

Informe
de Gestión

2015



EMT
www.emtmadrid.es

Informe de Gestión

2013



ÍNDICE

A. Evolución de la actividad de la empresa en 2013

I · INTRODUCCIÓN	11
II · ACTIVIDAD DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO	19
1 · Resumen General	21
2 · Operaciones	25
2 · 1 · Oferta de servicio	25
2 · 2 · Velocidad en línea	27
2 · 3 · Viajeros transportados	27
2 · 4 · Títulos de transporte	30
2 · 5 · Tarifas	32
2 · 6 · Ingresos	33
2 · 7 · Accidentes de circulación	34
2 · 8 · Ratios de Explotación	35
2 · 9 · Media Anual Móvil	35
2 · 10 · Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) para la gestión del servicio	37
2 · 11 · Líneas en Explotación	40
3 · Definición, Planificación y Control de Mantenimiento	50
3 · 1 · Parque de Material Móvil	50
3 · 2 · Antigüedad del Parque	51
3 · 3 · Características técnicas de los autobuses	54
3 · 4 · Averías reparadas por 1000 kilómetros	55
3 · 5 · Consumo de carburante	55
3 · 6 · Parámetros de la plantilla de mantenimiento y Parque de Material Móvil	57
3 · 7 · Inspección Técnica de Vehículos	57

3 · 8 · Evolución de los gastos de mantenimiento de Material Móvil	58
3 · 9 · Información sobre daños causados por actuaciones vandálicas en el Parque Móvil	58
4 · Análisis económico	59
4 · 1 · Resultado económico	59
4 · 2 · Costes laborales	60
4 · 3 · Costes de producción	61
4 · 4 · Instrumentos financieros	61
III · ACTIVIDAD DE APOYO AL CONTROL DE ESTACIONAMIENTO (SACE)	63
1 · Introducción	65
2 · Resumen General	65
3 · Explotación	67
3 · 1 · Área objeto de control	67
3 · 2 · Oferta de servicio	69
4 · Análisis económico	76
IV · RECURSOS HUMANOS	79
1 · Plantilla de personal	81
1 · 1 · Evolución mensual de la plantilla	81
1 · 2 · Reingresos de conductores de autobús	83
1 · 3 · Número total de reingresos	84
2 · Formación	84
2 · 1 · Formación de ingreso	84
2 · 2 · Formación Continua de Empresa	85
2 · 3 · Concursos de promoción interna	86
2 · 4 · Alumnos de formación profesional en prácticas	86
3 · Gabinete Social	87
4 · Relaciones Laborales	87

5 • Prevención de Riesgos y Salud Laboral	88
5 • 1 • Prevención de Riesgos Laborales	88
5 • 2 • Salud Laboral	92
V • TECNOLOGÍA, INFRAESTRUCTURAS Y SEGURIDAD	95
1 • Tecnología y Sistemas de Información	97
1 • 1 • Acceso Wi-Fi a internet para los clientes	98
1 • 2 • Sistema de captación de matrículas del SACE	98
1 • 3 • Sistema de conducción eficiente (EfiBus)	98
1 • 4 • Actividad en I+D+i	98
2 • Infraestructuras y Mantenimiento de Instalaciones	99
3 • Seguridad Integral	100
4 • Seguridad Lógica	101
VI • COMUNICACIÓN, RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA Y ACCESIBILIDAD	103
1 • Comunicación y cliente	105
1 • 1 • Comunicación Interna	105
1 • 2 • Relaciones con el Cliente	105
1 • 3 • Publicidad	108
2 • Responsabilidad Social Corporativa y Accesibilidad	108
2 • 1 • Responsabilidad Social Corporativa	108
2 • 2 • Accesibilidad	110
3 • Medio Ambiente	111
3 • 1 • Introducción	111
3 • 2 • Caracterización del Parque Móvil	111
3 • 3 • Combustibles alternativos	114
3 • 4 • Gestión de Residuos	115
3 • 5 • EMT y el “Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid 2011-2015”	120
3 • 6 • Otras actuaciones	120

4 • Calidad	122
VII • PROYECTOS INTERNACIONALES, CONVENIOS Y CONTRATACIÓN	125
1 • Proyectos Internacionales	127
1 • 1 • Proyectos de cooperación europea con aportaciones económicas de la UE	127
1 • 2 • Planificación y promoción de la movilidad urbana sostenible	129
1 • 3 • Cooperación con otras empresas españolas y extranjeras en proyectos y labores consultoras de diversa índole en el campo del transporte urbano	129
1 • 4 • Explotación de parte de la operación del nuevo sistema de transporte de Lima	130
1 • 5 • Rentabilización de activos	131
2 • Gestión de convenios de colaboración	131
3 • Contratación Pública	132
VIII • GESTIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA	135
1 • Actividad de adquisiciones de material	137
1 • 1 • Carburantes	137
1 • 2 • Resto de recepciones	137
2 • Actividad de Almacenes	139
3 • Gestión financiera	139
4 • Control de Gestión y Auditoría Interna	140
4 • 1 • Control de Gestión	140
4 • 2 • Auditoría Interna	141
IX • ACTIVIDAD CENTROS DE OPERACIONES	143

Previsión de actividades y acontecimientos posteriores al cierre

1 · Fusión de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid y Madrid Movilidad	149
2 · Plan Estratégico de la EMT	149
3 · Gestión Económico-Financiera	150
3 · 1 · Objetivos de producción y coste de los recursos	150
3 · 2 · Marco tarifario	152
3 · 3 · Acciones propias	152
4 · Relaciones Laborales	152
5 · Operaciones	153
6 · Comunicación y Publicidad	154
7 · Consultoría y Nuevos Servicios	155
8 · Medio Ambiente	155
9 · Material Móvil	155
9 · 1 · Catalizadores	155
9 · 2 · Acondicionamiento de autobuses en servicio	156
9 · 3 · Estaciones de ITV	156
9 · 4 · Consultorías Técnicas	156
9 · 5 · Proyectos	156
9 · 6 · Certificación de Seguridad	157
9 · 7 · Realización de ensayos	157
10 · Tecnología	158
11 · Construcciones	158



Informe de Gestión

A. EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LA EMPRESA

2013



Informe de Gestión

Evolución de la actividad de la empresa

I. Introducción

2013



Introducción

En el ejercicio 2013, inicia su periodo de vigencia un nuevo “Convenio Específico” de regulación de las relaciones entre el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT). En él se planifican y cuantifican objetivos, al tiempo que se fijan las obligaciones de la EMT en la producción de servicios y su nivel de calidad. Además, conscientes de la evolución negativa de la demanda y de las limitaciones presupuestarias de la administraciones, con este Convenio, pretende garantizarse la prestación del servicio de transporte público, proporcionando un horizonte de estabilidad financiera para el desarrollo de la actividad de la EMT al pasar a una remuneración por kilómetro producido. Este Convenio está pendiente de firma al cierre de este informe.

Ha continuado la aplicación del Plan Estratégico 2008-2015, entre cuyas líneas estratégicas, y a modo de resumen, cabe destacar:

- En lo referente a la Calidad del Servicio, se ha profundizado en el objetivo de fidelización del cliente, mejorando el compromiso con el cumplimiento del servicio y la comunicación con los clientes, garantizando la calidad y disponibilidad de todos los recursos.
- Desde el punto de vista de la Sostenibilidad y el Compromiso, se afianzan aquellos objetivos que permitirán que la EMT sea una organización de referencia, potenciando el respeto al Medio Ambiente y el compromiso con la Responsabilidad Social Corporativa (RSC), fomentando, al mismo tiempo, la cultura de comunicación interna y, por tanto, la integración de los empleados.
- Por último, desde la perspectiva de la Eficiencia, la transparencia en la gestión, junto con la mejora de procesos y la gestión eficaz de los recursos, contribuirán a incrementar la eficiencia en la gestión global de la Empresa.

En el ámbito de las relaciones laborales, el primer trimestre del año viene marcado por la continuidad de un clima de conflictividad laboral, motivado por la aplicación del contenido del RD Ley 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, en el que, entre otras cuestiones, se establece la supresión de la Paga Extraordinaria de Navidad para todos los empleados públicos para el año 2012.

El 8 de octubre, tras la denuncia del Convenio Colectivo 2012-2013 por todas las representaciones sindicales que integran el Comité de Empresa, se procede a la constitución de la Mesa Negociadora del Convenio Colectivo para los próximos ejercicios, planteándose por la Dirección de la Empresa, a la vista de la situación económico financiera, una propuesta de negociación en la que se debe aplicar, para el bienio 2014-2015, una rebaja salarial del 7 y el 0,5%, respectivamente.

En el apartado de formación continua, siguen teniendo una especial relevancia los cursos impartidos para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) a los conductores, cuyos cursos comienza a impartir la EMT a finales de 2010, una vez obtenida la autorización de la Comunidad de Madrid como centro de formación y la correspondiente homologación de los cursos. Relacionados también con esta categoría, hay que mencionar los cursos de conducción eficiente y, como novedad en este ejercicio, los cursos de inglés básico.

Entendiendo que la participación de la Empresa en el proceso formativo, permite una mejor adaptación de los jóvenes a la vida laboral, la EMT ha continuado adscrita al Programa de Formación Profesional Dual, en el que han participado alumnos de las especialidades de Automoción y de Laboratorio de Análisis y Control de Calidad.

Este año es el tercero de vigencia del “Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid 2011-2015”, en el que la EMT es responsable de once medidas de reducción de la contaminación para las que se han llevado a cabo las siguientes acciones:

- Medida nº 15 “Lograr que el 100% de la flota de autobuses de la EMT que presta servicio en la Zona de Bajas Emisiones incorpore tecnologías limpias”. Hasta la fecha, se han instalado filtros de partículas y catalizadores en 385 vehículos que prestarán su servicio en la Zona de Bajas Emisiones.
- Medida nº 16 “Ampliación del número de puntos de suministro alternativos en los Centros de la EMT”. Se han instalado nuevas tomas de carga eléctrica en los Centros de Operaciones de Sanchinarro, Carabanchel y Fuencarral y en la Sede Central.
- Medida nº 17 “Fomento de buenas prácticas y uso de nuevas tecnologías para un uso más eficiente de los autobuses de la EMT”. Se han formado 4.126 conductores en buenas prácticas en la conducción y se ha instalado un sistema de ayuda a la conducción eficiente en 25 vehículos.
- Medida nº 22 “Incremento de carriles-bus convencionales y con separador”. Gracias a las actuaciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento de Madrid, se ha incrementado la longitud de los carriles-bus en los ejes Gran Vía de San Francisco, Calle Génova, Ronda de Toledo y Paseo del Prado.
- Medida nº 23 “Nuevos sistemas de pago (móvil, internet, etc)”. Se han realizado pruebas para integrar los sistemas de billeteaje y telefonía en una muestra de 15 usuarios.
- Medida nº 24 “Mejora de la información al viajero”. Se han instalado 364 paneles de información, 35 paneles multimedia y acceso Wi-fi en algunas paradas. Toda la flota cuenta con el Sistema de Información Acústica exterior.
- Medida nº 33 “Promoción de la movilidad al trabajo en transporte público”. Se ha prolongado la línea T61 para atender la nueva demanda generada en las Tablas por la reciente ubicación de la sede de una entidad bancaria.

Todas ellas forman parte del grupo de las que pretenden fomentar el uso de un transporte público más eficiente y sostenible, generando un aumento de los clientes y, en paralelo, un descenso de la utilización del vehículo privado.

En este sentido, hay que resaltar la labor que viene realizando el Servicio de Apoyo al Control de Estacionamiento (SACE), a través de la vigilancia de los carriles reservados para el transporte público. Esta actividad se viene desarrollando mediante un sistema de captación de matrículas con cámaras fotográficas situadas en el techo de los vehículos que prestan este servicio, desde el año 2007, lo que ha contribuido notablemente a la obtención de unos resultados de ocupación casi nula de los carriles reservados al autobús.

En este ejercicio, se han realizado las primeras auditorías ambientales internas con recursos propios, con resultado satisfactorio. Se ha renovado la Certificación del Sistema de Gestión Ambiental Integrado del Centro de Operaciones de Entrevías, basado en las normas UNE-EN ISO 9001:2008 y UNE-EN ISO 14001:2004 y la del Centro de Operaciones de La Elipa en base a la norma UNE-EN ISO 14001:2004. En el Centro de Operaciones de Carabanchel y en la Sede Central se han renovado según el Reglamento EMAS III 1221/2009.

En el mes de diciembre, se lleva a cabo la auditoría para la certificación del Sistema Integrado de Gestión de Calidad y Medio Ambiente en el Centro de Operaciones de Sanchinarro, certificado mediante las normas UNE-EN ISO 9001:2008 y el Reglamento EMAS III 1221/2009.

Con ellas, la EMT pretende realizar un control más exhaustivo de los aspectos medioambientales de su actividad, sistematizando las buenas prácticas ambientales para garantizar la mejora continua, lograr un mayor grado de cumplimiento de la normativa legal de aplicación y la sensibilización ambiental de los trabajadores.

El compromiso con la eficiencia energética hace que la EMT oriente sus actuaciones hacia la actualización de conocimientos en nuevas tecnologías que contribuyan a mejorar la calidad del aire en la ciudad. De este modo, se ha puesto en servicio un prototipo de autobús estándar en el que se instaló un sistema "Start-Stop" para mantener el motor térmico apagado mientras el vehículo se encuentra detenido, ahorrando combustible y evitando las emisiones correspondientes de gases de escape.

También han comenzado a funcionar dos prototipos de autobús de gasóleo que han sido transformados en autobuses "dual-fuel", es decir, que pueden utilizar simultáneamente gasóleo y gas natural, con lo que se obtiene un ahorro económico, derivado del menor coste del gas natural y se evitan las emisiones de gases de escape por la sustitución del diésel por gas natural.

La totalidad de los autobuses incorporados a la flota en 2013 han sido de gas natural o con tecnologías híbridas GNC/eléctrica, en cuyo desarrollo ha participado la EMT. Ha continuado la incorporación de autobuses articulados propulsados por gas natural. Con estas incorporaciones, más del 40% de la flota utiliza este tipo de combustible.

En cuanto a los Centros de Operaciones, se han puesto en marcha los denominados "proyectos de eficiencia energética de la EMT", consistentes en la realización de auditorías energéticas en todos los centros y la Sede Central. Con ellas, se pretende analizar el funcionamiento de las instalaciones con el fin de conocer las ineficiencias energéticas e implantar medidas para obtener reducciones importantes de la demanda energética actual.

Dentro del compromiso con la Responsabilidad Social Corporativa, en 2013, ha continuado el proyecto de Responsabilidad Social Corporativa, impulsado por el Ayuntamiento de Madrid, y en el que participan diversas empresas municipales, con el objetivo principal de desarrollar un modelo y una guía de RSC para estas empresas, que incorpore las políticas, actuaciones y sistemas de control que

definen una actuación de Gobierno Corporativo Socialmente Responsable, en base a una Hoja de Ruta marcada por cada empresa.

Este trabajo ha generado la definición de un Plan Estratégico de RSC, cuyos objetivos, líneas de actuación y acciones se incluyen en el Informe Anual de Cumplimiento del Código de Buenas Prácticas Administrativas (CBPA) del Ayuntamiento de Madrid. Los compromisos adquiridos son los siguientes:

- Compromiso con la Estrategia y la Gestión, con el Buen Gobierno y la Transparencia
- Compromiso con nuestros Clientes
- Compromiso con nuestros Proveedores
- Compromiso con nuestros Empleados
- Compromiso con nuestra Sociedad
- Compromiso con el Medio Ambiente
- Compromiso con la Gestión Económica

En materia de accesibilidad, destaca la participación en la elaboración del Plan “Madrid Incluye 2014-2015”, plan municipal de inclusión de personas con discapacidad, coordinado por el Área de Gobierno de Familia, Asuntos Sociales y Participación Ciudadana, a través del Consejo Municipal de Discapacidad, que será aprobado en los primeros meses de 2014.

En lo referente a las tecnologías accesibles, la EMT ha sido seleccionada para participar en la Conferencia Anual del “Zero Project 2014” por sus iniciativas relacionadas con los sistemas de información a través de las tecnologías accesibles. Como ejemplo de ello, el trabajo realizado en este año para implantar la herramienta INCLUSITE, con la que se ofrece una accesibilidad absoluta y universal a los contenidos de la página Web.

También ha proseguido la colaboración con la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid (FAMMA-Cocemfe) en la aplicación gratuita “Accessibility” para teléfonos con sistemas operativos IOS (iPhone) y Android, así como de tabletas, que permite a las personas mayores, o con movilidad reducida, de la Comunidad de Madrid conocer, gracias al sistema de geo-localización, en qué lugar y a qué distancia se encuentra el punto de interés accesible seleccionado (paradas de autobús, aparcamientos, cajeros...).

La estrategia de comunicación externa, un año más, se ha centrado en fortalecer la imagen de la EMT en diferentes soportes. De este modo, internet, las redes sociales y las aplicaciones para dispositivos móviles han sido el núcleo central de la estrategia.

En consonancia con su compromiso con la calidad en la atención al cliente, la Oficina de Atención al Cliente (OAC) ha superado, nuevamente, la auditoría de renovación del Sistema de Gestión de Calidad UNE-EN ISO 9001:2008, lo que permite asegurar que la EMT cumple con los niveles más altos exigidos por la norma en esta materia, conforme el objetivo estratégico de promover una cultura enfocada a la satisfacción de los clientes.

La EMT ha continuado potenciando el desarrollo de nuevas tecnologías para el suministro de información a los clientes, de manera que el número de usuarios de las diferentes aplicaciones y sistemas se ha multiplicado por quince en dos años.

En este ejercicio, se han puesto en servicio las aplicaciones oficiales de la EMT para las plataformas de smartphones Windows Phone y Blackberry 10, con motivo de su aparición en el mercado a principios de año, sumándose a las ya existentes para Android e iPhone. También se ha puesto en servicio la nueva aplicación para Smart TV y el nuevo sistema de consulta de información a través de la red social Spotbros.

En el mes de abril, en colaboración con el Ayuntamiento de Madrid, se completa la instalación, con carácter experimental, de diez marquesinas con Paneles de Mensajería Variable que funcionan con tinta electrónica y pueden alimentarse mediante energías renovables. También en el mismo mes, se pone en marcha el Proyecto Smart Madrid en quinientas paradas, que incorporan tecnología NFC y códigos QR para facilitar a los usuarios información de tiempos de espera y de interés turístico en relación a su posición geográfica.

Reforzando los objetivos de transparencia y austeridad en materia de Contratación Pública, y a la vista de la modificación del marco jurídico de desarrollo, continúa el proceso de revisión de las Normas de Contratación, al tiempo que se trabaja en la modernización operativa, incrementando la utilización de los medios electrónicos.

Como parte de la política de internacionalización de la EMT, prosigue la participación en el transporte urbano de Lima (COSAC), en el que las actividades de la Empresa se centran en el asesoramiento técnico integral de la operación que, en 2012, ha supuesto la realización de nueve millones de kilómetros.

Por último, destacar los premios recibidos en 2013 por la EMT por el desarrollo de tecnologías:

- Premio EnerTic 2013 a la innovación y reconocimiento a las mejores prácticas por el Proyecto EfiBus de conducción eficiente.

- Premio de la Fundación DINTEL y el Premio Especial a la Innovación concedido por ESRI al mejor Proyecto Smart Cities 2013 por la Plataforma Open Data que la EMT pone a disposición de terceros para el desarrollo de aplicaciones y widgets informativos digitales.

Un año más, la actividad ha estado marcada por la situación económica del entorno, de manera que el objetivo principal ha sido incrementar la eficiencia en la gestión global a través de una eficaz utilización de los recursos, manteniendo un servicio de transporte público eficaz y sostenible, comprometido con los ciudadanos, el respeto a la ciudad y al Medio Ambiente.

Informe de Gestión

Evolución de la actividad de la empresa

II. Actividad de
**transporte
colectivo urbano**

2013



Los cuadros y gráficos que se exponen en las páginas siguientes recogen de forma extractada los datos más importantes de la actividad de Transporte Urbano de la Empresa durante el ejercicio 2013, de los que el cuadro número 1 ofrece un resumen de los más representativos del servicio realizado.

Se ha transportado un total de 404.102.366 viajeros, lo que representa un descenso del 0,34% respecto al año 2012, cuyas causas fundamentales han sido, básicamente, el descenso general de la movilidad y los cuatro días afectados por paros parciales en el mes de enero.

La utilización del Abono Transportes se ha situado en 317.753.942 viajes, con un crecimiento del 0,85%, motivado por el traslado de usuarios por la subida de tarifas del Metrobús, fundamentalmente.

En cuanto a los viajeros con Títulos EMT y Metrobús, han pasado de 90.150.885 a 86.296.621, con una reducción del 4,28%, debido al menor número de clientes transportados con Metrobús y al descenso del título Bonotet, derivado de su sustitución por el nuevo título Mensual Tarjeta Azul.

El total de kilómetros recorridos en línea ha sido de 91.262.015, un 1,97% menos que en el ejercicio anterior, consecuencia de los cuatro días de paros parciales ya señalados, de las adaptaciones del servicio realizadas en algunas líneas para adecuarlas a la demanda real y de la supresión a partir del mes de octubre de la red especial nocturna de Metrobúhos.

La velocidad en línea se ha reducido un 0,37%, pasando de 13,57 km/h en 2012 a 13,52 en 2013, por la influencia de alguna de las líneas desviadas por obras y por la adaptación realizada en los cuadros de servicio para adecuarlos a las condiciones del tráfico diario.

Siguiendo los criterios ambientales de mejora de calidad del aire impulsados por el Ayuntamiento de Madrid, a partir de 2013, se prescinde del uso del biodiésel, pasando a utilizar gasóleo, al mismo tiempo que se introducen mejoras tecnológicas (catalizadores) en los autobuses, de forma que sus niveles de emisiones de óxido de nitrógeno y partículas estén por debajo de los límites de la norma Euro V.

El consumo medio de gas natural ha experimentado un crecimiento del 2,54%, mientras que las cifras totales de consumo se han incrementado un 15,26%, debido al crecimiento de la flota que utiliza este tipo de combustible en 49 unidades.

El consumo de energía eléctrica se incrementa un 5,47% por la incorporación de los vehículos CASTROSUA Tempus GNC Híbrido-enchufable a finales de 2012, entre otros.

La media diaria de autobuses en servicio se ha reducido un 2,03%, por las mismas razones expresadas en los kilómetros.

En 2013, se han adquirido 42 autobuses nuevos y se ha puesto en servicio un total de 49 unidades, que se detallan a continuación:

- 24 autobuses estándar de piso bajo, 12 metros de longitud y 2 puertas, propulsados por gas natural, marca IVECO, modelo Citelis GNC, con rampa de acceso.
- 2 autobuses estándar de piso bajo, 12 metros de longitud y 2 puertas, propulsados por gas natural, marca MAN, modelo NL/313-F GNC, con rampa de acceso.

- 18 autobuses articulados de piso bajo, 18 metros de longitud y 3 puertas, propulsados por gas natural, marca MAN, modelo NG/313-F GNC Articulado, con rampa de acceso.
- 5 autobuses estándar de piso bajo, 12 metros de longitud y 2 puertas, propulsados por gas natural y electricidad (híbrido), de la marca TATA HISPANO, modelo TML Híbrido GNC, con rampa de acceso.

Asimismo, se han dado de baja 90 unidades y se han retirado del servicio del Parque Móvil de Explotación 146 autobuses, que se detallan a continuación.

- 71 autobuses amortizados, marca IVECO, modelo Cityclass Piso Bajo.
- 1 autobús no amortizado, marca IVECO, modelo Cityclass Piso Bajo.
- 25 autobuses amortizados, marca MAN, modelo NG/313-F Articulado Piso Bajo.
- 16 autobuses amortizados, marca MAN, modelo NL/263-F Piso Bajo.
- 25 autobuses amortizados, marca MERCEDES, modelo O/530 Citaro Piso Bajo.
- 8 autobuses amortizados, marca SCANIA, modelo N-94/UB Omnicity Piso Bajo.

Por lo que se refiere al importe neto de la cifra de negocios, ha disminuido un 1,17%. En cuanto al coste medio por kilómetro, ha sido de 5,18 euros, con un incremento del 3,19% derivado de la influencia que ha tenido, en el ejercicio 2012, la aplicación del RD Ley 20/2012 que disminuyó los costes del personal activo, en ese ejercicio, un 3,37%.

Cuadro 1 Datos Generales

	Número de líneas	Longitud total de las líneas (ida y vuelta) (1)	Nº de autobuses en Parque Móvil de Explotación a 31 de diciembre	Antigüedad del Parque (años)	Media diaria de autobuses	
					En servicio	En parque
2013	203	3.562,06	1.903	6,64	1.421,95	1.968,56
2012	216	3.897,00	2.000	6,17	1.451,48	2.014,41
Δ	-13	-334,94	-97	0,47	-29,53	-45,85
%	-6,02	-8,59	-4,85	7,62	-2,03	-2,28

	Kilómetros recorridos				Horas-vehículo en línea	Velocidad en línea
	En línea	En salida y encierro	Comerciales	Totales		
2013	91.262.015	6.407.321	97.669.336	98.993.405	6.752.185	13,52
2012	93.096.839	6.629.746	99.726.585	101.118.494	6.862.743	13,57
Δ	-1.834.824	-222.425	-2.057.249	-2.125.089	-110.558	-0,05
%	-1,97	-3,35	-2,06	-2,10	-1,61	-0,37

	Viajeros transportados			Ingresos servicio de transportes		
	Totales	Promedio diario	Por vehículo-km en línea	Totales	Por kilómetro en línea	Por viajero
2013	404.102.366	1.107.130	4,4279	454.916.670	4,98	1,1257
2012	405.485.897	1.107.885	4,3555	460.305.806	4,94	1,1352
Δ	-1.383.531	-755	0,0724	-5.389.136	0,04	-0,0095
%	-0,34	-0,07	1,66	-1,17	0,81	-0,84

	Consumos por 100 km (expresados en energía kWh)					Viajes diarios por vehículo	Índice de ocupación
	Diésel	Biodiésel	Gas natural	Eléctrico	Híbrido		
2013	561,30	--	782,75	94,29	600,24	20,39	47,77
2012	--	567,67	763,34	89,40	571,81	20,33	46,91
Δ	561,30	-567,67	19,41	4,89	28,43	0,06	0,86
%	--	-100,00	2,54	5,47	4,97	0,30	1,83

	Plantilla total a 31 de diciembre	Personal adscrito al Servicio de Transporte Urbano			
		A 31 de diciembre	Media anual	Media por vehículo en servicio	Media por vehículo en parque
2013	8.165	7.909	7.985	5,616	4,056
2012	8.328	8.063	8.002	5,513	3,972
Δ	-163	-154	-17	0,103	0,084
%	-1,96	-1,91	-0,21	1,87	2,11

	Kilómetros en línea por empleado y año (2)	Viajeros por empleado y año (2)	Horas-vehículo en línea por empleado y año (2)	Plazas ofertadas por empleado y año (2)	Plazas ofertadas por vehículo-km en línea	Plazas ofertadas por día en servicio
2013	12.367,80	54.763,84	915,05	114.641	9,269	2.317.639
2012	12.514,70	54.508,12	922,54	116.206	9,286	2.361.904
Δ	-146,90	255,72	-7,49	-1.565,00	-0,017	-44.265
%	-1,17	0,47	-0,81	-1,35	-0,18	-1,87

(1) Desde el 1 de enero de 2012, las longitudes de línea se obtienen del Sistema de Información Geográfica (GIS).

(2) Ratios calculados con los datos de plantilla efectiva adscrita al servicio de Transporte Urbano, en función de los contratos de jornada reducida.

Cuadro 2 Evolución de los Datos Generales

Año	Número de habitantes (1)	Kilómetros recorridos (2)	Media diaria de autobuses en servicio	Plazas de la media diaria de autobuses en servicio	Consumo expresado en energía (3) (4)								Viajeros totales (5)	
					Energía eléctrica (kWh)	Gasóleo (kWh)	Gas Natural (kWh)	Hidrógeno (kWh)	Biodiesel (kWh)	Biocombustible (kWh)	Bioetanol (kWh)	Híbrido (kWh)		
1948	1.413.707	15.876.529	198,4	16.488	22.184.500	6.927.065								190.777.367
1950	1.527.894	22.861.928	328,2	22.250	26.613.400	24.249.898								278.262.676
1952	1.555.760	29.347.701	413,6	29.672	39.713.609	26.095.825								311.437.084
1954	1.645.082	31.775.674	454,3	35.837	41.807.348	43.110.466								354.287.358
1956	1.757.148	35.364.310	478,8	38.194	43.479.382	55.830.669								383.359.782
1958	1.866.507	42.910.331	599,5	49.881	45.086.129	84.742.545								418.004.761
1960	2.177.123	41.936.186	606,9	52.675	47.484.762	85.987.037								380.083.693
1962	2.293.972	47.414.236	649,3	62.143	45.187.407	118.666.668								414.904.805
1964	2.418.532	56.712.215	761,9	76.637	35.986.234	184.484.691								458.298.011
1966	2.712.641	61.684.064	865,9	93.730	21.595.510	240.365.961								471.854.995
1968	2.870.849	66.179.566	906,1	101.581	13.602.163	275.798.852								378.825.628
1970	3.120.941	58.412.506	836,6	95.042	8.974.779	253.099.536								357.347.700
1972	3.209.246	63.021.245	849,5	99.870	2.591.799	295.457.492								369.118.926
1974	3.274.043	70.993.153	937,9	100.562		335.763.289								424.516.132
1976	3.322.460	88.817.988	1.209,6	85.950		413.271.497								421.245.900
1978	3.367.438	87.890.694	1.179,7	82.345		407.843.141								427.524.887
1980	3.357.903	93.438.590	1.232,4	85.805		426.682.540								467.277.355
1981	3.158.818	99.334.974	1.301,6	82.449		446.781.368								490.090.068
1982	3.194.067	98.536.146	1.282,4	79.665		445.378.054								478.526.665
1983	3.194.067	96.392.359	1.263,8	77.536		429.767.534								474.976.590
1984	3.200.234	94.277.592	1.235,9	75.775		414.380.053								464.322.238
1985	3.208.843	93.902.285	1.243,5	76.447		415.430.241								459.877.259
1986	3.058.182	94.025.127	1.249,3	77.237		414.749.056								446.711.920
1987	3.100.507	90.491.765	1.212,0	77.359		409.765.454								453.485.835
1988	3.102.846	89.373.428	1.207,2	78.243		407.969.411								457.571.418
1989	3.108.463	88.306.948	1.234,9*	82.320*		403.544.480								456.230.495
1990	3.120.732	79.567.644	1.271,1*	99.033*		402.587.343								440.035.735
1991	3.010.492	86.211.993	1.320,3	104.407		460.509.217								498.059.041
1992	3.017.439	76.949.217	1.277,9*	101.526*		411.286.534								440.756.740
1993	3.037.977	88.277.188	1.317,5*	104.807*		474.897.920								512.174.742
1994	3.041.101	88.734.047	1.323,3*	105.276*		483.656.074	240.944							522.938.432
1995	3.029.734	89.542.281	1.330,8	105.721		485.050.036	2.855.687							529.538.082
1996	2.866.850	91.708.726	1.352,8	107.196		499.179.340	7.996.126							550.811.884
1997	2.899.091	93.873.734	1.386,1	110.207		516.309.111	16.495.693							555.017.061
1998	2.905.136	94.645.751	1.399,4	112.194		533.999.282	15.111.131							553.494.691
1999	2.903.903	94.438.663	1.399,9	111.836		525.249.722	23.708.692							528.642.978
2000	2.998.686	94.178.279	1.402,3	111.904		527.983.065	20.986.814							531.207.270
2001	3.043.535	95.912.143	1.436,1	114.512		535.720.835	30.906.667							496.005.830
2002	3.124.892	96.154.099	1.454,7	115.922		530.628.707	43.139.846							478.440.186
2003	3.162.304	96.737.494	1.464,3	116.596		536.629.568	47.430.947	133.300						470.711.450
2004	3.167.424	96.779.128	1.477,1	117.691		536.874.277	53.569.882	451.015	1.087.660					475.597.104
2005	3.205.334	97.535.659	1.491,8	119.111		538.221.623	65.767.116	282.284	998.640	888.760				473.568.409
2006	3.187.062	99.930.793	1.543,0	123.655		534.519.961	68.890.786	480.519	17.139.540	1.109.890				490.611.432
2007	3.238.208	97.106.114	1.524,3	122.245		370.814.327	117.667.897		132.582.830		994.630			455.393.081
2008	3.255.944	95.535.968	1.509,2	120.915	156.671	222.001.995	167.571.515		247.240.150		1.219.491			425.552.861
2009	3.284.110	100.409.955	1.530,3	125.394	241.431	12.300.189	176.610.258		484.260.430		1.418.848			426.424.713
2010	3.269.861	100.017.242	1.553,7*	125.459*	251.370		179.978.595		492.179.710		1.397.829			423.409.691
2011	3.237.937	95.454.060	1.502,0	120.975	233.043		229.236.311		421.359.240		695.234			426.586.901
2012	3.215.633	93.096.839	1.451,5	116.159	237.275		276.069.663		366.325.050			893.906		405.485.897
2013	3.176.508	91.262.015	1.422,0	113.674	241.178	322.125.083	318.211.399					4.171.289		404.102.366

* Excluidos los días de huelga

(1) Población de derecho a 31 de diciembre (cifras provisionales en 2013)

(2) A partir del año 1990, se consignan solamente kilómetros en línea, excluyendo los correspondientes a salida y encierro

(3) A partir del año 1990, se expresa el consumo total, incluyendo el correspondiente a kilómetros internos

(4) A partir de 2012, el consumo se expresa en energía (kWh), por lo que, para permitir su comparación, los datos de los años anteriores se han convertido a kWh.

(5) A partir del año 2001, los viajeros totales se corresponden con los registrados por las máquinas expendedoras, canceladoras y validadoras

2 OPERACIONES

2.1 OFERTA DE SERVICIO

2.1.1 Kilómetros recorridos

En el cuadro nº 3 se recogen los kilómetros en línea recorridos en el último trienio. En 2013, se produce un descenso del 1,97% derivado, fundamentalmente, de las adaptaciones del servicio realizadas en algunas líneas para adecuarlas a la demanda real, de la desaparición de la red nocturna especial de Metrobúhos y de la influencia de los cuatro días de paros parciales.

Cuadro 3 Kilómetros recorridos en línea

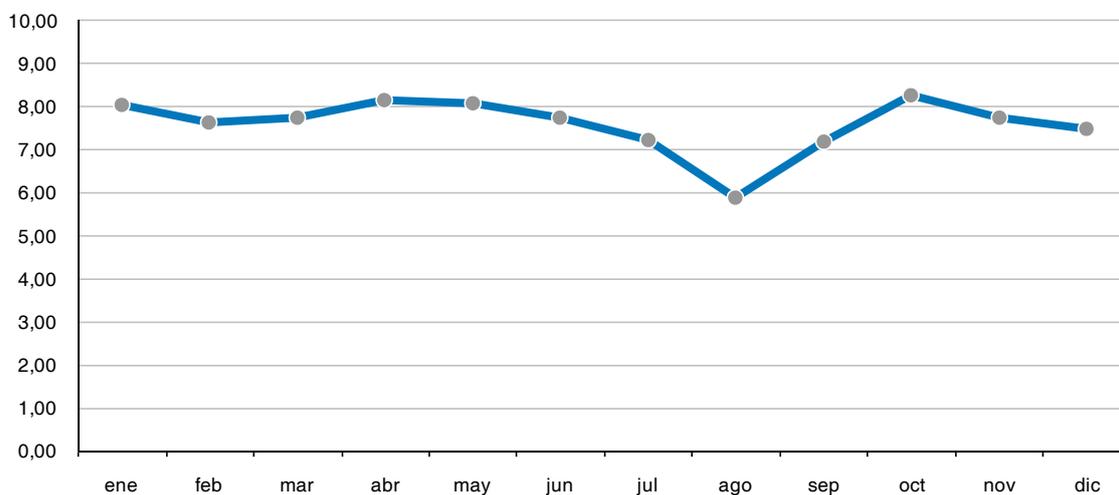
2011		2012		2013		Δ % en el periodo 2010/13
Kilómetros en línea	% (1)	Kilómetros en línea	% (1)	Kilómetros en línea	% (1)	
95.454.060	-4,56	93.096.839	-2,47	91.262.015	-1,97	-8,75

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

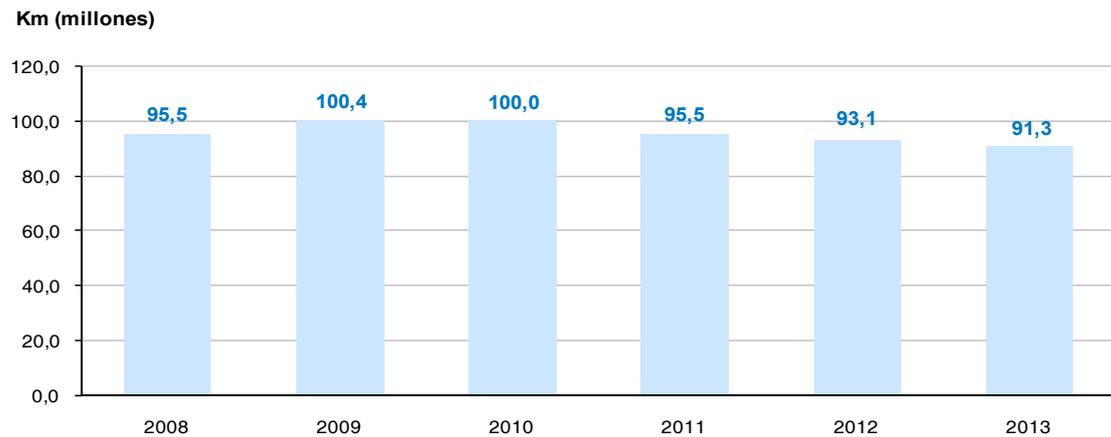
El gráfico siguiente representa los kilómetros en línea mensuales recorridos durante 2013.

