

2014

Informe de Gestión

emtmadrid.es |  | 



ÍNDICE

A.

Evolución de la actividad de la empresa en 2014

I · INTRODUCCIÓN	11
II · ACTIVIDAD DE TRANSPORTE COLECTIVO URBANO	19
1 · Resumen General	21
2 · Operaciones	25
2 · 1 · Gestión del Convenio Específico entre CRTM y la EMT	25
2 · 2 · Oferta de servicio	27
2 · 3 · Velocidad en línea	29
2 · 4 · Viajeros transportados	30
2 · 5 · Títulos de transporte	33
2 · 6 · Tarifas	35
2 · 7 · Ingresos	36
2 · 8 · Accidentes de circulación	36
2 · 9 · Ratios de Explotación	38
2 · 10 · Media Anual Móvil	38
2 · 11 · Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) para la gestión del servicio	40
2 · 12 · Líneas en Explotación	42
3 · Definición, Planificación y Control de Mantenimiento	51
3 · 1 · Parque de Material Móvil	51
3 · 2 · Antigüedad del Parque	52
3 · 3 · Incorporaciones 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	56
3 · 7 · Inspección Técnica de Vehículos	56
3 · 8 · Evolución de los gastos de mantenimiento de Material Móvil	57
3 · 9 · Información sobre daños causados por actuaciones vandálicas en el Parque Móvil	57

III · ACTIVIDAD DE GESTIÓN DE AYUDA A LA MOVILIDAD	59
1 · Grúas	61
1 · 1 · Introducción	61
1 · 2 · Bases y Depósitos	61
1 · 3 · Intervenciones realizadas	62
1 · 4 · Flota de Vehículos	65
1 · 5 · Procedimiento de eliminación de vehículos	66
2 · Servicio de Apoyo al Control de Estacionamiento (SACE)	67
2 · 1 · Introducción	67
2 · 2 · Resumen General	67
2 · 3 · Área Objeto de Control	69
2 · 4 · Oferta de Servicio	71
IV · ACTIVIDAD DE GESTIÓN DE APARCAMIENTOS	79
1 · Aparcamientos	81
1 · 1 · Introducción	81
1 · 2 · Aparcamientos de Residentes	81
1 · 3 · Aparcamientos de Rotación	82
2 · Recarga de vehículos eléctricos	85
V · ACTIVIDAD DE GESTIÓN PUBLICITARIA	87
VI · ACTIVIDAD DE CONSULTORÍA	91
1 · Introducción	93
2 · Operación de Transporte y Proyectos Internacionales	94
3 · Enajenación de Aparcamientos	96
4 · Rentabilización de Activos	97
VII · ANÁLISIS ECONÓMICO	99
1 · Resultado económico	101
2 · Cuenta de Resultados	101
3 · Actividad de Transporte Urbano	102
3 · 1 · Cuenta de Resultados de la Actividad de Transporte Urbano	102

3 · 2 · Índice teórico de cobertura tarifaria	102
3 · 3 · Costes laborales de la Actividad de Transporte Urbano	103
3 · 4 · Costes de producción de la Actividad de Transporte Urbano	103
4 · Resto de Actividades	104
4 · 1 · Cuenta de Resultados del Resto de Actividades	104
5 · Instrumentos Financieros	105
VIII · RECURSOS HUMANOS	107
1 · Plantilla de personal	109
1 · 1 · Evolución mensual de la plantilla	109
1 · 2 · Ingresos y reingresos de conductores de autobús	111
1 · 3 · Número total contrataciones laborales y reingresos	112
2 · Formación	112
2 · 1 · Formación de conductores de nuevo ingreso	112
2 · 2 · Formación de conductores de reingreso	113
2 · 3 · Formación Continua de Empresa	113
2 · 4 · Colectivos Externos	115
2 · 5 · Alumnos de formación profesional en prácticas	115
3 · Gabinete Social	116
4 · Relaciones Laborales	117
5 · Prevención de Riesgos y Salud Laboral	118
5 · 1 · Prevención de Riesgos Laborales	118
5 · 2 · Salud Laboral	122
IX · TECNOLOGÍA, INFRAESTRUCTURAS Y SEGURIDAD	125
1 · Tecnología y Sistemas de Información	127
1 · 1 · Acceso Wi-Fi a internet para los clientes	127
1 · 2 · Sistema de captación de matrículas del SACE	127
1 · 3 · Sistema de conducción eficiente (EfiBus)	127
1 · 4 · Actividad en I+D+i	127
1 · 5 · Suministro, instalación, montaje y puesta en marcha de Paneles de Mensajería Variable (PMVs)	128
1 · 6 · Sistemas de Información	128
2 · Infraestructuras y Mantenimiento de Instalaciones	129
3 · Seguridad Integral	130
4 · Seguridad Lógica	131

