Madrid	6	10	Villaconejos	1
Manzanares el Real	2	4	Villalbilla	8
Meco	3	3	Villamanta	1
Miraflores de la Sierra	2	4	Villanueva de la Cañada	12
El Molar	2	3	Villanueva del Pardillo	3
Los Molinos	5	6	Villanueva de Perales	1
Moraleja de Enmedio	1	5	Villar del Olmo	1
Moralzarzal	2	6	Villarejo de Salvanés	5
Morata de Tajuña	4	4		
Navalafuente	1	2	TOTAL	183
Navalagamella	1	2		351
Navas del Rey	1	2		
Nuevo Baztán	1	11		
Paracuellos del Jarama	1	1		

Marquesinas instaladas en carretera

Carretera	Ámbito municipal	Número de marquesinas instaladas
N-I	Madrid (1)-Alcobendas (5)-S.S. Reyes (1)	7
N-II	Madrid (1)-San Fernando (2)-Torrejón (1)-Alcalá de Henares (2)	10
N-III	Madrid (2)-Rivas Vaciamadrid (2)-Arganda (14)	18
N-V	Madrid-Alcorcón (2)	2
N-VI	Madrid-Las Rozas (20)-Guadarrama (1)	21
M-401	Madrid (6)-Getafe (2)-Fuenlabrada (1)	9
M-100	Alcalá-Daganzo (1)	1
M-106	Algete (2)	2
M-113	Daganzo (2)-Fresno (2)-Ribatejada (1)	5
M-204	Nuevo Baztán (1)-M-300	1
M-206	Torrejón (1)-Loeches	1
M-208	Velilla de S. Antonio (1)-Mejorada	1
M-209	Campo Real (1)	1
M-219	Loeches-Nuevo Baztán (2)	2
M-220	Torres de la Alameda-El Gurugú (2)	2
M-301	Madrid-Perales del Río (4)-S. Martín Vega (3)	7
M-403	Leganés (3)-Villaverde	3
M-404	Navalcarnero-Serranillos (2)	2
M-405	Fuenlabrada-Humanes (4)	4
M-406	Alcorcón (6)-Leganés (2)-Getafe	8
M-409	Leganés (2)-Fuenlabrada	2
M-413	Fuenlabrada-Moraleja de Enmedio (3)	3
M-501	Alcorcón (1)-Navas del Rey (1)-Pelayos de la Presa (2)-San Martín de Valdeiglesias (1)	5
M-502	Aluche-Pozuelo de Alarcón (13)	13
M-503	Pozuelo-Majadahonda (6)	6
M-505	Las Rozas-Galapagar (2)	2
M-506	Fuenlabrada (2)-San Martín de la Vega (2)	4
M-509	Majadahonda (4)-Villanueva del Pardillo (2)-Valdemorillo (1)	7
M-510	Navalagamella (1)	1
M-511	Pozuelo (4)-Boadilla del Monte (1)	5
M-513	Pozuelo-Boadilla del Monte (1)-Villaviciosa (1)	12
M-519	Galapagar (2)-Torrelodones	8
M-525	Galapagar (2)-A-6	2
M-601	Collado Mediano (1)-Navacerrada	1
M-603	Madrid-Fuencarral (2)-Alcobendas (2)	4
M-607	Madrid (10)-Tres Cantos (2)-Colmenar Viejo (4)	16
M-608	Moralzarzal (1)-Manzanares el Real (1)-Soto del Real	2
M-610	Miraflores (1)-Bustarviejo	2
M-611	Colmenar Viejo-Soto del Real (2)-Miraflores (1)	3
M-614	Navacerrada-Guadarrama (1)	1
M-615	Moralzarzal (1)-Mataelpino (1)-Becerril (1)	3
M-616	Alcobendas (3)	3
M-617	El Boalo (1)-Becerril de la Sierra	1
M-618	Colmenar Viejo-Hoyo de Manzanares (1)	1
M-620	Alpedrete (1)	1
M-621	Collado Mediano (1)-Collado Villalba	1
M-622	Los Molinos (1)-Cercedilla (1)	2
M-625	Guadalix de la Sierra-Navalafuente (1)	1
M-628	Miraflores de la Sierra (1)-Bustarviejo	1
M-861	Becerril de la Sierra (2)	2
M-966	Cercedilla (2)-Fuenfria	2
TOTAL		223