Gráfico 1 Kilómetros recorridos en línea

Km (millones)



A continuación se muestra la evolución anual de los kilómetros recorridos en línea durante los últimos seis años.

Gráfico 2 Evolución de los kilómetros recorridos en línea (1)

- (1) En 2008, 7 días de huelga total y 14 de huelga parcial
 En 2010, 1 día de Huelga General
 En 2012, 2 días de Huelga General y 9 días de paros parciales
 En 2013, 4 días de paros parciales

2 · 1 · 2 Viajes y Autobuses en servicio

El cuadro nº 4 incluye el total de viajes realizados en línea por los autobuses en servicio en el periodo 2011-2013, para los que se ha producido un descenso, en el año 2013, del 2,04%. La adaptación de la oferta de servicio, las jornadas de paros parciales, ya mencionadas, y el elevado número de cortes de tráfico por manifestaciones y ocupaciones de la vía pública han sido las causas de este descenso.

Cuadro 4 Viajes realizados en línea

2011		2012		2013		Δ % en el periodo 2010/13
Viajes en línea	% (1)	Viajes en línea	% (1)	Viajes en línea	% (1)	
11.294.428	-5,90	10.801.973	-4,36	10.581.819	-2,04	-11,84

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

En el cuadro nº 5 figura la evolución de los autobuses en servicio (suma del número de autobuses en cada línea durante todos los días del año) y que, en 2013, han experimentado una reducción del 2,30%, por las mismas razones expresadas en los viajes realizados.

Cuadro 5 Autobuses en servicio

2011		2012		2013		Δ % en el periodo 2010/13
Autobuses en servicio	% (1)	Autobuses en servicio	% (1)	Autobuses en servicio	% (1)	
548.226	-3,33	531.240	-3,10	519.012	-2,30	-8,48

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

2 · 2 VELOCIDAD EN LÍNEA

En el cuadro nº 6 se detallan los datos relativos a la velocidad en línea registrada en el último trienio.

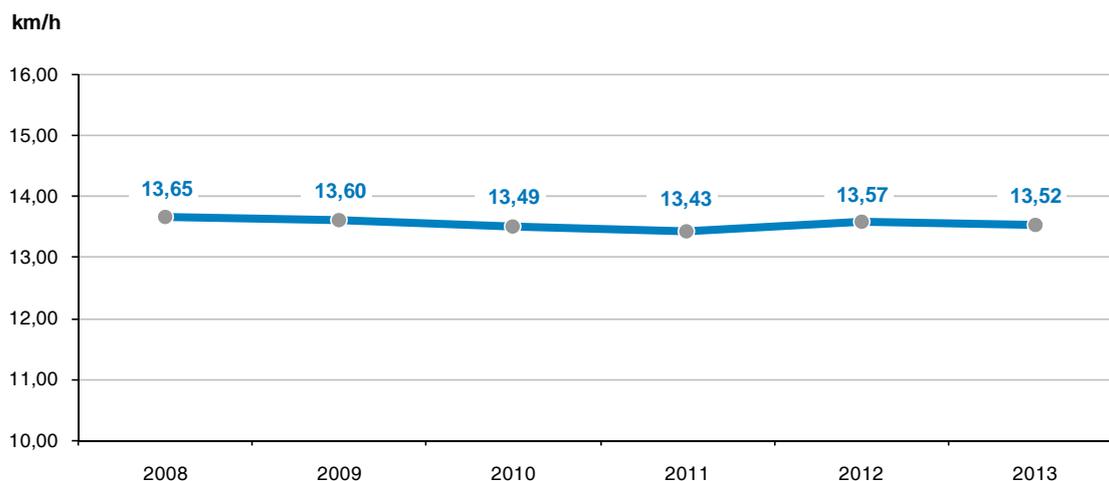
Cuadro 6 Velocidad en línea

2011		2012		2013		Δ % en el periodo 2010/13
Velocidad en línea	% (1)	Velocidad en línea	% (1)	Velocidad en línea	% (1)	
13,43	-0,44	13,57	1,04	13,52	-0,37	0,22

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

La velocidad media de la red se ha reducido un 0,37% con respecto a 2012, por un lado, debido a la influencia de alguna de las líneas desviadas por obras, y por otro, a la adaptación realizada en los cuadros de servicio para mejorar su adecuación a las condiciones del tráfico diario, dotándolos de un mayor tiempo para la realización de sus recorridos.

Gráfico 3 Evolución de la velocidad en línea



No obstante, en algunas líneas se ha producido una mejora en la velocidad. De las que circulan por tramos con separador físico en el carril-bus, 28 de ellas han permanecido estables o han tenido incremento y 18 han presentado valores de pérdida inferiores a la media. Del resto de la red, 52 líneas han permanecido estables o han ganado velocidad y 36 han presentado un descenso por debajo de la media.

2 · 3 VIAJEROS TRANSPORTADOS

En el cuadro nº 7 figuran los valores totales y promedio de viajeros transportados en 2013 comparados con los mismos datos relativos al año 2012.

Cuadro 7 Viajeros transportados y promedios

	Viajeros transportados	Promedio diario	Promedio diario por vehículo	Promedio por vehículo-km en línea
2013	404.102.366	1.107.130	779	4,4279
2012	405.485.897	1.107.885	763	4,3555
Δ	-1.383.531	-755	16	0,0724
%	-0,34	-0,07	2,10	1,66

En 2013, continúa la pérdida generalizada de usuarios del transporte urbano, consecuencia de la crisis económica y del descenso de la movilidad obligada derivada de la menor actividad, aunque la EMT presenta una reducción de la demanda (-0,34%) que se sitúa muy por debajo de los niveles medios del transporte urbano en el territorio nacional (-2,1%). Las cuatro jornadas de paros parciales en el mes de enero, con 500.000 viajeros, el menor número de Servicios Especiales, junto con la influencia de la subida de tarifas en algunos títulos han sido las causas principales de este descenso.

No obstante, hay que destacar la recuperación de la demanda en el segundo semestre de 2013, en el que se han presentado crecimientos en algunos meses cercanos al 5%.

El nivel medio de ocupación de los vehículos, presenta unas cifras similares a las de 2012 y, por tanto, mantiene los niveles de comodidad y confort ofertados a los clientes.

En el cuadro nº 8 se recogen los viajeros transportados en el último trienio, detallando los grandes grupos en los que se distribuye la demanda de EMT (Títulos EMT y Metrobús, Abono Transportes y Otros). En este último, se incluyen los procedentes de servicios especiales y refuerzos de líneas compensados a tarifa de equilibrio. En el grupo de Servicios Especiales, se presentan los viajeros transportados en aquéllos cuya compensación económica es diferente.

La distribución porcentual de la demanda presenta un importante descenso en el grupo de Títulos EMT y Metrobús, directamente relacionado con los incrementos de tarifas en este grupo de billetes.

Cuadro 8 Viajeros transportados en el último trienio

	2011			2012			2013			Δ % en el periodo 2010/13
	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	
Títulos EMT y Metrobús	110.327.455	-6,37	25,86	90.150.885	-18,29	22,23	86.296.621	-4,28	21,36	-26,76
Abono Transportes	315.225.593	3,45	73,89	315.077.872	-0,05	77,71	317.753.942	0,85	78,63	4,27
Otros	1.007.441	22,31	0,24	124.755	-87,62	0,03	--	--	--	--
Total Viajeros	426.560.489	0,75	99,99	405.353.512	-4,97	99,97	404.050.563	-0,32	99,99	-4,57
Servicios Especiales	26.412	10,70	0,01	132.385	401,23	0,03	51.803	-60,87	0,01	117,11
Viajeros Registrados	426.586.901	0,75	100,00	405.485.897	-4,95	100,00	404.102.366	-0,34	100,00	-4,56

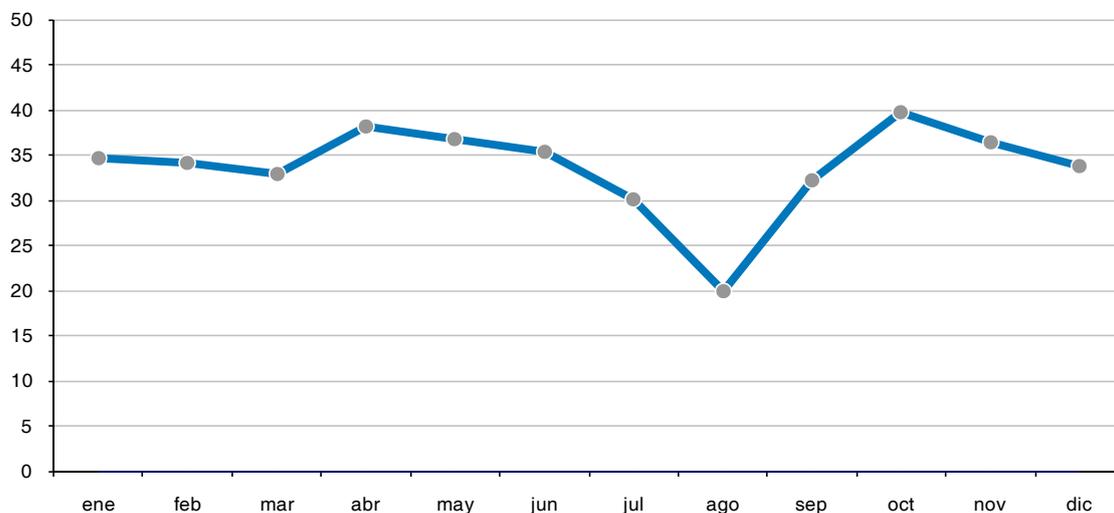
(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

(2) Distribución porcentual por tipo de título

En el gráfico siguiente, se representa la evolución mensual de viajeros transportados por EMT en 2013.

Gráfico 4 Viajeros mensuales

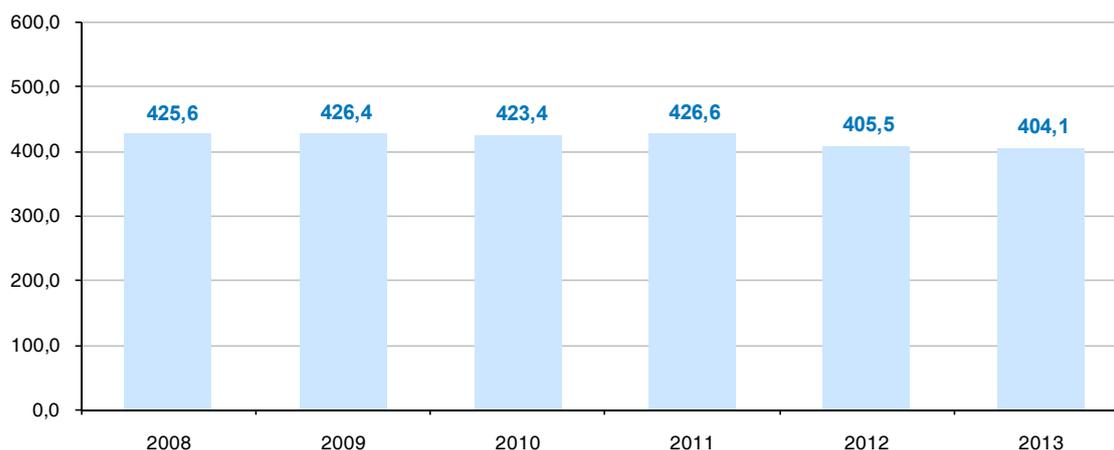
**Viajeros
(millones)**



A continuación, se incluyen dos gráficos en los que se representa la evolución en los últimos seis años de los viajeros transportados, totales y por vehículo-km.

Gráfico 5 Evolución de los viajeros transportados (1)

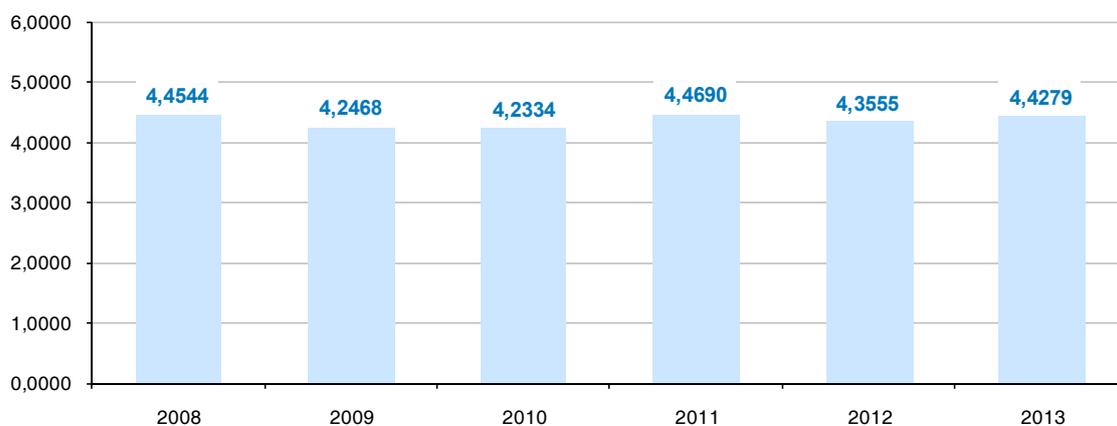
**Viajeros
(millones)**



- (1) En 2008, 7 días de huelga total y 14 de huelga parcial
 En 2010, 1 día de Huelga General
 En 2012, 2 días de Huelga General y 9 días de paros parciales
 En 2013, 4 días de paros parciales

Gráfico 6 Evolución de los viajeros por kilómetro en línea (1)

Viajeros por
vehículo-km en línea



- (1) En 2008, 7 días de huelga total y 14 de huelga parcial
 En 2010, 1 día de Huelga General
 En 2012, 2 días de Huelga General y 9 días de paros parciales
 En 2013, 4 días de paros parciales

2 · 4 TÍTULOS DE TRANSPORTE

La distribución de viajeros transportados según el título de transporte utilizado se refleja en el cuadro siguiente.

Cuadro 9 Viajeros por título de transporte

Título	Viajeros Registrados
Billete Sencillo	22.658.208
Billete Aeropuerto	953.042
Metrobús	59.162.118
Bus+Bus	248.979
Bonotet	12.019
Pase Familiar	3.262.255
Títulos EMT y Metrobús	86.296.621
Mensual Normal	157.316.207
Mensual Tarjeta Joven	42.827.618
Anual Normal	11.316.832
Tercera Edad	89.554.360
Turístico	518.990
Tarjeta Azul	16.219.935
Abono Transportes	317.753.942
Otros	--
Viajeros totales	404.050.563
Servicios Especiales	51.803
Viajeros Registrados	404.102.366

2 · 4 · 1 Títulos EMT y Metrobús

El cuadro nº 10 muestra la evolución trienal de los Títulos EMT y Metrobús. Tras el incremento de tarifa que entró en vigor el 1 de mayo de 2012, el Metrobús presenta un descenso significativo por el traspaso de usuarios al Abono Transportes. La reducción de clientes en el Aeropuerto también es consecuencia directa de la subida de tarifa de 2 a 5 euros en este mismo mes.

Por último, señalar que el día 26 de junio de 2012, entra en vigor un nuevo título de 10 viajes (Bus+Bus), específico para la EMT, que permite el transbordo entre dos líneas diferentes en el periodo máximo de una hora, al ser el primer año de funcionamiento completo, presenta un importante crecimiento.

Cuadro 10 Viajeros Títulos EMT y Metrobús

	2011			2012			2013			Δ % en el periodo 2010/13
	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	
Sencillo	42.385.139	-7,63	9,94	21.861.669	-48,42	5,39	22.658.208	3,64	5,61	-50,62
Metrobús	63.632.576	-7,41	14,92	64.159.354	0,83	15,82	59.162.118	-7,79	14,64	-13,92
Bonotet	231.216	-46,43	0,05	109.087	-52,82	0,03	12.019	-88,98	--	-97,22
Aeropuerto	1.282.867	1.062,28	0,30	1.171.223	-8,70	0,29	953.042	-18,63	0,24	763,46
Bus+Bus				89.869		0,02	248.979	177,05	0,06	125,58
Pase Familiar	2.795.657	4,29	0,65	2.759.683	-1,29	0,68	3.262.255	18,21	0,81	21,70
Total	110.327.455	-6,37	25,86	90.150.885	-18,29	22,23	86.296.621	-4,28	21,36	-26,76

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

(2) Grado de penetración sobre el total de viajeros transportados

2 · 4 · 2 Abono Transportes

En el cuadro nº 11 se muestra la evolución, en el último trienio, de los viajeros de Abono Transportes, distribuidos según el tipo de Abono. La utilización del Abono Joven sigue creciendo, gracias a las sucesivas ampliaciones de la edad de validez hasta los 23 años. Los Anuales Normal y Tercera Edad también presentan valores positivos. El primero de ellos al haberse producido una mayor movilidad por abono vendido, y el segundo por la evolución de la población mayor de 65 años, circunstancia esta última que también afecta a la Tarjeta Azul.

Cuadro 11 Viajeros de Abono Transportes

	2011			2012			2013			Δ % en el periodo 2010/13
	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	
Mensual Normal	166.398.225	-1,83	39,01	161.102.279	-3,18	39,73	157.316.207	-2,35	38,93	-7,18
Mensual Joven	37.225.538	19,90	8,72	40.879.292	9,82	10,08	42.827.618	4,77	10,60	37,95
Anual Normal	11.444.197	0,42	2,68	11.126.175	-2,78	2,75	11.316.832	1,71	2,80	-0,70
Tercera Edad	86.411.283	6,28	20,26	86.217.713	-0,22	21,26	89.554.360	3,87	22,16	10,14
Turístico	1.048.540	46,81	0,24	641.177	-38,85	0,16	518.990	-19,06	0,13	-27,33
Tarjeta Azul	12.697.810	17,92	2,98	15.111.236	19,01	3,73	16.219.935	7,34	4,01	50,62
Total	315.225.593	3,45	73,89	315.077.872	-0,05	77,71	317.753.942	0,85	78,63	4,27

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

(2) Grado de penetración sobre el total de viajeros transportados

2 · 5 TARIFAS

En 2013, se ha llevado a cabo una revisión de tarifas, aprobada por el Pleno de la Comisión de Precios del Consejo de Consumo de la Comunidad de Madrid, a propuesta del Consorcio Regional de Transportes, e implantada el 1 de febrero y que afecta exclusivamente a los precios del Abono Transportes.

Cuadro 12 Tarifas Títulos EMT y Metrobús (1)

Título	Euros
Billete Sencillo	1,50
Billete Sencillo Exprés Aeropuerto	5,00
Metrobús (10 viajes)	12,20
Bus+Bus EMT (10 viajes con transbordo)	18,30

Multa: 20 veces el importe del Billete Sencillo / Billete Sencillo Exprés Aeropuerto

(1) Expresadas en euros, IVA incluido

Cuadro 13 Tarifas Abono Transportes (1)

Hasta el 31 de enero de 2013

Tipo de Abono	Zona de Utilización											
	Mensual	A										
Tarjeta Azul (2)	5,90											
Mensual (3)	A	B1	B2	B1-B2	B3	B2-B3	B3-C1	C1	C1-C2	C2	E1	E2
Normal	52,20	60,90	68,80	45,80	78,40	45,80	45,80	85,50	45,80	94,90	105,70	126,00
Tarjeta Joven (4) (5)	33,50	37,90	43,00	29,00	49,30	29,00	29,00	53,70	29,00	59,10	74,80	93,10
Tercera Edad	11,80											
Anual (6)	A	B1	B2	B3	C1	C2						
Normal	523,60	610,50	689,70	785,40	856,90	950,40						
Tercera Edad	119,90											
Turístico	A						T					
	1 día	2 días	3 días	5 días	7 días	1 día	2 días	3 días	5 días	7 días		
	8,00	13,40	17,40	25,40	33,40	16,00	26,80	33,40	48,00	66,80		
Congresos	5,60	9,40	12,20	17,80	23,40	11,20	18,75	23,40	33,60	46,75		

(1) Expresadas en euros, IVA incluido

(2) En vigor desde el 1 de enero de 2011

(3) Desde el 1 de noviembre de 2009, las familias numerosas pueden obtener un 20% de descuento (categoría general) o un 50% de descuento (categoría especial) y las personas con discapacidad igual o superior a un 65% un descuento de un 20%, en todas las modalidades de abono existentes

(4) Desde el 1 de julio de 2010 se amplía la edad de validez hasta los 22 años

(5) Desde el 1 de mayo de 2011, se amplía la edad de validez hasta los 23 años

(6) Los adquiridos durante el primer trimestre del año tendrán el siguiente precio:

Precio = (Nº meses restantes - 1) x precio del abono mensual

Desde el 1 de febrero de 2013

Tipo de Abono	Zona de Utilización											
Mensual	A											
Tarjeta Azul (2)	6,20											
Mensual (3)	A	B1	B2	B1-B2	B3	B2-B3	B3-C1	C1	C1-C2	C2	E1	E2
Normal	54,60	63,70	72,00	47,90	82,00	47,90	47,90	89,50	47,90	99,30	110,60	131,80
Tarjeta Joven (4)	35,00	39,60	45,00	30,30	51,60	30,30	30,30	56,20	30,30	61,80	78,30	97,40
Tercera Edad	12,30											
Anual (5)	A	B1	B2	B3	C1	C2						
Normal	546,00	637,00	720,00	820,00	895,00	993,00						
Tercera Edad	123,00											
Turístico	A					T						
	1 día	2 días	3 días	5 días	7 días	1 día	2 días	3 días	5 días	7 días		
Turístico	8,40	14,20	18,40	26,80	35,40	17,00	28,40	35,40	50,80	70,80		

(1) Expresadas en euros, IVA incluido

(2) En vigor desde el 1 de enero de 2011

(3) Desde el 1 de noviembre de 2009, las familias numerosas pueden obtener un 20% de descuento (categoría general) o un 50% de descuento (categoría especial) y las personas con discapacidad igual o superior a un 65% un descuento de un 20%, en todas las modalidades de abono existentes

(4) Desde el 1 de julio de 2010 se amplía la edad de validez hasta los 22 años

(5) Los adquiridos durante el primer trimestre del año tendrán el siguiente precio:
 Precio = (Nº meses restantes - 2) x precio del abono mensual

2 - 6 INGRESOS

Se especifican aquí los ingresos generados por la actividad de transporte de viajeros propiamente dicha.

Cuadro 14 Ingresos por prestaciones del Servicio de Transportes (1)

2011 (2)		2012		2013		Δ % en el periodo 2010/13
Ingresos	% (3)	Ingresos	% (3)	Ingresos	% (3)	
463.994.935	5,03	460.305.806	-0,80	454.916.670	-1,17	2,98

(1) Expresados en euros, IVA excluido

(2) En 2011, se excluyen los ingresos provenientes del Bus Turístico por un importe de 5.466.963 euros.

(3) Desviación porcentual con respecto al año precedente

En 2013 inicia su periodo de vigencia un nuevo Convenio Especifico de regulación de las relaciones entre el CRTM y la EMT (que al cierre de este informe está pendiente de firma), con el que, conscientes de la evolución negativa de la demanda y de las limitaciones presupuestarias de las administraciones, pretende garantizarse la prestación del servicio de transporte público, proporcionando un horizonte de estabilidad financiera para el desarrollo de la actividad de la EMT al pasar a una remuneración por kilómetro producido.

2 · 7 ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

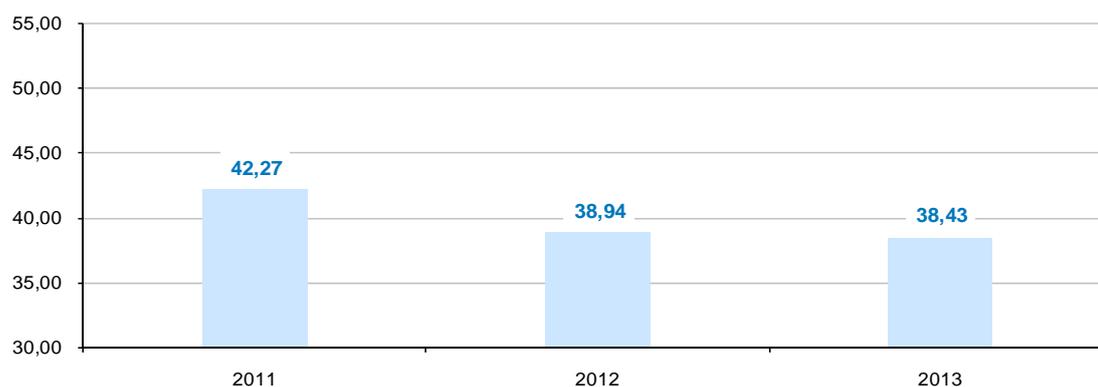
A continuación, se muestra la evolución mensual comparativa del índice de colisiones por millón de kilómetros totales registrado en el último trienio, así como la representación gráfica de dicho índice en valores medios anuales.

Cuadro 15 Evolución del Índice de Colisiones por millón de kilómetros

	2011	2012	2013
Enero	41,76	38,59	34,50
Febrero	44,95	43,43	37,95
Marzo	42,91	41,46	37,29
Abril	43,21	34,65	43,10
Mayo	46,37	43,81	41,86
Junio	48,14	41,64	37,01
Julio	37,14	33,79	32,11
Agosto	26,65	26,97	20,33
Septiembre	41,06	35,78	37,35
Octubre	43,60	42,36	43,33
Noviembre	42,14	40,44	46,64
Diciembre	44,44	40,02	44,42
Media Anual	42,27	38,94	38,43

Gráfico 7 Evolución del Índice de Colisiones por millón de kilómetros

Colisiones



En el cuadro nº 16 se reseña el número de accidentes con daños materiales y personales registrados en 2013, comparados con los ocurridos en 2012. En el año 2013, se ha producido una disminución general en los accidentes con daños materiales del 1,84%, con una incidencia en dicha reducción del 3,05% en los accidentes con repercusión económica en póliza y un crecimiento del 1,89%, de los accidentes que no la tienen. Por otro lado, el número de lesionados ha aumentado en un 10,62% y el de fallecidos ha pasado de 3 en 2012 a 2 en el año 2013.

Cuadro 16 Clasificación de los accidentes con daños materiales

	2012	2013	Δ	%
Accidentes con daños materiales				
Con repercusión económica en póliza	3.278	3.178	-100	-3,05
Sin repercusión económica en póliza	1.059	1.079	20	1,89
Total Accidentes con daños materiales	4.337	4.257	-80	-1,84
Daños a personas				
Lesionados	1.441	1.594	153	10,62
Fallecidos	3	2	-1	-33,33

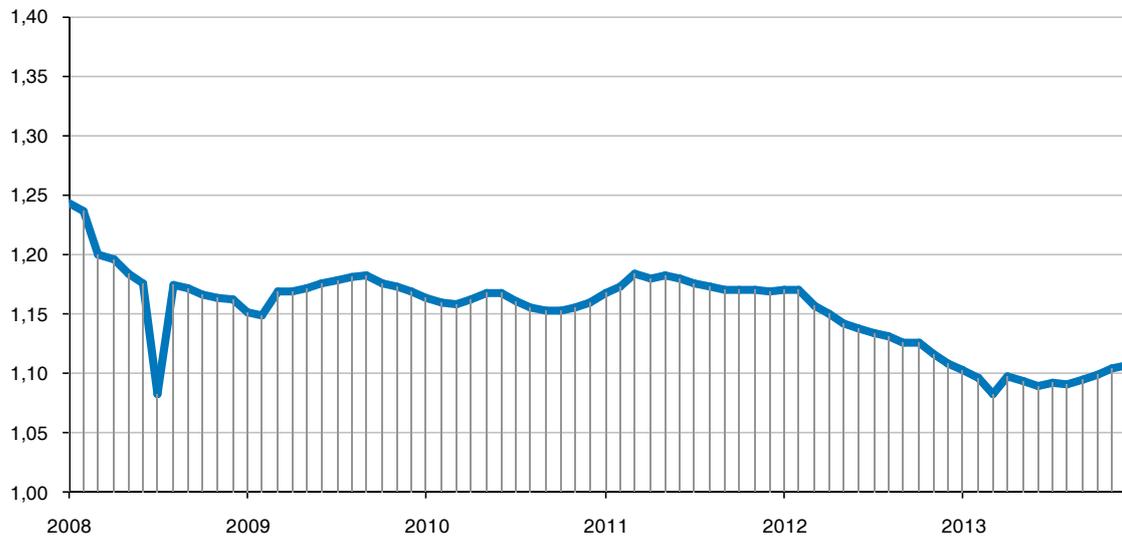
2 - 8 RATIOS DE EXPLOTACIÓN

Cuadro 17 Ratios de Explotación

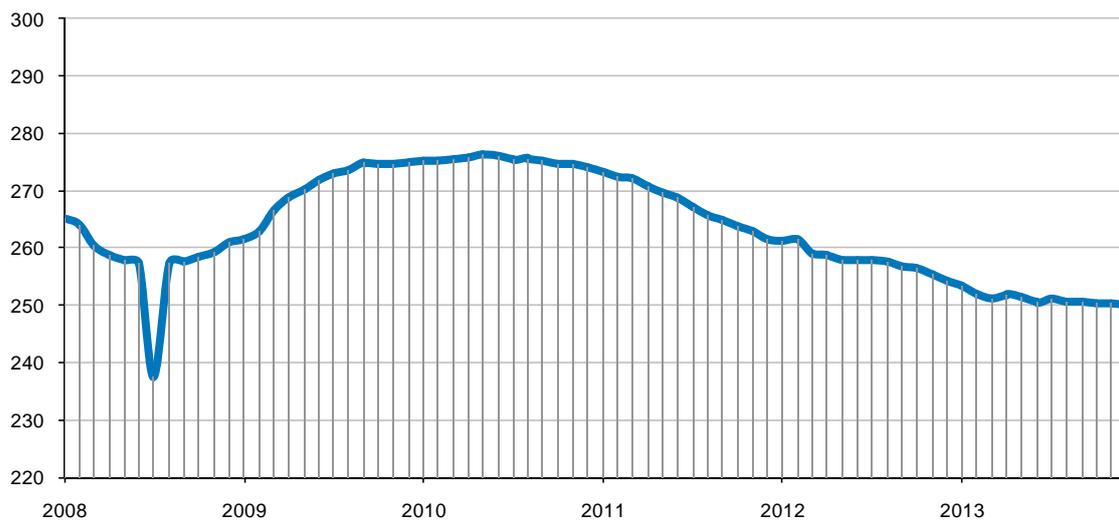
	2011	2012	2013
Velocidad en línea (km/h)	13,43	13,57	13,52
Tarifa de equilibrio (euros)	1,0759	1,1293	1,118016
Viajeros día medio (millones)	1,17	1,11	1,11
Viajes por habitante y año	131,75	126,10	127,22
Viajeros por vehículo-km en línea	4,4690	4,3555	4,4279
Kilómetros en línea día medio (miles)	261,52	254,36	250,03
Consumo de gasóleo por 100 kilómetros (kWh)	--	--	561,30
Consumo de gas natural por 100 kilómetros (kWh)	773,63	763,34	782,75
Consumo de biodiésel por 100 kilómetros (kWh)	573,77	567,67	--
Consumo de bioetanol por 100 kilómetros (kWh)	589,44	--	--
Consumo de eléctrico por 100 kilómetros (kWh)	89,26	89,40	94,29
Consumo de híbrido por 100 kilómetros (kWh)	--	571,81	600,24

2 - 9 MEDIA ANUAL MÓVIL

Como resumen de los datos que se han venido comentando, se muestra la evolución de la Media Anual Móvil, es decir, la variación a lo largo del tiempo del valor medio diario, calculado por periodos de doce meses, de las cifras relativas a viajeros y kilómetros, así como la de la plantilla efectiva de personal adscrito a la actividad de Transporte Urbano (expresada en media mensual).

Gráfico 8 Evolución de la Media Anual Móvil diaria de viajeros (1)**Viajeros
(millones)**

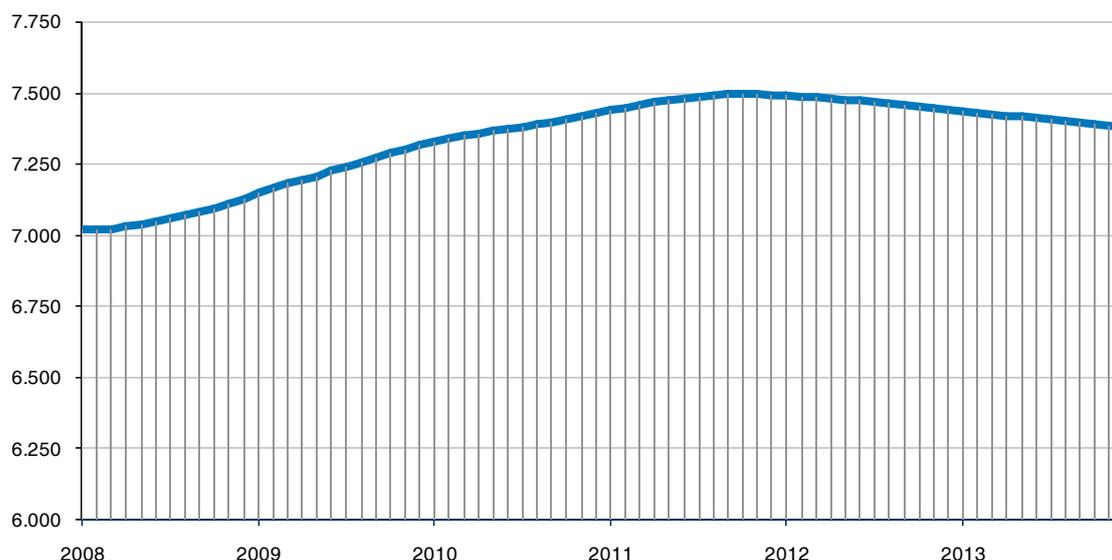
- (1) En 2008, 7 días de huelga total y 14 de huelga parcial
 En 2010, 1 día de Huelga General
 En 2012, 2 días de Huelga General y 9 días de paros parciales
 En 2013, 4 días de paros parciales

Gráfico 9 Evolución de la Media Anual Móvil diaria de kilómetros en línea (1)**Km en línea
(miles)**

- (1) En 2008, 7 días de huelga total y 14 de huelga parcial
 En 2010, 1 día de Huelga General
 En 2012, 2 días de Huelga General y 9 días de paros parciales
 En 2013, 4 días de paros parciales

Gráfico 10 Evolución de la Media Anual Móvil mensual de personal (1)

Número de empleados



(1) La representación refleja la evolución de la plantilla efectiva adscrita al Transporte Urbano (teniendo en cuenta jubilados parciales y personal con jornada reducida)

2 · 10 SISTEMA DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN (SAE) PARA LA GESTIÓN DEL SERVICIO

La totalidad de la flota de EMT cuenta con equipamiento embarcado SAE y e-Bus. El correcto funcionamiento de dichos sistemas es requisito imprescindible para prestar un servicio de calidad en toda la red de líneas, así como para facilitar información al cliente a través de los sistemas de información disponible en tiempo real.

El SAE es el sistema utilizado para el control y regulación del servicio gestionado desde un Puesto Central de Control. El e-Bus integra todos los sistemas de gestión del vehículo, del billeteo, de la seguridad embarcada, de la información multimedia, así como de la carga y descarga de la planificación y de los resultados de la explotación. Gestiona también la consola del conductor que realiza funciones de interfaz simultánea para los sistemas de control, gestión del servicio y billeteo. El sistema SAE embarcado está integrado completamente dentro del sistema e-Bus, siendo la consola del conductor el principal interfaz de comunicación entre el Puesto Central de Control y los conductores.

El SAE utilizado en EMT cuenta además con las funcionalidades de comunicación por fonía entre los autobuses y el Puesto Central, que completan las herramientas para el control y regulación de líneas. Las funciones de localización automática y permanente de los autobuses a través de GPS permite la regulación del servicio a lo largo de todo el recorrido de la línea, así como la información al usuario, tanto a bordo del autobús como en parada, en especial, con los más de 350 Paneles de Mensajería Variable que se han instalado en otros tantos puntos de la red.

Adicionalmente, el 100% de la flota cuenta con el sistema de Vídeo-vigilancia Embarcada, que proporciona un elemento adicional de seguridad para conductores y viajeros. Este sistema tiene conexión

permanente con el Puesto Central de Control y, principalmente, con la Central Receptora de Alarmas, que se ocupa de la solución de situaciones de emergencia y seguridad, además de coordinar la relación con Policía y Emergencias. La gestión del servicio se realiza desde el Puesto Central de Control.