X · COMUNICACIÓN, RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA Y ACCESIBILIDAD	133
1 · Comunicación y cliente	135
1 · 1 · Comunicación Interna	135
1 · 2 · Relaciones con el Cliente	135
2 · Responsabilidad Social Corporativa y Accesibilidad	139
2 · 1 · Responsabilidad Social Corporativa	139
2 · 2 · Accesibilidad	140
3 · Medio Ambiente	142
3 · 1 · Introducción	142
3 · 2 · Caracterización del Parque Móvil	142
3 · 3 · Combustibles alternativos	146
3 · 4 · Gestión de Residuos	146
3 · 5 · EMT y el “Plan de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid 2011-2015”	152
3 · 6 · Otras actuaciones	152
4 · Calidad	154
XI · CONVENIOS Y CONTRATACIÓN	157
1 · Gestión de convenios de colaboración	159
2 · Contratación Pública	159
XII · GESTIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA	163
1 · Actividad de adquisiciones de material	165
1 · 1 · Carburantes	165
1 · 2 · Resto de recepciones	165
2 · Actividad de Almacenes	167
3 · Gestión financiera	167
4 · Control de Gestión y Auditoría Interna	168
4 · 1 · Control de Gestión	168
4 · 2 · Auditoría Interna	169
XIII · ACTIVIDAD CENTROS DE OPERACIONES	171

Previsión de actividades y acontecimientos posteriores al cierre

1 · Plan Estratégico de la EMT	177
2 · Gestión Económico-Financiera	177
2 · 1 · Objetivos de producción y coste de los recursos	177
2 · 2 · Marco tarifario	180
2 · 3 · Acciones propias	180
3 · Relaciones Laborales	181
4 · Operaciones	181
5 · Comunicación y Publicidad	182
6 · Consultoría y Nuevos Servicios	182
7 · Medio Ambiente	183
8 · Material Móvil	183
8 · 1 · Adquisición de autobuses	183
8 · 2 · Acondicionamiento de autobuses en servicio	183
8 · 3 · Estaciones de ITV	183
8 · 4 · Consultorías Técnicas	183
8 · 5 · Proyectos	184
8 · 6 · Certificación de Seguridad	184
8 · 7 · Realización de ensayos	184
9 · Tecnología	185
10 · Construcciones	185

Informe de GESTIÓN 2014

- A Evolución de la actividad de la empresa en 2014.

Informe de GESTIÓN 2014

| I. Introducción.

Introducción

Con el fin de alcanzar la excelencia, la optimización y la racionalización de los costes en materia de transporte colectivo, servicios complementarios y auxiliares de la movilidad en la Ciudad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid, dentro de sus objetivos estratégicos y dentro del ámbito del Plan de Reestructuración del Sector Público del Ayuntamiento de Madrid, aprobado en la Junta de Gobierno del 20 de marzo de 2014, consideró conveniente la fusión de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A. (EMT) y Madrid Movilidad, S.A., siendo la EMT la sociedad absorbente.

Con esta decisión, se pretende lograr una mejor y más directa gestión de los recursos humanos y materiales afectos al desarrollo de la actividad de las sociedades intervinientes, lo que permitirá obtener una gestión más eficaz, independiente y directa, dando lugar así a una óptima utilización de los recursos y a una clara mejora, desde una perspectiva empresarial, operativa y organizativa.

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 30 de la Ley 3/2009, de 3 de abril, sobre modificaciones estructurales de las sociedades mercantiles, los Órganos de Administración de las Sociedades participantes en el proceso de fusión, formularon y suscribieron un Proyecto Común de Fusión entre las Sociedades “Madrid Movilidad, S.A.” (Sociedad Absorbida) y “Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A.” (Sociedad Absorbente), aprobado por sus Consejos de Administración y, posteriormente, en la Junta General celebrada el 22 de mayo de 2014, siendo inscrita la fusión en el Registro Mercantil el 15 de julio de 2014.

Teniendo en cuenta los nuevos objetivos surgidos tras la fusión, ha continuado la aplicación del Plan Estratégico 2008-2015, entre cuyas líneas estratégicas, cabe destacar:

- En lo referente a la Calidad del Servicio, se ha profundizado en el compromiso con el cumplimiento del servicio, la mejora de la comunicación con los clientes y la necesidad de garantizar la calidad y la disponibilidad de 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 el compromiso de todos los empleados.
- Los objetivos económicos, de mejora de procesos, de gestión eficiente de los recursos y de rentabilidad destacan por su importancia en el entorno actual y permitirán que la EMT sea una empresa eficiente y en la que la transparencia en la gestión es un objetivo primordial.

El año 2014 ha sido el primero de aplicación plena del Convenio Específico entre el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT). Dicho Convenio, que regula las relaciones entre ambas instituciones es subsiguiente al Convenio de Adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM y, como él, finaliza en el año 2015. En el texto del Convenio Específico, se fijan los compromisos de programación y financiación correspondientes al CRTM y las obligaciones de prestación y calidad del servicio que asume la EMT.

Los cambios más significativos que incorporan ambos Convenios sobre el marco regulador anterior son dos. El primero es que, en el Convenio de Adhesión del Ayuntamiento al CRTM, se fijan las cantidades máximas a aportar por el CRTM a la EMT, incluyendo en este concepto la participación en la Recaudación Tarifaria que le correspondería a la Empresa y las aportaciones del Ayuntamiento y de la Comunidad de Madrid a los ingresos de la EMT, tanto para 2014 como para 2015.