Marquesinas instaladas en urbanizaciones

Municipio al que pertenecen las urbanizaciones	Número de marquesinas instaladas
Alcalá de Henares	10
Alcobendas	14
Arganda	2
Boadilla del Monte	26
Collado Villalba	3
Fuenlabrada	2
Galapagar	3
Getafe	4
Hoyo de Manzanares	9
Leganés	5
Madrid	7
El Molar	1
Moraleja de Enmedio	1
Móstoles	3
Nuevo Baztán	7
Rivas Vaciamadrid	23
Las Rozas	8
San Agustín de Guadalix	1
San Lorenzo de El Escorial	2
San Martín de la Vega	2
San Sebastián de los Reyes	2
Torrejón de Ardoz	1
Valdemorillo	2
Valdeolmos	1
Venturada	1
Villalbilla	5
Villanueva de la Cañada	8
Villaviciosa de Odón	17
TOTAL	170

El mantenimiento y conservación de marquesinas ha continuado durante 1995 con una elevada atención y cuidado, habiéndose realizado un total de 23.846 limpiezas de unidades de marquesina. A pesar de esto el número de cristales rotos en marquesinas fue de 2.088 unidades de cristal, lo cual implica un índice de roturas del 2,01 por ciento.

Programa de señalización de paradas de autobuses.- Los objetivos de este programa, puesto en marcha por el Consorcio en 1988, son los de señalar la parada a los viajeros; identificar las líneas de autobuses que efectúan parada; informar a los usuarios sobre los itinerarios de las líneas con sus paradas, cabecera y terminal, así como con el horario, y configurar una imagen coordinada e integrada del Sistema de Transporte de superficie, promocionando su utilización en el ámbito del Consorcio.

Durante 1995 no se ha contratado el suministro de nuevas unidades de postes, teniendo instalados (incluidas reposiciones) a final de año un total de 3.838 postes, cuya distribución por municipios es :

El Álamo	10	Olmeda de las Fuentes	4
Alcalá de Henares	171	Orusco	2
Alcobendas	190	Paracuellos	42
Alcorcón	155	Parla	77
Ambite	2	Perales de Tajuña	6
Anchuelo	2	Pezuela de las Torres	2
Aranjuez	83	Pinto	34
Arganda del Rey	54	Pozuelo de Alarcón	221
Batres	1	Pozuelo del Rey	2
Becerril de la Sierra	13	Rascafría	3
Belmonte de Tajo	1	Rivas Vaciamadrid	37
Boadilla del Monte	136	Las Rozas	143
Brunete	17	San Agustín de Guadalix	2
Campo Real	6	San Fernando de Henares	73
Carabaña	4	San Martín de la Vega	25
Cercedilla	4	San Sebastián de los Reyes	42
Ciempozuelos	7	Santorcaz	2
Colmenar de Oreja	7	Los Santos de la Humosa	3
Colmenar del Arroyo	7	Sevilla la Nueva	11
Colmenar Viejo	46	Soto del Real	3
Colmenarejo	3	Tielmes	6
Collado Villalba	9	Titulcia	2
Corpa	2	Torrejón de Ardoz	73
Costada	167	Torrelodones	19
Chinchón	10	Torres de la Alameda	5
El Escorial	10	Tres Cantos	67
Fuenlabrada	138	Valdelaguna	1
Galapagar	61	Valdemorillo	15
Getafe	220	Valdemoro	18
Hoyo de Manzanares	19	Valdilecha	4
Leganés	233	Valverde de Alcalá	2
Loeches	9	Velilla de San Antonio	19
Madrid	535	Villaconejos	1
Majadahonda	93	Villaalbilla	11
Meco	6	Villamantilla	1
Mejorada del Campo	21	Villanueva de la Cañada	51
Morata de Tajuña	13	Villanueva de Perales	2
Móstoles	196	Villanueva del Pardillo	6
Navacerrada	9	Villar del Olmo	1
Navalagamella	4	Villaviciosa de Odón	74
Navalcarnero	28		
Nuevo Baztán	22		
		TOTAL	3.838