El rendimiento global del sistema se expresa a continuación, con la medición del tiempo de funcionamiento de la Unidad Central del SAE y las interrupciones que ha tenido a lo largo del año.

Cuadro 18 Rendimiento del servicio

Funcionamiento			Interrupciones	
Horas Previstas	Horas Reales	% de tiempo por interrupciones	Número total de interrupciones	Tiempo medio de interrupción (minutos)
8.753:55	8.723:55	0,34	116	15

Con un tiempo de disponibilidad superior al 99% y un tiempo de interrupción medio de 15 minutos, el rendimiento del sistema SAE ha presentado valores superiores a los registrados en 2012, al ser menor el número de las interrupciones así como la duración media de las mismas.

El Centro de Control dispone de otro Puesto Central dedicado exclusivamente a la Gestión de Incidencias, cuyo trabajo resulta fundamental para atender todas las situaciones imprevistas que afectan a un determinado autobús o a un conjunto de autobuses de la misma línea o de diferentes líneas. Su función es coordinar el despliegue sobre el terreno del personal de Servicio en Calle, en el caso de incidencias en la red, averías o accidentes, además de prestar la asistencia en ruta para reparar o retirar los autobuses averiados.

Como resultado de la gestión realizada por medio del SAE para la regulación y el control del servicio prestado por las diferentes líneas convencionales de la Red Diurna, se muestran a continuación una serie de índices del servicio ofertado, tales como niveles de cumplimiento del servicio, medidas de regulación adoptadas para corregir las irregularidades, y regularidad del servicio ofrecido.

Los puestos del Centro de Control cuentan, además, con un Sistema de Comunicaciones gestionado por una aplicación informática denominada IMAT para facilitar la coordinación de los recursos que cada Centro de Operaciones pone a disposición de la gestión del servicio, lo que facilita una más rápida respuesta ante incidencias en la reposición del servicio.

Cuadro 19 Cumplimiento del servicio

		Total SAE
Horas Servicio	Programadas	6.765.500
	Reales	6.752.185
	Cumplimiento	99,80%
Viajes en línea	Programados	10.609.844
	Reales	10.581.819
	Cumplimiento	99,74%
Kilómetros en línea	Programados	91.469.281
	Reales	91.262.015
	Cumplimiento	99,77%

Los valores de cumplimiento del servicio han resultado mejores que los registrados en 2012.

Cuadro 20 Acciones de regulación

Viajes Regulados			
Limitados		Largas	
Total	% sobre Viajes Realizados	Total	% sobre Viajes Realizados
11.001	0,10	136.886	1,29

Se denominan “viajes limitados” aquellos en los que el autobús no realiza el recorrido completo de la línea y “largas” a aquellos en los que, haciendo todo el recorrido de la línea, el autobús circula sin admitir viajeros o en vacío por un tramo de la línea, sin detenerse, en una serie de paradas.

El número de viajes perdidos ha sido inferior al registrado en 2012, gracias a una mejora en la disponibilidad de recursos, tanto de material como de personal.

Cuadro 21 Regularidad del servicio

	% Prestación						Incidencias de Regulación (%)
	Mañana			Tarde			
	B	R	M	B	R	M	
2012	88,34	4,65	7,01	84,76	6,62	8,62	1,25
2013	88,93	3,61	7,46	86,00	4,95	9,05	1,39

La regularidad del servicio prestado experimenta una mejora en el año 2013 con respecto al año anterior en el valor global del índice de regularidad. Señalar que la regularidad calificada como “mala”, según se ha indicado anteriormente, aumenta con respecto a la “regular”, debido, entre otras causas, al ajuste de los horarios de servicio realizado en determinadas líneas, que al ir acompañados en algunos casos de un aumento en el intervalo programado, hacen que sea mayor la sensibilidad de las líneas a cualquier incidencia imprevista en el servicio.

Los valores de regularidad del ejercicio 2012 se han homogeneizado con los criterios de clasificación que se aplican desde enero de 2013 para el cálculo de la misma – buena (B), regular (R) o mala (M) –, según la desviación de sus frecuencias sea inferior al 20%, entre el 20% y el 50% y superior al 50%, respectivamente.

2 · 11 LÍNEAS EN EXPLOTACIÓN

El número de líneas en explotación a 31 de diciembre de 2013 es de 203, siendo su detalle el que se relaciona seguidamente, con expresión de su longitud total (ida y vuelta) en kilómetros.

Cuadro 22 Líneas en explotación

Línea	Denominación (cabeceras)	Longitud
RED DIURNA CONVENCIONAL		
1	Plaza de Cristo Rey - Prosperidad	17,573
2	Plaza de Manuel Becerra - Avenida de la Reina Victoria	17,270
3	Puerta de Toledo - Plaza de San Amaro	16,685
4	Plaza de Ciudad Lineal - Puerta de Arganda	16,776
5	Puerta del Sol - Estación de Chamartín	17,080
6	Plaza de Jacinto Benavente - Orcasitas	16,494
7	Plaza de Alonso Martínez - Manoteras	19,061
8	Plaza de Legazpi - Valdebernardo	22,574
9	Sevilla - Hortaleza	20,001
10	Plaza de La Cibeles - Palomeras	17,853
11	Marqués de Viana - Barrio Blanco	13,730
12	Plaza de Cristo Rey - Paseo del Marqués de Zafra	12,347
14	Plaza del Conde de Casal - Avenida de Pío XII	20,313
15	Puerta del Sol - La Elipa	12,482
16	Moncloa - Avenida de Pío XII	15,622
17	Plaza Mayor - Colonia Parque de Europa	20,631
18	Plaza Mayor - Villaverde Cruce	19,062
19	Plaza de Cataluña - Plaza de Legazpi	15,198
20	Puerta del Sol - Pavones	18,874
21	Paseo del Pintor Rosales - Barrio de El Salvador	18,414
22	Plaza de Legazpi - Villaverde Alto	16,142
23	Plaza Mayor - El Espinillo	18,564
24	Glorieta del Emperador Carlos V - Pozo del Tío Raimundo	13,234
25	Ópera - Casa de Campo	20,377
26	Plaza de Tirso de Molina - Diego de León	11,905
27	Glorieta de Embajadores - Plaza de Castilla	15,999
28	Puerta de Alcalá - Barrio de Canillejas	17,557
29	Avenida de Felipe II - Manoteras	17,525
30	Avenida de Felipe II - Pavones	18,038
31	Plaza Mayor - Aluche	16,277
32	Plaza de Jacinto Benavente - Pavones	18,231
33	Príncipe Pío - Casa de Campo	13,247
34	Plaza de La Cibeles - Avenida del General Fanjul	24,357
35	Plaza Mayor - Carabanchel Alto	22,329
36	Atocha - Campamento	19,572
37	Glorieta de Cuatro Caminos - Puente de Vallecas	14,587
38	Plaza de Manuel Becerra - Las Rosas	20,188
39	Ópera - Colonia San Ignacio de Loyola	22,304
40	Tribunal - Alfonso XIII	16,142
41	Atocha - Colonia del Manzanares	13,129
42	Plaza de Castilla - Barrio de Peñagrande	12,049
43	Avenida de Felipe II - Estrecho	15,433
44	Plaza del Callao - Marqués de Viana	13,509
45	Plaza de Legazpi - Glorieta del Presidente García Moreno	17,011

Cuadro 22 Líneas en explotación (cont.)

Línea	Denominación (cabeceras)	Longitud
46	Sevilla - Moncloa	13,300
47	Atocha - Carabanchel Alto	20,452
48	Plaza de Manuel Becerra - Barrio de Canillejas	19,889
49	Plaza de Castilla - Arroyo del Fresno	18,906
50	Puerta del Sol - Avenida del Manzanares	8,724
51	Puerta del Sol - Plaza del Perú	12,715
52	Puerta del Sol - Santamarca	14,108
53	Puerta del Sol - Arturo Soria	16,673
54	Atocha - Barrio de Vilano	20,531
55	Atocha - Batán	19,240
56	Diego de León - Puente de Vallecas	9,440
57	Atocha - Alto del Arenal	15,102
58	Puente de Vallecas - Barrio de Santa Eugenia	15,329
59	Glorieta del Emperador Carlos V - San Cristóbal de los Ángeles	18,100
60	Plaza de la Cebada - Orcasitas	16,848
61	Moncloa - Narvárez	12,465
62	Príncipe Pío - Puerto Serrano	15,350
63	Avenida de Felipe II - Barrio de Santa Eugenia	23,217
64	Glorieta de Cuatro Caminos - Arroyo del Fresno	17,227
65	Plaza de Jacinto Benavente - Colonia Gran Capitán	17,804
66	Glorieta de Cuatro Caminos - Fuencarral	18,083
67	Plaza de Castilla - Barrio de Peñagrande	16,258
68	Cuatro Caminos-Embajadores-Plaza de España-Cuatro Caminos	17,862
69	Cuatro Caminos-Plaza de España-Embajadores-Cuatro Caminos	17,980
70	Plaza de Castilla - Alsacia	19,476
71	Plaza de Manuel Becerra - Puerta de Arganda	25,438
72	Diego de León - Hortaleza	15,257
73	Diego de León - Canillas	15,819
74	Paseo del Pintor Rosales - Parque de las Avenidas	17,080
75	Plaza del Callao - Colonia del Manzanares	7,442
76	Plaza de la Beata María Ana de Jesús - Villaverde Alto	14,017
77	Plaza de Ciudad Lineal - Colonia Fin de Semana	17,922
78	Glorieta de Embajadores - Barrio de San Fermín	20,262
79	Plaza de Legazpi - Villaverde Alto	24,635
81	Oporto - Hospital 12 de Octubre	12,662
82	Moncloa - Barrio de Peñagrande	19,018
83	Moncloa - Barrio del Pilar	24,692
85	Atocha - Barrio de Los Rosales	21,549
86	Atocha - Villaverde Alto	18,336
87	Plaza de la República Dominicana - Las Cárcavas	14,325
100	Mortalaz - Valderribas	16,568
101	Canillejas - Barajas	16,659
102	Atocha - El Pozo	16,714
103	El Pozo - Ecobulevar	19,870
104	Plaza de Ciudad Lineal - Mar de Cristal	13,228
105	Plaza de Ciudad Lineal - Barajas	24,396
106	Plaza de Manuel Becerra - Vicálvaro	21,984
107	Plaza de Castilla - Hortaleza	13,049
108	Oporto - Cementerio de Carabanchel	11,062
109	Plaza de Ciudad Lineal - Castillo de Uclés	9,969
110	Plaza de Manuel Becerra - Cementerio de La Almudena	12,890
111	Puente de Vallecas - Entrevías	9,226

Cuadro 22 Líneas en explotación (cont.)

	Denominación (cabeceras)	Longitud
112	Mar de Cristal - Barrio del Aeropuerto	24,793
113	Méndez Álvaro - Plaza de Ciudad Lineal	14,875
114	Avenida de América - Barrio del Aeropuerto	28,006
115	Avenida de América - Pueblo de Barajas	27,798
116	Glorieta de Embajadores - Villaverde cruce	25,319
117	Aluche - Colonia San Ignacio de Loyola	5,110
118	Glorieta de Embajadores - Avenida de la Peseta	20,217
119	Atocha - Barrio de Goya	15,936
120	Plaza de Lima - Hortaleza	16,402
121	Campamento - Hospital 12 de Octubre	19,328
122	Avenida de América - Campo de las Naciones	20,102
123	Plaza de Legazpi - Villaverde Bajo	14,819
124	Glorieta de Cuatro Caminos - Lacoma	20,348
125	Mar de Cristal - Hospital Ramón y Cajal	16,253
126	Nuevos Ministerios - Barrio del Pilar	14,054
127	Glorieta de Cuatro Caminos - Ciudad de los Periodistas	13,749
128	Glorieta de Cuatro Caminos - Barrio del Pilar	10,442
129	Plaza de Castilla - Manoteras	12,458
130	Villaverde Alto - Vicálvaro	33,329
131	Campamento - Villaverde Alto	20,837
132	Moncloa - Hospital La Paz	23,305
133	Plaza del Callao - Mirasierra	29,273
134	Plaza de Castilla - Montecarmelo	19,776
135	Plaza de Castilla - Hospital Ramón y Cajal	6,409
136	Pacífico - Madrid Sur	9,753
137	Ciudad Puerta de Hierro - Fuencarral	22,369
138	Plaza de España - Aluche	15,277
139	Dehesa del Príncipe - Carabanchel Alto	15,679
140	Pavones - Canillejas	17,083
141	Atocha - Buenos Aires	12,025
142	Pavones - Ensanche de Vallecas	21,448
143	Plaza de Manuel Becerra - Villa de Vallecas	18,409
144	Pavones - Entrevías	11,966
145	Plaza del Conde de Casal - Ensanche de Vallecas	23,411
146	Plaza del Callao - Los Molinos	17,941
147	Plaza del Callao - Barrio del Pilar	21,097
148	Plaza del Callao - Puente de Vallecas	17,211
149	Tribunal - Plaza de Castilla	11,915
150	Puerta del Sol - Virgen del Cortijo	25,775
151	Canillejas - Barajas	13,174
152	Avenida de Felipe II - Méndez Álvaro	8,801
153	Las Rosas - Mar de Cristal	20,629
155	Plaza Elíptica - Aluche	19,121
156	Plaza de Manuel Becerra - Plaza de Legazpi	12,336
160	Moncloa - Aravaca	22,370
161	Moncloa - Estación de Aravaca	26,358
162	Moncloa - El Barrial	28,472
172	Mar de Cristal - Telefónica	26,180
173	Plaza de Castilla - Sanchinarro	13,024
174	Plaza de Castilla - Sanchinarro Este	14,330
176	Plaza de Castilla - Las Tablas	18,496
177	Plaza de Castilla - Marqués de Viana	6,008
178	Plaza de Castilla - Montecarmelo	15,594
180	Plaza de Legazpi - Caja Mágica	5,864

Cuadro 22 Líneas en explotación (cont.)

Línea	Denominación (cabeceras)	Longitud
200	Avenida de América - Aeropuerto	36,114
210	Plaza de Manuel Becerra - La Elipa	8,668
215	Avenida de Felipe II - Parque de Roma	5,362
247	Atocha - Colonia San José Obrero	11,739
310	Pacífico - El Pozo	10,482
E 1	Atocha - Plaza Elíptica	10,127
E 2	Avenida de Felipe II - Las Rosas	17,094
E 3	Avenida de Felipe II - Puerta de Arganda	16,147
T 11	Mar de Cristal - Parque empresarial Cristalía	5,179
T 23	Puerta de Arganda - Polígono industrial de Vicálvaro	3,885
T 31	El Pozo - Sierra de Guadalupe	8,014
T 32	Plaza de Legazpi - Mercamadrid	14,454
T 41	Estación de Cercanías Villaverde Alto - Polígono industrial La Resina	7,710
T 61	Estación de Cercanías Fuencarral - Las Tablas	14,738
T 62	Plaza de Castilla - Estación de Chamartín	4,546
H 1	Sierra de Guadalupe - Hospital Infanta Leonor	3,643
M 1	Sevilla - Glorieta de Embajadores	4,715
M 2	Sevilla - Argüelles	6,253
702	Plaza Elíptica - Cementerio Sur	7,022
704	Plaza de Castilla - Cementerio de Fuencarral	11,976
RED UNIVERSITARIA		
A	Moncloa - Campus de Somosaguas	17,850
E	Plaza del Conde de Casal - Sierra de Guadalupe	13,612
F	Glorieta de Cuatro Caminos - Ciudad Universitaria	7,584
G	Moncloa - Ciudad Universitaria	6,667
H	Aluche - Campus de Somosaguas	15,505
U	Avenida de Séneca - Paraninfo	6,612
RED NOCTURNA CONVENCIONAL (Búhos)		
N1	Plaza de La Cibeles - Sanchinarro	27,516
N2	Plaza de La Cibeles - Hortaleza	22,502
N3	Plaza de La Cibeles - Canillas	22,030
N4	Plaza de La Cibeles - Barajas	33,138
N5	Plaza de La Cibeles - Colonia Fin de Semana	31,934
N6	Plaza de La Cibeles - Las Rosas	20,838
N7	Plaza de La Cibeles - Vicálvaro	28,068
N8	Plaza de La Cibeles - Valdebernardo	20,613
N9	Plaza de La Cibeles - Ensanche de Vallecas	36,284
N10	Plaza de La Cibeles - Palomeras	15,799
N11	Plaza de La Cibeles - Madrid Sur	18,638
N12	Plaza de La Cibeles - Barrio de los Rosales	25,404
N13	Plaza de La Cibeles - Colonia San Cristóbal de los Ángeles	21,285
N14	Plaza de La Cibeles - Villaverde Alto	27,538
N15	Plaza de La Cibeles - Orcasur	20,075
N16	Plaza de La Cibeles - Avenida de la Peseta	28,368
N17	Plaza de La Cibeles - Carabanchel Alto	25,028
N18	Plaza de La Cibeles - Aluche	19,268
N19	Plaza de La Cibeles - Colonia San Ignacio de Loyola	25,967

Cuadro 22 Líneas en explotación (cont.)

Línea	Denominación (cabeceras)	Longitud
N20	Plaza de La Cibeles - Barrio de Peñagrande	27,790
N21	Plaza de La Cibeles - Arroyo del Fresno	23,860
N22	Plaza de La Cibeles - Barrio del Pilar	20,694
N23	Plaza de La Cibeles - Montecarmelo	29,795
N24	Plaza de La Cibeles - Las Tablas	34,845
N25	Plaza de Alonso Martínez - Villa de Vallecas	20,606
N26	Plaza de Alonso Martínez - Aluche	21,801
LÍNEA EXPRÉS AEROPUERTO		
203	Atocha - Aeropuerto	46,730
RESUMEN		
	Número de líneas	203
	Longitud total de las líneas	3.562,060
	Longitud media de las líneas	17,547

(1) En sábados y festivos, se pone en funcionamiento una línea alternativa a la 172, denominada 372 "Mar de Cristal - Las Tablas", con una longitud de 23,678 km.

2 · 11 · 1 Observaciones y modificaciones en las líneas

Día 29 de enero

Con objeto de actualizar el itinerario que se realiza en la calle Braganza, la línea NC1: "Cuatro Caminos – Príncipe Pío – Manuel Becerra – Cuatro Caminos" modifica definitivamente su itinerario. Sentido Plaza de Legazpi por Avenida de Oporto, calle Braganza, Vía Lusitana, Plaza Fernández Ladreda a su ruta habitual. Su longitud aumenta 114 m, quedando con 25,793 km.

Día 27 de febrero

Se reordenan, en la Glorieta de Mar de Cristal, las paradas y cabeceras de las siguientes líneas:

Línea 104: "Plaza de Ciudad Lineal – Mar de Cristal". No cambia su longitud.

Línea 125: "Mar de Cristal – Hospital Ramón y Cajal". Mantiene su longitud.

Línea 153: “Las Rosas – Mar de Cristal”. Su longitud aumenta 1 m, quedando con 10,315 km.

Línea 172: “Mar de Cristal – Telefónica”. Su longitud disminuye 1 m, por lo que queda con 13,090 km.

Línea T11: “Mar de Cristal – Parque Empresarial Cristalía”. Su longitud aumenta 1 m, por lo que queda con 2,590 km.

Día 3 de mayo

Con motivo de la celebración del “Torneo de Tenis Mutua Madrid Open” en el recinto de la Caja Mágica, se pone en funcionamiento la Línea 180: “Plaza de Legazpi – Caja Mágica”, que presta servicio hasta el día 12 de mayo.

Día 13 de mayo

Dado que la Línea E: “Plaza del Conde de Casal – Politécnico-Vallecas” conecta dos importantes áreas intermodales de Madrid: una en la Plaza del Conde de Casal (donde confluyen Metro, autobuses urbanos de la EMT e interurbanos) y otra en la calle Sierra de Guadalupe (donde confluyen Metro, Cercanías y autobuses urbanos de la EMT), se adecúa su denominación a las zonas que conecta directamente, por lo que pasa a denominarse Línea E: “Plaza del Conde de Casal – Sierra de Guadalupe”, manteniendo su longitud.

Día 22 de junio

Con el fin de reordenar la circulación en la intersección de las calles Cerro Negro y Monte Ulía, la Línea 113: “Méndez Álvaro – Plaza de Ciudad Lineal” modifica su itinerario. Sentido Plaza de Ciudad Lineal, desde la calle Cerro Negro por Avenida Ciudad de Barcelona, Avenida de la Paz, a su ruta habitual. Su longitud queda con 7,438 km, al aumentar 36 m.

Día 1 de julio

Como consecuencia del cierre de los intercambiadores de transportes subterráneos durante la noche, en horario de 00:00 a 06:00, las líneas que inician o finalizan su servicio antes o después del horario indicado, pasan a efectuar su cabecera en el exterior de los mismos de la siguiente forma:

Intercambiador de Moncloa: La Línea 160: “Moncloa – Aravaca”, la Línea 162: “Moncloa – El Barrial” y la línea 161: “Moncloa – Estación de Aravaca” realizan la primera salida desde la parada situada en la Plaza de La Moncloa, junto al edificio del Ejército del Aire.

Intercambiador de Plaza Elíptica: La Línea 155: “Plaza Elíptica – Aluche” y la Línea E1: “Atocha – Plaza Elíptica” realizan la primera salida desde la parada ubicada en la Vía Lusitana con la Plaza de Fernández Ladreda.

Día 9 de agosto

Con objeto de mejorar la accesibilidad en transporte público, la Línea 105: “Plaza de Ciudad Lineal – Barajas”, modifica su itinerario. Sentido Plaza de Ciudad Lineal, calle Valhondo, calle Playa de Barlovento, Glorieta Playa de San Lorenzo, calle Playa Formentor, calle Alcañiz, a su ruta habitual. Su longitud aumenta 67 m, por lo que queda con 12,198 km.

Día 16 de septiembre

Para atender la nueva demanda de viajeros por la ubicación de una sede bancaria y favorecer la conexión con la Estación de Cercanías de Fuencarral, la Línea T61: “Estación de Fuencarral – Telefónica” pasa a denominarse Línea T61: “Estación de Fuencarral – Las Tablas” y prolonga su recorrido como sigue:

Sentido Las Tablas, Ronda de la comunicación, Avenida Camino de Santiago, Avenida Santo Domingo de la Calzada, Calle La Saucedá, Calle San Juan de Ortega, Calle Sierra de Atapuerca y Calle Castiello de Jaca, donde establecerá su cabecera habitual.

Sentido Estación de Fuencarral, Calle Castiello de Jaca, calle Puente La Reina, Avenida Camino de Santiago, calle San Juan de Ortega, calle La Saucedá, Avenida de Santo Domingo de la Calzada, Avenida de Camino de Santiago, Ronda de la Comunicación, a su ruta habitual. Su longitud queda con 7,369 km, al aumentar su distancia en 2,910 m.

Día 23 de septiembre

Se suprime el servicio que presta la Línea I: “Ciudad Universitaria – Campus de Somosaguas” por la escasa demanda de viajeros que presenta.

Día 30 de septiembre

Con motivo de la reestructuración del servicio de la Red Nocturna se llevan a cabo las siguientes actuaciones:

- Se suprime la Red de Líneas del Servicio Nocturno de Metro (Metrobúhos), que comenzó a prestar servicio el 6 de mayo de 2006:

Línea L1: “Plaza de Castilla – Congosto”

Línea L2: “Ventas – Glorieta de Cuatro Caminos”

Línea L3: “Legazpi – Moncloa”

Línea L4: “Argüelles –Parque de Santa María”

Línea L5: “Canillejas – Casa de Campo”

Línea L7: “Las Musas – Lacomá”

Línea L8: “Nuevos Ministerios – Barajas”

Línea L9: “Herrera Oria – Puerta de Arganda”

Línea L10: “Fuencarral – Cuatro Vientos”

Línea L11: “Plaza Elíptica – Pan Bendito”

Línea LC1: “Cuatro Caminos – Príncipe Pío – Manuel Becerra – Cuatro Caminos”

Línea LC2: “Cuatro Caminos – Manuel Becerra – Príncipe Pío – Cuatro Caminos”

- Se suprimen dos líneas nocturnas circulares:

Línea NC1: “Plaza de La Cibeles – Alonso Martínez – Moncloa – Plaza de La Cibeles”

Línea NC2: “Plaza de La Cibeles – Argüelles – Alonso Martínez – Plaza de La Cibeles”

- Se crean dos nuevas líneas nocturnas:

La Línea N25: "Plaza de Alonso Martínez – Villa de Vallecas" con una longitud de 10,303 km. Su recorrido es el siguiente:

Sentido Villa de Vallecas, calle Almagro, calle Zurbarán, Paseo de la Castellana, Plaza de Colón, Paseo de Recoletos, Plaza de La Cibeles, calle Alcalá, calle Sevilla, Carrera de San Jerónimo, Plaza de Cánovas del Castillo, Paseo del Prado, Glorieta del Emperador Carlos V, Avenida de la Ciudad de Barcelona, Avenida de la Albufera, Carretera de Vicálvaro a Vallecas, calle Jesús del Pino, calle Sierra de Guadalupe y Plaza Juan de Malasaña, donde establece su cabecera habitual.

Sentido Plaza de La Cibeles: Desde Plaza de Juan de Malasaña, calle Jesús del Pino, Carretera de Vicálvaro a Vallecas, Avenida de la Albufera, calle Santillana del Mar, Avenida de la Albufera, Paseo de la Infanta Isabel, Glorieta del Emperador Carlos V, Paseo del Prado, Plaza de La Cibeles, Paseo de Recoletos, Plaza de Colón, calle Génova, Plaza de Alonso Martínez y calle Almagro, donde establece su cabecera.

La Línea N26: "Plaza de Alonso Martínez – Aluche" con una longitud de 10,901 km y con el siguiente itinerario:

Sentido Aluche, desde la calle Almagro por la calle Zurbarán, Paseo de la Castellana, Plaza de Colón, Paseo de Recoletos, Plaza de La Cibeles, Paseo del Prado, Plaza de Cánovas del Castillo, Paseo del Prado, calle Atocha, Paseo Imperial, calle Toledo, Glorieta Puerta de Toledo, calle Toledo, Glorieta de Pirámides, calle Alejandro Dumas, Glorieta Marqués de Vadillo, calle General Ricardos, calle Oca, Glorieta del Ejército, Camino de los Ingenieros, calle Nuestra Señora de La Luz, calle Ocaña, calle Maqueda e Intercambiador de Aluche, donde establece su cabecera.

Sentido Plaza de La Cibeles, desde el Intercambiador de Aluche por calle Ocaña, calle Nuestra Señora de La Luz, Avenida de Nuestra Señora de Fátima, Paseo de Muñoz Grandes, calle Oca, calle General Ricardos, Glorieta Marqués de Vadillo, Paseo de Yserías, Glorieta de Pirámides, calle Toledo, calle Colegiata, calle Duque de Rivas, calle Salvador, Plaza de la Provincia, calle Esparteros, calle Mayor, Plaza Puerta del Sol, Carrera de San Jerónimo, calle Cedaceros, calle Alcalá, Plaza de La Cibeles, Paseo de Recoletos, Plaza de Colón, calle Génova, Plaza de Alonso Martínez y calle Almagro, donde establece su cabecera.

- Con objeto de optimizar el servicio nocturno, se modifica el itinerario de las siguientes líneas:

La Línea N15: "Plaza de La Cibeles – Orcasur, sentido Orcasur, desde la calle Marcelo Usera por la Avenida de Rafaela Ybarra a su ruta habitual. La longitud disminuye 565 m, quedando con 10,038 km.

La Línea N17: "Plaza de La Cibeles – Carabanchel Alto" queda con 12,514 km, al aumentar su longitud en 374 m por modificación de su itinerario como sigue:

Sentido Carabanchel Alto, Paseo del Prado, Glorieta del Emperador Carlos V, Ronda de Atocha, Ronda de Valencia, Glorieta de Embajadores, calle Embajadores, Glorieta de

Santa María de la Cabeza, Paseo de Santa María de la Cabeza, calle Antonio Leyva, Plaza de Fernández Ladreda, Avenida de Oporto calle General Ricardos, a su ruta habitual.

Sentido Plaza de La Cibeles, calle General Ricardos, Avenida de Oporto, Calle Braganza, Avenida Vía Lusitana, Plaza de Fernández Ladreda, Paseo Santa María de la Cabeza, calle Embajadores, Glorieta de Embajadores, Ronda de Valencia, Ronda de Atocha, Glorieta del Emperador Carlos V, Paseo del Prado, Plaza de Cánovas del Castillo y Plaza de La Cibeles.

La Línea N22: "Plaza de La Cibeles – Barrio del Pilar" aumenta su longitud 45 m, quedando con 10,347 km por modificación de su itinerario:

Sentido Barrio del Pilar, Plaza de Colón, Paseo de la Castellana, Plaza de Castilla, calle Bravo Murillo, Calle Pinos Alta, a su ruta habitual.

Sentido Plaza de La Cibeles, calle Capitán Blanco Argibay, calle Bravo Murillo, Plaza de Castilla, Paseo de la Castellana, Plaza de Colón, Paseo de Recoletos, Plaza de La Cibeles y Paseo de Recoletos, donde establece su cabecera.

La Línea N23: "Plaza de La Cibeles - Montecarmelo" queda con una longitud de 14,898 km, al aumentar su distancia 1.017 m por la siguiente modificación de itinerario:

Sentido Montecarmelo, Plaza de Colón, calle Génova, Plaza de Alonso Martínez, calle Santa Engracia, Glorieta de Cuatro Caminos, calle Bravo Murillo, Plaza de Castilla, Avenida de Asturias, a su ruta habitual.

Sentido Plaza de La Cibeles, Plaza de Castilla, calle Bravo Murillo, Glorieta de Quevedo, calle Fuencarral, Glorieta de Bilbao, calle Sagasta, Plaza de Alonso Martínez, calle Génova, Plaza de Colón y Paseo del Prado, donde establece su cabecera habitual.

2 - 11 - 2 Servicios Especiales

Durante el año 2013, funcionaron los siguientes Servicios Especiales:

Día 21 de marzo

Hasta esta fecha, está operativo el SE766: "Atocha – Polígono Industrial de Vallecas", que comienza a funcionar el día 11 de diciembre, para realizar el traslado de personas sin hogar a los albergues municipales del Polígono Industrial de Vallecas durante la "Campaña Municipal contra el Frío".

Día 2 de abril

Se suprime el SE730: "Príncipe Pío – Pinar de San José", que se pone en funcionamiento el 25 de noviembre con motivo de la "Campaña del Frío".

Día 25 de noviembre

Con motivo de la “Campana Municipal Contra el Frío 2013-2014” se pone en funcionamiento el SE730: “Príncipe Pío – Pinar de San José”, para el traslado de usuarios al Centro Municipal de Acogida.

Día 10 de diciembre

También con motivo de la “Campana Municipal Contra el Frío 2013-2014” se pone en funcionamiento el SE766: “Atocha – Polígono Industrial de Vallecas”, para el traslado de personas sin hogar a los albergues municipales del Polígono Industrial de Vallecas.

2 - 11 - 3 Modificaciones por obras

Durante el año 2013, la realización de obras en diferentes puntos de la ciudad ha afectado de forma notable al recorrido de 52 líneas de la red de la EMT, en las que se han establecido modificaciones temporales en sus itinerarios, con las siguientes duraciones.

Cuadro 23 Modificaciones por obras

Duración total de la modificación	Número de líneas
Hasta 15 días	26
Entre 15 días y 1 mes	8
Entre 1 y 2 meses	6
Entre 2 y 3 meses	4
Entre 3 y 4 meses	1
Entre 9 y 10 meses	6
Más de 1 año	1

3 DEFINICIÓN, PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE MANTENIMIENTO

3.1 PARQUE DE MATERIAL MÓVIL

En el cuadro nº 24 se presentan las variaciones experimentadas por el parque de material móvil en explotación en el año 2013 reflejando las variaciones del número de autobuses en la prestación del servicio.

Cuadro 24 Parque de Material Móvil de Explotación

Marca	Modelo	01/01/2013	31/12/2013	Δ
BREDAMENARINIBUS	Avancity GNC	39	39	--
	Vivacity GNC	30	30	--
CASTROSÚA	Tempus GNC	13	13	--
IVECO	Cityclass GNC	278	278	--
	Cityclass	434	362	-72
	Citelis	36	36	--
	Citelis GNC	152	176	24
	Citelis Aeropuerto GNC	12	12	--
MAN	NL/263-F	179	163	-16
	NL/273-F	77	77	--
	NL/313-F GNC	163	165	2
	NG/313-F Articulado	74	49	-25
	NG/313-F GNC Articulado	14	32	18
	NG Lion Articulado	4	4	--
	NL/283-F	24	24	--
MERCEDES	O/530 Citaro	114	89	-25
	O/530 Cit-GNC	35	35	--
SCANIA	N-94/UB Omnicity	187	179	-8
	N270 Omnicity	110	110	--
TATA HISPANO	TML Híbrido GNC	5	10	5
TECNOBÚS	Gulliver	20	20	--
Total de vehículos en parque		2.000	1.903	-97

Causan baja en el parque los vehículos que emplean como combustible biodiésel o gasóleo con mayor antigüedad, reduciendo en 72 unidades los de la marca IVECO Cityclass (71 del año 2002 y 1 del 2008 que sufrió un siniestro). También se dan de baja 25 MERCEDES O/530 Citaro del año 2001, 16 unidades MAN NL/263-F del año 2001, 25 MAN NG/313-F Articulado (18 del año 2001 y 7 del 2002) y 8 SCANIA N-94/UB Omnicity (del año 2001).

Paralelamente, se dan de alta 24 unidades IVECO Citelis GNC y 2 unidades de MAN NL/313-F GNC, así como 18 nuevos vehículos articulados marca MAN NG/313-F GNC Articulado, todos ellos propulsados por gas natural. También se incorporan 5 vehículos híbridos TATA HISPANO TML Híbrido GNC.

Todas las altas producidas en el año 2013 lo han sido de vehículos propulsados por gas natural o con tecnologías híbridas GNC/eléctrica, contribuyendo con ello a mejorar la calidad del aire, al utilizar energías limpias y nuevas tecnologías anticontaminantes.

Cuadro 25 Parque de Material Móvil Auxiliar

Tipo de vehículo	01/01/2013	31/12/2013	Δ
Grúas	4	4	--
Camiones	6	6	--
Barredoras	4	4	--
Furgonetas y Móviles	14	13	-1
Autobuses y Autocares	7	7	--
Turismos	30	30	--
Microbuses	3	3	--
Motocicletas	2	2	--
Número total de vehículos	70	69	-1

La flota del parque auxiliar presenta una mínima reducción de una unidad. Sigue en funcionamiento un autobús MERCEDES Citaro Euro IV destinado a oficina móvil del Servicio de Atención Móvil (SAM), así como otros dos vehículos cedidos al SAMUR. Los autocares están adscritos a la Agrupación Deportiva Cultural y las dos motocicletas tipo scooter al Servicio de Atención Móvil (SAM). Los 10 vehículos turismo destinados a la vigilancia y control del carril-bus son de tracción eléctrica.

3 - 2 ANTIGÜEDAD DEL PARQUE

El cuadro siguiente recoge los años de alta en servicio de cada uno de los modelos de autobuses y su distribución porcentual respecto al total del parque móvil de explotación.

Cuadro 26 Años de alta en servicio del Parque de Material Móvil de Explotación (1)

Marca	Modelo	Número de unidades	Año de alta en servicio	Parque Total	% del Parque
BREDAMENARINIBUS	Avancity GNC	39	2011	39	2,05
	Vivacity GNC	15	2011	30	1,58
		15	2012		
CASTROSÚA	Tempus GNC	13	2012	13	0,68
IVECO	Cityclass GNC	20	2002	278	14,61
		10	2003		
		30	2004		
		25	2005		
		53	2006		
		80	2007		
		29	2008		
		31	2009		
		Cityclass	41		
	33		2003		
	41		2004		
	96		2005		
	61		2006		
	1		2007		
	51		2008		
	38		2009		
	Citelis		24	2010	36
		12	2011		
	Citelis GNC	34	2010	176	9,25
		68	2011		
		50	2012		
		24	2013		
	Citelis Aeropuerto GNC	12	2011	12	0,63
MAN	NL/263-F	42	2001	163	8,56
		62	2002		
		26	2003		
		15	2004		
		18	2005		
	NL/273-F	1	2006	77	4,05
		36	2008		
		40	2009		
	NL/313-F GNC	20	2002	165	8,67
		5	2003		
		35	2007		
		26	2010		
		58	2011		
		19	2012		
		2	2013		
	NG/313-F GNC Articulado	14	2012	32	1,68
		18	2013		
	NG/313-F Articulado	2	2001	49	2,57
		38	2002		
		9	2004		
	NG Lion Articulado	4	2008	4	0,21
	NL/283-F	24	2010	24	1,26

Cuadro 26 Años de alta en servicio del Parque de Material Móvil de Explotación (cont.)