En segundo lugar, en el Convenio Específico entre el CRTM y la EMT, se define una Tarifa Técnica que, a diferencia de Acuerdos anteriores, se referencia a la producción que realice la EMT, es decir, a la cantidad total de kilómetros realizados en línea y en prestación de servicio a los viajeros. Esta tarifa responde a una fórmula de aportación económica por kilómetro realizado que, en términos absolutos, está limitada a la aportación total fijada en el Convenio de Adhesión del Ayuntamiento al CRTM.

En el ámbito de las relaciones laborales, este ejercicio ha estado marcado por el proceso de negociación del Convenio Colectivo 2014-2015, finalmente suscrito el 31 de octubre.

En su firma, ha tenido una influencia determinante el proceso de fusión antes comentado, que ha conllevado una mejora de la situación económica de la empresa resultante y un claro fortalecimiento de la misma, que unidas a una serie de medidas de ahorro, han permitido un replanteamiento de las medidas de reducción salarial planteadas al principio de la negociación.

Entre los acuerdos adoptados, hay que destacar por su importancia:

- Periodo de vigencia de dos años
- Congelación salarial durante los dos años de vigencia.
- Aplicación de la jubilación parcial vinculada a contratos de relevo sin incremento de plantilla.

En el apartado de formación, además de la formación dirigida a los conductores de nuevo ingreso y reingreso, incorporados a la Empresa para sustituir a los jubilados parciales, fundamentalmente, en el segundo semestre del año, han continuado los programas de formación continua, en los que siguen teniendo una especial relevancia los cursos impartidos para la obtención del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) a los conductores. Además, una vez concluida la fusión, se ha acordado con la Representación Laboral, la puesta en marcha de una serie de procesos formativos para incorporar personal en situación de Incapacidad Permanente Total o Capacidades Físicas Disminuidas como operador de servicio en los aparcamientos.

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 y al de Formación Profesional en Prácticas, en el que han participado alumnos de las especialidades de Electromecánica, Carrocería y Automoción.

Este año es el cuarto 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 483 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”. Desde el año 2011, se han formado en buenas prácticas en la conducción una media de 1.200 conductores anuales y el sistema de ayuda a la conducción eficiente está instalado en 25 vehículos.
- Medida nº 20 “Implantación de líneas con vehículos especiales”. En mayo de 2012, se pone en servicio la línea 177 “Plaza de Castilla – Marqués de Viana”, dotada con minibuses.
- 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, Paseo del Prado – Recoletos, Calle Génova, Ronda de Toledo y Paseo del Pintor Rosales.
- Medida nº 23 “Nuevos sistemas de pago (móvil, internet, etc.)”. Se han realizado pruebas, con resultado satisfactorio, para integrar los sistemas de billeteaje y telefonía en una muestra de quince usuarios.
- Medida nº 24 “Mejora de la información al viajero”. Se han instalado 529 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 del Servicio de Apoyo al Control de Estacionamiento (SACE), a través de la vigilancia de los carriles reservados para el transporte público, realizada mediante un sistema de captación de matrículas con cámaras fotográficas, con el que se han obtenido unos resultados de ocupación casi nula de los carriles reservados al autobús.

Esta actividad se complementa con el apoyo proporcionado por el Servicio de Grúas en lo que se refiere a la optimización del espacio destinado al estacionamiento en superficie, al trabajar en estrecha

colaboración con los Cuerpos de Policía Municipal y Agentes de Movilidad y los Controladores del SACE. Además, la EMT gestiona hasta un total de 15 Aparcamientos de Rotación o Residentes, en los que se ofertan casi cinco mil plazas de aparcamiento, cuya finalidad es contribuir a completar la oferta de espacios destinados al aparcamiento en la vía pública.

En este ejercicio, se han renovado los siguientes Sistemas de Gestión Ambiental:

- El Integrado del Centro de Operaciones de Entrevías en base a las normas UNE-EN ISO 14001:2004 y UNE-EN ISO 9001:2008.
- El Integrado del Centro de Operaciones de Sanchinarro en base a las normas EMAS III 1221/2009 y UNE-EN ISO 9001:2008.
- El del Centro de Operaciones de La Elipa en base a la norma UNE-EN ISO 14001:2004.
- El del Centro de Operaciones de Carabanchel y el de la Sede Central según el Reglamento EMAS III 1221/2009.

Con la certificación en base a la norma UNE-EN ISO 14001:2004 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 sus trabajadores.

Dentro del compromiso de la EMT con el Medio Ambiente, el 1 de enero se ponen en marcha los Contratos de Servicios Energéticos, con los que se pretende reducir la demanda energética de las instalaciones en más de un 10% de media y reducir las emisiones de CO₂ en más de 2.500 toneladas anuales. Adicionalmente, el adjudicatario realizará inversiones superiores a medio millón de euros en las instalaciones de todos los Centros de Operaciones y en la Sede Central, que revertirán a la EMT y que, en la actualidad, se encuentran al 80% de ejecución.

En el ámbito de la Responsabilidad Social Corporativa, en 2014, con motivo de la fusión ya comentada, se ha puesto en marcha un Plan Estratégico de RSC, cuyas líneas generales se encuentran dentro del modelo impulsado por el Ayuntamiento de Madrid, desde hace varios años, por el que se contempla la creación de un Modelo y una Guía de Responsabilidad Social Corporativa común para todas las empresas municipales.