Programa de identificación de los autobuses de líneas interurbanas.- La aplicación de las Normas de Identificación Corporativa a los autobuses de las líneas interurbanas ha proseguido durante 1995 con diferentes tipos de actuación :

- Pintura exterior de los autobuses con el color verde homologado por el Consorcio de Transportes.

- Señalización exterior de los autobuses con el logotipo adhesivo "MADRID-TRANSPORTES" suministrado por el Consorcio.

Al final del ejercicio de 1995, la aplicación de estas normas se ha extendido hasta un total de 563 nuevos vehículos y en 248 vehículos repintados de las concesiones de transporte regular por carretera de la Comunidad de Madrid.

ANEXO
V

Anexo V

Resultados económicos

Conviene recordar de nuevo en este punto que en Abril de 1995 se firmó el nuevo Contrato-Programa entre el Consorcio Regional de Transportes y la Administración del Estado para la financiación del transporte público en la Comunidad de Madrid, de aplicación al período 1995-1997. Disponiendo, en consecuencia, de un marco estable de financiación, en la actualidad se están preparando los nuevos instrumentos de control de gestión con los operadores.

En los cuadros adjuntos se presentan los principales conceptos de la explotación económica de los tres grandes grupos de operadores del Sistema de Transporte Regular de Viajeros de la Comunidad de Madrid dependientes del Consorcio, con la excepción de RENFE.

Debe tenerse en cuenta que los gastos presentados no reflejan la totalidad, pues no incluyen las amortizaciones de inversiones en infraestructura ejecutadas por instituciones públicas, ni las de mantenimiento de carreteras y viario urbano, en la parte que correspondiera imputar al mismo.

Finalmente se analiza la participación de cada operador en el total de gastos y, por último, se incluye un cuadro resumen con las partidas más importantes de las inversiones ejecutadas durante el ejercicio 1995 por cada operador.

Coberturas y ratios de la zona tarifaria "A" (Metro y EMT de Madrid)

Coberturas	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Ingresos tarifarios/Gtos. ordinarios	64,63%	68,37%	66,08%	59,35%	57,44%	51,59%	54,07%	57,60%	58,18%
Ingresos explotación/Gtos. ordinarios	66,23%	70,21%	68,43%	61,73	59,90%	54,00%	56,67%	60,60%	61,37%
Ratios									
Gtos. ordinarios/vehículo-km (pta)	261,6	279,8	300,5	332,2	355,9	417,4	423,4	427,3	428,1
Gtos. ordinarios/viajes (pta)	57,7	58,0	59,7	65,2	70,2	81,6	84,1	85,5	87,0

(1) Datos no homogéneos a causa de las huelgas registradas en el ejercicio.

(2) Lo gasto ordinarios de explotación se reducen en el importe de la Subvención de Capital traspasada a resultados.

Cuenta de resultados zonas tarifarias "B" y "C"
(En millones de pesetas corrientes)