Marca	Modelo	Número de unidades	Año de alta en servicio	Parque Total	% del Parque
MERCEDES	O/530 Citaro	6	2002	89	4,68
		22	2003		
		12	2008		
		49	2009		
	O/530 Cit-GNC	35	2007		
SCANIA	N-94/UB Omnicity	24	2001	179	9,41
		40	2002		
		19	2003		
		30	2004		
		35	2005		
		31	2006		
	N270 Omnicity	52	2008		
58	2009				
TATA HISPANO	TML Híbrido GNC	5	2012	10	0,53
		5	2013		
TECNOBÚS	Gulliver	8	2007	20	1,05
		12	2008		
Total Parque				1.903	100,00

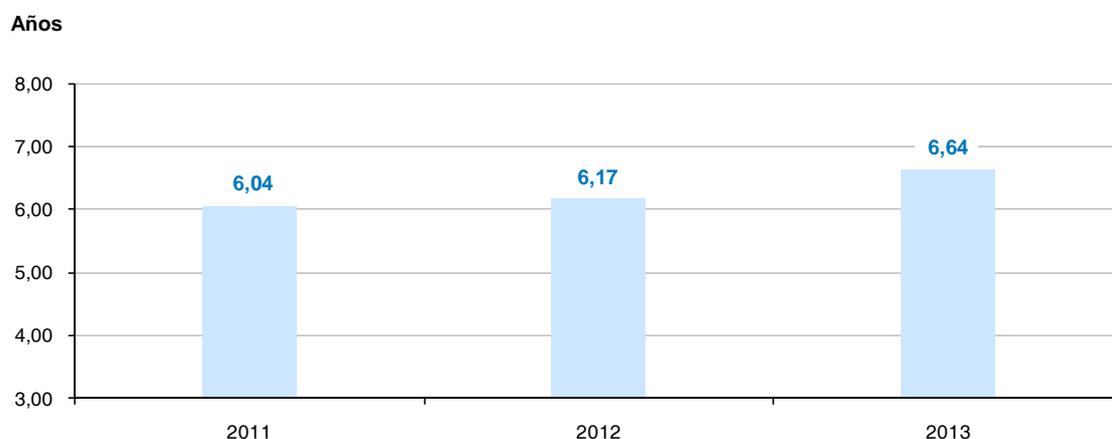
El cuadro 27 muestra la antigüedad media del parque de autobuses de cada uno de los centros de operaciones de la Empresa. En este ejercicio, la antigüedad media de la flota ha experimentado un incremento por el menor número de vehículos que se han dado de alta en el año 2013. Aumenta la edad media del Centro de Operaciones de Carabanchel, al haberse dado de alta tan solo 5 vehículos TATA HISPANO TML Híbridos GNC, mientras que en los Centros de Operaciones de Entrevías y Fuencarral ha disminuido, por la incorporación de 20 vehículos SCANIA N270 Omnicity de menor antigüedad y 24 unidades IVECO Citelis GNC nuevos en el primero y de 18 MAN NG/313-F GNC Articulado en el segundo.

Por último la antigüedad media de La Elipa ha aumentado al no haberse incorporado vehículos nuevos, al igual que ha pasado en Sanchinarro, donde únicamente se han incorporado 2 vehículos MAN NL/313-F GNC.

Cuadro 27 Antigüedad Media del Parque por Centros de Operaciones

Centro de Operaciones	2011	2012	2013
Carabanchel	6,13	6,46	7,27
La Elipa	7,27	7,28	8,07
Entrevías	5,46	6,70	6,53
Fuencarral A (1)	4,83	--	--
Fuencarral B (1)	7,82	5,85	5,76
Sanchinarro	4,89	4,84	5,96
Total Parque	6,04	6,17	6,64

(1) El día 9 de enero de 2012 se fusionan los Centros de Operaciones de Fuencarral A y Fuencarral B

Gráfico 11 Antigüedad Media del Parque

3 - 3 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LOS AUTOBUSES

Los autobuses incorporados completan las 165 unidades contempladas en el Concurso de renovación de la flota de la EMT para los años 2012 y 2013.

Los últimos 36 autobuses están todos ellos propulsados por gas natural comprimido (GNC) y están carrozados siguiendo las directrices habituales de la EMT para la configuración como autobús urbano (piso bajo continuo, climatización, rampa PMR automática, doble plataforma interior, asiento para niños, mampara de protección para el conductor, espacio para carros de compra, colores alta visibilidad, información visual y acústica, cajas de cambio automáticas optimizadas, tecnología embarcada propia con acceso a internet...).

Con estas incorporaciones, la flota de la EMT propulsada por gas natural, a 31 de diciembre de 2013, alcanza las 767 unidades, lo que supone el 40,31% del total. También utilizan gas natural como combustible parcial los 23 vehículos híbridos GNC/eléctricos, 13 CASTROUSA Tempus Híbrido GNC y 10 TATA HISPANO TML Híbrido GNC, así como los 2 autobuses prototipo "dual-fuel", del modelo

IVECO Cityclass modificadas, una ya dada de alta en el Parque Móvil y la otra aún en pruebas, y que utilizan simultáneamente gasóleo y gas natural como combustible.

En este ejercicio, ha proseguido la instalación del sistema de tratamiento de gases de escape en autobuses Euro III para reducir sus emisiones contaminantes a límites inferiores a los recogidos en la norma Euro V, hasta completar 285 unidades, lo que supone que, desde el inicio se han modificado 385 vehículos, reduciendo sus emisiones de NOx en más de un 75% y las de partículas sólidas en un 90%.

También se ha llevado a cabo la adecuación de la carrocería interior en 109 autobuses estándar y en 8 autobuses articulados, renovando las zonas más sometidas al desgaste e incorporando las novedades introducidas desde 2009 en el diseño de la carrocería interior.

3 - 4 AVERÍAS REPARADAS POR 1000 KILÓMETROS

A continuación se detalla la evolución de las averías reparadas en los autobuses por cada 1000 kilómetros recorridos en el trienio 2011-2013.

Cuadro 28 Averías reparadas por 1000 kilómetros

	2011	2012	2013
Averías reparadas por 1000 Kilómetros	2,323	2,288	2,296

Las averías reparadas por 1000 kilómetros se mantienen en valores similares a los de los ejercicios anteriores.

3 - 5 CONSUMO DE CARBURANTE

El consumo total de carburante del parque de vehículos de material móvil en explotación, ha registrado la evolución trienal que se recoge en el cuadro nº 29.

Cuadro 29 Consumos expresados en energía

		2011		2012		2013 (1)		Δ % en el periodo 2010/13
		Total	% (2)	Total	% (2)	Total	% (2)	
Gasóleo	Total kw/h kWh/100 Km					322.125.083 561,30		
Gas natural	Total kw/h kWh/100 Km	229.236.311 773,63	27,37 -11,44	276.069.663 763,34	20,43 -1,33	318.211.398 782,75	15,26 2,54	76,81 -10,39
Biodiésel	Total kw/h kWh/100 Km	421.359.240 573,77	-14,39 1,59	366.325.055 567,67	-13,06 -1,06			
Bioetanol	Total kw/h kWh/100 Km	695.234 589,44	-50,26 -3,48					
Eléctrico	Total kw/h kWh/100 Km	233.043 89,26	-7,29 -4,84	237.275 89,40	1,82 0,16	241.178 94,29	1,65 5,47	-4,05 0,52
Híbrido (3)	Total kw/h kWh/100 Km			893.905 571,81		4.171.289 600,24	366,64 4,97	
TOTAL	Total kw/h kWh/100 Km	651.523.828 629,81	-3,31 1,18	643.525.898 636,41	-1,23 1,05	644.748.948 651,30	0,19 2,34	-4,31 4,63

(1) A partir de 2012, el consumo se expresa en energía de tracción (kWh), por lo que, para permitir su comparación, los datos de 2011 se han convertido a kWh.

(2) Desviación porcentual con respecto al año precedente

(3) Incluye los consumos de todos los vehículos híbridos (biodiésel/diésel, gas natural y electricidad).

Siguiendo los criterios ambientales de mejora de calidad del aire impulsados por el Ayuntamiento de Madrid, a partir de 2013, se prescinde del uso del biodiésel, pasando a utilizar gasóleo, al mismo tiempo que se introducen mejoras tecnológicas (catalizadores) en los autobuses, de forma que sus niveles de emisiones de óxido de nitrógeno y partículas estén por debajo de los límites de la norma Euro V.

En cuanto al gas natural, su consumo por kilómetro ha experimentado un crecimiento del 2,54%, mientras que las cifras totales se han incrementado en un 15,26%, al haberse incrementado la flota en 49 nuevos vehículos.

El consumo de energía eléctrica ha aumentado un 5,47%, debido, en parte, a que los vehículos CASTROSUA Tempus GNC Híbrido-enchufables fueron incorporados a finales del año 2012.

3 - 6 PARÁMETROS DE LA PLANTILLA DE MANTENIMIENTO Y PARQUE DE MATERIAL MÓVIL

El cuadro nº 30 detalla la evolución de algunos de los principales parámetros indicativos de la realización de las actividades de mantenimiento del material móvil en el periodo 2012-2013.

Cuadro 30 Indicadores de Plantilla de Mantenimiento y Parque de Material Móvil

Concepto	2013	2012	Δ %
Kilómetros recorridos (en línea)	91.262.015	93.096.839	-1,97
Plantilla media anual del personal de Talleres y Material Móvil	1.211	1.185	2,19
Parque medio anual (valores diarios)	1.969	2.020	-2,52
Plantilla media anual del personal de Talleres y Material Móvil/Parque medio anual de autobuses	0,62	0,59	4,84
Parque medio anual al servicio (media mensual de salidas totales diarias)	1.422	1.455	-2,27
Parque medio anual al servicio en días laborables (excluidos sábados, domingos, festivos y mes de agosto, en salidas totales diarias)	1.731	1.778	-2,64
Plantilla media anual del personal de Talleres y Material Móvil/Parque medio anual al servicio (en todos los días del año)	0,85	0,81	4,57
Plantilla media anual del personal de Talleres y Material Móvil/Parque medio anual al servicio en días laborables (excluidos sábados, domingos, festivos y mes de agosto)	0,70	0,67	4,48

3 - 7 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

La cifra total de revisiones para Inspección Técnica de Vehículos (ITV) correspondiente al Parque Móvil de la EMT ha disminuido en 2013, pasando de 3.192 inspecciones en el año 2012 a 3.165 en 2013 las actuaciones conformadas por entidades colaboradoras de la Dirección General de Industria de la Comunidad Autónoma de Madrid actuantes en la EMT, ya que el parque de vehículos de la Empresa también ha disminuido.

Cuadro 31 Inspección Técnica de Vehículos

	Parque de Autobuses		Parque Auxiliar		Total Parque Móvil	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Enero	212	193	5	5	217	198
Febrero	176	208	5	4	181	212
Marzo	256	257	3	3	259	260
Abril	364	314	4	1	368	315
Mayo	399	397	2	3	401	400
Junio	202	271	3	2	205	273
Julio	178	223	4	4	182	227
Agosto	184	199	8	6	192	205
Septiembre	284	256	2	2	286	258
Octubre	358	288	2	2	360	290
Noviembre	314	337	3	3	317	340
Diciembre	195	211	2	3	197	214
Total anual	3.122	3.154	43	38	3.165	3.192

3 - 8 EVOLUCIÓN DE LOS GASTOS DE MANTENIMIENTO DE MATERIAL MÓVIL

El gasto del personal de mantenimiento por kilómetro en línea ha ascendido de 0,45468 euros/km en 2012 a 0,47406 euros/km en 2013, lo que supone un aumento del 4,26%, derivado de la reducción de servicio y, por tanto, de los kilómetros recorridos, así como por el aumento en la plantilla de personal de mantenimiento. En cuanto al apartado de gasto de material y utillaje fungible se ha experimentado un aumento del 5,77%, mientras que las reparaciones por terceros se han reducido en un 74,14% debido a la política de reparación con medios propios y a la reducción de autobuses en explotación.

Cuadro 32 Indicadores de Gastos de mantenimiento

	Euros/Km		Δ %
	2013	2012	
Del personal de Talleres y Material Móvil	0,47406	0,45468	4,26
Del material y utillaje fungible para conservación y reparación del material móvil	0,08611	0,08141	5,77
De neumáticos	0,01063	0,01005	5,79
De lubricantes (incluido aceite motor y anticongelante)	0,00778	0,00794	-2,10
De reparaciones por terceros	0,00197	0,00760	-74,14

3 - 9 INFORMACIÓN SOBRE DAÑOS CAUSADOS POR ACTUACIONES VANDÁLICAS EN EL PARQUE MÓVIL

A continuación, se detalla la evolución de los daños causados por actuaciones vandálicas, en los que, se observa un aumento del 10,30%, así como una disminución del importe dedicado a la reparación de los daños causados de un 5,43%. Esta reducción es consecuencia de la naturaleza de las actuaciones vandálicas, al producirse un mayor número de pintadas o graffitis, frente a un menor número de incidencias de mayor coste de reparación, como rotura de lunas, lo que incide en un menor coste unitario de reparación.

Cuadro 33 Actuaciones vandálicas en el Parque Móvil

	2013	2012	Δ %
Número de actuaciones registradas	6.091	5.522	10,30
Importe de la restauración de los daños causados (euros)	388.741,84	411.080,80	-5,43

4 ANÁLISIS ECONÓMICO

4.1 RESULTADO ECONÓMICO

El resultado del ejercicio 2013 se ha obtenido por diferencia entre los ingresos procedentes de la prestación del servicio de transportes, básicamente viajeros transportados por la tarifa de equilibrio, y de otros ingresos de gestión (publicidad, indemnizaciones de terceros...), a los que se deduce la totalidad de los gastos derivados de la Explotación del Servicio de Transporte.

4.1.1 Índice teórico de cobertura tarifaria

A continuación, y a modo indicativo, con datos procedentes del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, se muestra un índice teórico de cobertura económica de la actividad de transporte urbano, calculado por la relación entre los ingresos provenientes de las recaudaciones obtenidas por aplicación de las tarifas establecidas y los costes totales de la Actividad de Transporte Urbano, índice en el que se ha producido un incremento del 0,60% como consecuencia de un crecimiento de las recaudaciones (1,60%) y de los costes de explotación (0,97%).

Cuadro 34 Índice teórico de cobertura tarifaria (miles de euros)

	2013	2012	Diferencia	
			Importe	%
Recaudaciones	260.919	256.811	4.108	1,60
Costes Totales	505.609	500.748	4.861	0,97
% $\frac{\text{Recaudaciones}}{\text{Costes Totales}}$	51,60	51,29	0,31	0,60

4.1.2 Cuenta de Resultados

En el ejercicio 2013, se ha registrado una pérdida en la cuenta de resultados de 21.536.761 euros, de los cuales 18.436.373 corresponden a la Actividad de Transporte Urbano. Este resultado ha estado motivado por las desviaciones presupuestarias en el apartado de los ingresos previstos para 2013, al no haberse producido un ingreso previsto en presupuesto de 32.321.101 euros por la venta de una parcela, al no haber permitido la situación del mercado inmobiliario concretar su enajenación. De la misma forma, se ha registrado una desviación en los ingresos previstos por prestaciones de servicio de 2.131.683 euros por la supresión del servicio de Metrobúhos el 1 de octubre de 2013 y por las menores recaudaciones por venta de billetes del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, que han penalizado las aportaciones que la EMT recibe de este organismo.

En el capítulo de gastos se ha registrado un gasto no presupuestado por deterioro y variación de operaciones comerciales de 7.894.279 euros al considerar parte de un crédito pendiente de cobro como incobrable. El resto de conceptos de gasto se han concretado de acuerdo a lo presupuestado o con importantes reducciones con respecto al presupuesto, como es el caso de consumos (al haber descendido los precios de los carburantes) o de la amortización (por el nuevo criterio de amortización de autobuses a 15 años).

**Cuadro 35 Cuenta de Resultados – Actividad Transporte Urbano
(Miles de euros)**

	2013	2012	Diferencia	
			Importe	%
INGRESOS				
Ingresos por prestaciones del Servicio de Transportes	454.917	460.306	-5.389	-1,17
Subvenciones de Capital Aplicadas	14.088	24.558	-10.470	-42,63
Resto	18.167	15.639	2.528	16,16
TOTAL	487.172	500.503	-13.331	-2,66
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Personal Activo	370.882	358.030	12.852	3,59
Carburantes y Lubricantes	47.046	50.288	-3.242	-6,45
Trabajos de Terceros	661	771	-110	-14,27
Conservación Locales e Instalaciones	7.301	7.501	-200	-2,67
Material y Utillaje	10.387	9.877	510	5,16
Neumáticos	1.076	1.016	60	5,91
Seguros	6.513	5.763	750	13,01
Tributos	2.623	1.605	1.018	63,43
Amortizaciones	35.920	47.257	-11.337	-23,99
Resto	18.943	12.529	6.414	51,19
TOTAL	501.352	494.637	6.715	1,36
Resultado Bruto de Explotación	-14.180	5.866	-20.046	-341,73
Resultado Financiero	-4.257	-5.621	1.364	-24,27
Resultado antes de impuestos	-18.437	245	-18.682	-7.625,31

4 · 2 COSTES LABORALES

Los costes laborales de la actividad de transporte urbano ascendieron a:

Cuadro 36 Costes de personal (miles de euros)

	2013	2012	Diferencia	
			Importe	%
Personal Activo	370.882	358.030	12.852	3,59
Personal Pasivo	--	--	--	--
% $\frac{\text{Coste de Personal Activo}}{\text{Costes Totales}}$	73,35	71,50	1,85	2,59

El coste de personal representa 73,35% de los costes del servicio de transportes para el ejercicio 2013.

4 - 3 COSTES DE PRODUCCIÓN

Los costes totales referidos a la producción, expresada en kilómetros, horas-coche y los costes de personal activo/hora-coche, ascendieron a:

Cuadro 37 Costes de Producción (euros)

	2013	2012	Diferencia	
			Importe	%
Coste medio por kilómetro	5,18	5,02	0,16	3,19
Coste medio por hora-coche	71,57	69,69	1,88	2,70
<u>Coste de Personal Activo</u> Hora-coche	52,50	49,83	2,67	5,36

El incremento del coste medio por kilómetro y por hora coche en 2013, con respecto a 2012, ha sido del 3,19% y del 2,70%, respectivamente, y en ello ha tenido una gran influencia la aplicación, en el ejercicio 2012, del RD Ley 20/2012 que disminuyó los costes del personal activo en ese ejercicio.

4 - 4 INSTRUMENTOS FINANCIEROS

En virtud de la obligación de información sobre instrumentos financieros, se informa que la sociedad no ha suscrito ni mantiene en 2013 ningún instrumento financiero complejo que resulte relevante para la valoración de sus activos, pasivos, situación financiera o resultado.

Informe de Gestión

Evolución de la actividad de la empresa

III. Actividad de apoyo
al control de
estacionamiento
(SACE)

2013

 *MADRID!* EMT

1 INTRODUCCIÓN

Entre las medidas contempladas por el “Plan de Calidad del Aire para la Ciudad de Madrid 2011-2015” para promover un transporte público más eficiente y sostenible, se encuentra el fomento de los carriles reservados para el transporte público, con objeto de mejorar la calidad del servicio prestada a los clientes del autobús en términos de regularidad, frecuencia y velocidad.

La vigilancia de los carriles reservados se viene realizando en estrecha colaboración con la Dirección General de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, lo que ha permitido optimizar los resultados y mejorar los niveles de ocupación de los carriles reservados que, en sucesivos ejercicios, ha venido siendo prácticamente nula. La utilización de vehículos equipados con sistema de captación automática de matrículas, desde 2007, ha contribuido notablemente a la obtención de estos buenos resultados para la circulación del autobús, al disminuir paulatinamente las infracciones desde su puesta en marcha. Para este año, la reducción total de las sanciones se sitúa en el 18%, destacando el descenso de las motivadas por estacionamientos indebidos en el carril-bus, que representa un 12% menos sobre el total de los estacionamientos indebidos, que el ejercicio anterior.

Gracias a este sistema desaparecen las rutas a pie, salvo situaciones especiales. El número de kilómetros anuales por vehículo se ha incrementado un 13,38%, a pesar de la inmovilización temporal sufrida por nueve vehículos por las pruebas realizadas en el sistema de captación de matrículas.

Continúa realizándose las denuncias a los vehículos que interrumpen el paso del autobús en intersecciones, doble fila, aceras, estacionamiento regulado por placas, paradas de autobús..., siempre y cuando se encuentren estacionados en los ejes de circulación de las líneas de explotación, aunque en esos puntos no exista una señalización específica de carril-bus.

A finales de 2012, comienza a funcionar un protocolo de actuación y comunicación entre el puesto central del Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) y el SACE, con el que se facilita la intervención de los vehículos de control en las incidencias que se produzcan durante la prestación del servicio en calle. Con él, se ha incrementado significativamente el número de calles en las que se ha realizado vigilancia.

2 RESUMEN GENERAL

Las actividades realizadas por el SACE, durante el año 2013, se pueden dividir en cuatro áreas claramente diferenciadas.

■ Vigilancia del carril-bus y control del estado de los separadores

Estas actividades, a diferencia de las otras, se realizan bajo la supervisión de la EMT. Para la realización del servicio de vigilancia del carril-bus se han configurado una serie de recorridos en

coche y tramos de refuerzo a pie que cubren las zonas más conflictivas con respecto a la movilidad de los autobuses. La ocupación del carril-bus con separador, tal como sucedía en años anteriores, ha continuado siendo casi nula. Sigue ampliándose el número de calles en las que se realiza vigilancia.

Por otra parte, cuatro personas han continuado dedicándose a la vigilancia y control del estado físico de los separadores, emitiendo periódicamente informes sobre el estado de los mismos para las áreas encargadas de su mantenimiento y de la prestación del servicio en calle.

■ **Apoyo a la gestión municipal en la tramitación de expedientes sancionadores y apoyo en la gestión de los Departamentos de Auto-Taxi y de Transporte Regulado**

Estas actividades, al igual que en ejercicios anteriores, se han realizado bajo la supervisión funcional del Ayuntamiento, centrándose la Dirección del SACE en el control del personal y en la gestión orgánica del mismo. Su desarrollo ha tenido lugar en las dependencias municipales de la calle Albarracín (Subdirección General de Multas de Circulación, Departamento de Oficina Postal y Departamento de Auto-Taxi), calle Bustamante (Departamento de Transporte Regulado), calle Sacramento (Departamento de Recaudación) y calle Barquillo (Departamento de Tesorería).

■ **Apoyo en las tareas del Departamento de Regulación en Vías Públicas (Control de Parquímetros)**

Estas actividades son el soporte al control, llevado a cabo por el Ayuntamiento, de la actividad de las empresas concesionarias en las zonas donde se encuentran instalados parquímetros.

La vigilancia se extiende desde la comprobación del control de tiempo de respuesta para la reparación de averías hasta la verificación de la correcta actuación y señalización de plazas reservadas y del personal destinado por las empresas concesionarias, de modo que garantice el cumplimiento íntegro de las rutas establecidas.

Finalmente, se realiza la revisión de vados, reservas municipales (carga y descarga, vehículos oficiales, minusválidos...) que estén incluidas en la zona SER.

■ **Apoyo en nuevas áreas del Ayuntamiento en la Subdirección General de Circulación y en la Subdirección General de Movilidad**

En 2013, 41 trabajadores dependientes de la Subdirección General de Multas de Circulación han pasado a prestar sus servicios en los siguientes departamentos:

- Gestión y Vigilancia de la Circulación
- Gestión de la Circulación y Ordenación y Señalización
- Régimen Jurídico y Gestión Presupuestaria
- Oficinas de Movilidad Norte y Sur

3 EXPLORACIÓN

3 - 1 ÁREA OBJETO DE CONTROL

Los kilómetros de carril-bus con separadores vigilados permanecen estables, mientras que se ha incrementado un 3,72% la longitud total de carril-bus vigilado, con un incremento de 3.029 metros.

Los recorridos e itinerarios de vigilancia se han visto ligeramente modificados por la puesta en funcionamiento del protocolo de colaboración con el SAE para la vigilancia de las calles en las que surgen incidencias durante la prestación del servicio de los autobuses.

Para organizar esta vigilancia, se han definido itinerarios con longitudes comprendidas entre los 2.500 y 8.500 metros, dependiendo de las características del mismo (intensidad y conflictividad), con objeto de poder cubrir la mayor longitud de carril-bus sin disminuir el tiempo de paso por cada punto del mismo, de tal manera que no se pierda la sensación de vigilancia permanente en ningún punto de los recorridos. En la definición de estos recorridos también se ha tenido en cuenta la existencia de separadores físicos en algunos de los carriles, lo que conlleva una reducción del número de paradas y un aumento de las longitudes de los mismos. Por otro lado, como refuerzo en unos casos y como complemento en otros, se ha establecido una serie de tramos realizados a pie, con una longitud de aproximadamente 500 metros.

Para la realización del servicio se ha contado con una dotación de 9 vehículos Think City de la empresa Going Green completamente eléctricos. Desde el 25 de junio de 2012, estos vehículos sustituyen a los diesel con objeto de cumplir los requisitos medioambientales que contempla el “Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid 2011-2015”. Hay que resaltar el significativo nivel de averías de estos vehículos al principio, así como la reducción de los niveles de autonomía en los días de invierno. Como consecuencia de estas averías, los vehículos han tenido 418 días de inmovilización.

Las longitudes efectivas vigiladas en el conjunto de tramos y recorridos se muestran en el cuadro expuesto a continuación.

Cuadro 38 Carril-bus vigilado

Carril Bus	Longitud vigilada en metros		
	Carriles sin separador	Carriles con separador	Total
Alberto Aguilera	1.425		1.425
Alcalá (Plaza de La Cibeles - Plaza de Ventas)	500	4.700	5.200
Almagro	890		890
Arcipreste De Hita (Fernando el Católico a Meléndez Valdés)	100		100
Atocha	400		400
Avenida Ciudad de Barcelona		3.350	3.350
Batalla Del Salado		810	810
Blasco De Garay		535	535
Bravo Murillo	2.500	2.500	5.000
Cardenal Cisneros		80	80
Carranza	455		455
Conde de Peñalver	1.000	1.000	2.000

Cuadro 38 Carril-bus vigilado (cont.)

Carril Bus	Longitud vigilada en metros		
	Carriles sin separador	Carriles con separador	Total
Cuesta de San Vicente		770	770
Diego de León		950	950
Doctor Esquerdo	1.240	50	1.290
Eduardo Dato	780		780
Eloy Gonzalo	835		835
Feijoo		90	90
Fernández de los Ríos		1.070	1.070
Fernando el Católico		1.145	1.145
Ferraz (Evaristo San Miguel a Marqués de Urquijo)	490		490
Francisco Silvela		1.850	1.850
Francos Rodríguez		500	500
General Ricardos	4.115		4.115
Genova	760		760
Goya	80	150	230
Gran Vía	2.320		2.320
Gran Vía de San Francisco	738		738
Guzmán el Bueno	300	1.400	1.700
Isaac Peral	655		655
Joaquín Costa	2.200	200	2.400
Julio Gamba	50		50
Luchana	925		925
Maldonado	100		100
Marques de Urquijo	630		630
Mateo García	330		330
Miguel Ángel	510		510
Narváez	1.560		1.560
O'Donnell	1.400		1.400
Paseo de la Castellana (Centro)	400	4.200	4.600
Paseo de la Castellana (Norte)		850	850
Paseo de Delicias	1.555		1.555
Paeo de Delicias(Plaza Beata M ^a Ana de Jesús a Plaza de Legazpi)	225		225
Paseo de Extremadura	2.215		2.215
Paseo de Infanta Isabel	515		515
Paseo de las Acacias	1.780		1.780
Paseo del Pintor Rosales	638		638
Paseo de Recoletos		955	955
Paseo de Reina Cristina	425		425
Paseo del General Martínez Campos	1.415		1.415
Paseo del Prado	1.109	1.000	2.109
Paseo de Santa María de la Cabeza	200	150	350
Paseo Virgen del Puerto	1.000		1.000
Princesa		1.540	1.540
Príncipe de Vergara		4.475	4.475
Raimundo Fernández Villaverde	600	1.600	2.200
Reina Victoria		1.500	1.500

Cuadro 38 Carril-bus vigilado (cont.)

Carril Bus	Longitud vigilada en metros		
	Carriles sin separador	Carriles con separador	Total
Ronda de Atocha	545		545
Ronda de Toledo	1.134		1.134
Ronda de Valencia	390		390
Sagasta	885		885
San Bernardo (Antonio Grilo - Gran Vía)	180		180
San Bernardo (Glorieta Ruiz Jimenez - Santa Cruz Marcenado)	20		20
San Francisco de Sales	320		320
Serrano		1.815	1.815
Vallehermoso	600		600
Velázquez	1.685		1.685
Total	45.124	39.235	84.359

3 - 2 OFERTA DE SERVICIO

3 - 2 - 1 Horas

El número de horas totales de control han sido de 61.018 con un total de 28.444 denuncias impuestas, lo que representa una media de 0,47 denuncias por hora realizada.

Cuadro 39 Horas realizadas y denuncias formuladas

	Horas Realizadas (Horas totales de Control)	Denuncias Formuladas	
	Total	Total	Por hora realizada
Enero	5.462,98	2.596	0,48
Febrero	5.538,85	2.576	0,47
Marzo	4.984,77	2.177	0,44
Abril	6.044,63	2.827	0,47
Mayo	4.661,55	2.222	0,48
Junio	5.668,40	2.776	0,49
Julio	4.775,17	2.072	0,43
Agosto	3.152,67	1.229	0,39
Septiembre	5.145,18	2.516	0,49
Octubre	6.341,15	3.398	0,54
Noviembre	5.394,38	2.445	0,45
Diciembre	3.848,16	1.610	0,42
Total	61.017,89	28.444	0,47

El número de denuncias por hora realizada se ha visto reducido en un 17,54% respecto al ejercicio anterior, en línea con la reducción del número de denuncias totales (17,51%), por los siguientes motivos:

- La baja disponibilidad del sistema automático de captación de matrículas, que ha estado en fase de pruebas, tras su instalación en los nuevos vehículos, durante gran parte del año. Por ello, se han utilizado los boletines en papel para la gestión de las denuncias, reduciendo considerablemente la efectividad. Complementariamente, la puesta en marcha de los nuevos vehículos ha requerido un elevado número de horas dedicadas a la realización de pruebas para validar su funcionamiento.
- Durante varias semanas, la empresa instaladora de los sistemas de captación automática ha tenido a su disposición varios vehículos de la flota para la realización de pruebas, mejora de las infraestructuras de la instalación de la cámara y ajustes diversos.
- Averías de los nuevos vehículos eléctricos, ya comentada en apartados anteriores.
- Ampliación del número de calles en las que se realiza vigilancia, con un total de 64 calles con menos de 5 denuncias.

3 - 2 - 2 Plantilla asociada a la actividad

El personal que presta servicio en el SACE a 31 de diciembre de 2013 es de 256 personas, de las que 180 realizan su actividad laboral bajo la supervisión funcional del Ayuntamiento, otras 73 bajo supervisión de la EMT y 3 están asignadas al Departamento de Dirección y Coordinación. El desglose por categorías es el que se muestra en el siguiente cuadro.

Cuadro 40 Plantilla del SACE a 31 de diciembre de 2013

Categoría Laboral	Gestión de Multas	Gestión y Vigilancia de la Circulación	Gestión de la Circulación	Ordenación y Señalización	Régimen Jurídico y Gestión Presupuestaria	Oficina Postal	Oficina del Taxi	Oficina Movilidad	Transporte Regulado	Recaudación y Tesorería	Control Parquímetros	Vigilancia carril-bus	Gestión Denuncias carril-bus	Dirección y Coordinación	TOTAL
Jefe de División														1	1
Jefe de Negociado														1	1
Jefe de Operaciones	1											1			2
Subjefe de Área									1			2			3
Inspectores	1							1			13	5			20
Oficial Administrativo							1								1
Auxiliar Administrativo														1	1
Controlador Carril-Bus												64			64
Agente Administrativo	75	5	4	4	4	5	21	23	12	3	1	1	5		163
Plantilla Total	77	5	4	4	4	5	22	24	13	3	14	73	5	3	256
Plantilla efectiva (1)	72	5	4	4	4	5	22	24	13	3	14	51	5	3	229

(1) Teniendo en cuenta los jubilados parciales y los empleados con jornada reducida

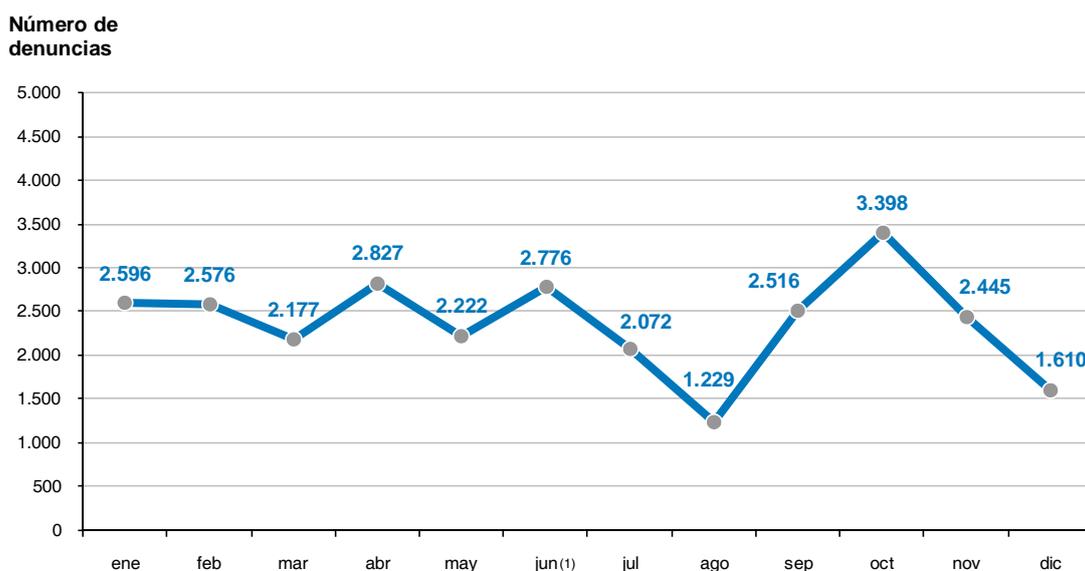
Tanto la plantilla total como la efectiva se han reducido en un 3,40%. Este descenso deriva de la reducción del personal asignado al Carril-bus, mientras que el asignado en dependencias municipales se ha incrementado tras el traslado de personal desde la Subdirección General de Multas a otras Subdirecciones.

3 - 2 - 3 Infracciones denunciadas en el carril-bus

Del total de la plantilla de controladores, cuatro se han dedicado al control del estado de los separadores y a la supervisión de los trabajos de las empresas de mantenimiento.

Tras la reestructuración del servicio por la instalación de los separadores y el nuevo sistema de captación automática de matrículas, se compatibiliza la vigilancia intensiva de los carriles con separador con la habitual en el resto, incrementando la presencia de los vehículos de control. Crece casi un 6% el número de kilómetros de carril-bus vigilado y se incrementa el número de kilómetros realizados en un 13%, aunque se ha reducido la cantidad de denuncias impuestas por los motivos expuestos anteriormente.

Gráfico 12 Evolución del número de denuncias formuladas



3 - 2 - 4 Porcentaje de ocupación del carril-bus

Teniendo en cuenta el nivel de ocupación del carril-bus en el momento de efectuar el correspondiente recuento diario, el cuadro siguiente muestra, en forma de porcentaje, la longitud de carril ocupado o invadido por los vehículos estacionados indebidamente, respecto a su longitud total.

Los niveles de ocupación en los carriles con separador son prácticamente nulos y, en la totalidad de los carriles, se mantienen muy bajos, lo que continúa confirmando el éxito de la campaña de mentalización del ciudadano sobre la prohibición absoluta de estacionar o parar en los carriles reservados para el transporte público.

Cuadro 41 Denuncias y ocupación por carriles

Calle	Denuncias Totales	Ocupación 1 ^{er} Semestre (%)	Ocupación 2 ^o Semestre (%)
Alberto Aguilera	105	0,11	0,02
Alcalá	1.878	0,08	0,04
Alcalde López Casero	387	--	--
Alcalde Sainz de Baranda	73	--	--
Almagro	781	0,90	0,84
Alonso Cano	418	--	--
Álvarez Abellán (1)	60	--	--
Antonio López	2.192	--	--
Arcipreste de Hita	6	0,18	0,04
Arturo Soia	160	--	--
Atocha	112	--	--
Av. Albufera	173	--	--
Av. Ciudad de Barcelona	377	0,05	0,08
Av. Daroca	59	--	--
Av. Donostiarra	696	--	--
Av. Felipe II	183	--	--
Av. General Perón	41	--	--
Av. Mediterraneo	376	--	--
Av. Monte Igueldo (1)	6	--	--
Av. Nuestra Señora de Fátima	385	--	--
Av. De Oporto	257	--	--
Av. Pío XII	8	--	--
Av. Reina Victoria	95	0,03	0,02
Barceló (1)	24	--	--
Batalla del Salado	6	0,02	0,01
Braganza	12	--	--
Bravo Murillo	1.126	0,18	0,09
Camino Viejo de Leganés (1)	158	--	--
Carlos Martín Álvarez (1)	82	--	--
Carranza	24	0,22	0,26
Cavanilles	333	--	--
Cedaceros	8	--	--
Clara Campoamor (1)	102	--	--
Conde de Peñalver	642	0,39	0,12
Cristobal Bordiu	140	--	--
Cuesta de San Vicente	9	0,04	0,03
Delicias	7	--	--
Diego de León	871	0,42	0,12
Doce de Octubre	31	--	--
Doctor Esquerdo	313	0,78	0,70
Eloy Gonzalo	82	0,27	0,12
Embajadores	13	--	--
Eugenia de Montijo	12	--	--

Cuadro 41 Denuncias y ocupación por carriles (cont.)