La EMT sigue incorporando los conceptos de Accesibilidad Universal y Diseño para Todos en sus acciones, estableciendo una política basada en la accesibilidad universal en el material móvil y en los sistemas de información y comunicación, la participación en foros y grupos de trabajo y el establecimiento de alianzas con organizaciones que promuevan la formación y la sensibilización en este ámbito.

Entre las acciones realizadas en este año, hay que reseñar, en primer lugar, la firma, por parte de la Alcaldesa de Madrid, de la renovación del convenio entre la EMT y el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI-Comunidad).

En segundo lugar, y dentro del ámbito tecnológico, la EMT ha participado en:

- La Conferencia Anual “Zero Projet 2014”, celebrada en Viena y seleccionada como una de las 54 mejores prácticas de Accesibilidad de entre un total de 243 provenientes de 130 países diferentes.

- La IV Edición de la Feria Internacional de Tiflotecnología “TifloInnova 2014”, organizada por el Centro de Investigación, Desarrollo y Aplicación Tiflotécnica (CIDAT) de la ONCE.

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, en este ejercicio, se ha trabajado en dos iniciativas. Por un lado, la puesta en marcha de un nuevo portal de datos abiertos (Open Data), con el que facilitar el intercambio de información y, por otro, la renovación de las aplicaciones móviles para las plataformas Android.

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.

Dentro de la política de apertura de nuevas líneas de negocio, orientadas a la obtención de ingresos adicionales, 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 2014, ha supuesto ha conllevado la suscripción de un nuevo contrato de Asistencia Técnica que finalizará el 31 de diciembre de 2018.

Asimismo, con motivo de la fusión, la EMT se hace cargo del contrato de prestación de servicios, en la modalidad de concesión, para el diseño, fabricación, suministro, instalación, conservación, explotación, traslado, retirada, mantenimiento de marquesinas y postes-bus en la Ciudad de Madrid y explotación publicitaria de las instalaciones.

Por último, destacar los premios recibidos en 2014 por la EMT:

- Premio FUNDETEC, al mejor proyecto de una entidad pública para la ciudadanía y premio asLAN, en la categoría de Empresas Públicas, por la Plataforma de Datos Abiertos de la EMT.
- Premio del SAMUR Social en reconocimiento a la colaboración de la EMT con esta entidad municipal desde su creación hace diez años.
- Premio “Solidarios ONCE Comunidad de Madrid 2014” en la categoría de Empresa, por las acciones en favor de la accesibilidad universal.

Por lo tanto es un año cuya actividad ha estado marcada por la creación y puesta en marcha de una nueva empresa, cuyo objetivo principal es alcanzar la excelencia, la optimización y la racionalización de los costes en materia de transporte colectivo, servicios complementarios y auxiliares de la movilidad en la Ciudad de Madrid.io de esta Introducción.

Informe de
GESTIÓN
2014

| II. Actividad de transporte colectivo urbano.

1 RESUMEN GENERAL

El año 2014 ha sido el primero de aplicación plena del Convenio Específico entre el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT), en el que se fijan los compromisos de programación y financiación correspondientes al CRTM y las obligaciones de prestación y calidad del servicio que asume EMT y por el que se define una tarifa técnica que, a diferencia de convenios anteriores, se referencia a la producción que realice la EMT, es decir a la cantidad total de kilómetros que, en términos absolutos, está limitada a la aportación máxima.

La EMT ha cumplido a satisfacción los objetivos de producción, así como los de calidad en la prestación del servicio, superando ampliamente los objetivos y umbrales que se pactaron en el Convenio Específico para el año 2014, recibiendo del CRTM, en consecuencia, en su totalidad la aportación máxima prevista.

Se ha transportado un total de 402.241.055 viajeros, lo que representa un descenso del 0,46% respecto al año 2013, cuyas causas fundamentales han sido el descenso general de la movilidad, la diferente composición del calendario, las reordenaciones de líneas y la adaptación de la oferta de servicio.

La utilización del Abono Transportes se ha situado en 315.513.639 viajeros, con una reducción del 0,71%, motivada por las razones expresadas en el párrafo anterior, entre otras.

En cuanto a los viajeros con Títulos EMT y Metrobús, han pasado de 86.296.621 a 86.004.454, con una reducción del 0,34%, debido, fundamentalmente, al menor número de clientes transportados con Metrobús.

El total de kilómetros recorridos en línea ha sido de 88.692.615, un 2,60% menos que en el ejercicio anterior, consecuencia de las adaptaciones del servicio realizadas en algunas líneas para adecuarlas a la demanda real, de la supresión a partir del mes de octubre de 2013 de la red especial nocturna de Metrobús y de las remodelaciones de servicio realizadas en domingos y festivos en 2014.

La velocidad en línea se ha reducido un 0,96%, pasando de 13,52 km/h en 2013 a 13,39 en 2014, por la adaptación realizada en los cuadros de servicio para adecuarlos a las condiciones del tráfico diario, en consonancia con la disminución de la velocidad que se ha producido en el interior del primer cinturón y en el primer cinturón de la ciudad, y la influencia de algunas líneas desviadas por obras.