Gastos	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995(*)
Gastos de personal	3.951	4.314	4.752	5.113	5.743	6.680	7.056	9.625
Energía	1.250	1.424	1.521	1.789	1.864	2.314	2.616	2.828
Otros gastos	1.426	1.723	1.830	1.967	2.141	2.585	3.050	3.840
Gastos operativos	6.627	7.461	8.103	8.869	9.748	11.579	12.722	16.293
Amortizaciones	544	715	887	1.064	1.261	1.113	1.330	1.648
Gastos de explotación	7.171	8.176	8.990	9.933	11.009	12.712	14.052	17.941
Cargas financieras explotación	151	285	365	554	681	506	461	568
Gastos ordinarios de expl. estimado	7.322	8.461	9.355	10.487	11.690	13.218	14.513	18.509
Ingresos	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995(*)
Ingresos de recaudación	8.130	9.521	10.385	11.743	13.169	14.673	16.127	21.148
Otros ingresos de explotación	67	70	74	80	85	140	149	172
Ingresos de explotación	8.197	9.591	10.385	11.823	13.254	14.813	16.276	21.320
Resultado de explotación estimado	875	1.130	1.104	1.336	1.564	1.595	1.763	2.811
Ratios								
Gtos. ordinarios/vehículo-km (pta)	118,5	128,4	137,7	148,5	162,1	175,1	185,3	207,0
Gtos. ordinarios/viajes (pta)	54,9	60,5	61,7	64,9	69,6	75,3	80,0	96,6

(*) En 1995 se han incorporado en los resultados económicos servicios hasta ese año no considerados (urbanos y algunos extremos a la Comunidad de Madrid)

Estructura de los gastos ordinarios de explotación de cada operador - 1995

	Metro	EMT	Conces. Interurb. Otros ur.	Total
Gastos de personal	57,02%	74,37%	52,00%	62,13%
Energía	10,10%	9,01%	15,28%	10,69%
Otros gastos	11,44%	8,17%	20,75%	12,05%
Gastos operativos	78,55%	91,55%	88,03%	84,87%
Amortizaciones	16,19%	7,10%	8,90%	11,65%
Gastos de Explotación	94,74%	98,64%	96,93%	96,51%
Cargas financieras explotación	5,26%	1,36%	3,07%	3,49%
Gastos ordinarios de explotación	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Participación de cada operador en total gastos explotación - 1995

	Metro	EMT	Conces. Interurb. Otros ur.	Total
Gastos de personal	26,41%	25,94%	9,78%	62,13%
Energía	4,68%	3,14%	2,87%	10,69%
Otros gastos	5,30%	2,85%	3,90%	12,05%
Gastos operativos	36,39%	31,93%	16,55%	84,87%
Amortizaciones	7,50%	2,47%	1,67%	11,65%
Gastos de Explotación	43,89%	34,40%	18,23%	96,51%
Cargas financieras explotación	2,44%	0,47%	0,58%	3,49%
Gastos ordinarios de explotación	46,32%	34,87%	18,80%	100,00%

Inversiones en 1995 (en millones de pesetas)

Concepto	Metro	EMT	Conces. Interurb. Otros ur.	Total
Construcciones civiles y edificios	1.219	266		1485
Maquinaria e instalaciones	3.290	46		3.336
Elementos de transporte	1.156	3.191	1.540(*)	5.887
Equipos proceso información	248	513		761
Otras inversiones	307	403		710
Total inversiones	6.220	4.419	1.540	12.179

(*) Estimado



Cuenta de resultados EMT de Madrid (En millones de pesetas corrientes)