Calle	Denuncias Totales	Ocupación 1 ^{er} Semestre (%)	Ocupación 2 ^o Semestre (%)
Feijoo (1)	7	0,01	0,01
Fernando el Católico	7	0,02	0,02
Ferraz	10	0,07	0,05
Francisco de Rojas	45	--	--
Francisco Silvela	158	0,04	0,08
Francos Rodríguez	56	0,03	0,12
Fuencarral	16	--	--
General Ibañez de Ibero	318	--	--
General Moscardó	232	--	--
General Ricardos	468	0,74	0,42
Genova	72	--	--
Glorieta de Cuatro Caminos	183	--	--
Glorieta de Embajadores	6	--	--
Glorieta de Ruiz Jiménez	116	--	--
Glorieta de Valle de Oro	24	--	--
Glorieta Marques de Vadillo	8	--	--
Goya	1.368	1,12	0,20
Gran Vía	77	0,11	0,17
Guabairo	50	--	--
Gúzmán el Bueno	7	0,01	0,01
Hermanos García Noblejas	535	--	--
Higueras	13	--	--
Ibiza	240	--	--
Isaac Peral	19	0,02	0,01
Jacometrezo	43	--	--
Jilguero (1)	48	--	--
Joaquín Costa	30	0,04	0,02
José Abascal (1)	6	--	--
José Antonio de Armona (1)	6	--	--
Jose del Hierro	754	--	--
Julio Camba	203	9,00	4,27
López de Haro	102	--	--
López de Hoyos	61	--	--
Luchana	414	0,35	0,31
Maestro Guerrero (1)	25	--	--
Maldonado	9	0,01	0,02
Marqués de Urquijo	186	0,40	0,25
Martínez de la Riva (1)	26	--	--
Martinez Izquierdo (1)	16	--	--
Mateo García	12	0,15	0,23
Mauricio Legendre (1)	7	--	--
Mejía Lequerica (1)	8	--	--
Miguel Ángel	194	1,74	2,38

Cuadro 41 Denuncias y ocupación por carriles (cont.)

Calle	Denuncias Totales	Ocupación 1 ^{er} Semestre (%)	Ocupación 2 ^o Semestre (%)
Modesto La Fuente	345	--	--
Narváez	619	0,80	0,34
Oca (1)	36	--	--
O'Donnell	56	0,06	0,03
Orense	151	--	--
Paseo de las Acacias	181	0,16	0,17
Paseo de la Castellana	320	0,05	0,04
Paseo de las Delicias	718	1,48	0,47
Paseo de Eduardo Dato	98	0,87	0,55
Paseo Ermita del Santo (1)	48	--	--
Paseo de Extremadura	181	0,41	0,12
Paseo del General Martínez Campos	169	1,41	0,57
Paseo de la Infanta Isabel	246	0,39	0,42
Paseo Muñoz Grandes	12	--	--
Paseo del Prado	9	0,01	0,02
Paseo de la Reina Cristina	54	0,12	0,14
Paseo de San Francisco de Sales	1.215	1,25	0,59
Paseo Santa María de la Cabeza	58	0,01	0,05
Paseo Virgen del Puerto	6	0,06	0,05
Pelícano (1)	165	--	--
Pinos alta (1)	14	--	--
Plaza de la Beata María Ana de Jesús	35	--	--
Plaza de Castilla	6	--	--
Plaza de Chamberí	21	--	--
Plaza Conde Casal	47	--	--
Plaza del Emperador Carlos V	10	--	--
Plaza de España (1)	7	--	--
Plaza de la Independencia	116	--	--
Plaza de Manuel Becerra	337	--	--
Plaza del Perú	53	--	--
Plaza de la República Dominicana	219	--	--
Plaza Tirso de Molina (1)	7	--	--
Princesa	13	0,02	0,01
Príncipe de Vergara	1.572	0,26	0,16
Puerto de la Bonaigua (1)	10	--	--
Raimundo Fernández Villaverde	45	0,03	0,03
Ronda de Atocha	82	0,27	0,05
Ronda de Toledo	26	0,01	0,02
Ronda de Valencia	66	0,58	0,07
Sagasta	59	0,20	0,24
San Bernardo	148	0,50	0,52
Santa Engracia	312	--	--
Serrano	226	0,88	0,65

Cuadro 41 Denuncias y ocupación por carriles (cont.)

Calle	Denuncias Totales	Ocupación 1 ^{er} Semestre (%)	Ocupación 2 ^o Semestre (%)
Sevilla	12	--	--
Sor Ángela de la Cruz	7	--	--
Suero de Quiñones (1)	18	--	--
Toboso (1)	14	--	--
Tortosa (1)	8	--	--
Velázquez	1.078	1,39	0,93
Virgen de los Peligros	60	--	--
Otras calles con 5 denuncias o menos (2)	121	--	--
Total carriles	28.444	0,30	0,21

(1) Carriles controlados a partir de mediados de año

(2) Un total de 64 calles diferentes

Hay que señalar que el grado de ocupación sólo se ha medido en las vías en que existe un carril-bus señalizado, con o sin separadores físicos, ya que las calles en las que el número de denuncias es inferior a cinco (un total de 64) no se han desglosado.

Por otra parte, el número de calles a las que se ha extendido la vigilancia se ha incrementado notablemente, con objeto de llegar a todos los emplazamientos en los que se obstaculice el paso del autobús. En el cuadro siguiente se muestra la distribución de estas denuncias.

Cuadro 42 Denuncias por tipo de infracción

Clave	Motivo de la infracción	Denuncias	%
536	Parar en carril reservado para uso exclusivo del transporte público urbano	50	0,18
550	Estacionar en lugar prohibido debidamente señalizado	2.148	7,55
552	Estacionar en carril de circulación (1)	302	1,06
553	Estacionar obstaculizando gravemente la circulación de vehículos o peatones o constituyendo un riesgo para los mismos	1.221	4,29
556	Estacionar en medio de la calzada (1)	1	--
559	Estacionar sobre la acera obstaculizando gravemente el paso de peatones (1)	8	0,03
560	Estacionar en intersección	28	0,10
564	Estacionar en carril reservado para uso exclusivo del transporte público urbano	12.074	42,45
572	Estacionar en doble fila con conductor	12.597	44,29
575	Estacionar obstaculizando el giro del autobús (1)	10	0,04
589	Estacionar en zona y horario de carga y descarga sin realizar operaciones con esta finalidad (1)	5	0,02
Total		28.444	100,00

(1) Utilizadas a partir del 1 de noviembre de 2013

Como se puede comprobar, el número de denuncias impuestas en lugares en los que no existe señalización específica de carril-bus representa un 57% del total. Solamente la clave de infracción 572 “Estacionar en doble fila con conductor” supone un 44% sobre el total de denuncias.

A partir del 1 de noviembre, con objeto de proporcionar mayor información al ciudadano sobre el precepto infringido y realizar un mejor análisis de las infracciones, se incrementa el número de claves de denuncia.

4 ANÁLISIS ECONÓMICO

La Cuenta de Resultados del SACE presenta los siguientes resultados.

Cuadro 43 Gastos totales de explotación (miles de euros)

	2012	2013	Δ	%
Personal Activo	9.753,29	10.541,06	787,77	8,08
Vehículos	92,58	45,59	-46,99	-50,76
Suministros y Servicios (1)	0,96	7,65	6,69	696,88
Gastos de Oficina	0,53	1,03	0,50	94,34
Administración	136,01	145,67	9,66	7,10
Total	9.983,37	10.741,00	757,63	7,59

(1) En 2013 se incluye energía eléctrica, que en 2012 no se imputaba.

El crecimiento de un 7,59% en los costes totales es consecuencia, principalmente, del aumento en un 8,08% de los costes de personal activo.

Dada su importancia estratégica dentro del SACE, se detallan a continuación los Gastos de Explotación imputables a la vigilancia del carril-bus.

**Cuadro 44 Gastos de explotación de la vigilancia del carril-bus
(miles de euros)**

	2012	2013	Δ	%
Personal Activo	2.263,79	2.460,76	196,97	8,70
Vehículos	92,58	45,59	-46,99	-50,76
Suministros y Servicios (1)	0,95	6,02	5,07	533,68
Gastos de Oficina	0,03	0,11	0,08	266,67
Administración	--	--	--	--
Total	2.357,35	2.512,48	155,13	6,58

(1) En 2013 se incluye energía eléctrica, que en 2012 no se imputaba.

El incremento en un 6,58% en los gastos totales del departamento también deriva, principalmente, del aumento de los costes de personal.

Informe de Gestión

Evolución de la actividad de la empresa

IV. Recursos humanos

2013



1 PLANTILLA DE PERSONAL

La plantilla total de la Empresa asciende a 31 de diciembre de 2013 a 8.165 empleados, de los cuales 481 se encuentran en situación de jubilación parcial al 85% o al 80% y 495 en diversos porcentajes de jornada reducida, lo que equivaldría a disponer de 592 empleados menos en jornada completa. De esta manera, la plantilla efectiva a 31 de diciembre de 2013 es de 7.573 empleados, con una reducción de 82 empleados sobre la plantilla a 31 de diciembre de 2012.

1.1 EVOLUCIÓN MENSUAL DE LA PLANTILLA

En el cuadro nº 45 se reseña la evolución mensual de la plantilla de personal en el año 2013.

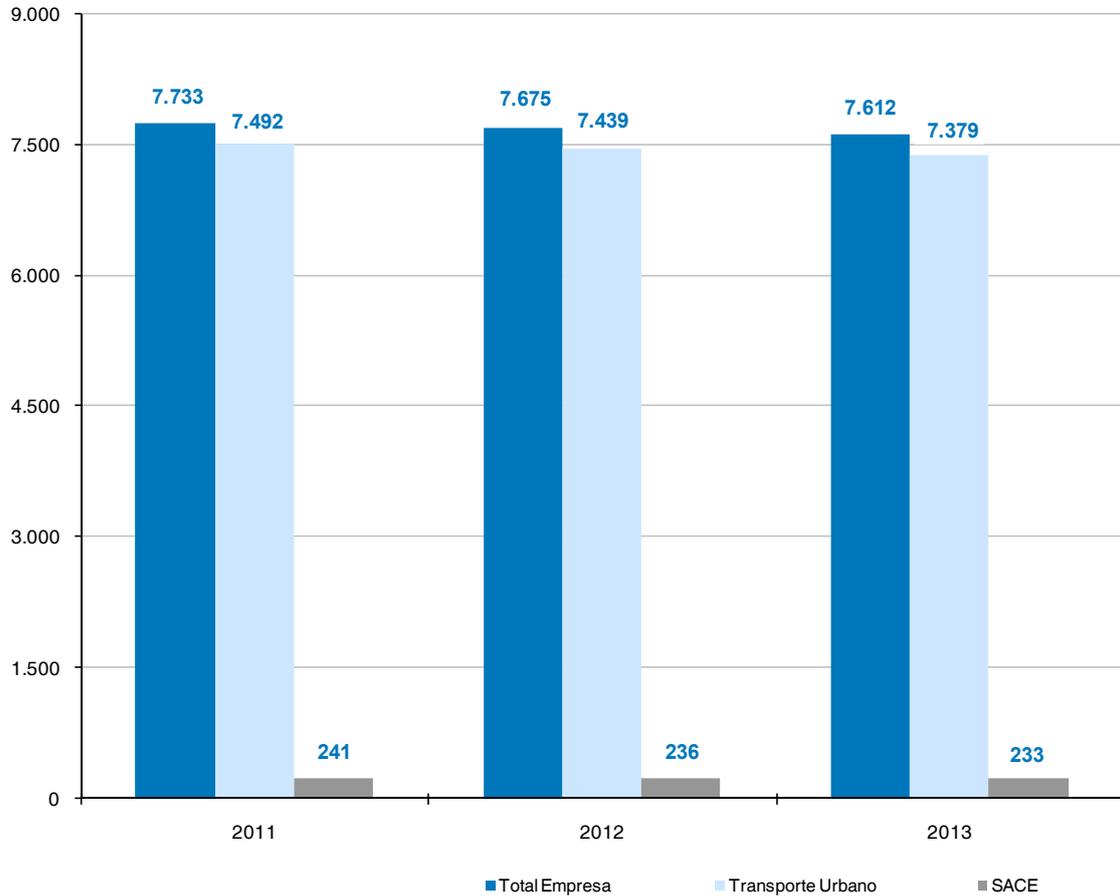
Cuadro 45 Evolución de la plantilla de personal

	TRANSPORTE URBANO						SACE	TOTAL EMPRESA
	Técnicos y Administrativos	Explotación	Mantenimiento	TOTAL	Número de empleados por vehículo			
					En Servicio	En Parque		
Enero	361	6.478	1.213	8.052	5,267	4,026	265	8.317
Febrero	361	6.472	1.209	8.042	5,120	4,021	265	8.307
Marzo	360	6.459	1.213	8.032	5,638	4,016	267	8.299
Abril	359	6.447	1.203	8.009	5,096	4,003	264	8.273
Mayo	359	6.432	1.203	7.994	5,346	4,072	264	8.258
Junio	358	6.418	1.205	7.981	5,363	4,063	262	8.243
Julio	358	6.405	1.208	7.971	6,030	4,068	262	8.233
Agosto	358	6.389	1.210	7.957	8,693	4,062	262	8.219
Septiembre	358	6.377	1.217	7.952	5,842	4,059	261	8.213
Octubre	357	6.369	1.215	7.941	5,151	4,062	262	8.203
Noviembre	357	6.352	1.215	7.924	5,365	4,053	258	8.182
Diciembre	357	6.339	1.213	7.909	5,697	4,141	256	8.165
Plantilla Efectiva (1)								
A 31/12/2013	345	5.904	1.095	7.344	5,165	3,731	229	7.573
A 31/12/2012	347	5.982	1.091	7.420	5,112	3,683	235	7.655

(1) La plantilla efectiva es la que tiene en cuenta la ponderación de la jornada en el caso de los jubilados parciales y los empleados con jornada reducida.

Gráfico 13 Evolución de la plantilla media efectiva de personal (1)

Número de empleados



(1) La plantilla efectiva es la que tiene en cuenta la ponderación de la jornada en el caso de los jubilados parciales y los empleados con jornada reducida.

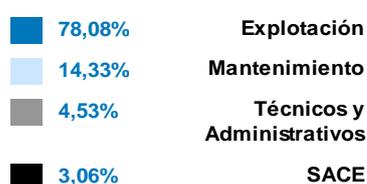
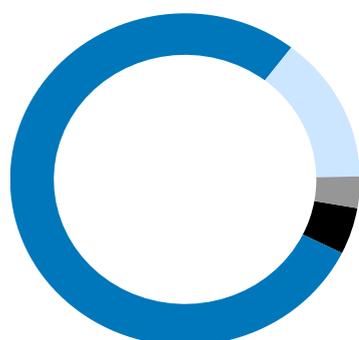
Cuadro 46 Evolución de la plantilla media efectiva de personal por grupos (1)

	TRANSPORTE URBANO				SACE	TOTAL EMPRESA
	Técnicos y Administrativos	Explotación	Mantenimiento	Total		
2011	352	6.129	1.011	7.492	241	7.733
2012	350	6.014	1.075	7.439	236	7.675
2013	345	5.943	1.091	7.379	233	7.612

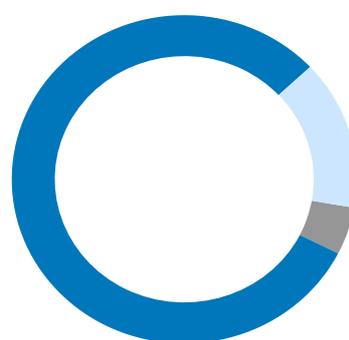
(1) La plantilla efectiva es la que tiene en cuenta la ponderación de la jornada en el caso de los jubilados parciales y los empleados con jornada reducida.

Gráfico 14 Plantilla media efectiva de personal (1)

Respecto a la plantilla total



Respecto a la plantilla adscrita al Servicio de Transporte Urbano



(1) La plantilla efectiva es la que tiene en cuenta la ponderación de la jornada en el caso de los jubilados parciales y los empleados con jornada reducida.

La plantilla total a 31 de diciembre presenta una disminución del 1,96% (8.328 empleados en 2012 frente a 8.165 en 2013), mientras que la plantilla adscrita a la actividad de transporte urbano disminuye en el 1,91% (8.063 en 2012 frente a 7.909 en 2013). En términos de plantilla efectiva, es decir, descontado el efecto de los empleados en situación de jubilación parcial y con jornada reducida, la diferencia entre el año 2012 (7.655 empleados) y el año 2013 (7.573) muestra un descenso del 1,07%.

En 2013, continuando con la política de no incremento de la plantilla, no se ha producido ningún ingreso nuevo. Los 35 reingresos han sido consecuencia, en su mayor parte, de reincorporaciones de empleados después de un periodo de Extinción de la Incapacidad Temporal que, frecuentemente, ha derivado en una Incapacidad Permanente Total (IPT). Estos reingresos procedentes de una IPT, de acuerdo con el Convenio Colectivo, derivan en contratos con una reducción de jornada al 50% con la consiguiente reducción de plantilla.

1 · 2 REINGRESOS DE CONDUCTORES DE AUTOBÚS

En 2013, reingresan 6 conductores de los cuales 3 proceden de una excedencia (2 voluntarias y 1 por cuidado de hijos) y el resto de una extinción de una Incapacidad Temporal o una Incapacidad Permanente Total.

Cuadro 47 Plantilla efectiva media anual de conductores de autobús (1)

	Plantilla media anual de conductores	% sobre plantilla media Total Empresa	% sobre personal adscrito a Transporte Urbano
2013	5.248	68,94	71,12
2012	5.307	69,15	71,34

(1) La plantilla efectiva es la que tiene en cuenta la ponderación de la jornada en el caso de los jubilados parciales y los empleados con jornada reducida.

1 · 3 NÚMERO TOTAL DE REINGRESOS

A continuación, se desglosan, por categorías, los 35 reingresos ya comentados con anterioridad.

Cuadro 48 Reingresos

Categoría Laboral	Número de Puestos Cubiertos
Agente Administrativo	1
Agente Especialista	1
Conductor Auxiliar de Estación	1
Conductor de Autobús	6
Especialista de Limpieza	24
Inspector	1
Oficial Ayudante	1
Total	35

2 FORMACIÓN

2 · 1 FORMACIÓN DE INGRESO

2 · 1 · 1 Formación de conductores

En este ejercicio no ha sido posible continuar con el relevo generacional de la plantilla y, por tanto, con la incorporación de nuevos conductores en sustitución de los que se acogen a la jubilación parcial, ya que la Ley General de Presupuestos de 2013 y la Ley de Acompañamiento no autorizan incrementos de plantilla y las incorporaciones, según la fórmula pactada en Convenio Colectivo conllevan contrataciones de nuevos empleados al 100% para relevar a jubilados parciales al 85%, lo que comporta un incremento de plantilla.

No obstante, tal como hemos señalado en el apartado 1.2, se han incorporado 3 conductores, 1 derivada de una excedencia por cuidado de hijos y 2 procedentes de un reingreso por excedencia voluntaria, para cubrir las vacantes de los jubilados parciales.

Ha continuado la actualización de los simuladores de conducción, herramienta fundamental para la formación de los conductores, y se ha trabajado en la adaptación para utilización en los cursos de conducción eficiente.

2 - 1 - 2 Formación de especialistas de taller

Condicionada también a las disposiciones de la Ley General de Presupuestos de 2013, no ha habido incorporación de nuevos especialistas de taller, aunque ha continuado la colaboración con los institutos de Formación Profesional, con la participación en 2013 de 36 alumnos de prácticas de FP de segundo grado.

2 - 2 FORMACIÓN CONTINUA DE EMPRESA

Con objeto de garantizar la permanente adecuación del personal de la Empresa a las nuevas funcionalidades y herramientas, así como por su permanente y necesaria actualización profesional, en 2013, se han desarrollado las correspondientes acciones de formación continua. Como en años anteriores, estas acciones se han financiado, en parte, con la ayuda de la Fundación Tripartita para la Formación en el Empleo (FTFE), que en el año 2013 asciende a 409.352,85 euros.

Debido a la situación financiera, al igual que en años anteriores, se han priorizado los cursos de formación cuyos costes estuvieran bonificados entre un 90% y un 100%, ajustando los asistentes por grupo, aunque sin merma de la calidad de la formación. También se ha prestado una atención especial a las acciones formativas destinadas a los principales colectivos de trabajadores de la EMT.

El detalle de las acciones formativas en 2013, se muestra en el cuadro siguiente:

Cuadro 49 Acciones de formación continua

	Número de Cursos	Asistentes	Horas de formación	Horas por alumno
Operaciones	260	2.536	55.362	21,83
SACE	5	66	792	12,00
Mantenimiento	119	1.023	17.173	16,79
Prevención de Riesgos Laborales	24	289	2.624	9,08
Administración y Tecnología	50	456	4.491	9,85
Personal Directivo y Técnico	46	133	8.569	64,43
2013	504	4.503	89.011	19,77
2012	634	4.993	87.687	17,56
Δ	-130	-490	1.324	2,21
%	-20,50	-9,81	1,51	12,57

En el área de Operaciones, hay que destacar las acciones formativas relacionadas con la obtención del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) que se ha impartido a 1.112 conductores durante todo el año 2013, así como los cursos de adaptación a los nuevos modelos de autobús y, por el volumen que representan y por su importancia, los cursos de conducción eficiente. En este área, también se han incorporado al programa formativo, como novedad, los cursos de inglés básico para conductores.

En el área de Mantenimiento, reseñar los cursos destinados a la formación de los Operarios de Talleres, tanto los de carácter interno, como los impartidos por las diferentes marcas en función de los acuerdos alcanzados con ellas.

En el cuadro siguiente pueden observarse las cifras comparadas del CAP de los ejercicios 2012 y 2013.

Cuadro 50 Cursos formación continua CAP

	2013			2012		
	Número de Cursos	Asistentes	Horas	Número de Cursos	Asistentes	Horas
Conductores	58	1.112	38.920	56	1.062	37.170
Otras categorías	7	134	4.690	4	61	2.135
Total	65	1.246	43.610	60	1.123	39.305

Por último, mencionar que se han realizado 16 cursos, dirigidos a los Agentes de Movilidad y enmarcados en la iniciativa estratégica de “abrir paso al autobús” y buscan un mejor conocimiento de la EMT por los agentes de Movilidad, así como una mayor coordinación, compartiendo un mismo espacio y un mismo objetivo, que es mejorar la movilidad y el transporte de viajeros en superficie.

2 · 3 CONCURSOS DE PROMOCIÓN INTERNA

En cumplimiento de las disposiciones de la Ley General de Presupuestos de 2013 y la ley de Acompañamiento, en la que no se permite el incremento de plantilla ni de la masa salarial, se han congelado todos los procesos de promoción interna, quedando sin cubrir las vacantes surgidas en las diversas áreas funcionales de la Empresa.

2 · 4 ALUMNOS DE FORMACION PROFESIONAL EN PRÁCTICAS

En el ejercicio 2013, la EMT ha continuado adscrita al programa de Formación Profesional Dual, en el que ha contado con 36 alumnos de 2 especialidades. También han participado 34 alumnos en prácticas de FP de segundo grado, distribuidas en las especialidades que se detallan en el siguiente cuadro.

Cuadro 51 Formación Profesional

Formación Profesional	Número de Alumnos
Formación Profesional en Prácticas	
Electromecánica	17
Carrocería	10
Automoción	6
Técnico de Redes y Sistemas Informáticos	1
Total	34
Formación Profesional Dual	
Automoción	35
Laboratorio de Análisis y Control de Calidad	1
Total	36

Del total de trabajadores atendidos en 2013, a 48 les ha sido reconocida por la Seguridad Social la Incapacidad Permanente, 40 en el grado de Total para su profesión habitual y 8 en el de Absoluta. De conformidad con el Artículo 8.12 del Convenio Colectivo vigente, se ha procedido a gestionar la recolocación de los afectados por Incapacidad Permanente Total en un puesto de trabajo compatible con sus limitaciones físicas.

Por problemas derivados de salud, tanto física como psíquica, que impiden el correcto desempeño de sus funciones, se han realizado 121 actuaciones que han dado como resultado el traslado, de forma provisional a otro puesto de trabajo de 52 empleados, al tiempo que 27 trabajadores en situación de Incapacidad Permanente Total (IPT) han causado baja en la Empresa, percibiendo una indemnización económica compensatoria.

Dentro del apartado de conciliación de la vida laboral y familiar, han sido atendidas 9 conductoras embarazadas, gestionando su baja por situación de riesgo durante el embarazo.

El ejercicio 2013, en el ámbito de las relaciones laborales, ha estado marcado durante el primer trimestre, por la continuidad de un clima de conflictividad laboral motivado por la aplicación a la EMT del contenido del RDL 20/2012, de 13 de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, en el que, entre otras cuestiones, se establece la supresión de la Paga Extraordinaria de Navidad para todos los empleados públicos (entre los que se encuentra el personal de EMT).

A pesar de los múltiples llamamientos realizados desde la dirección de la Empresa a la representación laboral en el sentido de que el conflicto planteado (con paros parciales a lo largo de varios días de cada mes, desde septiembre de 2012), no podía culminar con un resultado favorable a las peticiones planteadas de no supresión de la Paga Extraordinaria de Navidad a la plantilla de esta Empresa, no es hasta el 14 de marzo de 2013 cuando se alcanza un acuerdo entre la dirección de la Empresa y la representación laboral que pone fin al conflicto, con el compromiso de las partes de aplicar lo que, por parte del Gobierno de la Nación, se establezca en un futuro sobre esta cuestión.

En paralelo con el conflicto planteado y, por tanto, no exento de las tensiones que esta situación provoca, el año 2013 ha estado marcado por el desarrollo y aplicación del contenido del Convenio Colectivo 2012-2013, destacando como aspectos más relevantes los siguientes:

- La aplicación de una nueva regulación, a partir del 1 de enero de 2013, a las situaciones de Incapacidad Permanente Total para la profesión habitual. Si el trabajador es menor de 45 años se suscribe, con carácter voluntario, un nuevo contrato de trabajo al cincuenta por ciento de la jornada y con una nueva categoría acorde con sus condiciones físicas. Y, si el trabajador es

mayor de 55 años, puede optar de forma voluntaria entre un nuevo contrato laboral con las características señaladas o causar baja en la empresa con una indemnización.

- La suscripción del Plan de Igualdad, dando cumplimiento a lo establecido en la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la Igualdad Efectiva de Mujeres y Hombres. Este Plan, además de todos los aspectos que contempla la norma, introduce algunas cuestiones del máximo interés para la plantilla, como una regulación sobre la aplicación del derecho a la reducción de jornada por cuidado de hijos, estableciendo una serie de criterios que permitan una aplicación más justa y equitativa que garantice y compatibilice los derechos de los solicitantes y del resto de trabajadores.

Finalmente, el 8 de octubre, y tras la denuncia del Convenio Colectivo 2012-2013 por todas las representaciones sindicales que integran el Comité de Empresa, se procede a la constitución de la Mesa Negociadora del Convenio Colectivo para los próximos ejercicios, planteándose por la Dirección de la Empresa una propuesta de negociación en la que se debe aplicar para el bienio 2014-2015 una rebaja salarial del 7% y del 0,5% respectivamente, dada la situación económico financiera de la Empresa, propuesta que produjo un evidente rechazo por parte de la representación laboral y de la plantilla.

El otro acontecimiento que se ha producido en los últimos días del ejercicio 2013 y que marcará el devenir de los próximos ejercicios, ha sido el anuncio por los responsables municipales de la Fusión por Absorción de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. con la Empresa Madrid-Movilidad y que deberá llevarse a efecto en 2014.

Por último y con una repercusión a futuro que todavía está por definir puesto que será el proceso de elecciones sindicales a celebrar a primeros del ejercicio 2015 quien lo defina, en el primer trimestre del ejercicio 2013 se creó un nuevo sindicato a nivel empresarial denominado Sindicato Unificado de la EMT (SU-EMT) y que si bien inicialmente pretendía tener su implantación en el colectivo de mandos intermedios, a lo largo del ejercicio 2013 ha planteado y recogido algunas inquietudes de otros colectivos.

5 PREVENCIÓN DE RIESGOS Y SALUD LABORAL

5 · 1 PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

5 · 1 · 1 Actuaciones realizadas

En 2013, ha proseguido la implantación del Plan de Prevención de Riesgos Laborales, cuya revisión ha sido aprobada por la Empresa y por los Delegados de Prevención el 1 de enero de 2013 con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014.

Como todos los años, y en cumplimiento de la LPRL, al inicio del ejercicio, se ha presentado la memoria de prevención en la que se describen las actividades realizadas en el año anterior, al tiempo que se ha realizado el Informe de programación anual, en el que se recogen las actuaciones a realizar durante el año.

En 2013 finaliza la recopilación de la documentación relacionada con las actividades de seguridad vial que se llevan a cabo en la Empresa, recopilación que se inicia en el año 2010 y que concluye con la edición del documento denominado "Plan de Gestión de la seguridad vial 2010-2012", que es revisado y actualizado para el periodo 2013-2014 y cuyo objetivo principal es reducir la siniestralidad laboral vial, es decir, la relacionada con los accidentes de tráfico laborales.

En cumplimiento de la obligación de información a los trabajadores en relación con los riesgos para su salud y seguridad, medidas y actividades de protección y prevención aplicables a los riesgos evaluados se ha continuado entregando documentación de prevención de riesgos y campañas de salud, a través de trípticos enviados con la nómina a todos los trabajadores. A partir del mes de septiembre esta información se publica en el Portal del empleado.

En el ámbito de la prevención del alcoholismo y el tabaquismo, se han seguido realizando controles periódicos en todas las líneas de autobuses y en distintos turnos de trabajo, con determinaciones aleatorias de alcoholemia, en las que ha participado un grupo técnico de trabajo, que, paralelamente, ha realizado la coordinación y seguimiento de los casos positivos identificados. Además, a partir de la puesta en vigor, el día 1 de enero de 2011, de la Ley 42/2010, de 30 de diciembre, de medidas sanitarias contra el tabaquismo, ha proseguido la campaña de deshabituación del tabaquismo, puesta en marcha con el "Plan Nacional de Prevención y Control del Tabaquismo", con actividades para poner en contacto a los trabajadores interesados con empresas especializadas, promoción de charlas y conferencias, entrega de folletos informativos...

Dentro del Plan de Formación del año 2013, se ha seguido incluyendo en la programación de cursos de reciclaje para trabajadores de Talleres, mediante un módulo básico de gas y seguridad, así como formación transversal de prevención de riesgos laborales en todos los cursos de taller, impartidos para el personal, y operaciones.

En cumplimiento de la legislación vigente, se han seguido celebrando las reuniones trimestrales del Comité de Seguridad y Salud (CSS), junto con las mensuales de los Comités de Centro y de investigación de accidentes, en las que se analizan y estudian las causas de los accidentes y las medidas preventivas a adoptar. Hay que destacar la labor de coordinación que continúa realizando, de forma periódica, la Comisión Técnica de Seguridad y Salud Laboral, órgano empresarial encargado de promover y coordinar la gestión de la prevención, que revisa y propone las acciones generales destinadas a la prevención de los riesgos laborales de la Empresa.

5 · 1 · 2 Accidentalidad laboral

Los accidentes de trabajo con baja en el puesto de trabajo han experimentado un sensible descenso, en relación con el ejercicio anterior (18,33%). En cuanto a los accidentes "in itinere" disminuyen un 6,94%.

En cuanto a los accidentes laborales, y teniendo en cuenta el origen del accidente, se han producido 107 (142 en 2012) accidentes con baja en el lugar de trabajo ocasionados por movimiento del cuerpo con esfuerzo físico, 45 (38 en 2012) por caída de personas, 17(28 en 2012) por pérdida de control de máquinas o vehículos y 7(11 en 2012) por sorpresa, miedo, violencia, agresión..., en línea con la tendencia de descenso que presenta el total de accidentes.

Como viene siendo habitual, el mayor número de accidentes con baja ha tenido lugar en la primera, y segunda hora de trabajo (28,13 y 20,77%, respectivamente). En cuanto al día de la semana, el lunes (24,35%), el martes (16,98%), el miércoles (16,66%) y el viernes (15,38%) han sido los días en los que se registran los mayores porcentajes de accidentes laborales.

Siguiendo los criterios estadísticos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, según los cuales, al calcular los índices generales de accidentalidad, no se contabilizan las bajas causadas por recaída de accidentes ocurridos con anterioridad ni, por tanto, los días de ausencia derivados de los mismos, se presentan los índices relativos a los años 2012 y 2013.

Cuadro 52 Índices de Accidentalidad

	2012	2013
Índice de Incidencia	36,28	31,60
Índice de Frecuencia	24,75	25,95
Índice de Gravedad	0,38	0,55
Duración media de las bajas	14,39	21,40

5 · 1 · 3 Accidentalidad por incidencias en conductores de autobús

En el cuadro nº 55 se recoge la evolución en el periodo 2008-2013 de los incidentes y agresiones sucedidos a los conductores de autobús en las líneas de la red durante la jornada laboral, en los que ha habido un incremento con respecto al año 2012, sobre todo en los incidentes por agresión en el interior del autobús, aunque han disminuido las agresiones en la cabina del conductor y en la vía pública. De todos ellos, 6 han generado baja oficial por accidente laboral, de lo que se deduce que el incremento se ha producido a expensas de agresiones leves que no generan una situación de Incapacidad Temporal Laboral.

Cuadro 53 Resumen de Incidentes

Año	Número de Incidentes	Por ubicación del conductor en el momento del incidente			Por gravedad de las lesiones producidas		Por tipo de líneas		
		Cabina conductor	Vía pública	Interior de autobús	Con baja	Sin baja	Líneas diurnas	Líneas nocturnas	In itinere
2013	126	14	24	88	6	120	119	7	--
2012	119	23	28	68	13	106	113	5	1

5 · 1 · 4 Absentismo Laboral

A continuación se exponen las variaciones registradas en la evolución del absentismo laboral por enfermedad y accidente de trabajo en días laborales.

Cuadro 54 Accidentalidad, Enfermedad y Absentismo Laboral

	2011		2012		2013		Δ % en el periodo 2010/13
	Total	%	Total	%	Total	%	
Plantilla media diaria	8.261	1,86	8.269	0,10	8.248	-0,25	1,70
Total horas trabajadas en jornada ordinaria	12.304.038	-0,01	12.122.701	-1,47	11.916.499	-1,70	-3,16
Número de bajas por enfermedad y maternidad (1)	3.970	-1,56	3.037	-23,50	2.976	-2,01	-26,21
Número de accidentes (1):							
- con baja puesto trabajo	348	-14,91	300	-13,79	245	-18,33	-40,10
- con baja "in itinere"	88	-7,37	72	-18,18	67	-6,94	-29,47
Número de días laborales perdidos (2)							
- por enfermedad y maternidad	92.733	-1,31	76.102	-17,93	74.865	-1,63	-20,32
- por accidente puesto trabajo	6.141	-33,75	4.547	-25,96	4.545	-0,04	-50,97
- por accidente "in itinere"	2.146	-24,01	1.576	-26,56	2.131	35,22	-24,54
Duración media de la baja (días laborales) (2)							
- por enfermedad y maternidad	21,45	1,61	22,28	3,87	23,01	3,28	9,00
- por accidente puesto trabajo	16,55	-26,96	14,39	-13,05	17,22	19,67	-24,01
- por accidente "in itinere"	22,12	-25,60	19,22	-13,11	28,04	45,89	-5,68
Incapacidades por accidente	1		--		--		
Muertes por accidente	--		1		--		
Absentismo laboral por enfermedad, maternidad y accidente		5,72		4,71		4,76	
Absentismo laboral por otras causas (3)		0,97		1,66		1,24	
Absentismo laboral total		6,69		6,37		6,00	

(1) Se registran el número de bajas ocurridas durante el año y, como en años precedentes, los accidentes con baja ocurridos durante el año 2013, que fueron 231 en el trabajo y 63 "in itinere", más aquellas bajas médicas por recaídas debidas a un accidente registrado anteriormente, 14 y 4 respectivamente.

(2) Se registran los días laborales perdidos correspondientes a todos los procesos de baja, incluidos los iniciados en el año anterior.

(3) En 2012, 2 jornadas de Huelga General y 9 de Paros Parciales. En 2013, 4 jornadas de Paros Parciales.

En este ejercicio, las ausencias por enfermedad y maternidad han disminuido un 2,01%, al tiempo que el número de días laborales perdidos por estos conceptos se han reducido un 1,63%.