La media diaria de autobuses en servicio se ha reducido un 1,85%, por las mismas razones expresadas para los kilómetros.

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 de gas natural ha experimentado un crecimiento del 4,12%, y los autobuses híbridos también han incrementado su consumo un 3,70% como consecuencia, en ambos casos, de la potenciación de este tipo de tecnologías.

En cuanto a la energía eléctrica, se incrementa un 3,70% por la incorporación de los vehículos CASTROSUA Tempus GNC Híbrido-enchufable a finales de 2012, cuya utilización ha sido mayor en 2014 frente a 2013.

En 2014, se han puesto en servicio un total de 5 autobuses estándar de piso bajo, 12 metros de longitud y 2 puertas, marca IVECO, modelo Cityclass, con rampa de acceso, procedentes de la reserva.

Asimismo, se han dado de baja 103 unidades y se ha retirado del servicio del Parque Móvil de Explotación 1 autobús amortizado, marca IVECO, modelo Cityclass Piso Bajo.

Por lo que se refiere al importe neto de la cifra de negocios de la Actividad de Transporte Urbano, ha disminuido un 2,26%. En cuanto al coste medio por kilómetro, ha sido de 5,13 euros, con una disminución del 0,97% derivada, entre otros, de la reducción de los costes de personal en un 0,92% y los de carburantes y lubricantes en un 7,43%.

Cuadro 1 Datos Generales

	Número de líneas	Longitud total de las líneas (ida y vuelta)	Nº de autobuses en Parque Móvil de Explotación a 31 de diciembre	Antigüedad del Parque (años)	Media diaria de autobuses	
					En servicio	En parque
2014	203	3.566,28	1.907	7,65	1.395,58	1.905,06
2013	203	3.562,06	1.903	6,64	1.421,95	1.968,56
Δ	--	4,22	4	1,01	-26,37	-63,50
%	--	0,12	0,21	15,21	-1,85	-3,23

	Kilómetros recorridos				Horas-vehículo en línea	Velocidad en línea
	En línea	En salida y encierro	Comerciales	Totales		
2014	88.892.615	6.246.561	95.139.175	96.486.110	6.636.817	13,39
2013	91.262.015	6.407.321	97.669.336	98.993.405	6.752.185	13,52
Δ	-2.369.400	-160.760	-2.530.160	-2.507.295	-115.367	-0,13
%	-2,60	-2,51	-2,59	-2,53	-1,71	-0,96

	Viajeros transportados			Ingresos servicio de transportes		
	Totales	Promedio diario	Por vehículo-km en línea	Totales	Tarifa técnica por kilómetro (1)	Por viajero
2014	402.241.055	1.102.030	4,5250	444.646.274	5,00	1,1054
2013	404.102.366	1.107.130	4,4279	454.916.670	4,98	1,1257
Δ	-1.861.311	-5.100	0,0971	-10.270.396	0,02	-0,0203
%	-0,46	-0,46	2,19	-2,26	0,40	-1,80

	Consumos por 100 km (expresados en energía kWh)				Viajes diarios por vehículo	Índice de ocupación
	Diésel	Gas natural	Eléctrico	Híbrido		
2014	565,43	799,64	89,35	597,51	20,30	48,59
2013	561,30	782,75	94,29	600,24	20,39	47,77
Δ	4,13	16,89	-4,94	-2,73	-0,09	0,82
%	0,74	2,16	-5,24	-0,45	-0,44	1,72

	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
2014	8.542	7.811	7.823	5,606	4,106
2013	8.165	7.909	7.985	5,616	4,056
Δ	377	-98	-162	-0,010	0,050
%	4,62	-1,24	-2,03	-0,18	1,23

	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
2014	12.182,08	55.124,17	909,53	113.455	9,313	2.268.162
2013	12.367,80	54.763,84	915,05	114.641	9,269	2.317.639
Δ	-185,72	360,33	-5,52	-1.186,00	0,044	-49.477
%	-1,50	0,66	-0,60	-1,03	0,47	-2,13

(1) Calculada sobre los kilómetros de producción anual de referencia estimados por el CRTM.

(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	7.996.186							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							501.561.095
2002	3.124.892	96.154.099	1.454,7	115.922		530.628.707	43.139.846							482.363.396
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
2014	3.149.663	88.892.615	1.395,6	111.744	225.389	305.758.419	331.323.666					4.325.585		402.241.055

* Excluidos los días de huelga

(1) Población de derecho a 31 de diciembre (cifras provisionales en 2014)

(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 GESTIÓN DEL CONVENIO ESPECÍFICO ENTRE EL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID (CRTM) Y LA EMT

El Convenio Específico fija para 2014 una producción anual de referencia de 86 millones de kilómetros, respecto a la cual se calcula la aportación unitaria máxima por kilómetro o tarifa técnica. En términos de programación, y admitiendo un 2% de pérdidas, por incidencias propias y difícilmente evitables de la explotación, entre la producción programada y la producción real, esto suponía un compromiso para el CRTM, responsable de la programación, de definir la misma en el entorno de los 87,78 millones de kilómetros.