Gastos	1987	1988	1989	1990	1991	1992(1)	1993	1994	1995
Gastos de personal	13.327	13.917	15.178	16.622	20.263	20.984	24.336	25.174	25.529
Energía	2.138	2.088	2.088	2.193	2.641	2.403	3.003	3.048	3.092
Otros gastos	1.700	1.938	2.288	2.121	2.495	2.242	2.610	2.573	2.804
Gastos operativos	17.165	17.943	19.554	20.936	25.399	25.629	29.949	30.795	31.425
Amortizaciones	821	843	1.018	1.400	1.986	2.166	2.079	2.328	2.436
Gastos de Explotación	17.986	18.786	20.572	22.336	27.385	27.795	32.028	33.123	33.861
Cargas financieras explotación	538	436	430	761	1.112	958	761	640	466
Gasto ordinarios de explotación	18.524	19.222	21.002	23.097	28.497	28.753	32.789	33.763	34.327
Otras cargas financieras									
Gtos. ejer. ant. y extraordinarios	282	1.107	85	40	114	396	48	329	860
Gastos totales	18.806	20.329	21.087	23.137	28.611	29.149	32.837	34.092	35.187
Ingresos									
Recaudaciones propias	14.439	13.947	13.384	11.955	12.861	11.281	13.815	14.280	14.308
Participación Abono Transportes	1.275	3.194	4.172	4.719	6.323	6.797	8.321	9.905	10.691
Ingresos tarifarios	15.714	17.141	17.556	16.674	19.184	18.078	22.136	24.185	24.999
Ingr. Subvención Capital a resultados					143	186	186	216	260
Otros ingresos explotación	235	368	375	382	429	403	468	448	525
Ingresos explotación	15.949	17.509	17.931	17.056	19.756	18.667	22.790	24.849	25.784
Ingresos ejer. ant. y extraordinarios	355	324	330	559	594	481	265	135	87
Ingresos totales	16.304	17.833	18.261	17.615	20.350	19.148	23.055	24.984	25.871
Resultados y financiación									
Resultado ordinario	-2.575	-1.713	-3.071	-6.041	-8.741	-10.086	-9.999	-8.914	-8.543
Resultado extraordinario	73	-783	245	519	480	85	217	-194	-773
Resultado económico	-2.502	-2.496	2.826	-5.522	-8.261	-10.001	-9.782	-9.108	-9.316
Financiación Consorcio	1.059	363	2.826	5.522	8.446	9.843	10.023	9.477	9.316
Financiación Ayuntamiento de Madrid	1.443	2.133	0	0	0	0			
Resultado de balance	0	0	0	0	185	-158	241	369	0
Coberturas									
Ingresos tarifarios/Gtas. Ordinarios (2)	84,83%	89,17%	83,59%	72,19%	67,66%	63,28%	67,90%	72,09%	73,38%
Ingresos explotación/Gtos. Ordinarios	86,10%	91,09%	85,38%	73,85%	69,33%	64,92%	69,51%	73,60%	75,11%
Ratios									
Gtos. ordinarios/vehículo-km (pta)	204,7	215,8	237,8	269,5	306,5	346,9	345,9	354,9	355,9
Gtos. ordinarios/viajes (pta)	41,7	42,1	46,2	53,3	59,2	67,2	65,4	65,7	65,8

(1) Datos no homogéneos a causa de las huelgas registradas en el ejercicio.

(2) Los gastos ordinarios de explotación se reducen en el importe de la Subvención de Capital traspasada a resultados.

Cuenta de resultados Metro de Madrid (En millones de pesetas corrientes)