5 · 2 SALUD LABORAL

5 · 2 · 1 Medicina preventiva y vigilancia de la salud

En cumplimiento de la legislación vigente en materia de vigilancia de la salud, prosiguen los programas de reconocimientos médicos periódicos, adaptados a cada actividad, renovados anualmente conforme a las variaciones normativas y de legislación, en los que se incluye la historia clínico-laboral y se relacionan los factores de riesgo a los que está expuesto el trabajador con los efectos que pudieran provocar sobre su salud. Además, se han seguido aplicando los protocolos de reconocimiento específico en relación con la manipulación de cargas, pantallas de visualización de datos, ruido, movimientos repetitivos..., publicados por el Ministerio de Sanidad y Consumo, además de la aplicación de un protocolo especial para conductores de autobús establecido por los técnicos de prevención de esta División, teniendo en cuenta los riesgos evaluados en ese puesto de trabajo.

Cuadro 55 Medicina preventiva

	2011	2012	2013
Reconocimientos	5.558	6.308	6.774
Determinaciones Analíticas	190.616	216.555	233.145
Vacunaciones	1.236	1.286	1.211
Otras Exploraciones	8.323	9.758	10.663

La asistencia a reconocimiento médico periódico voluntario ha experimentado un ligero crecimiento en relación al año anterior (44,11% de los citados en 2013 y 43,50% de los citados en 2012). En cuanto a la distribución por áreas y categorías, continúa siendo el personal del SACE el de mayor asistencia, con un 80,21%. Los conductores de autobús han incrementado nuevamente su asistencia hasta un 42,04% (41,58% en 2012), manteniendo la tendencia del resto de categorías.

5 · 2 · 2 Medicina asistencial

El objetivo primordial en este apartado, y debido a que la Empresa es colaboradora con el INSS en la gestión derivada de contingencias de accidente de trabajo y enfermedad profesional, asumiendo las prestaciones económicas y sanitarias correspondientes a la citada incapacidad temporal, es la asistencia a los trabajadores accidentados durante la jornada laboral o en su desplazamiento al trabajo, para establecer el diagnóstico y tratamiento médico, quirúrgico y rehabilitador adecuado en cada situación y controlar su evolución posterior. Todo el personal facultativo participa. además, en la prestación de primeros auxilios a accidentados, así como a los trabajadores que demandan consulta médica por presentar síntomas de enfermedad sobrevenidos durante su jornada laboral o por solicitar consejo o atención facultativa debido a otras causas.

Cuadro 56 Medicina asistencial

	2011	2012	2013
Curas	1.562	1.355	1.431
Operaciones	37	23	35
Rehabilitación y otros tratamientos	4.722	4.042	3.864
Asistencia por Enfermedad	1.274	536	1.303

5 · 2 · 3 Colaboración en el diagnóstico y tratamiento de enfermedades

Dentro del apartado de vigilancia y control de la salud de sus trabajadores, la EMT realiza el seguimiento médico de los casos registrados de enfermedad o accidente no laboral que han causado Incapacidad Temporal, verificando el diagnóstico, la evolución clínica, duración previsible, pronóstico... de todos los casos derivados de baja médica por enfermedad común. El total de actuaciones en 2013 ha sido de 6.796 (7.310 en 2012), con la misma trayectoria de disminución que las bajas por enfermedad y maternidad en este ejercicio.

A estas personas, se les presta consejo médico en relación con su diagnóstico, pronóstico y probabilidades terapéuticas e incluso se les proporciona un cambio de puesto de trabajo de forma temporal, encaminado, en algunos casos, a facilitar la mejoría de su proceso, y en otros, en lista de espera para pruebas diagnósticas, rehabilitación o intervenciones quirúrgicas, para compatibilizar su situación médica con una actividad laboral (en ocasiones proporcionando la realización de dichas pruebas, tratamientos de rehabilitación...). En aquellos casos en que, por edad o patología habitual, presentan fundadas condiciones para solicitar una Invalidez Permanente, se ha asesorado al trabajador en la tramitación sobre las gestiones a llevar a cabo para su presentación en el INSS. También se ha contactado con las diversas Inspecciones Médicas de área para la activación de pruebas diagnósticas, de intervenciones quirúrgicas...

Informe de Gestión

Evolución de la actividad de la empresa

V. Tecnología,
**infraestructuras
y seguridad**

2013



En 2013, ha continuado potenciándose el desarrollo de nuevas tecnologías para el suministro de información a los clientes, de manera que el número de usuarios de las diferentes aplicaciones y sistemas que proporcionan información de la oferta de servicio de la EMT, en tiempo real, se ha visto multiplicado por quince en dos años.

A ello ha contribuido que, en este año, se han puesto en servicio las aplicaciones oficiales de EMT Madrid para las plataformas de smartphones Windows Phone y Blackberry 10 (simultáneamente a su aparición en el mercado a principios de año), sumándose a las que ya existían para Android e iPhone.

En el primer trimestre se ha puesto en servicio la nueva aplicación de EMT Madrid para Smart TV (que ha sido descargada por casi 4.000 usuarios) y el nuevo sistema de consulta de información a través de la red social móvil Spotbros (el denominado "Whatsapp español"). En ambas iniciativas la EMT ha sido pionera.

En el mes de abril, la EMT, en colaboración con la Dirección General de Áreas Urbanas del Ayuntamiento de Madrid, completa la instalación, con carácter experimental, de diez marquesinas con Paneles de Mensajería Variable que funcionan con tinta electrónica y pueden alimentarse mediante energías renovables. Adicionalmente, incorporan servicio Wi-Fi, un punto de acceso gratuito, que permite continuar con la conexión en el interior del autobús.

También el mismo mes, se pone en marcha el Proyecto Smart Madrid en 500 Paradas, que incorporan tecnología NFC y códigos QR para facilitar a los usuarios información de tiempos de espera y de interés turístico en relación a su posición geográfica.

Además, se han puesto en marcha las nuevas funcionalidades: "Avísame" para Android, "Guíame" para iPhone, widgets para Android, que permite la instalación de un PMV virtual, y la posibilidad de consultar el saldo de la Tarjeta de Transporte Público mediante NFC.

Asimismo, el sistema de información geográfica en tiempo real "Navega por Madrid", que la EMT pone a disposición de sus clientes en la página Web, se ha consolidado como uno de los sistemas más utilizados, incrementando de forma continua y notable el número de usuarios hasta alcanzar casi los 30 millones de consultas en el año.

También cabe destacar que, en 2013, se han recibido los siguientes premios en relación con la tecnología de la EMT:

- El Premio EnerTic 2013 a la innovación y reconocimiento a las mejores prácticas por el Proyecto EfiBus de conducción eficiente.
- El Premio de la Fundación DINTEL y el Premio Especial a la Innovación concedido por ESRI al mejor Proyecto Smart Cities 2013 por la Plataforma Open Data que la EMT pone a disposición de terceros para el desarrollo de aplicaciones y widgets informativos digitales.

1 · 1 ACCESO WI-FI A INTERNET PARA LOS CLIENTES

En el año 2013, se ha consolidado el uso del servicio Wi-Fi embarcado entre nuestros clientes, alcanzando cerca de 500.000 conexiones mensuales y un total de más de cinco millones de usuarios. Con el fin de seguir ofreciendo el servicio bajo las condiciones impuestas por la CNMT, de modo que se obtenga un beneficio de la explotación del mismo, se ha vuelto a contratar, a través de un concurso público, el patrocinio del mismo por un período de 3 años y por un importe total de 279.560,25 euros a favor de la EMT.

1 · 2 SISTEMA DE CAPTACIÓN DE MATRÍCULAS DEL SACE

Durante este ejercicio, se completa el proceso de implantación del Sistema de Captación Automática de Matrículas y Gestión de Denuncias en los vehículos del Servicio de Apoyo al Control de Estacionamiento (SACE), que fueron renovados en 2012.

1 · 3 SISTEMA DE CONDUCCIÓN EFICIENTE (EfiBus)

En 2013, se inician dos proyectos piloto para evaluar la efectividad de un sistema de ayuda a la conducción eficiente en los vehículos de la flota, con el que los conductores recibirán la información necesaria para realizar una conducción menos contaminante, más eficiente, segura y confortable.

Para ello, se ha dotado a los vehículos de un dispositivo capaz de recoger, en tiempo real, parámetros como las aceleraciones, desaceleraciones, consumos o el uso del kickdown, entre otros. Además, se aíslan las condiciones de tráfico y carga para tener en cuenta solamente los aspectos relacionados con la conducción.

1 · 4 ACTIVIDAD EN I+D+i

Como resumen de lo expuesto en éste y otros apartados, se relaciona la actividad de I+D+i desarrollada por la Empresa en 2013:

- Participación en Proyectos Europeos de I+D+i en relación con las tecnologías de la información y la gestión del transporte y la movilidad, que se desarrollan más ampliamente en el punto 1.1 del capítulo VII.
 - Proyecto EnhancedWISETRIP
 - Proyecto GAMBAS
 - Proyecto COSMOS
 - Proyecto MOVEUS
 - Proyecto Secur-Ed

- Realización de pruebas de concepto y tecnológicas con NFC (Near Field Communication) para permitir la validación de los billetes de autobús con el teléfono móvil.
- Participación en proyectos de colaboración con diversas entidades sobre el análisis de los datos generados por los ciudadanos (el denominado CrowdSourcing), a través de herramientas analíticas de redes sociales y su relación con la movilidad.
- Participación en proyectos de Big Data, o análisis de grandes volúmenes de datos generados en la ciudad para detectar patrones de conducta o de movimiento de la gente, para aplicarlo a la gestión del transporte.
- Desarrollo de la Prueba Piloto del Sistema de Ayuda a la Conducción Eficiente, con el objetivo de conseguir un sistema de información al conductor que le ayude a optimizar su forma de conducir en tiempo real.
- Inicio de un proyecto de aplicación de técnicas de gamificación, que ayude a captar más clientes en el transporte público.

2 INFRAESTRUCTURAS Y MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES

Por segundo año consecutivo, la actividad de mantenimiento de las instalaciones ha venido marcada, hasta el segundo semestre, por la medida estratégica de reducir al mínimo los contratos con empresas externas, asumiendo con medios propios las funciones de mantenimiento de las instalaciones. Por diversos problemas de operatividad, en el segundo semestre, se modifica este planteamiento estratégico, procediendo a la licitación de un nuevo contrato integral de mantenimiento de instalaciones para los Centros de Operaciones.

También se han puesto en marcha los denominados “proyectos de eficiencia energética de la EMT”, desarrollados en varias fases. Se realizan auditorías energéticas en todos los centros y la Sede Central, con las que se analiza el funcionamiento de las instalaciones con el fin de conocer las ineficiencias energéticas para plantear un escenario de medidas de mejora.

Con ello, se pretende obtener reducciones importantes de la demanda energética actual de la Empresa. Posteriormente, con los informes de ineficiencias y el listado de mejoras de ahorro energético obtenido de las auditorías energéticas, se publica la licitación para la implantación de dichas medidas, conjuntamente con la externalización de la gestión de los suministros energéticos y el mantenimiento de instalaciones preventivo y correctivo. Se ha obtenido un ahorro económico en la gestión de suministros en torno a un 10%, así como una reducción de la demanda energética futura (en diez años) en torno a un 15% de media. Además, el adjudicatario se compromete a la realización de mejoras en las instalaciones por más de medio millón de euros por centro.

3 SEGURIDAD INTEGRAL

Durante el ejercicio 2013, la Dirección de Seguridad, Prevención de Riesgos Laborales y SACE pone en funcionamiento el 'Plan de Autoprotección' de las instalaciones en los diferentes centros de operaciones.

El número de incidencias registradas en 2013 ha sido de 3.198, con un incremento del 4,51% sobre las registradas en 2012. Esta evolución es el resultado de una mayor coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en cuanto a la detección de los ilícitos penales que se producen en los vehículos e instalaciones de la Empresa.

A la vista de los buenos resultados, se ha intensificado la cooperación con las distintas Fuerzas y Cuerpos de Seguridad –Policía Municipal, Cuerpo Nacional de Policía y Guardia Civil–, optimizando con ello los diferentes recursos de los que dispone la empresa, en materia de seguridad de las personas e instalaciones. Destacando operativos que se han establecido, de forma estacional, sobre todo en los distritos de Barajas, Retiro, Centro, Moratalaz y Chamartín, en los que se ha detectado un mayor movimiento de grupos con fines delictivos.

A finales de 2013, la Dirección de Seguridad, en coordinación con la División de Ingeniería de Procesos, Medio Ambiente y Calidad, llevan a cabo la segunda edición del Mapa de Riesgos de la Empresa, con la identificación y definición de nuevos riesgos y amenazas. Se mantiene un seguimiento del mismo organizando reuniones periódicas con los responsables de áreas y centros de operaciones, con el fin de actualizar los riesgos detectados, mejorar la eficacia de su aplicación y optimizar los recursos utilizados.

Por último, señalar que se ha confeccionado un borrador del "Plan Director de Seguridad", sobre el que se está trabajando en la actualidad, para elaborar un documento específico para cada centro de operaciones y la Sede Central.

4 SEGURIDAD LÓGICA

Las actividades en materia de Seguridad Lógica, durante el ejercicio 2013, han sido las siguientes:

- Puesta en marcha del Plan de Seguridad de la Información en cumplimiento de la normativa de la Ley Orgánica de Protección de Datos (LOPD), en materia de gestión de identidades, protección de sistemas y formación a usuarios.
- Mejora de los métodos de acceso a los sistemas de información, fortaleciendo el sistema de contraseñas corporativo.

Informe de Gestión

Evolución de la actividad de la empresa

VI. Comunicación,
**responsabilidad
social corporativa
y accesibilidad**

2013



1 COMUNICACIÓN Y CLIENTE

1 · 1 COMUNICACIÓN INTERNA

En el año 2012, se pone en marcha una Estrategia de Comunicación Centralizada basada en el refuerzo de los canales de comunicación ya existentes y en la apertura de nuevas vías que permitan una retroalimentación empresa-trabajadores.

Entre todas las iniciativas, destaca la creación del “Canal de Comunicación y el Portal del Empleado” que, en 2013, han continuado potenciándose mediante la incorporación de pantallas en las salas de descanso de los Centros de Operaciones y en la Sede Central. Al mismo tiempo, se ha mejorado la información proporcionada gracias a la coordinación entre las diferentes Direcciones, con objeto de que la comunicación empleados-empresa, prácticamente, fluya en tiempo real.

1 · 2 RELACIONES CON EL CLIENTE

1 · 2 · 1 Redes Sociales, Aplicaciones y página Web

Desde hace varios años, la estrategia de comunicación de la EMT tiene como objetivo potenciar la imagen de la EMT en diferentes soportes. Internet, las redes sociales y las aplicaciones para dispositivos móviles han sido el núcleo central de esta estrategia de comunicación, cuyas principales magnitudes se muestran a continuación

Cuadro 57 Redes sociales, aplicaciones y página Web

FACEBOOK (1)	Visualización de Publicaciones Comentarios a las Publicaciones	30.664.080 1.692.576
TWITTER	Corporativo (2) Incidencias (3)	4.325 999
BLOG	Visitas	58.987
CANAL YOUTUBE	Reproducciones de vídeo en el canal Youtube	52.272
MICROSITE AEROPUERTO	Visitas	556.536
MICROSITE MOVILIDAD 2.0	Visitas	90.668
TERMINALES MÓVILES		
SMS	Consultas	884.985
APLICACIONES	Consultas	97.472.593
WAP /JAVA	Consultas	326.707
NAVEGA POR MADRID	Visitas	29.668.882
PÁGINA WEB	Visitas	11.747.165

(1) 19.555 seguidores

(2) 17.455 seguidores contabilizados desde junio de 2012

(3) Consultas contabilizadas desde junio de 2012. Es un canal unidireccional, por lo que no hay seguidores

1 · 2 · 2 Centro de Gestión de la Información

Con el fin de mantener informados de forma adecuada y eficaz, tanto a los clientes externos como internos, se crea el Centro de Gestión de la Información (CGI), cuya principal responsabilidad es la recopilación, filtrado, edición y publicación de toda la información relativa a las incidencias planificadas o sobrevenidas que, en mayor o menor grado, alteran el desarrollo del servicio prestado por EMT.

A continuación se detalla el número de avisos, mensajes, páginas y paneles, editados y publicados durante el año 2013, a través de los distintos canales de comunicación:

▪ Avisos Canal RSS	851
▪ Avisos Web de la EMT	857
▪ Avisos en autobuses	878
▪ Avisos en paradas	2.378
▪ Anuncios en TFT	1.079
▪ Paneles PMV	1.845
▪ Mensajes SMS/"Push" (iPhone)	29.935
▪ Mensajes en Twitter (@EMTincidencias)	848
▪ Correos electrónicos	24.856
▪ Mensajes iPhone (Push)	10.685

1 · 2 · 3 Atención al Cliente

En consonancia con su compromiso con la calidad en la atención al cliente, la Oficina de Atención al Cliente ha superado, nuevamente, la auditoria de renovación del Sistema de Gestión de Calidad UNE ISO 9001:2008, lo que permite asegurar que la Oficina de Atención al Cliente de la EMT cumple con los niveles más altos exigidos por la norma y está definida con una clara orientación al cliente, en consonancia con el objetivo estratégico de promover una cultura de eficiencia enfocada a la satisfacción de los clientes.

Para ello, la División de Cliente de la EMT dispone de dos departamentos (la Oficina de Atención al Cliente y el Servicio de Atención Móvil) que, en constante formación, identifican y ponen en práctica los diferentes modos de gestión orientados a la mejora continua así como, a la eficacia con nuestros clientes.

La Oficina de Atención al Cliente, entre otras funciones, atiende personalmente a los usuarios que por distintos motivos realizan sus gestiones en su sede. En este ejercicio, fueron atendidas un total de 5.990 personas lo que representa un incremento de 1.782 usuarios más.

Por otro lado y desde mediados del mes de marzo, la OAC cuenta con dos puestos para la tramitación de la Tarjeta Transporte Público del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (TTP), habiéndose realizado desde marzo un total de 1.177 tarjetas nuevas.

Cuadro 58 Peticiones, Reclamaciones y Sugerencias según la forma de presentación

Tipo de envío	2013	2012	Δ	%
1 Hojas de Reclamaciones Oficiales	971	988	-17	-1,72
2 Carta o escrito	337	433	-96	-22,17
3 Correo electrónico (atencioncliente@emtMadrid.es)	2.786	3.983	-1.197	-30,05
4 Reclamación telefónica o presencial	762	641	121	18,88
5 Reclamación por Fax (91.406.88.79)	178	188	-10	-5,32
6 Página WEB (www.emtmadrid.es)	3.730	3.049	681	22,34
Total	8.764	9.282	-518	-5,58

En 2013 se produjo una disminución de algo más del 5,5% de sugerencias, reclamaciones o quejas con respecto al ejercicio anterior. Estas consultas son codificadas para su correcta gestión, en la Oficina de Atención al Cliente agrupadas según su tipología.

Cuadro 59 Evolución de las Peticiones, Reclamaciones y Sugerencias por tipos

Tipología	2013	2012	Δ	%
A Actuaciones de personal	2.485	2.693	-208	-7,72
B Daños y perjuicios económicos a los usuarios	1.043	1.223	-180	-14,72
C Alteraciones del servicio	1.090	1.195	-105	-8,79
D Sugerencias de los usuarios y otras	3.003	3.476	-473	-13,61
E Reclamaciones por causa de material	187	248	-61	-24,60
F Imposiciones SACE	2	8	-6	-75,00
G Objetos encontrados	254	50	204	408,00
H Descargo sobre Recargo Extraordinario	301	252	49	19,44
BUS Peticiones, sugerencias y/o reclamaciones referentes al carril bus	1	--	1	--
I Anomalías cancelación y canje de títulos	174	121	53	43,80
SMS Peticiones, sugerencias y/o reclamaciones referentes a los mensajes SMS y/o PMV's (tiempos de espera en parada)	224	16	208	1.300,00
Total	8.764	9.282	-518	-5,58

Como en años anteriores, el Servicio de Atención Móvil continúa realizando la atención de los clientes en calle tanto en los puntos en que ocurre la incidencia, como en las casetas de información, en el interior de los autobuses o los puntos de interés turístico. Complementariamente, sigue realizando charlas informativas sobre el transporte público en superficie en colegios, centros de día de mayores y centros de personas con discapacidad. Presta atención y visita en domicilios y hospitales a los lesionados en autobuses y revisa los equipos tecnológicos instalados a bordo y en paradas, entre otros.

Durante el año 2013, crece la actividad en el Servicio Atención Móvil un 0,18%, con un total de 28.933 actuaciones.

1 · 3 PUBLICIDAD

A continuación se desglosan los ingresos (IVA excluido) obtenidos por este concepto en 2013.

Cuadro 60 Ingresos por Publicidad

Ingresos	euros
INGRESOS POR PUBLICIDAD EXTERIOR Y PUBLICIDAD INTERIOR	3.184.195,04
Publicidad Exterior	3.091.345,94
Exclusivistas	2.627.330,20
Gestión Directa	447.349,07
Navibús	16.666,67
Publicidad Interior	92.849,10
Publicidad interior	89.349,10
ONG y fundaciones	3.500,00
OTROS INGRESOS	21.799,24
Cesión de autobuses	8.238,13
Colaboraciones	13.561,11
INDEMNIZACIÓN POR RESOLUCIÓN CONTRATO CON PUBLIMEDIA	6.857.997,56
TOTAL INGRESOS	10.063.991,84

2 RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA Y ACCESIBILIDAD

2 · 1 RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

Un año más, la EMT centra su objetivo en una gestión responsable y transparente que genere confianza, garantice la sostenibilidad de la empresa y contribuya a la sostenibilidad global socio-económica y ambiental. El cambio de modelo en la gestión empresarial relacionado con el Gobierno Responsable permite gestionar riesgos empresariales, contribuye a generar mejores resultados del negocio, a crear valor para la empresa y los grupos de interés (clientes, sociedad, empleados, proveedores...) con los que se asume el compromiso de proporcionar respuestas sostenibles a sus expectativas en los distintos ámbitos de la RSC, así como facilitar la divulgación del compromiso y la transparencia informativa.

En 2013, ha continuado el proyecto propuesto por la Inspección General de Servicios (IGS) perteneciente al Área de Gobierno de Hacienda y Administración Pública del Ayuntamiento de Madrid, junto con otras empresas municipales, y aprobado en la Junta de Gobierno de la ciudad de Madrid en su sesión de 27 de octubre de 2011, y cuyo objetivo principal ha sido desarrollar un Modelo y una Guía de Responsabilidad Social Corporativa para las empresas municipales del Ayuntamiento de Madrid, que incorpore las políticas, actuaciones y sistemas de control que definen una actuación de Gobierno Corporativo Socialmente Responsable, en base a una Hoja de Ruta marcada por cada empresa. Este trabajo ha generado la definición de un Plan Estratégico de RSC, de cuyos objetivos, líneas de actuación y acciones se debe informar, de forma anual, para su inclusión en el Informe Anual de Cumplimiento del Código de Buenas Prácticas Administrativas (CBPA) del Ayuntamiento de Madrid. Los compromisos adquiridos en dicho Plan son los siguientes:

- Compromiso con la Estrategia y la Gestión, con el Buen Gobierno y la Transparencia
- Compromiso con nuestros Clientes
- Compromiso con nuestros Proveedores
- Compromiso con nuestros Empleados
- Compromiso con nuestra Sociedad
- Compromiso con el Medio Ambiente
- Compromiso con la Gestión económica

Desde el año 2010, la EMT mantiene una alianza corporativa con UNICEF, con el fin de prestar su colaboración en la difusión, desarrollo, sensibilización y apoyo a los programas que UNICEF lleva a cabo a favor de los derechos del niño. Este año 2013, con motivo del Día Internacional de los Derechos del Niño, la EMT ha organizado de nuevo una jornada familiar y solidaria con sus empleados en el Centro de Operaciones de Carabanchel.

La EMT también ha colaborado con Proyecto Hombre, con el apoyo a la campaña institucional “Tú donas, yo compro”, mediante la recogida de objetos y ropa en buen estado donados por los empleados con el fin de que Proyecto Hombre pueda venderlos en su Tienda Solidaria.

De nuevo, y en colaboración con todas las áreas de la Empresa, se ha realizado la Memoria Anual de EMT 2012 bajo una perspectiva de RSC y siguiendo los criterios del modelo internacional GRI (Global Report Initiative), como canal de comunicación de gran utilidad que aumenta la transparencia y el compromiso social de la empresa, con contenidos sintéticos y claros para los grupos de interés.

Un año más, la Asociación para la Autorregulación de la Comunicación Comercial (Autocontrol), ha concedido a la EMT su “Certificado de Responsabilidad Social Corporativa”, con lo que se pone de manifiesto nuevamente el compromiso de la EMT por cumplir la ética y la lealtad publicitaria en beneficio de los consumidores y el propio mercado.

2 · 2 ACCESIBILIDAD

Inciendo en uno de los objetivos principales de la EMT, garantizar la accesibilidad universal, uno de los proyectos más importantes desarrollados durante el año 2013 ha sido la participación en la elaboración del Plan “Madrid Incluye 2014-2015”, plan municipal de inclusión de personas con discapacidad, coordinado por el Área de Gobierno de Familia, Asuntos Sociales y Participación Ciudadana a través del Consejo Municipal de Discapacidad. Este Plan será aprobado en los primeros meses de 2014.

También cabe señalar la presentación por parte de la Ciudad de Madrid de movilidad accesible de la EMT al Premio “Ciudad Accesible 2014 (Access City 2014)” para sensibilizar sobre la situación de las personas con discapacidad y fomentar iniciativas en materia de accesibilidad en ciudades europeas con más de 50.000 habitantes.

En el ámbito de las tecnologías accesibles, la EMT ha sido nominada para participar en la Conferencia Anual del ‘Zero Project 2014’ por su Accesibilidad, en concreto por sus iniciativas relacionadas con los sistemas de información a través de las tecnologías accesibles. Como ejemplo de ello, señalar el trabajo realizado en 2013 para implantar la herramienta INCLUSITE con la que se ofrece una accesibilidad absoluta y universal a los contenidos de la página Web, sin necesidad de modificar el diseño o la estructura de dicha página.

Por otro lado, ha continuado la colaboración con la Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid (FAMMA-Cocemfe) en la aplicación gratuita “Accessibility” para teléfonos con sistemas operativos IOS (iPhone) y Android, así como de tabletas, que permite a las personas mayores o con movilidad reducida de la Comunidad de Madrid informarse y conocer, gracias al sistema de geo-localización, en qué lugar y a qué distancia se encuentra el punto de interés accesible seleccionado (paradas de autobús, aparcamientos, cajeros...).

En este ejercicio, se ha procedido a la renovación del Convenio de colaboración entre EMT y CERMI en el que se recoge, de forma expresa, la firme voluntad de la EMT de colaborar para alcanzar la Accesibilidad Universal y, más en concreto, de todos los colectivos de personas con discapacidad, así como el Acuerdo de Colaboración y Apoyo Mutuo en materia de Accesibilidad Universal y Diseño para Todos con el Parque de Innovación de Servicios para las Personas La Salle Campus Madrid, en el que la EMT es miembro de Pleno Derecho del Comité Consultivo del “Observatorio de la Innovación en el Diseño para Todos”, junto con otras instituciones y organismos de carácter público y privado.

3 MEDIO AMBIENTE

3 · 1 INTRODUCCIÓN

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid mantiene un constante compromiso con el Medio Ambiente mediante la puesta en marcha de diversas acciones encaminadas a mejorar la calidad del aire y a disminuir el impacto ambiental derivado de su actividad. Entre ellas, la constante renovación de la flota (bien a través de la incorporación de nuevos vehículos o mediante la instalación de filtros y catalizadores a los ya existentes) y el mantenimiento e implantación de un Sistema de Gestión Ambiental en sus instalaciones que asegura la mejora continua. Además, la gestión adecuada de los residuos generados, la formación en materia medioambiental, el control y prevención de la contaminación del subsuelo de los Centros de Operaciones, el control de las emisiones contaminantes de la flota de autobuses y el control del consumo de los recursos naturales forman parte de la gestión de otros aspectos ambientales derivados del conjunto de actividades realizadas dentro de sus instalaciones.

Como consecuencia de la aprobación del “Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid 2011-2015”, por parte del Ayuntamiento de Madrid, en el que se recogen un abanico de medidas a realizar por la Empresa, el Mapa Estratégico de la EMT tiene como eje central la Calidad del aire y la protección del Medio Ambiente.

3 · 2 CARACTERIZACIÓN DEL PARQUE MÓVIL

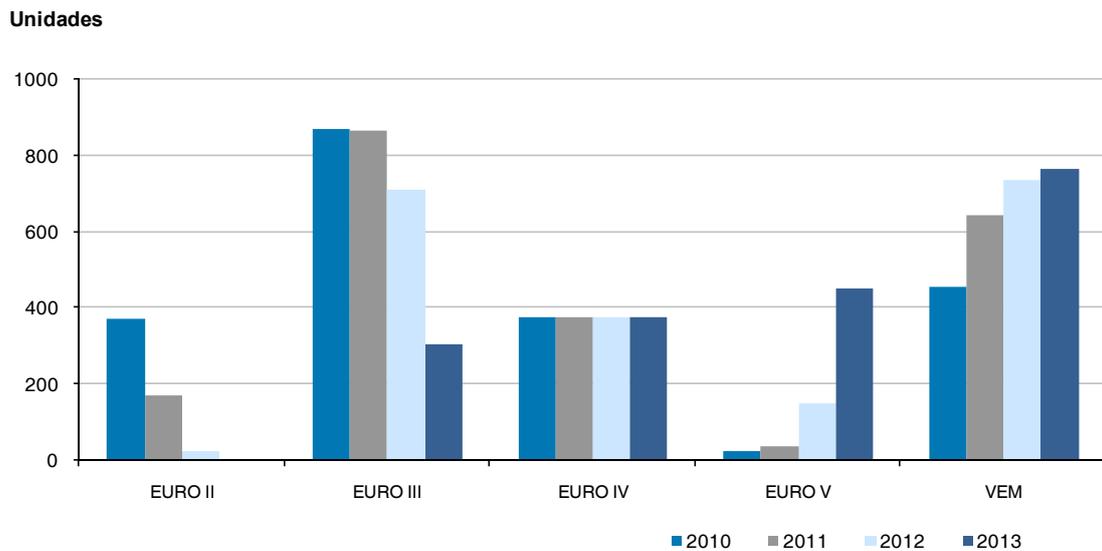
En el año 2012 comienza un programa de instalación de filtros y catalizadores que ha continuado en este ejercicio, con el que pretenden transformarse 485 autobuses diésel EURO III en EURO V.

Cuadro 61 Clasificación del Parque Móvil según Directivas UE

Directiva UE	Unidades				
	2010	2011	2012	2013	Δ % 2013/2012
EURO II	372	170	25	--	-100,00
EURO III	872	868	711	306	-56,96
EURO IV	378	378	378	377	-0,26
EURO V (1)	24	36	149	453	204,03
VEM	454	643	737	767	4,07
TOTAL	2.100	2.095	2.000	1.903	-4,85

(1) Incluye los vehículos catalizados, por lo que los datos del año 2012 han sido modificados

Gráfico 15 Parque Móvil según Directivas UE

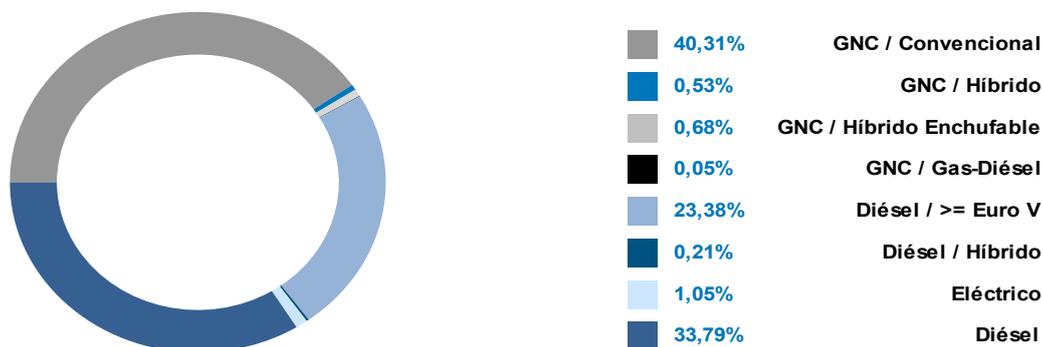


En cuanto a la distribución del Parque Móvil desde el punto de vista medioambiental, en el año 2013 se puede apreciar que los vehículos verdes ascienden a 1.260 vehículos (66% del total de la flota), los cuales están formados por autobuses de GNC convencional, diesel (EURO V y VEM) y eléctricos. Dentro de este parque verde el 40,31% del total de la flota está propulsado por GNC convencional y los autobuses propulsados tanto por GNC híbrido como por GNC enchufable suponen un 0,50% y un 0,65% respectivamente. El 1% de la flota corresponde a los vehículos eléctricos con 20 unidades. El resto de la flota es diésel y está formada por 643 unidades (33,79% del total).

Cuadro 62 Distribución del Parque Móvil desde el punto de vista Medioambiental

Directiva UE	Unidades	% Sobre flota total
GNC / Convencional	767	40,31
GNC / Híbrido	10	0,53
GNC / Híbrido Enchufable	13	0,68
GNC / Gas-Diésel	1	0,05
Diésel / >= Euro V	445	23,38
Diésel / Híbrido	4	0,21
Eléctrico	20	1,05
Diésel	643	33,79
Total	1.903	100,00

Gráfico 16 Distribución del Parque Móvil desde el punto de vista Medioambiental



Cuadro 63 Nivel de emisión de gases con respecto a 2010

Emisiones Reguladas	2010	2011		2012		2013	
		Por km	Totales	Por km	Totales	Por km	Totales
NOx	100,00	86,01	82,23	73,85	67,88	59,53	53,78
HC	100,00	80,63	77,09	63,70	58,55	57,34	51,80
CO	100,00	86,43	82,63	79,59	73,16	77,87	70,35
Partículas	100,00	81,37	77,79	66,30	60,94	45,93	41,49

Dióxido de Carbono	2010	2011		2012		2013	
		Por km	Totales	Por km	Totales	Por km	Totales
CO ₂	100,00	95,96	91,75	94,35	86,73	94,87	85,70

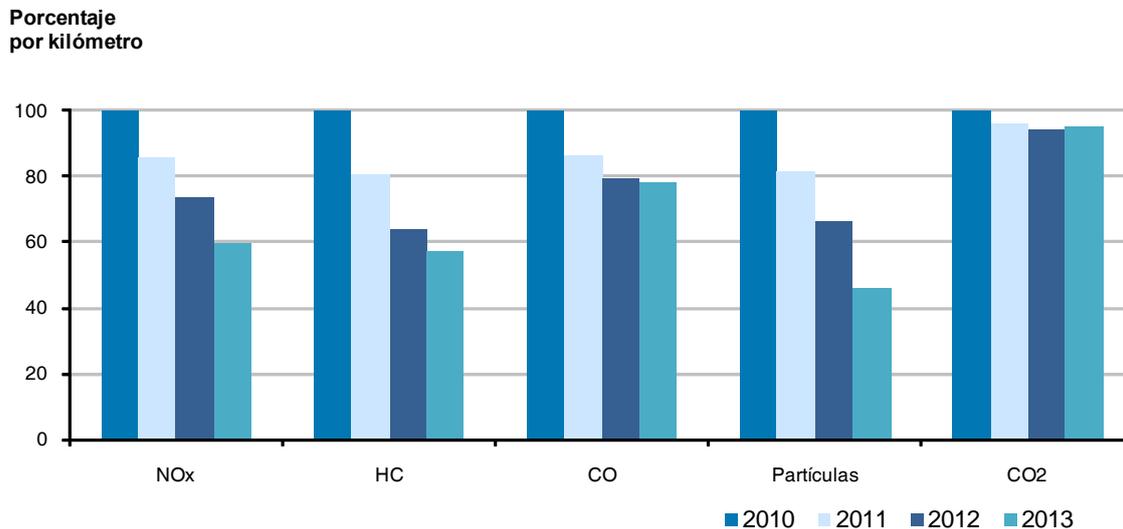
(1) Se modifica el método de cálculo con respecto a ejercicios anteriores, teniendo en cuenta el rendimiento del motor.

Considerando 2010 el año base (100), se puede observar una disminución progresiva en las emisiones reguladas, tanto en las emisiones por kilómetro, como en el volumen total en valores absolutos. Esto ha sido posible, fundamentalmente, por una parte por la renovación de la flota, sustituyendo autobuses Euro II y Euro III, por autobuses de norma EEV, y, por otra parte, por la instalación de catalizadores en 385 autobuses a finales de 2013, los cuales han pasado de emitir según niveles Euro III a niveles Euro V.

Tomando como base los niveles del año 2010, la reducción de emisiones en este trienio ha sido importante y se ha visto progresivamente incrementada en los dos contaminantes locales más perjudiciales, como son las partículas sólidas y los NOx, emitiéndose en el año 2013 un 41,49% y un 53,78%, respectivamente, de lo que se emitía en 2011, reduciéndose, por tanto, la cantidad absoluta de emisiones de estos contaminantes, en cerca de un 60% y de un 50%. La renovación de la flota con autobuses de gas natural comprimido, cuya emisión de partículas es prácticamente nula, ha influido notablemente en este descenso. Por su parte, las emisiones de HC se han reducido en cerca del 50% y las de CO en un 30%.