Esta cifra es claramente inferior a la programación que el CRTM tenía establecida para las líneas de la EMT a inicios de 2014, que en términos anuales, era de 89,30 millones de kilómetros, dado que esa programación de 87,78 millones de kilómetros, necesaria para alcanzar el valor de producción de referencia de 86 millones de kilómetros, llevaba incorporada una reducción en la oferta de servicio en domingos y festivos, que comportaba la supresión de un número superior de líneas en ese tipo de día, con una repercusión aproximada en la producción prevista anual de 1,5 millones de kilómetros.

Con posterioridad, la acción del CRTM sobre la oferta en domingos y festivos ha alcanzado un volumen inferior a la inicialmente proyectada, tanto por su puesta en vigor, que se dilató hasta el 12 de julio de 2014, como por su magnitud, que se limitó a 8 líneas. Esto, obviamente, ha afectado a la cifra de menor producción prevista de 1,5 millones de kilómetros, señalada en el párrafo anterior, que ha quedado reducida a 0,2 millones de kilómetros para el ejercicio 2014. Todo ello, unido a algunos incrementos en la oferta de la red de la EMT a lo largo de 2014 ha hecho que la programación definida por el CRTM para las líneas de la EMT en el conjunto del año haya sido de 89,25 millones de kilómetros, muy lejos de los 87,78 millones de kilómetros necesarios para alcanzar la producción prevista de referencia de 86 millones de kilómetros, que en estas circunstancias hay que incrementar hasta los 87,66 millones de kilómetros, como producción prevista para 2014.

Finalmente, la EMT ha realizado 88,89 millones de kilómetros en línea en 2014 y, en los términos aplicables, según la metodología fijada por el Convenio Específico, el volumen total de producción ha resultado ser en 2014 de 87,77 millones de kilómetros, cumpliendo el compromiso establecido en el Convenio Específico de realización de la producción derivada de la programación autorizada por el CRTM, y superando la previsión anual de 87,66 millones de kilómetros, como consecuencia de que la prestación del servicio ha alcanzado mayores cotas de grado de cumplimiento respecto a la programación establecida.

Cuadro 3 Programación, Previsión de Producción y Producción realizada (1)

	Programación y Previsión de Producción		Producción realizada	
	Kilómetros programados	Kilómetros previstos	Kilómetros realizados	Kilómetros facturables
Referencia Convenio Específico	87,78	86,00		
Inicio 2014	89,30	87,52		
Año 2014	89,25	87,66	88,89 ⁽¹⁾	87,77

(1) Millones

En cualquier caso, al tratarse de una cifra superior a los 86 millones de kilómetros con los que se calculó la tarifa técnica, esta mayor producción no tiene ninguna repercusión económica, ya que la mayor cifra resultante derivada de aplicar la aportación unitaria por kilómetro a los kilómetros facturables, no es de aplicación al superar la aportación global fijada en el Convenio Ayuntamiento – CRTM. Por tanto, los resultados indican una reducción del ingreso por kilómetro de un 2,02%, que ha pasado de los 5,1825 euros por kilómetro de la tarifa técnica a 5,078 euros por kilómetro.

Por otra parte, la EMT se compromete en el Convenio Específico a desarrollar el servicio cumpliendo unos parámetros de calidad, asumiendo penalizaciones económicas en el caso de que la prestación de servicio no llegara a los valores que se establecen en el propio Convenio.

Las variables consideradas en el Convenio son el grado de cumplimiento en horas-coche de la programación establecida, la regularidad del servicio, el nivel de calidad por grado de ocupación y el número de horas dedicado a la intervención de billeteo a los viajeros. Los objetivos determinados para cada una de estas variables y los umbrales establecidos en el Convenio se muestran en el cuadro adjunto.

El desarrollo de la prestación del servicio proporcionado por EMT durante 2014 ha mejorado claramente los estándares establecidos en el convenio, pudiéndose observar los valores alcanzados en cada uno de ellos en el mismo cuadro, no resultando procedente, en consecuencia, la aplicación de penalización alguna.

Cuadro 4 Cumplimiento compromiso de calidad Convenio Específico

Concepto	PRODUCCIÓN	REGULARIDAD DEL SERVICIO	OCUPACIÓN POR CALIDAD	CONTROL DEL FRAUDE
	% Grado de cumplimiento horas-coche	% Regularidad Media	% Ocupación por Calidad	Horas realizadas en control del fraude
Objetivo	100 %	≥ 85%	≥ 80% sobre una densidad de 3,75 viajeros/m ²	110.000 horas-hombre/año
Grado de cumplimiento requerido	98% horas-coche programadas	97% del objetivo (= 82,45%)	96% del objetivo	100% del objetivo
enero	99,63	93,03	--	10.155
febrero	99,72	91,94	--	10.193
marzo	99,68	91,51	--	10.763
abril	99,62	90,31	--	10.380
mayo	99,58	89,24	--	10.223
junio	99,30	88,42	--	10.403
julio	98,25	92,39	99,59	8.633
agosto	98,67	92,29	99,87	6.495
septiembre	99,19	89,01	99,32	8.198
octubre	99,48	85,17	99,08	11.580
noviembre	99,67	86,99	99,01	10.320
diciembre	99,50	86,75	98,96	9.023
Anual	--	--	--	116.363

2 · 2 OFERTA DE SERVICIO

2 · 2 · 1 Kilómetros recorridos

En el cuadro nº 5 se recogen los kilómetros en línea recorridos en el último trienio. En 2014, se produce un descenso del 2,60% 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 en octubre de 2013 y de las dos remodelaciones de servicio realizadas en domingos y festivos, el 19 de enero y el 12 de julio, respectivamente.