Gastos	1987	1988	1989	1990	1991	1992(1)	1993	1994	1995
Gastos de personal	14.156	15.347	16.511	18.284	19.683	22.455	24.691	25.310	25.999
Energía	3.091	3.275	3.297	3.642	3.732	3.881	3.959	4.347	4.603
Otros gastos	4.234	3.841	3.572	3.329	3.813	4.194	4.468	4.640	5.214
Gastos operativos	21.481	22.463	23.380	25.255	27.228	30.530	33.118	34.297	35.816
Amortizaciones	2.795	3.053	3.532	3.709	3.925	5.057	5.842	6.801	7.382
Gastos de Explotación	24.276	25.516	26.912	28.964	31.153	35.587	38.960	41.098	43.198
Cargas financieras explotación	2.684	3.247	2.772	3.336	2.267	4.267	3.286	2.542	2.397
Gasto ordinarios de explotación	26.960	28.763	29.684	32.300	33.420	39.854	42.246	43.640	45.595
Otras cargas financieras	3.558	2.477	3.272	3.244	2.919	1.926	1.360	731	326
Gtos. ejer. ant. y extraordinarios	875	1.254	63	0	28	270	356	336	256
Gastos totales	31.393	32.494	33.019	35.544	36.367	42.050	43.962	44.707	46.177
Ingresos									
Recaudaciones propias	12.251	12.479	12.473	12.146	11.227	11.321	11.261	11.688	11.927
Participación Abono Transportes	1.423	3.189	3.465	4.056	5.075	5.624	6.434	7.496	8.179
Ingresos tarifarios	13.684	15.668	15.938	16.202	16.302	16.945	17.695	19.184	20.106
Ingr. Subvención Capital a resultados						538	1.178	1.899	2.136
Otros ingresos explotación	492	512	816	936	1.029	896	858	978	1.023
Ingresos explotación	14.176	16.180	16.754	17.138	17.331	18.379	19.731	22.061	23.265
Ingresos ejer. ant. y extraordinarios	319	401	0	1.677	43	680	329	304	402
Ingresos totales	14.495	16.581	16.754	18.815	17.374	19.059	20.060	22.365	23.667
Resultados y financiación									
Resultado ordinario	-12.784	-12.583	-12.930	-15.162	-16.089	-21.475	-22.515	-21.579	-22.330
Resultado extraordinario	-4.114	-3.330	-3.335	-1.567	-2.904	-1.516	-1.387	-763	-180
Resultado económico	-16.898	-15.913	-16.265	-16.729	-18.993	-22.991	-23.902	-22.342	-22.510
Financiación Administración Central	14.899	11.985	11.200	0	0	0			
Financiación CAM	412	775	0	0	0	0			
Financiación Consorcio	1.458	2.114	5.065	17.120	19.180	22.586	23.547	22.449	22.510
Resultado de balance	-129	-1.039	0	391	187	-405	-355	107	0
Coberturas									
Ingresos tarifarios/Gtos. Ordinarios (2)	50,76%	54,47%	53,69%	50,16%	48,78%	43,10%	43,09%	45,96%	46,26%
Ingresos explotación/Gtos. Ordinarios	52,58%	56,25%	56,44%	53,06%	51,86%	46,12%	46,70%	50,55%	51,03%
Ratios									
Gtos. ordinarios/vehículo-km (pta)	323,3	350,3	369,3	398,4	412,5	489,2	513,6	507,3	505,4
Gtos. ordinarios/viajes (pta)	78,3	77,6	75,2	77,6	83,4	96,5	108,1	111,4	114,8

(1) Datos no homogéneos a causa de las huelgas registradas en el ejercicio.

(2) Los gastos ordinarios de explotación se reducen en el importe de la Subvención de Capital traspasada a resultados.

ANEXO

VI

Anexo VI

Índice de disposiciones publicadas en 1995 relativas al transporte público regular de viajeros

A) En el Boletín Oficial del Estado

* Orden de 10 de Mayo de 1995 sobre utilización de carriles para vehículos con alta ocupación (BOE del 19 de Mayo).

* Resolución de 19 de Septiembre de 1995, de la Dirección General de Transportes Terrestres, sobre realización del Visado de las autorizaciones de transporte (BOE del 2 de Octubre).

* Real Decreto 1.801/95, de 3 de Noviembre, por el que se amplía el concepto de familia numerosa (BOE del 4 de Noviembre).

* Orden de 28 de Diciembre de 1995, de revisión de tarifas de los servicios regulares permanentes de uso general de viajeros por carretera (BOE del 30 de Diciembre).

B) En el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid

* Orden de 7 de Febrero de 1995, de la Consejería de Transportes, por la que se establece la obligatoriedad de las hojas de ruta en las concesiones de servicio público regular permanente de uso general de transporte de viajeros por carretera y la consiguiente eliminación en estas concesiones de los libros de ruta (BOCM del 16 de Febrero).

* Resolución de 7 de Diciembre de 1995 de la Gerencia del Consorcio Regional de Transportes por la que se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Administración de fecha 4 de Diciembre de 1995 sobre delegación de competencias en la concesión de subvenciones (BOCM del 14 de Diciembre).

* Orden de 14 de Diciembre de 1995, de la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, por la que se establecen las bases reguladoras para la concesión de subvenciones para la adquisición de vehículos, material cancelador y de control de viajeros (BOCM del 9 de Febrero de 1.996).



**Comunidad de
Madrid**



Ayuntamiento de Madrid

**CONSORCIO
TRANSPORTES
MADRID**