En cuanto a las emisiones de dióxido de carbono (CO₂), con influencia sobre el efecto invernadero pero sin efecto nocivo alguno a nivel local, también han disminuido, emitiéndose en 2013 un 85,7% de lo que se emitía en 2010, fundamentalmente, como consecuencia de los consumos más ajustados de algunos vehículos, especialmente los híbridos, y también por la reducción de los kilómetros realizados durante el trienio.

Gráfico 17 Nivel de emisión de gases con respecto a 2010



3 · 3 COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Tal como se ha comentado en el apartado correspondiente al Parque Móvil, siguiendo los criterios ambientales de mejora de calidad del aire impulsados por el Ayuntamiento de Madrid, se prescinde del uso del biodiésel, pasando a utilizar gasóleo. El número de unidades que utilizan este combustible ha alcanzado la cifra de 1.092 autobuses, de los cuales 445 cumplen normativa EURO V. A pesar de que ya no se utiliza biodiésel como combustible alternativo, con el incremento de los vehículos que cumplen EURO V se sigue apostando por la menor emisión de contaminantes a la atmósfera.

Otro de los combustibles alternativos utilizados en la flota de autobuses es el Gas Natural Comprimido (GNC) para un total de 791 unidades. Una de las ventajas de la utilización de este combustible es la baja emisión de óxidos de nitrógeno y la casi nula emisión de partículas contaminantes en comparación con los vehículos diesel, lo que consigue disminuir la concentración de estos contaminantes en la ciudad de Madrid.

En este ejercicio se han seguido incorporando autobuses híbridos. La hibridación de estos vehículos es de varios tipos: híbridos no enchufables hasta un total de 14 unidades (de los cuales 10 son de GNC y 4 diésel) y 13 híbridos enchufables de GNC. La ventaja de este tipo de vehículos es que, debido a que parte de la tracción se realiza eléctricamente, se evita el consumo de combustible y, por lo tanto, también la emisión contaminante.

Una pequeña parte de la flota de autobuses utiliza la electricidad como combustible. Son 20 unidades del modelo TecnoBus Gulliver que prestan servicio en las líneas M1 y M2. Este tipo de vehículos tienen una emisión nula de contaminantes.

3 · 4 GESTIÓN DE RESIDUOS

Debido a la actividad que se desarrolla diariamente en los diferentes Centros, se generan distintos tipos de residuos. Estos residuos se clasifican atendiendo a su impacto ambiental como peligrosos, biosanitarios-citotóxicos y no peligrosos según la normativa vigente. Estos residuos se generan fundamentalmente en los talleres de mantenimiento y reparación de autobuses y comprende las tareas de identificación, clasificación, adecuación, transporte y tratamiento final de los residuos generados.

3 · 4 · 1 Residuos peligrosos

En el cuadro 64, se muestra la relación de los residuos peligrosos generados en nuestras instalaciones, así como con los procesos generadores de dichos residuos y el gestor autorizado que se encarga de su tramitación posterior (transporte, tratamiento y eliminación en condiciones controladas).

Cuadro 64 Residuos peligrosos generados

Proceso Generador	Residuos Peligrosos generados	Gestor en 2013
Mantenimiento General de Vehículos	Trapos y Material con Pinturas	Sertego
	Aceite mineral usado	Alansu
	Ceras y grasas usadas	Sertego
	Envases vacíos contaminados GRGs	Sertego
	Líquido anticongelante	Sertego
	Sepiolita	Sertego
	Trapos y Material con Hidrocarburos	Sertego
Reparación de Carrocerías	Aerosoles	Sertego
	Disolvente de pintura	Safety-Kleen
	Envases vacíos de plástico	Sertego
	Envases vacíos metálicos contaminados	Sertego
	Polvo de lijado de pinturas	Sertego
	Botellas con Gases a Presión	Destilerías Requim
	Resinas, adhesivos y sellantes	Sertego
	Residuos de pintura y de barniz	Sertego
Sustitución de elementos usados	Baterías de plomo con ácido usadas	Mercabatería Plomos Industriales de Madrid
	Filtros de aceite usados	Sertego
	Filtros de combustible usados	Sertego
	Tubos fluorescentes	Recyiberica Ambiental S.L.
Limpieza y mantenimiento de instalaciones	Pilas alcalinas usadas	Ayuntamiento de Madrid
	Lodos	Recasa Sertego
	Agua con hidrocarburos Envases vacíos varios	Sertego Gestión y Valorización Integral Centro S.L.
Operación de limpieza de piezas	Disolvente orgánico no halogenado	Safety-Kleen
	Solución acuosas de limpieza	Safety-Kleen
	Revelador fotográfico	Gestión y Valorización Integral Centro S.L.
	Líquido de limpieza y Licores Madre acuosos	Sertego
	Mezcla de Hidrocarburos no inflamable	Logística Ambiental
	Otros disolventes y mezcla de disolventes	Logística Ambiental
Administración	Equipos eléctricos y electrónicos usados	Sertego Recyiberica Ambiental S.L.

En noviembre de 2013, se produce un cambio de gestor autorizado para la gestión de baterías de plomo con ácido usadas, pasando a serlo PLOMOS INDUSTRIALES DE MADRID. La misma situación se ha producido con la gestión de Equipos Eléctricos y Electrónicos usados, que han pasado a gestionarse por RECYBERICA AMBIENTAL S.L. Por esta causa, hay residuos gestionados por dos gestores.

Cuadro 65 CANTIDADES DE RESIDUOS PELIGROSOS GESTIONADOS

Residuo gestionado	Número de movimientos 2013	2013 (kg)	2012 (kg)	Δ % 2013/2012
Lodos	41	313.033	292.394	7,06
Aceite	30	189.871	179.761	5,62
Baterías	36	103.340	119.199	-13,30
Líquido refrigerante usado	22	66.551	62.606	6,30
Aguas con Hidrocarburos	5	26.820	29.343	-8,60
Filtros de aceite usado o de secador	34	17.565	19.403	-9,47
Sepiolita usada	19	8.192	10.100	-18,89
Disolvente orgánico no halogenado	34	5.682	6.614	-14,09
Solución acuosa de limpieza	38	5.610	5.023	11,68
Disolvente de Pintura	85	4.605	4.049	13,75
Filtros de gasoil	20	4.912	4.373	12,34
Trapos y material con pinturas	35	3.478	4.511	-22,89
Trapos y material con hidrocarburos	28	5.433	3.679	47,68
Polvo de lijado de pinturas	27	2.605	2.548	2,26
Envases vacíos metálicos contaminados	27	2.424	2.210	9,71
Residuos eléctricos y electrónicos	11	3.468	2.013	72,32
Resinas, adhesivos y sellantes	19	2.332	1.810	28,85
Envases usados de plástico	21	1.427	1.722	-17,14
Envases GRG	4	--	1.625	--
Tubos fluorescentes	12	1.843	1.036	77,90
Revelador fotográfico	4	457	758	-39,74
Restos de pintura y de barniz	6	359	192	87,21
Ceras y grasas usadas	3	197	141	39,86
Aerosoles usados	4	172	138	24,64
Taladrinas	--	--	76	--
Envases vacíos varios	4	14	24	-43,32
Botellas con gases a presión	1	421	--	--
Líquido de limpieza y licores madre acuosos	1	68	2.227	-96,95
Medicamentos caducados	1	7	6	16,67
Mezcla de hidrocarburos no inflamable	2	357	--	--
Otros disolventes y mezcla de disolventes	1	162	340	-52,35
Total	575	771.402	757.914	1,78

Entre los residuos que han sufrido un descenso significativo, se encuentran los generados de manera puntual en 2012 como son las botellas con gases a presión (96,95%), la mezcla de hidrocarburo no inflamable (52,35%), las taladrinas (43,32%) y el revelador fotográfico (39,74%). También hay otros

residuos habituales que han tenido descensos significativos, como los trapos y materiales con pinturas, con un 22,89%, la sepiolita usada con un 18,89%, el disolvente orgánico no halogenado con un 14,09% y las baterías con un 13,3%.

Se han producido aumentos puntuales en los restos de pintura y barniz con un 87,21%, las ceras y grasas usadas con un 39,86% y las resinas y adhesivos y sellantes con un 28,85%.

El incremento en los residuos eléctricos y electrónicos (72,32%) ha sido consecuencia del retraso en las últimas recogidas del año 2012. En cuanto a los trapos y material con hidrocarburo está relacionado con la instalación en determinados Centros de Operaciones de un mayor número de papeleras para depositar este tipo de residuos.

3 · 4 · 2 Residuos Biosanitarios-Citotóxicos

Procedentes de las actividades sanitarias relacionadas con el personal de EMT se generan los residuos Biosanitarios-Citotóxicos, que se dividen en Clase II (Residuos Biosanitarios asimilables a Urbanos, materiales de cura, mascarillas, batas, guantes y yesos) y en Clase III (Residuos Biosanitarios Especiales) que son aquellos que pueden presentar un riesgo para la salud laboral y pública (residuos infecciosos, útiles punzantes y/o cortantes).

Cuadro 66 Residuos biosanitarios

Tipo de residuo	2013 (kg)	2012 (kg)	Δ % 2013/2012
Clase II	896	873	2,63
Clase III	810	839	-3,46

3 · 4 · 3 Residuos No Peligrosos

Los Residuos No Peligrosos se clasifican en Residuos Inertes y Residuos y se gestionan mediante gestores autorizados externos, responsabilizándose de su tratamiento, transporte y eliminación en condiciones controladas.

■ Residuos Inertes

Durante 2013 los residuos inertes generados son los siguientes: escombros y lunas, madera, papel y cartón, residuo general (compuesto por residuos elastoméricos y filtros de aire), neumáticos y chatarra. Todos ellos han sido gestionados por la empresa autorizada MANIPULACIÓN Y RECUPERACIÓN MAREPA y Recuperaciones Dermo, S.L.. En el caso del Papel y Cartón gestionado en la Sede, la empresa autorizada, MANIPULACIÓN Y RECUPERACIÓN MAREPA, se encarga de la correcta destrucción de los datos que el residuo de papel puede contener.

Cuadro 67 Residuos inertes

Residuo gestionado	Número de movimientos	Kg	Euros
Escombros y lunas	19	75.000	2.056,00
Madera	39	24.620	2.700,75
Papel y Cartón	3	14.160	1.132,80
Residuo General	68	61.080	6.785,72
Neumáticos	36	159.045	--
Chatarra	24	102.400	31.436,80
Total	189	436.305	44.112,07

■ Residuos Comerciales

Este tipo de residuo se genera en las instalaciones de repostado como consecuencia de la limpieza del autobús, así como en las oficinas. Los residuos que se recogen son: envases ligeros, papel y cartón, materia orgánica, desechos exentos de carácter peligroso y restos de limpieza viaria.

Con objeto de garantizar su correcta segregación, según el sistema de recogida selectiva establecido por el Ayuntamiento de Madrid, todas las dependencias de la Empresa disponen de contenedores adecuados. De su recogida se encarga el Servicio Municipal de Recogida de Residuos Urbanos del Ayuntamiento de Madrid.

3 · 4 · 4 Coste económico de la gestión de residuos

Tras el balance económico anual por la gestión de residuos, en el año 2013 se ha conseguido, al igual que en 2012, beneficios, con un saldo de a favor de EMT de 64.698 euros.

La gestión de los residuos generados en las instalaciones de EMT supone un coste para la empresa. Otros residuos peligrosos, ya que sirven como materia prima para determinados productos, son demandados por empresas y generan un beneficio económico para EMT (envases de tóner, cartuchos de tinta, aceite usado, baterías de plomo con ácido, papel y cartón y la chatarra). Otros residuos, como los fluorescentes, Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, pilas y envases de GRG su gestión no conlleva ningún coste.

■ Envases de tóner y cartuchos de tinta usados

Todos los residuos de tóner y cartuchos de tinta usados generados por las distintas Áreas de la Empresa son gestionados por la División de Ingeniería de Procesos, Medio Ambiente y Calidad a través de la empresa GRUPO COLUMBIA.

■ Aceite usado

EMT obtiene un beneficio económico por la gestión de este residuo. La empresa ALANSU GALICIA S.L. es el gestor del aceite usado.

■ Baterías de plomo con ácido usadas

Debido a que las baterías contienen plomo que puede ser recuperado, la EMT obtiene un beneficio económico por su gestión. Con periodicidad mensual se realiza una recogida por parte de gestor autorizado. Se gestionan a través del transportista BRAMACASA y el gestor PLOMOS INDUSTRIALES DE MADRID.

■ Residuos de fluorescentes

Los residuos de fluorescentes y lámparas de mercurio se gestionan a través de un Sistema Integrado de Gestión (SIG) con AMBILAMP, sin que suponga ningún coste para EMT.

■ Pilas usadas

La EMT colabora con el Ayuntamiento de Madrid en la recogida de las pilas generadas en todos sus centros de trabajo. La gestión de este residuo no supone ningún coste para la EMT.

■ Envases de GRG

Los envases de GRG son recogidos por los propios proveedores de Sustancias químicas por lo que no supone ningún coste para EMT.

■ Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

Desde junio de 2013, los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos se gestionan a través de un convenio con el Ayuntamiento de Madrid por lo que la gestión de estos residuos no supone ningún gasto para la EMT.

Cuadro 68 Costes de la gestión de residuos peligrosos

	Ingresos	Gastos
Ingresos por gestión de Residuos		
MERCABATERÍA/BRAMACASA: Baterías	64.374,25	
MANIPULACIÓN Y RECUPERACIÓN MAREPA: Papel y cartón	1.132,80	
ALANSU: Aceite mineral usado	42.279,09	
RECUPERACIONES DERMO: Chatarra	31.436,80	
GRUPO COLUMBIA: Tóner	441,25	
Total Ingresos	139.664,19	
Gastos por gestión de Residuos		
FCC: Residuos Biosanitarios		3.907,42
STLIMA: Limpiezas lodos		35.689,40
MANIPULACIÓN Y RECUPERACIÓN MAREPA: Inertes		13.641,20
SERTEGO: Residuos Peligrosos		21.728,17
Total Gastos		74.966,19
INGRESOS - GASTOS	64.698,00	

3 - 5 EMT Y EL “PLAN DE CALIDAD DEL AIRE DE LA CIUDAD DE MADRID (2011-2015)”

En el Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid 2011- 2015 se reflejan 11 medidas de responsabilidad de la EMT de Madrid. A lo largo de 2013, la EMT ha proporcionado información sobre el estado de las mismas. A saber:

- Medida nº 15 “lograr que el 100 % de la flota de Autobuses de la EMT que presta servicio en la Zona de Bajas Emisiones incorpore tecnologías limpias”. Hasta la fecha, se han instalado filtros de partículas y catalizadores en 385 vehículos que prestarán su servicio en la Zona de Bajas Emisiones.
- Medida nº 16 “Ampliación del número de puntos de suministro alternativos en los centros de la EMT”. Se han instalado nuevas tomas de carga eléctrica en los Centros de Operaciones de Sanchinarro, Carabanchel y Fuencarral y en la Sede Central.
- Medida nº 17 “Fomento de buenas prácticas y uso de nuevas tecnologías para un uso más eficiente de los autobuses de la EMT”. Se han formado en buenas prácticas en la conducción 4.126 conductores y el sistema de ayuda a la conducción eficiente está instalado en 25 vehículos.
- Medida nº 22 “Incremento de carriles-bus convencionales y con separador”. Gracias a las actuaciones llevadas a cabo por el Ayuntamiento de Madrid, se ha incrementado la longitud de los carriles bus en los ejes Gran Vía de San Francisco, Calle Génova, Ronda de Toledo y Paseo del Prado.
- Medida nº 23 “Nuevos sistemas de pago (móvil, internet, etc)”. Se han realizado pruebas con resultado satisfactorio, para integrar los sistemas de billética y telefonía en una muestra de quince usuarios.
- Medida nº 24 “Mejora de información al viajero”. Se han instalado 364 paneles de información, y acceso wi-fi en algunas paradas. Toda la flota cuenta con información acústica exterior.
- Medida nº 33 “Promoción de la movilidad al trabajo en transporte público”. Se ha prolongado la línea T61 para atender la nueva demanda generada en Las Tablas por la reciente ubicación de la sede de una entidad bancaria.

3 - 6 OTRAS ACTUACIONES

3 - 6 - 1 El Sistema de Gestión Ambiental UNE-EN ISO 14.001:2004 y Reglamento EMAS III 1221/2009 en las instalaciones de la EMT

Se han realizado las primeras auditorías ambientales internas con recursos propios en los diferentes Centros de Operaciones. El resultado de las mismas ha sido satisfactorio.

Se ha renovado el Sistema de Gestión Ambiental Integrado del Centro de Operaciones de Entrevías UNE-EN ISO 14.001:2004 y UNE-EN ISO 9.001:2008. En cuanto al Centro de Operaciones de La Elipa,

se ha renovado en base a la norma UNE-EN ISO 14.001:2004. En Carabanchel y en la Sede Central se han renovado según el Reglamento EMAS III 1221/2009.

Con la certificación mediante la norma UNE- EN ISO 14.001:2004 y el Reglamento EMAS, la EMT pretende realizar un control más exhaustivo de los aspectos medioambientales derivados de su actividad, sistematizar las buenas prácticas ambientales para garantizar la mejora continua, lograr un mayor grado de cumplimiento de la normativa legal de aplicación y la sensibilización ambiental de los trabajadores.

3 · 6 · 2 Certificación del Sistema Integrado de Gestión de Calidad y Medio Ambiente en Sanchinarro

En el mes de diciembre de 2013, se lleva a cabo la auditoría para la certificación del Sistema Integrado de Gestión de Calidad y Medio Ambiente en el Centro de Operaciones de Sanchinarro. Este Sistema Integrado de Gestión está certificado mediante las normas UNE-EN ISO 9.001:2008 y el Reglamento EMAS III 1221/2009.

3 · 6 · 3 Prevención, control y tratamiento de suelos contaminados

La EMT ha seguido realizando diferentes actuaciones para la prevención, control y descontaminación de los suelos en sus Centros de Operaciones.

En el Centro de Operaciones de Entrevías han continuado los trabajos de descontaminación con la actividad en funcionamiento. Debido a diversas cuestiones técnicas, se han tenido que prorrogar los trabajos y se espera que a principios del 2014 finalice la descontaminación. También por cuestiones técnicas, en el Centro de Operaciones de la Elipa, se han prorrogado los trabajos de descontaminación de suelos y se espera que también finalicen a principios de 2014.

Tras los trabajos de control de la contaminación de los suelos del Centro de Operaciones de Fuencarral, en 2013, ha comenzado la entrega de documentación para iniciar los trámites de descontaminación voluntaria de suelos. Se espera que en 2015 comiencen los trabajos de descontaminación con la actividad en funcionamiento.

En el Centro de Operaciones de Carabanchel, se ha seguido llevando a cabo un control trimestral y semestral de la calidad de las aguas subterráneas según estipula el condicionado ambiental de este Centro.

Se han terminado de realizar los estudios para conocer la viabilidad de la descontaminación mediante biopilas del antiguo depósito de Buenavista. En todos los estudios, se ha demostrado que esta técnica es viable, por lo que se espera que en 2015, una vez modificada la resolución de suelos contaminados, comience la descontaminación.

3 · 6 · 4 Internalización del servicio de Consejero de Seguridad

Debido a la descarga de mercancías peligrosas que se realiza en los Centros de Operaciones y el transporte de las mismas desde el Almacén General a los Centros de Operaciones, la EMT tiene que contar con los servicios de un Consejero de Seguridad. Tras las pruebas realizadas por la Comunidad de Madrid, desde agosto de 2012 el servicio de Consejero de Seguridad se ha internalizado en las personas de Prevención de Riesgos y de Medio Ambiente, lo que ha supuesto un ahorro de más de 12.000 euros anuales.

3 · 6 · 5 Puesta en funcionamiento de puntos limpios para residuos eléctricos en los Centros de Operaciones

Desde junio de 2013, la EMT de Madrid se ha adherido al convenio firmado por el Ayuntamiento de Madrid con los Sistemas Integrados de Gestión para la gestión de los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos. Desde entonces, la gestión de este residuo no supone ningún gasto para EMT. Además, se ha procedido a habilitar en todos los Centros de Operaciones un punto en el que los empleados pueden depositar los residuos eléctricos generados en sus domicilios.

3 · 6 · 6 Eficiencia energética

En 2013, se ha puesto en servicio un prototipo de autobús estándar en el que se instaló un sistema “Start-Stop” para mantener el motor térmico apagado mientras el vehículo se encuentra detenido, ahorrando combustible y evitando las emisiones correspondientes de gases de escape.

También han comenzado a funcionar dos prototipos de autobús de gasóleo que han sido transformados en autobuses “dual-fuel”, es decir, que pueden funcionar con una mezcla de dos combustibles diferentes. En este caso, se ha empleado una mezcla de gasóleo y GNC, con lo que se obtiene un ahorro económico derivado del menor coste del GNC y se evitan las emisiones de gases de escape por la sustitución del diesel por GNC.

Han continuado llevando los ensayos con autobuses de diferentes tecnologías, especialmente de vehículos híbridos y eléctricos, y se han probado nuevos productos y técnicas destinadas al ahorro de combustible y emisiones mediante la aditivación o instalación de diversos componentes.

4

CALIDAD

Las principales actividades efectuadas por la EMT relacionadas con la calidad y encaminadas a cumplir los objetivos corporativos dispuestos en materia de excelencia en la gestión, buscando la satisfacción del cliente a través de la mejora de sus procesos internos, han sido:

■ Ampliación del número de líneas certificadas según la norma UNE-EN 13816:2003

Tras la obtención en diciembre de 2009 de los primeros certificados en la Línea 22 y la Línea 75 en base a esta norma, los certificados iniciales se han ido renovando anualmente (superando con éxito las auditorías, tanto internas como externas, realizadas en dichas líneas). Durante el año 2013, se ha seguido trabajando en nuevas líneas, tanto del Centro de Operaciones de Carabanchel (al que están adscritas las primeras líneas certificadas), como del Centro de Operaciones de Entrevías (implantando el Sistema de Gestión de la Calidad correspondiente para ello), con el objetivo de ampliar el número de líneas que obtengan un certificado de calidad

y con ello, aumentar el grado de satisfacción del cliente final. De este modo, a finales del año 2013, se han obtenido seis nuevos certificados en las siguientes líneas:

- Centro de Operaciones de Carabanchel: las líneas 41, 65 y 121.
- Centro de Operaciones de Entrevías: las líneas 141, 145 y 152.

De manera complementaria, y como requisito necesario para obtener dichas certificaciones, se han realizado diferentes estudios de campo en las líneas objeto de certificación y en las ya certificadas, centrado en encuestas de satisfacción y estudios de cliente misterioso.

■ **Implantación y certificación de Sistemas de Gestión en nuevos Centros de Operaciones**

Se ha procedido a la definición e implantación de un Sistema de Gestión Integrado en el Centro de Operaciones de Sanchinarro, en base a la norma de calidad UNE-EN ISO 9001:2008 y la de medio ambiente UNE-EN ISO 14001:2004. En diciembre de 2013, dicho sistema ha sido certificado por una entidad externa acreditada para ello.

■ **Renovación de los Sistemas de Gestión de Calidad certificados en la EMT**

A lo largo de 2013, se ha procedido a la renovación del total de sistemas certificados superando con éxito el total de auditorías y revisiones realizadas por entidades externas.

Los sistemas son los siguientes:

- Certificado de la Oficina de Atención al Cliente (OAC), siguiendo la norma UNE-EN ISO 9001:2008, tal como se ha comentado en apartados anteriores.
- Certificado del Sistema de Gestión de la Calidad del Centro de Operaciones de Carabanchel, según la norma UNE-EN-ISO 9001:2008.
- Certificado del Sistema Integrado de Gestión implantado en el Centro de Operaciones de Entrevías, según las normas UNE-EN-ISO 9001:2008 y UNE-EN-ISO 14001:2004.

■ **Realización de las auditorías internas anuales de seguimiento del total de Sistemas de Gestión de Calidad certificados**

La EMT realiza con recursos propios el total de las auditorías internas anuales de seguimiento relativos a los diferentes sistemas certificados y obligatorias para la renovación de los mismos.



Informe de Gestión

Evolución de la actividad de la empresa

VII. Proyectos internacionales
**convenios y
contratación**

2013

 **jMADRID!** **EMT**

1 PROYECTOS INTERNACIONALES

A lo largo de 2013, ha continuado con la política de desarrollo y consolidación de nuevas líneas de negocio, generando actividades tanto en el campo de los servicios externos como internos. A este respecto, se siguen desempeñando las labores de promoción empresarial, con mejores prácticas en cuanto a planificación estratégica y diseño organizacional, orientados a la obtención de ingresos adicionales apoyándose en las tecnologías de vanguardia implantadas en EMT.

A este respecto, las actividades desarrolladas afectan a:

- Proyectos de carácter internacional con aportaciones económicas de la UE.
- Desarrollo y promoción de la movilidad urbana sostenible.
- Cooperación con otras empresas españolas y extranjeras en proyectos y labores consultoras en el campo del transporte urbano a nivel internacional.
- Explotación de parte de la operación del nuevo sistema de transporte en Lima.
- Rentabilización de activos.
- Colaboración con Instituciones Públicas y Académicas.

Todas estas actividades, se realizan con los siguientes objetivos:

- Potenciar y difundir en el mundo la imagen tecnológica y puntera de Madrid a través de la EMT.
- Incrementar el prestigio de la Empresa mediante la colaboración con Instituciones Académicas y compañías internacionales de reconocido prestigio.
- Aprovechar el Know-how de la compañía y sus activos para obtener ingresos adicionales.

1 · 1 PROYECTOS DE COOPERACIÓN EUROPEA CON APORTACIONES ECONÓMICAS DE LA UE

Estos proyectos se realizan en su mayoría al amparo del VII Programa Marco.

■ Proyecto Secur-Ed

El SECUR-ED es un proyecto de demostración con el objetivo de proporcionar un conjunto de herramientas para mejorar la seguridad en el transporte urbano en grandes ciudades.

■ Proyecto EnhancedWISETRIP

Proyecto que pretende la integración multimodal de diferentes planificadores de transporte.

■ Proyecto GAMBAS

El objetivo general del mismo es el desarrollo de un middleware adaptativo que permita, preservando la privacidad, la utilización automática de servicios basados en el comportamiento anterior de los usuarios, que se adapte de forma autónoma al contexto de estos.

■ Proyecto MOVEUS

Pretende cambiar los hábitos de movilidad de los usuarios europeos mediante la potenciación de los servicios de movilidad ofreciendo un uso más inteligente de sus recursos ITS, así como la integración de TIC, proporcionando a los usuarios servicios de viajes personalizados basados en análisis de datos inteligentes.

■ Proyecto COSMOS

Proyecto cuyo objetivo es la mejora de la sostenibilidad de las aplicaciones de Smart City al permitir que los sistemas tecnológicos alcancen su máximo potencial.

■ Proyecto FREVUE

Proyecto para demostrar la viabilidad de los vehículos eléctricos en la distribución urbana de mercancías.

■ Proyecto e-MAD

Proyecto piloto demostrativo de interoperabilidad para la puesta en marcha de la experiencia comercial de gestión de recarga de vehículos eléctricos (es la continuación del Proyecto MOVELE).

■ Proyecto MADEV

Proyecto del programa ELENA del Banco Europeo de Inversiones para favorecer inversiones, tanto del sector público como privado, en infraestructura de recarga y vehículos eléctricos.

■ Participación en POLIS

Colaboración para la difusión y promoción de las iniciativas de movilidad sostenible del Ayto. de Madrid en el extranjero favoreciendo sinergias, proyectos y fuentes de financiación externas. En el mes de diciembre se seleccionó a la EMT para asumir la presidencia durante el año 2014, (prorrogable en un año).

■ Proyecto VIAJEO PLUS

Proyecto que persigue facilitar el intercambio de buenas prácticas en materia de movilidad urbana entre ciudades de la Unión Europea, China y Latinoamérica.

■ Proyecto TIDE

Proyecto acerca la implementación en Europa de ideas innovadoras en transporte.

■ Proyecto IPPOCRATE

Proyecto de salvaguarda frente a amenazas terroristas y protección de infraestructuras críticas. Se presentó en la UE en el último trimestre de 2013, estando a la espera de su aprobación.

■ Proyecto Movi-es

Proyecto perteneciente al Plan Regional de Investigación de la Comunidad de Madrid (Programas de Actividades de I+D entre Grupos de Investigación de la Comunidad en el área de Tecnologías cofinanciado con Fondos Estructurales de la UE).

La Universidad Politécnica de Madrid (TRANSyT, ETSI Caminos, Canales y Puertos) junto con la Universidad Complutense, la UNED y la Universidad Camilo José Cela, ha presentado una propuesta para esta convocatoria en la línea científico técnica de un sistema de transporte inteligente, eficiente y limpio, solicitando la participación de la EMT por su experiencia con autobuses eléctricos y en la gestión del Proyecto MOVELE para el Ayuntamiento de Madrid.

1 · 2 PLANIFICACIÓN Y PROMOCIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE

Se ha colaborado activamente con el Ayuntamiento de Madrid en los siguientes proyectos y actividades:

- Mesa, Informe y Plan de la Movilidad
- Proyectos de coche compartido
- Actividades de promoción y difusión de la movilidad urbana sostenible

1 · 3 COOPERACIÓN CON OTRAS EMPRESAS ESPAÑOLAS Y EXTRANJERAS EN PROYECTOS Y LABORES CONSULTORAS DE DIVERSA ÍNDOLE EN EL CAMPO DEL TRANSPORTE URBANO

A este respecto y como proyectos más destacados podemos citar:

■ Consultoría en Bursa (Turquía)

Consistente en la integración de los servicios actuales de autobuses y tranvías en una única sociedad. En concreto la labor de EMT, subcontratista de la empresa Taryet, se centra en desarrollar un plan de trabajo para la incorporación de una flota de 30 autobuses en la nueva empresa y desarrollar un conjunto de indicadores de gestión de la nueva empresa.

■ Consultoría en Kyzylorda (Kazajistán)

Proyecto adjudicado a las empresas Taryet y Arup y en la que la EMT actúa como subcontratista.

La consultoría está orientada a la mejora de la calidad de los servicios de transporte público en la ciudad de Kyzylorda, con la reforma de su sector de transporte público urbano, la adquisición de autobuses de Gas Natural Comprimido (GNC) y la construcción de un Depósito de Autobuses.

■ Consultoría en La Paz (Bolivia)

El Consorcio formado por Getinsa, Taryet y Caem presenta oferta para el estudio Técnico, Económico, Social y Ambiental del nuevo Sistema Integrado de Transporte Masivo del área metropolitana de La Paz – El Alto. La EMT ha sido contratado como subcontratista de Taryet.

El proyecto está asignado y comenzarán los trabajos en el primer semestre de 2014.

■ Proyecto para el diseño, construcción y operación de estaciones de repostado de GNC para el transporte urbano de Miami

Miami Dade County está actualmente realizando solicitudes de Información (RFI) como paso previo para la licitación del Proyecto consistente en el desarrollo, diseño, construcción, financiamiento, mantenimiento y operación de una solución de programa de Gas Natural comprimido para sus diferentes flotas.

Esta entidad quiere transformar para el uso de GNC sus tres divisiones que utilizan maquinaria pesada, que son:

- PWWM (Basuras y gestión de residuos)
- Transit (Autobuses Públicos de Transito)
- Water and Sewer (Alcantarillado y tratado de aguas)

La sociedad Metro Gas, F.L. está interesada en participar, junto con la EMT en esta posible licitación. Por ello, se han establecido los correspondientes acuerdos previos.

1 · 4 EXPLOTACIÓN DE PARTE DE LA OPERACIÓN DEL NUEVO SISTEMA DE TRANSPORTE DE LIMA

Como ya se ha indicado en otras memorias anteriores, desde el punto de vista técnico y con carácter general, esta concesión, que forma parte de las cuatro adjudicadas, se concreta en la adquisición y explotación de 154 autobuses de 18, 12 y 8,5 metros para circular sobre un corredor segregado de alta capacidad (BRT), constituido por 33 km de vía principal, aislada y separada de la circulación, 48 estaciones, 31 km de vías alimentadoras y 3 terminales, sobre el que opera una flota total de 600 autobuses (de 4 empresas concesionarias).

Desde el punto de vista de la EMT, las actividades, se centran en el asesoramiento técnico integral de la explotación. Desde esta vertiente como responsable técnico, el inicio real del servicio, previsto para principios de 2010, experimentó aplazamientos relevantes por el retraso en la finalización de las infraestructuras por las que circula el BRT y de los centros de estacionamiento y mantenimiento, produciéndose el inicio parcial de la explotación en la segunda mitad del referido año.

A este respecto, el no cumplimiento por parte del concedente de varias cláusulas del contrato, fundamentalmente, las concernientes a suprimir líneas de transporte público tradicionales en la zona de influencia del COSAC, ha imposibilitado la puesta en explotación del 100% de la flota. Actualmente, el servicio funciona globalmente al 85% de su capacidad. En este sentido señalar que en 2013 los autobuses de Transvial Lima S.A.C. han recorrido 9 Millones de kilómetros.

1 · 5 RENTABILIZACIÓN DE ACTIVOS

Una parte relevante de nuestra actividad consiste en la búsqueda de fuentes adicionales de ingresos para la empresa. En función de ello, se ha realizado la enajenación de los autobuses que habían sido ya amortizados y retirados de la explotación. Ello ha permitido obtener unos importes complementarios superiores a los resultantes de la venta global de todas las unidades disponibles.

En base a ello, durante 2013 se enajenaron los siguientes vehículos:

- 20 Mercedes Citaro
- 15 IvecoCityClass
- 41 Renault CityLine
- 10 Man NF 313 Articulado

2 GESTIÓN DE CONVENIOS DE COLABORACIÓN

La División de Administración General ha participado en la confección y asesoramiento jurídico de numerosos Convenios y Acuerdos de Colaboración suscritos por la Empresa con otras entidades y organismos públicos o privados, entre los que cabe citar como más destacados los siguientes:

- Acuerdo de Colaboración entre la Coordinación General de Sostenibilidad y Movilidad del Excmo. Ayuntamiento de Madrid, y la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., para participar en el Proyecto FREVUE (Validating Freight Electric Vehicles in Urban Europe).
- Convenio de Colaboración entre el Ayuntamiento de Madrid, Madrid Visitors & Convention Bureau, S.A., y la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., para la puesta en marcha y mantenimiento de un proyecto piloto para ofrecer servicios contextualizados de información del servicio de la EMT e información turística al usuario en las marquesinas y postes de autobús mediante el uso de tecnología NFC y códigos QR.
- Acuerdo Marco de Colaboración entre la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. y diversas empresas (Carrocera Castrosua, S.A., Altran Innovación, S.L., Grupo ETRA, Taryet, S.L.), para la identificación y, en su caso, participación conjunta en proyectos internacionales.
- Acuerdo de Colaboración y de Cooperación firmado con la Alcaldía Municipal de San Salvador, para la realización de acciones de cooperación al desarrollo.
- Acuerdo de Colaboración entre la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. y MOVIGUO, S.L. (MOVIBERY), para el desarrollo del proyecto I+D+i “Urban Sensing”, englobado en el Programa “Research for the SMEs” de la Unión Europea.

- Acuerdo de Colaboración entre la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., y HJS EMISSION TECHNOLOGY GmbH & CO.KG, para la promoción conjunta del montaje de filtros en los autobuses de la EMT de Madrid.
- Convenio entre la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., FERROSITE, S.L., Y GAS NATURAL SDG, S.A., para la transformación de un autobús de gasoil a dual-fuel de GNC.

3 CONTRATACIÓN PÚBLICA

Una de las responsabilidades principales de la Dirección Adjunta es velar por el cumplimiento de los principios y de los objetivos de transparencia y de austeridad de la Empresa en materia de Contratación Pública, garantizando el respeto de los aspectos procesales, legales y formales de los contratos, en cumplimiento de las Instrucciones de Contratación y de lo dispuesto en el Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, en aquellos aspectos del mismo que no son de aplicación, y en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre Procedimientos de Contratación en los Sectores del Agua, la Energía, los Transportes y los Servicios Postales, que son la transposición para España de las Directivas europeas de contratación 2004/18/CEE y 2004/17/CEE.

La gestión de la contratación en la EMT se caracteriza por el hecho de pertenecer a uno de los sectores conocidos como “Sectores Excluidos”, por ser su regulación específica y diferenciada de la normativa del sector público, que sólo le es aplicable con carácter limitado, y ello en consideración al reconocimiento que la normativa europea hace de la especificidad de estos sectores. Todo ello viene plasmado, en buena medida, en las Instrucciones de Contratación aprobadas por la Comisión Delegada, que despliegan toda su eficacia en los procedimientos que no están especialmente sujetos a lo dispuesto en la Ley 31/2007, y supletoria en estos últimos.

En éste ejercicio, en consecuencia, además de gestionar los procedimientos detallados en el cuadro nº 75, ha sido preciso confirmar y profundizar en la labor de mejora de los procedimientos, modelos de documentación.

En tal sentido, las Instrucciones y las Normas Internas de Contratación, elaboradas por el Área, están hoy en proceso de modificación, para adaptarlas a las múltiples novedades legislativas que se han producido, en el ámbito estatal, desde el año 2010, cuyos aspectos preceptivos se aplican desde su promulgación y a las instrucciones emanadas del Ayuntamiento de Madrid.