Cuadro 5 Kilómetros recorridos en línea

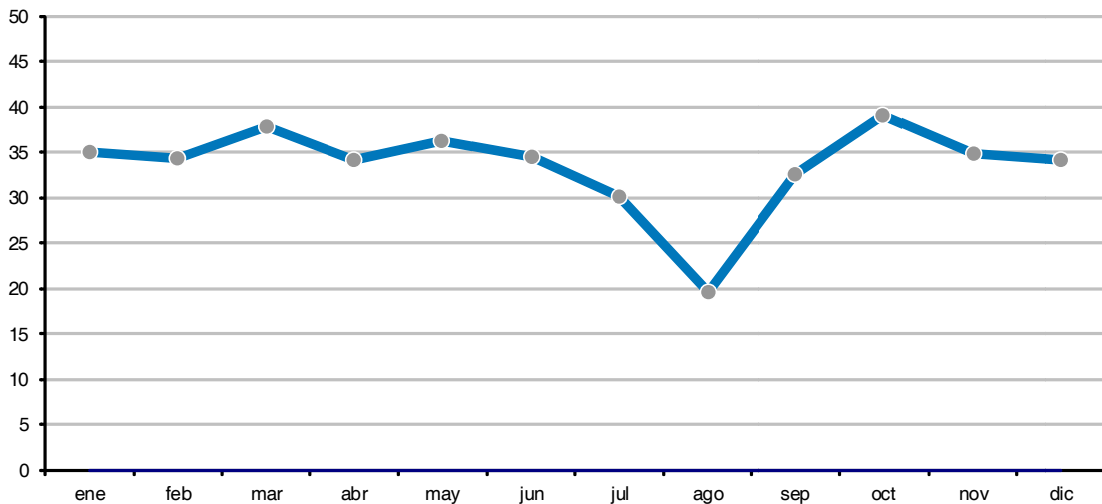
2012		2013		2014		Δ % en el periodo 2011/14
Kilómetros en línea	% (1)	Kilómetros en línea	% (1)	Kilómetros en línea	% (1)	
93.096.839	-2,47	91.262.015	-1,97	88.892.615	-2,60	-6,87

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

El gráfico siguiente representa los kilómetros en línea mensuales recorridos durante 2014.

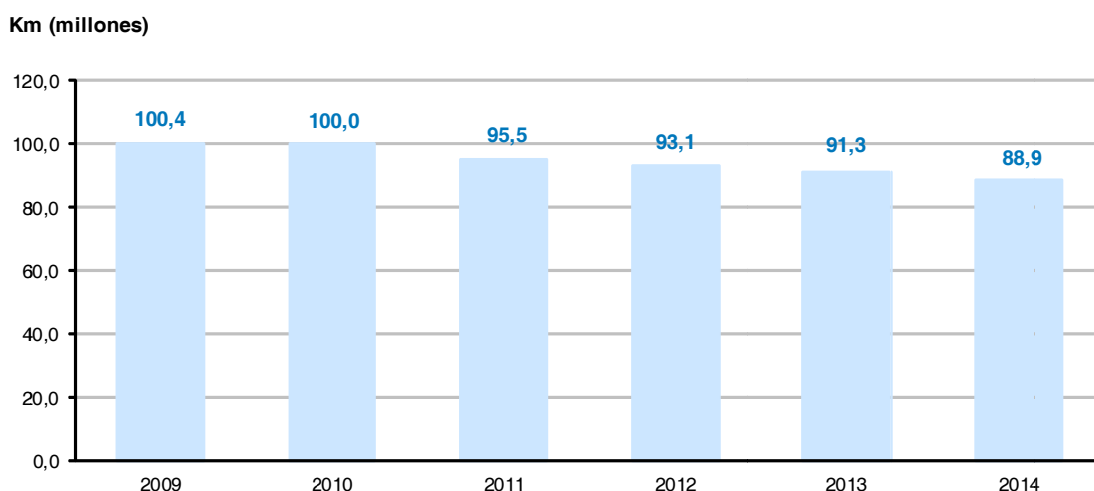
Gráfico 1 Kilómetros recorridos en línea

**Viajeros
(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 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 · 2 · 2 Viajes y Autobuses en servicio

El cuadro nº 6 incluye el total de viajes realizados en línea por los autobuses en servicio en el periodo 2012-2014, para los que se ha producido un descenso, en el año 2014, del 2,29%. La adaptación de la oferta de servicio, realizada en festivos, la desaparición de la red de Metrobúhos, junto con los cortes de tráfico por manifestaciones y ocupaciones de la vía pública han sido las causas de este descenso.