Además de la modernización formal, se sigue trabajando en la modernización operativa, mejorando los contenidos del Perfil de Contratante, continuando el camino iniciado en ejercicios anteriores por el que se efectuaba la remisión de la publicidad contractual al DOUE por medios electrónicos. En este ejercicio, se ha continuado con la remisión telemática de anuncios del BOE.

Además se ha generalizado la descarga de los pliegos de condiciones a través de la página WEB, limitando la entrega física de estos documentos al mínimo indispensable. Se encuentra en fase muy avanzada la preparación de la implantación de la contratación electrónica, habiéndose concluido los trabajos para la convocatoria del procedimiento de contratación que implante la primera fase, que deberá complementarse con otras acciones que fomenten la transparencia y la igualdad de trato, y que contemplen aspectos de responsabilidad social empresarial en la Contratación.

Cuadro 69 Procedimientos Tramitados

	2013
Procedimientos sujetos a la Ley 31/2007	3
Procedimientos sujetos a las Instrucciones de contratación de EMT (art. 175 Ley 30/2007)	
- Abiertos y Negociados	63
- Numerados	36
Procedimientos tramitados mediante sistema de clasificación propio (gasóleo)	60
Enajenaciones	3
Excluidos	7
Contratos menores	143
Total	315

En materia de contratación, se han publicado 343 anuncios tanto de transparencia, de licitación, de adjudicación y de formalización en DOUE, BOE, BOCM y Web, al tiempo que se han cursado las comunicaciones e informes preceptivos a diversos organismos (Cámara de Cuentas, Junta Consultiva de Contratación Administrativa-Registro de Contratos, Dirección General de Contratación del Ayuntamiento). Es destacable la publicación de un número creciente de anuncios voluntarios, que alcanza el 5,5% del total.

Durante el año 2013, se han prorrogado 34 contratos y se han elaborado 36 adendas por diferentes conceptos, tales como formalización de prórrogas, ampliación y/o modificación del objeto del contrato, incluidas las derivadas de negociaciones para reducción de precios, y otros motivos varios, y se han formalizado 125 contratos, de los cuales 60 lo han sido en documento específico.

Como parte de la supervisión de la contratación, ha continuado funcionando la denominada Comisión de Adquisiciones y Enajenaciones (Comisión de Contratación-CAE), de carácter consultivo, cuyo Presidente nominal es el Director Gerente, siendo presidida operativamente por el Director Adjunto a la Gerencia o por el Subdirector Financiero. Es un órgano colegiado compuesto por personal de la Dirección Adjunta a la Gerencia y por la Subdirección Financiera, al que se trasladan las propuestas de nueva contratación o de adjudicación. Se han celebrado 14 sesiones durante el año 2013.

La contratación se articula como flexible, por lo que el Área aconseja a las Áreas proponentes sobre la elección del procedimiento más adecuado para cada contratación, según las necesidades que se pretenda cubrir y las características del caso concreto, respetando los principios que presiden la contratación pública (transparencia, libre concurrencia, igualdad de trato, proporcionalidad, etc.), siendo el procedimiento abierto el que se utiliza en mayor número de ocasiones.

Informe de Gestión

Evolución de la actividad de la empresa

VIII. Gestión **económico-financiera**

2013

 ¡MADRID!**EMT**

1 ACTIVIDAD DE ADQUISICIONES DE MATERIAL

El importe total de las adquisiciones de material realizado por la Empresa en 2013 ha alcanzado la cantidad de 57.851,21 miles de euros. Este importe excluye las adquisiciones de Activos Fijos, que han totalizado 19.251,57 miles de euros.

1.1 CARBURANTES

La partida de mayor importe de las compras ha vuelto a corresponder al carburante de automoción gasóleo, que ha representado el 54,78% del total de las realizadas, con un montante de 31.688,88 miles de euros y una disminución del 14,05% sobre el año anterior. Del total de compras de gasóleo realizadas en el ejercicio 2013, se han consumido 32.216,59 miles de euros (ver cuadro nº 71).

En este capítulo, ha continuado la política de diversificación de aprovisionamientos, en función de las modificaciones semanales de precios, así como de las diferentes ofertas puntuales recibidas de las empresas suministradoras. El precio del litro de gasóleo, adquirido por la EMT en 2013, ha experimentado una disminución del 0,92% con respecto al año anterior, de tal manera que, mientras en 2012 el coste medio del combustible para la EMT fue de 0,9956 euros/litro (IVA excluido) frente al precio medio en gasolinera de 1,1669 euros/litro (con una economía media para la EMT del 14,68%), en 2013 el coste medio para la EMT es de 0,9864 euros/litro (IVA excluido) frente a los 1,1493 euros/litro de precio medio en gasolinera (con una economía media del 14,17%).

El número de suministradores homologados en 2013 ha sido de nueve, de los cuales el más representativo ha sido GALP ENERGÍA, S.A., con el 47,84% de las entregas totales.

Cuadro 70 Distribución del suministro de gasóleo (miles de euros) (1)

	2013		2012	
	Importe	% s/Total	Importe	% s/Total
CEPSA	11.396,26	35,96	30.432,85	82,54
GALP ENERGÍA S.A.	15.158,05	47,84	3.381,19	9,17
REPSOL	4.455,95	14,06	2.543,17	6,90
Resto de suministradores	678,62	2,14	511,95	1,39
Total Importe de recepciones	31.688,88	100,00	36.869,16	100,00
Precio medio del litro (euros/litro)	0,9864		0,9956	
Incremento %	-0,92			

(1) En 2012, Bio-20. A partir de 2013, gasóleo (ver apartado 3.5 del punto 3 del capítulo II).

1.2 RESTO DE CONSUMOS

En cuanto a los repuestos de autobuses, el importe de las compras ha supuesto 8.477,37 miles de euros, con un incremento del 9,65% sobre el ejercicio anterior, y ello por la mayor demanda de material de recambios que han conllevado las actividades de mantenimiento compensado con la contención en

los precios de los mismos. Del total comprado durante el ejercicio 2013 se han consumido 8.243,40 miles de euros.

Los neumáticos, con un total de compras de 1.062,13 miles de euros, han tenido incremento del 4,95% respecto al año 2012 y un consumo de 1.076,16 euros durante 2013.

Teniendo en cuenta su importe, éstas han sido las partidas más significativas dentro de la actividad de compras de la Empresa. El resto de recepciones de almacén (que incluyen, entre otros, los aprovisionamientos de lubricantes y materiales auxiliares necesarios para las operaciones e instalaciones de mantenimiento y otras) han ascendido a 3.341,95 miles de euros, con un incremento del 5,77% sobre las cifras del ejercicio anterior.

La cuantía de compras de materiales no almacenables en 2013, ha sido de 706,33 miles de euros, con una disminución del 40,94%.

En el cuadro siguiente, se indican los consumos realizados durante los ejercicios 2013 y 2012 (excluido gas natural comprimido y Activos Fijos).

Cuadro 71 Importe de consumos de material (miles de euros) (1)

	2013	2012	Δ %
Gasóleo y Biodiésel	32.216,59	31.618,08	1,89
Repuestos de vehículos	8.243,40	7.884,19	4,56
Neumáticos y derivados	1.076,16	1.015,74	5,95
Resto de materiales	2.971,76	2.822,86	5,27
Total importe de recepciones	44.507,91	43.340,87	2,69

(1) Excluidos consumos de gas natural y Activos Fijos.

En 2013, el número de líneas de orden de compra (artículos adquiridos) ha sido de 44.687, con un incremento del 6,74% con respecto a las 41.865 cursadas en el año anterior.

Los principales suministradores de recambios de las marcas fabricantes de vehículos han sido IVECO ESPAÑA S.L., MANTRUCKS & BUS S.A., SCANIA HISPANIA S.A. e ITARSA Y SERVICIOS S.A. El primero de ellos, ha sido el más representativo con 1.475,89 miles de euros, seguido de los otros tres, con 839,84, 521,21 y 457,55 miles de euros, respectivamente. Estas diferencias se deben a la menor participación de dichas marcas en el parque de autobuses.

En cuanto a los neumáticos, COTA AUTOMOCIÓN S.A. y MICHELIN ESPAÑA Y PORTUGAL S.A. (con 577,68 y 484,45 miles de euros, respectivamente) han sido los más representativos, incluyendo en este apartado los correspondientes a suministros.

En las recepciones de prendas de vestuario del personal, el principal proveedor ha continuado siendo EL CORTE INGLES, S.A., con 489,81 miles de euros, seguido de otras firmas con importes poco significativos, al ofrecer aquella mejores precios y calidades en los procedimientos de contratación celebrados.

2 ACTIVIDAD DE ALMACENES

En lo que respecta al área de Almacenes, el número de movimientos totales realizados en 2013 ha sido de 716.428, lo que ha supuesto, con respecto a los 703.698 del año 2012 un aumento del 1,81%

El número de referencias en activo fue de 16.298, lo que supone un incremento del 1,22% respecto al año anterior, derivado de la codificación de servicios y Servicios y materiales de recambio de los últimos modelos de bus adquiridos.

Cuadro 78 Actividad de Almacén

	2013	2012	Δ %
Número de movimientos de Almacén	716.428	703.698	1,81
Número de referencias totales en activo	16.298	16.102	1,22
Número de artículos con existencia a fin de año	12.449	13.953	-10,78
Valor de existencias a fin de año (Excluidos combustibles)	3.378.864	3.506.262	-3,63

El saldo a 31 de diciembre de 2013 de existencias de materiales de consumo y reposición (excluido el grupo de combustibles ascendió a 3.378.864 euros, lo que supone un descenso del 3,63%, respecto al año anterior.

La rotación media de existencias en el conjunto de Almacenes, excluidos combustibles de autobús, en 2013, ha sido de 5,43 (que equivale a una renovación media de 67 días) frente a una rotación media de 4,54 veces y renovación media de 80 días en el año 2012.

Si se incluyen los combustibles de autobuses, la rotación media ha sido de 13,01 (equivale a una renovación media cada 28 días), frente a 12,42 (equivale a una renovación media cada 29 días) en el año 2012.

3 GESTIÓN FINANCIERA

En el ejercicio 2013 los rendimientos obtenidos proceden de las remuneraciones en cuentas corrientes. Tanto en 2013, como en 2012 no se han realizado inversiones financieras.

El detalle de los rendimientos financieros es el siguiente (expresado en euros).

Cuadro 73 Rendimientos financieros

	2013	2012
Intereses cuentas corrientes	62.963	59.252
Otros Ingresos Financieros	127.630	33.746
Total	190.593	92.998

A continuación, se expresa el detalle de los gastos financieros, cuyo tipo de interés medio en 2013 es del 3,06% frente al 3,22% del ejercicio 2012, en relación a la deuda a largo plazo.

El detalle de los gastos financieros es el siguiente (expresado en euros).

Cuadro 74 Gastos financieros

	2013	2012
Intereses deudas con entidades de crédito	4.384.721	5.573.709
Otros Gastos Financieros	62.868	140.762
Total	4.447.589	5.714.471

4 CONTROL DE GESTIÓN Y AUDITORÍA INTERNA

Las actividades realizadas por el departamento se han diferenciado en dos funciones, por un lado, el Control de Gestión y, por otro, la Auditoría Interna, siempre teniendo en cuenta que ambas pretenden contribuir a obtener y analizar la información necesaria para la toma de decisiones de otras áreas de la Empresa así como a la mejora de los sistemas de control internos establecidos en la Empresa.

4 - 1 CONTROL DE GESTIÓN

Una de las funciones principales del Control de Gestión es la elaboración del presupuesto anual de EMT, incluyendo todos los parámetros a nivel económico y financiero necesarios para que cada área de la compañía pueda realizar las tareas necesarias de gestión, realizando una función de seguimiento sobre la ejecución de los objetivos previstos y analizando las desviaciones existentes.

Con carácter previo, una vez aprobados los objetivos por la Dirección de la Empresa y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, los responsables de cada centro de coste participan, de forma activa, en la planificación presupuestaria y en la definición de las previsiones.

4 · 2 AUDITORÍA INTERNA

El objetivo principal de la Auditoría Interna es el de controlar el cumplimiento tanto de políticas y medidas adoptadas por la empresa, como todas aquellas políticas afectas a cada área auditada (tanto a nivel fiscal como a nivel legal o institucional), evaluando que el cumplimiento de las mismas se realice con una gestión eficiente de los recursos asignados a las áreas, y todo ello, bajo los valores de competencia, integridad, confidencialidad y objetividad.

Las Auditorías Internas realizadas en el ejercicio 2013 han partido de un análisis de los procesos existentes junto con el área auditada, recomendando mejoras dichas áreas, con el fin de ofrecer a la Dirección la información necesaria para la toma de decisiones.

Informe de Gestión

Evolución de la actividad de la empresa

IX. Actividad
centros de operaciones

2013



La adopción de medidas tendentes a adaptar la disponibilidad de recursos a los requerimientos de la Empresa en un momento de ajustes presupuestarios ha sido el eje principal de la actividad de los Centros de Operaciones. El aprovechamiento de los Recursos Humanos adaptándolos a los requerimientos de la planificación del servicio observando en todo momento el cumplimiento de los objetivos marcados en cuanto a calidad y fiabilidad, haciéndolos compatibles con la economía de medios, ha hecho que el grado de incumplimiento de la programación del servicio se haya reducido, al tiempo que los costes de material también lo han hecho, manteniendo la tendencia de reducción de costes de material de reparación ya iniciada en ejercicios anteriores.

En consonancia con la política de ahorro y mejora del aprovechamiento de recursos se han internalizado tareas previamente subcontratadas, como, por ejemplo, las relacionadas con la puesta a punto de los sistemas de climatización. Con ello, se han generado importantes ahorros.

La disminución del servicio ofertado ha conllevado una reducción paralela de la flota disponible hasta las 1.903 unidades desde las 2.000 en funcionamiento al iniciarse el ejercicio. Esta nueva composición del parque ha obligado a llevar a cabo una redistribución de la flota con objeto de dar cumplimiento a los requerimientos fijados para la Zona de Bajas Emisiones y a la homogeneización del parque asignado por Centro, con objeto de mejorar las condiciones de mantenimiento y facilitar el trabajo de los conductores en línea.

Además, con esta nueva redistribución, los Centros de Operaciones de Entrevías y Carabanchel han alcanzado la capacidad máxima de diseño teórica de las instalaciones de suministro y compresión de gas natural.

Como ya se ha comentado en los apartados anteriores, ha continuado la instalación de un sistema de catalizador y filtro de partículas en vehículos EURO III con objeto de transformarlos en EURO V y la transformación interior de los vehículos de mayor edad, actividad en la que, en una parte, se han utilizado recursos propios (28 vehículos). Gran parte de esas unidades de 12 metros han visto ampliado el espacio en su plataforma central con el objetivo de duplicar la capacidad de transporte de personas con movilidad reducida y silla de ruedas.

Es destacable el impulso que han recibido en 2013 todas las acciones relacionadas con la calidad de los diferentes Centros de Operaciones, cuyo detalle se muestra en el punto 4 del capítulo VI.

En cuanto a inversiones, señalar que se completan las obras de modernización de Entrevías con la ampliación de la pista de aparcamiento en la fachada Norte del Centro, con la que se incrementa la dotación de plazas de aparcamiento en cerca de 30 plazas hasta alcanzar las 391.

En el Centro de Operaciones de La Elipa se realizaron mejoras en el área de pintura y se han instalado cinco unidades de climatizador en la nave de talleres.



Informe de Gestión

**B. PREVISIÓN DE
ACTIVIDADES Y
ACONTECIMIENTOS
POSTERIORES AL
CIERRE**

2013

 **iMADRID!** **EMT**

FUSIÓN DE LA EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID Y MADRID MOVILIDAD

Desde el Ayuntamiento de Madrid, se viene impulsando un modelo de movilidad sostenible basado en un enfoque integral e integrador. Por esta razón, se plantea para el ejercicio 2014 la fusión de la Empresa Municipal de Transportes y la Empresa Madrid Movilidad. Fusión que se elevará, para su aprobación, a los respectivos Consejos de Administración de ambas empresas y, posteriormente, se propondrá al Pleno del Ayuntamiento de Madrid para que, una vez aprobada por el mismo, pueda ser acordada por la Junta General de Accionistas de la sociedad absorbente.

Esta fusión se plantea sobre la base de la existencia de unas fuertes relaciones de complementariedad. Desde el punto de vista de la movilidad, por el refuerzo que proporciona al servicio de transporte un adecuado control de la indisciplina viaria. Desde el punto de vista económico, por la naturaleza similar de buena parte de los gastos de ambas empresas, que permite la generación de economías de escalas y sinergias que mejoren la eficiencia de los dos servicios.

PLAN ESTRATÉGICO DE LA EMT

El año 2014 será un año de retos para el Plan Estratégico, motivados principalmente por la fusión antes citada, y su adaptación a los compromisos del Ayuntamiento de Madrid en los siguientes aspectos:

- Conseguir una Empresa Pública fuerte que ofrezca un Servicio Público de Calidad sobre la base de unas fuertes relaciones de complementariedad.
- Diversificación de las líneas de negocio para aprovechar su potencial e integración de servicios complementarios.
- Reducción de costes de explotación.
- Reorganización y rediseño de la estructura de ambas empresas.
- Refuerzo del compromiso con el medio ambiente.
- Mantener y potenciar las nuevas tecnologías de la información, con objeto de lograr una mayor eficiencia en el servicio.
- Avanzar en el acercamiento al cliente y su fidelización con objeto de incentivar la demanda del servicio.

En definitiva, un Plan de futuro para lograr que la EMT sea una empresa pública fuerte para prestar un servicio público de máxima calidad. Una empresa sostenible, fiel a su compromiso con el medio ambiente y líder en transporte urbano en superficie. Desde esta perspectiva el futuro de la EMT se encuentra por tanto, íntimamente vinculado al desarrollo y al futuro de la Ciudad de Madrid.

3 GESTIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA

3 · 1 OBJETIVOS DE PRODUCCIÓN Y COSTE DE LOS RECURSOS

El Consejo de Administración, en su Sesión de 21 de octubre de 2013, aprueba el Presupuesto de la EMT para el año 2014, que contiene los siguientes objetivos:

- Oferta de servicio equivalente a una producción de 89,58 millones de kilómetros en línea.
- Ingresos por tarifa de equilibrio para una demanda de transporte de 395 millones de viajeros.

Los criterios fundamentales utilizados como base para la elaboración del presupuesto para el ejercicio 2014, que permitan la consecución de los objetivos enumerados anteriormente, bajo una optimización presupuestaria, son principalmente:

- Estimar unos costes directos de explotación adecuados para cubrir la oferta de servicio establecida, intentando garantizar un modelo económicamente sostenible.
- Realizar inversiones destinadas a conceptos que adecuen, mantengan y mejoren los elementos e instalaciones necesarios para prestar el servicio del transporte público.

Para la consecución de dichos objetivos, se han previsto los recursos cuyos costes de explotación se indican a continuación.

Cuadro 75 Costes de los recursos explotación

	Miles de euros
Personal activo	353.868,95
Carburantes y lubricantes	50.220,05
Resto de consumos	12.860,89
Suministros y Servicios	24.359,92
Amortizaciones del activo	32.241,29
Resto de gastos ordinarios	5.968,34
Total	479.519,44

Asimismo, en referencia a las inversiones a realizar en el ejercicio 2014, se detallan los conceptos e importes en el siguiente cuadro.

Cuadro 76 Necesidades de inversión

	Miles de euros
Instalaciones Técnicas	1.050,00
Maquinaria, Utillaje y Mobiliario	67,80
Mobiliario	10,00
Sistemas y equipos informáticos	100,00
Material Móvil	1.757,40
	2.985,20
Amortización Préstamos	20.619,05
Total	23.604,25

Para hacer frente a los costes presupuestados, tanto de explotación como de inversión, además de Otros Ingresos de Explotación, se han previsto los siguientes recursos:

Cuadro 77 Ingresos de Explotación

	Miles de euros
Ingresos por tarifa de equilibrio	445.700,00
Ingresos Fuera de Explotación	12.813,36
Subvenciones de Explotación	9.599,15
Subvenciones de Capital	11.406,93
Total	479.519,44

Cuadro 78 Recursos previstos para inversiones

	euros
Fondos Propios	20.834,35
Procedentes del Presupuesto de Gastos de Explotación por amortizaciones contables de los bienes de activo inmovilizado	
Por amortización de Parque Móvil	32.241,28
Por compensación de amortización de bienes subvencionados	-11.406,93
Otros Fondos	2.769,90
Recursos para la financiación externa del resto de inversiones	2.769,90
Total	23.604,25

3 · 1 · 1 Análisis de riesgos en el presupuesto 2014

Para el cálculo del gasto de carburantes, se ha realizado una estimación en función del consumo previsto, según el servicio programado, de 33.640 l de gasóleo y 25.957.160 m³ de gas natural. El precio estimado del gasóleo ha sido de 1,024 euros/litro y el del gas natural de 0,524 euros/m³. Estos

precios se han estimado, para el caso del gasóleo, en función de los registrados en 2013 y el mercado de futuros del Brent. En el caso del gas natural, se ha determinado el porcentaje de consumo estimado en los centros de operaciones en los que el precio del gas está fijado por contrato, a este precio y el consumo estimado para el centro de operaciones cuyo precio es variable, en función de las previsiones de las variables que lo determinan.

El borrador del Convenio Específico entre la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), en el apartado 8.2.1 "Penalizaciones", establece unos objetivos en materia de producción, regularidad del servicio, ocupación por calidad y control del fraude que, por la experiencia acumulada en la medición de los mismos en los últimos años, y en condiciones normales de explotación del servicio, no es probable que conlleven penalización sobre las aportaciones totales. En el caso de las desviaciones por ventas de títulos de transportes la parte que debe asumir la EMT es el 2% de la desviación que, en el caso de producirse, no se prevé que sea significativa. Este Convenio está pendiente de firma al cierre de este informe.

Para asegurar la liquidez de la sociedad en 2014 por posibles desviaciones sobre las estimaciones incluidas en el presupuesto, la sociedad tiene suscritos contratos de financiación a corto plazo, con y sin recurso, cuyo principal es de 34 millones de euros. Las fechas de vencimiento de estos contratos son el 31 de julio y el 2 de agosto de 2014, respectivamente, siendo susceptibles de ser renovados a su vencimiento.

3 - 2 MARCO TARIFARIO

Continúan vigentes las tarifas aprobadas en febrero de 2013, expuestas en la página 33, en el punto 2.5 del capítulo II.

3 - 3 ACCIONES PROPIAS

La Sociedad no posee acciones propias al cierre del ejercicio 2013. No se han realizado transacciones durante el ejercicio

4 RELACIONES LABORALES

El ejercicio 2014, en el marco de las relaciones laborales, vendrá marcado por el proceso de negociación del nuevo convenio colectivo, enmarcado en la situación de dificultad económico-financiera por la que atraviesan todas las administraciones públicas y que, en el caso concreto de la EMT, en función de las disponibilidades presupuestarias aprobadas para el ejercicio 2014, conlleva que, en las primeras reuniones de la Mesa Negociadora, se planteará la necesidad de reducir la Masa Salarial para los ejercicios 2014 y 2015 en unos porcentajes del 7% y del 0,5%, respectivamente.

Sin duda, la propuesta planteada se aleja de los planteamientos tradicionales de la Representación Laboral, pero con ella se pretende, respetando el empleo, cumplir el objetivo de equilibrio presupuestario para los ejercicios 2014-2015, de acuerdo con las exigencias planteadas por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.

El proceso de negociación, que deberá desarrollarse durante el ejercicio 2014, se plantea complejo y va a exigir, de todas las partes implicadas, el máximo compromiso, siendo el objetivo final del mismo, por un lado, la defensa de la EMT como empresa pública de referencia en Madrid y, por otro, el mantenimiento del empleo.

El segundo gran reto en el ámbito de las relaciones laborales, en el ejercicio 2014, será el proceso de fusión de la EMT con la Empresa Pública Madrid Movilidad. Este proceso, que deberá culminarse en 2014, aunque algún aspecto concreto pueda implementarse en el ejercicio 2015, conllevará una importante actividad para la integración de ambas plantillas, sus diferentes categorías profesionales y la unificación a futuro de los convenios colectivos que rigen en estos momentos las condiciones de trabajo de ambas empresas, sin olvidar la integración de las representaciones laborales de las mismas.

5 OPERACIONES

La mejora de algunos de los indicadores macroeconómicos registrada en los últimos meses de 2013, que ha permitido salir, desde un punto de vista técnico, de la situación de recesión, parece augurar la entrada de la crisis económica y financiera, que venimos experimentando desde el año 2009, en una nueva fase, menos severa que la de los años 2012 y 2013.

De acuerdo con esta hipótesis, cabe esperar que la actividad económica inicie una tímida recuperación, si bien con unos niveles cuantitativos de crecimiento muy reducidos, que no permiten hacer previsiones claramente optimistas en materia de creación de empleo y, por tanto, de variación de la movilidad general y de la de transporte público, en particular. No obstante, de confirmarse la evolución de la economía, la tendencia de la demanda podría ser positiva tras varios años de continua reducción.

La actividad de la EMT, en consecuencia, se centrará en la optimización de la oferta actual, sin que estén previstos ajustes tan significativos como los realizados en los últimos cuatro años, aunque no es descartable que puedan ser, ocasionalmente, necesarios si la demanda no mantiene los niveles del año 2013, y así lo considera el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, en la evaluación permanente que realiza sobre el Sistema de Transporte Público.

Las acciones sobre la oferta continuarán en la línea de racionalización de su estructura y servicio. Tras la actuación llevada a cabo en los últimos meses de 2013 en el servicio nocturno, con la supresión de la red de Metrobúhos y la configuración de una nueva red nocturna, en 2014 está previsto actuar sobre el servicio en días festivos, adecuando su horario de inicio a la movilidad propia de este tipo de días.

Dicha adecuación consistirá en la normalización del comienzo del horario de servicio a las 7 horas para toda la red diurna y, en consecuencia, en la extensión del horario de finalización de la red nocturna, garantizando, en todo momento, la dotación de transporte público, de manera ininterrumpida. Asimismo, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid ha planteado la posibilidad de actuar sobre la estructura de la red, reconsiderando la necesidad de mantener la operación, en ese tipo de días, en algunas líneas que no cumplen una función principal en las zonas que atienden y cuyo nivel de demanda esté por debajo de unos umbrales mínimos.

Simultáneamente, se mantendrán las apuestas en materia de innovación y sostenibilidad, en función de las disponibilidades financieras, conscientes de que se trata de dos líneas estratégicas cruciales para el futuro de la Empresa.

La innovación más significativa, y con mayor repercusión en los clientes, será, sin duda, la extensión de la Tarjeta Transporte Público (TTP), con tecnología sin contacto, a todos los Títulos de Transporte, una vez que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid ha completado el calendario de implantación progresiva y todos los modos de transporte se han dotado de los equipamiento necesarios para la gestión de la TTP.

6 COMUNICACIÓN Y PUBLICIDAD

En el apartado de Comunicación y Publicidad, uno de los hechos más significativos en 2014 es la incorporación a la actividad de la nueva EMT de las responsabilidades derivadas de la gestión de las marquesinas.

De este modo, la nueva EMT se responsabilizará del mantenimiento y explotación publicitaria de las marquesinas, aportando su experiencia en el campo de la estrategia de la comunicación, al tiempo que continuará gestionando la publicidad en el interior y exterior de los autobuses, ofreciendo a los clientes una experiencia global y completa de servicio, que abarca desde su llegada a la parada hasta su viaje a bordo de los autobuses.

7 CONSULTORÍA Y NUEVOS SERVICIOS

En 2014, tras la puesta en marcha de la fusión de la EMT y Madrid Movilidad está previsto ampliar las labores de consultoría en gestión del transporte público y movilidad y las de asistencia técnica en materia de aparcamientos, lo que permitirá diversificar las líneas de negocio actuales, tanto para entidades externas, públicas o privadas, como para el propio Ayuntamiento.

8 MEDIO AMBIENTE

A mediados del año 2014, estarán finalizados los trabajos de descontaminación de los suelos de los Centros de Operaciones de La Elipa y de Entrevías. Por otra parte, con objeto de proceder a la futura descontaminación del depósito de Buenavista y el Centro de Operaciones de Fuencarral se entregarán los proyectos de descontaminación y de evaluación ambiental.

9 MATERIAL MÓVIL

9 - 1 CATALIZADORES

En el año 2014, continuará la instalación de otros 100 catalizadores en los sistemas de escape de otros tantos autobuses. Esta intervención forma parte del plan de instalación, durante los años 2012, 2013 y 2014, de un total de 485 catalizadores en otros tantos autobuses de la flota que funcionen con combustible diésel y que cumplan con la norma Euro III, con objeto de disminuir sus emisiones hasta los límites estipulados en la norma Euro V. Estos autobuses están destinados a líneas que prestarán servicio en la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad.

9 - 2 ACONDICIONAMIENTO DE AUTOBUSES EN SERVICIO

En el año 2014, se llevará a cabo el reacondicionamiento interior de la carrocería de unos 100 autobuses, de los actualmente en servicio, con objeto de ampliar la vida útil de los mismos manteniendo el nivel de calidad de servicio requerido adecuándolos a la imagen actual de la EMT, ampliando su plataforma central y permitiendo así la utilización conjunta por sillas de ruedas y carritos de niños.

9 - 3 ESTACIONES DE ITV

Debido al cambio de normativa que permite la liberalización del sector de actividades inspectoras de ITV, en 2014 se procederá a sacar a concurso las estaciones propiedad de la EMT de los Centros de Operaciones de Carabanchel y Sanchinarro, con la que se esperan obtener beneficios económicos, tal y como ya ha ocurrido en el primer concurso realizado en 2013 en la estación de ITV del Centro de Operaciones de Entrevías y cuya entrada en funcionamiento, con el nuevo adjudicatario, está prevista para el primer trimestre de 2014.

9 - 4 CONSULTORÍAS TÉCNICAS

En 2014, finalizarán los trabajos de Consultoría realizados por encargo de las firmas ARUP y TARYET para el diseño funcional de un depósito de autobuses de gas natural comprimido que se construirá en la ciudad de Kyzylorda, en Kazajistán. Estas labores de consultoría incluyen el establecimiento de las condiciones técnicas y de diseño que deberán cumplir los autobuses urbanos que se pongan en servicio en esa ciudad y que serán propulsados por GNC.

Continuarán, durante todo el año 2014, las labores de apoyo a la firma MetroGas, S.L., de Miami, en función del contrato suscrito en su día, para la participación de aquélla en un concurso para la construcción de estaciones de recarga de gas y suministro de autobuses de gas.

9 - 5 PROYECTOS

Dentro del Convenio Marco de colaboración entre la Universidad Politécnica de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid, a través, respectivamente, del INSIA y de la EMT, ésta continuará la participación en diversos Proyectos de Ingeniería de Vehículos, entre ellos el Proyecto ASUCAR II, para la instalación de un prototipo de sistema de fijación para transporte seguro de sillas de niño a bordo de autobuses urbanos. En este proyecto también participan la EMT de Valencia y la Universidad Politécnica de Valencia.

En el año 2014, se recibirá la subvención que se concedió en 2011, solicitada al Ministerio de Ciencia e Innovación y conjunta para las Empresas de Transportes de Madrid, Barcelona y Valencia para participar en el Proyecto ELECTROBUS II, ya finalizado, que contemplaba la adquisición de autobuses híbridos de gas natural y la construcción de puntos de recarga para vehículos eléctricos.

Como manifestación de su interés por las tecnologías que promuevan la movilidad eléctrica en la ciudad, la EMT participará en proyectos que permitan electrificar líneas comerciales de autobuses y

ampliar la autonomía de los autobuses eléctricos. De entre ellos, destaca la continuación de los trabajos previos para el desarrollo de un sistema de recarga por sistemas inalámbricos de autobuses eléctricos mientras éstos están detenidos en las cabeceras de línea.

Tras los buenos resultados alcanzados con el prototipo de autobús estándar en el que se instaló un sistema "Start-Stop" para mantener el motor térmico apagado mientras el vehículo se encuentra detenido, ahorrando combustible y evitando las emisiones correspondientes de gases de escape, en 2014 se instalará el mismo sistema en una serie de 5 autobuses para poder evaluar definitivamente la viabilidad del sistema en operación en condiciones habituales de servicio.

Durante el primer trimestre del año, se pondrá en servicio un nuevo prototipo de autobús diésel que será transformado en autobús "dual-fuel", es decir, un autobús que pueda funcionar con dos combustibles diferentes. En este caso empleará combustible diésel o bien, una mezcla de diésel y GNC, con lo que se obtiene un ahorro económico por el menor coste del gas natural, al tiempo que se disminuyen las emisiones correspondientes de gases de escape.

En colaboración con la firma carrocera Castrosua se estudiará la presentación de un proyecto a uno de los Topics del programa europeo Horizon 2020 de la UE relacionado con la seguridad de peatones y usuarios vulnerables del tráfico.

9 - 6 CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD

En el año 2014, se procederá a renovar la Certificación de Seguridad de Empresas de Autobuses y Autocares (CSEAA) que emite el INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil), dependiente de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM). El CSEAA es un Sistema de Certificación de Seguridad, único en Europa, específico para autobuses y autocares, basado en el manual de seguridad de la IRU (Asociación Internacional de Transporte por Carretera). La EMT de Madrid fue la primera empresa de autobuses de España que obtuvo la Certificación CSEAA en el año 2010.

9 - 7 REALIZACIÓN DE ENSAYOS

A lo largo del año, proseguirán los ensayos con autobuses de diferentes tecnologías, especialmente de vehículos híbridos y eléctricos, al tiempo que se probarán nuevos productos y técnicas que permitan ahorros sustanciales en los consumos de combustible mediante aditivación o instalación de componentes diversos e, incluso, implantación de técnicas de conducción.

10 TECNOLOGÍA

En 2014, continuará el desarrollo de plataformas que permitan a los clientes y ciudadanos participar en la creación de nuevas aplicaciones y productos de valor añadido usando los datos que genera la EMT en tiempo real.

De este modo, se mejorará la plataforma de datos abiertos “Open Data” y se creará un “Portal Open Data” para facilitar el uso de la misma. También se pondrá en marcha una nueva estrategia para fidelizar y captar clientes que se basará en técnicas de gamificación, o contenidos de entretenimiento y juegos sociales orientados al autobús, al tiempo que se pondrán en servicio versiones mejoradas de las aplicaciones para smartphones y para Smart TV.

En relación con los sistemas de pago, y en coordinación con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, la EMT participará en el desarrollo y despliegue de sistemas de pago a través de tecnologías sin contacto o Internet.

Con motivo de la fusión ya comentada se desarrollarán nuevos proyectos tecnológicos para mejorar y coordinar la gestión unificada del servicio de grúas y de autobuses.

Asimismo, dentro del contrato de explotación publicitaria de marquesinas y paradas se incorporarán nuevas tecnologías que servirán para proporcionar una mejor información a los clientes, además de proporcionarles nuevas funciones, como la incorporación de códigos QR y etiquetas NFC, Paneles de Mensajería Variable, Wi-Fi y pantallas digitales. En esta misma línea, se introducirán nuevas pantallas de información en los autobuses con un contrato de explotación de las mismas que rentabilice económicamente el proyecto.

Finalmente, indicar que proseguirá el proyecto de Conducción Eficiente (EfiBus), para la implantación de un módulo embarcado que almacena y procesa información relevante desde el punto de vista del consumo (velocidad, consumo de combustible, aceleración, frenado...).

11 CONSTRUCCIONES

En 2014, seguirá vigente el contrato integral de instalaciones para aquéllas que aún no están incluidas en los contratos de eficiencia energética de los diferentes Centros de Operaciones y la Sede Central de la EMT, al tiempo que se consolidarán los contratos de eficiencia energética adjudicados en diciembre de 2013 con la implantación de las diferentes medidas de ahorro energético, de las que se realizarán seguimientos habituales, con objeto de verificar la consecución de los objetivos previstos.

Por otra parte, el proyecto de instalación de marquesinas fotovoltaicas dentro de los centros de operaciones para dar sombra y obtener un rendimiento económico de la generación de electricidad, sigue pendiente por la inseguridad jurídica y económica del sector, pero están disponibles proyectos de implantación que, actualmente, están en fase de revisión y que son completamente autofinanciables.

En 2013 finalizó la modelización del proyecto denominado "cochera 2.0", en el que se recoge, a través de un modelo tridimensional, el diseño funcional de lo que debe ser, desde un punto de vista técnico, un centro de operaciones tanto para la EMT, como para empresas del sector a nivel nacional o internacional. En 2014, se pretende potenciar su presentación dentro de los proyectos de venta de servicios que la EMT viene desarrollando a través del área responsable.

Al haber quedado desierta la subasta para la venta de la parcela del antiguo depósito de Buenavista, en 2014 se desarrollarán diferentes soluciones para aumentar la productividad y rentabilidad de este activo, al tiempo que, con motivo de la fusión, será preciso reactivar algunas edificaciones actualmente cerradas o en desuso dentro de los diferentes centros de operaciones.

En 2014, la EMT comenzará a gestionar el contrato de concesión de las marquesinas, que, entre otros, plantea la sustitución de cuatro mil marquesinas y mil monolitos en un intervalo máximo de seis meses.

EMT



www.emtmadrid.es