Cuadro 6 Viajes realizados en línea

2012		2013		2014		Δ % en el periodo 2011/14
Viajes en línea	% (1)	Viajes en línea	% (1)	Viajes en línea	% (1)	
10.801.973	-4,36	10.581.819	-2,04	10.339.437	-2,29	-8,46

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

En el cuadro nº 7 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 2014, han experimentado una reducción del 1,85%, por las mismas razones expresadas en los viajes realizados.

Cuadro 7 Autobuses en servicio

2012		2013		2014		Δ % en el periodo 2011/14
Autobuses en servicio	% (1)	Autobuses en servicio	% (1)	Autobuses en servicio	% (1)	
531.240	-3,10	519.012	-2,30	509.387	-1,85	-7,08

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

2 · 3 VELOCIDAD EN LÍNEA

En el cuadro nº 8 se detallan los datos relativos a la velocidad en línea registrada en el último trienio.

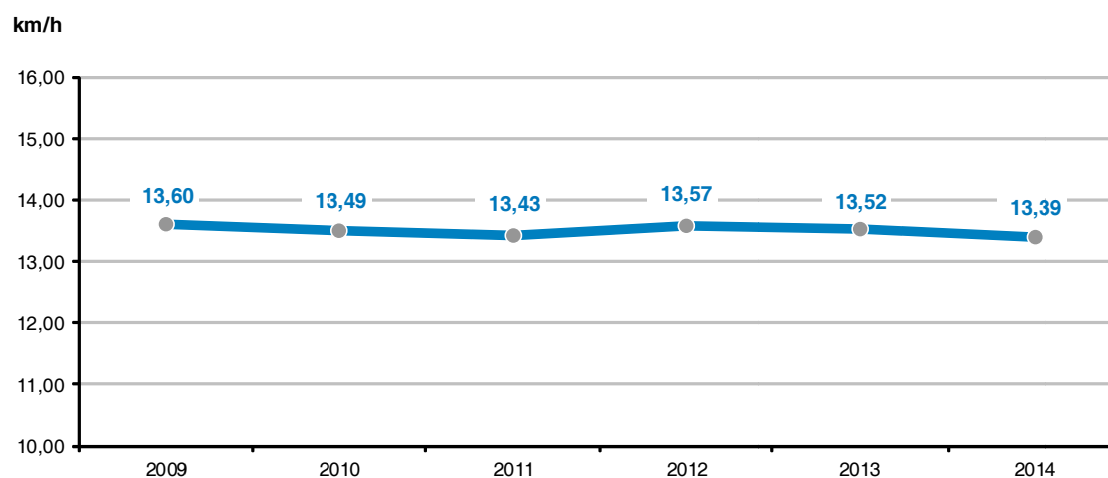
Cuadro 8 Velocidad en línea

2012		2013		2014		Δ % en el periodo 2011/14
Velocidad en línea	% (1)	Velocidad en línea	% (1)	Velocidad en línea	% (1)	
13,57	1,04	13,52	-0,37	13,39	-0,96	-0,30

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

La velocidad media de la red se ha reducido un 0,96% con respecto a 2013, por un lado, debido a la adaptación realizada en los cuadros de servicio para mejorar su adecuación a las condiciones de la ciudad, en la que se ha producido un ligero incremento del tráfico y la consiguiente reducción de velocidad, que ha afectado sobre todo al interior del primer cinturón y al primer cinturón, y por otro, a la influencia de alguna de las líneas desviadas por obras.

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, 16 de ellas han permanecido estables o han tenido incremento y 11 han presentado valores de pérdida inferiores a la media. Del resto de la red, 36 líneas han permanecido estables o han ganado velocidad y 54 han presentado un descenso por debajo de la media.

2 · 4 VIAJEROS TRANSPORTADOS

En el cuadro nº 9 figuran los valores totales y promedio de viajeros transportados en 2014 comparados con los mismos datos relativos al año 2013.

Cuadro 9 Viajeros transportados y promedios

	Viajeros transportados	Promedio diario	Promedio diario por vehículo	Promedio por vehículo-km en línea
2014	402.241.055	1.102.030	790	4,5250
2013	404.102.366	1.107.130	779	4,4279
Δ	-1.861.311	-5.100	11	0,0971
%	-0,46	-0,46	1,41	2,19

En 2014, la pérdida de viajeros se sitúa en el 0,46%, consecuencia, por un lado, del descenso de la movilidad obligada derivada de la menor actividad que conlleva la crisis económica, que ha afectado a todo el transporte urbano y, por otro, de la diferente composición del calendario con respecto a 2013 que, junto con las reordenaciones de líneas y la adaptación de la oferta de servicio, ha conllevado una reducción aproximada de un millón de viajeros.

El nivel medio de ocupación de los vehículos, presenta unas cifras similares a las de 2013 y, por tanto, mantiene los niveles de comodidad y confort ofertados a los clientes.

En el cuadro nº 10 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 por tarifa técnica. 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 descenso más acusado en el grupo de Títulos Abono Transportes, relacionado con la menor actividad económica y con la optimización en el uso de los títulos que se ha producido al entrar en vigor los diferentes títulos de 30 días de la Tarjeta Transporte Público.

Cuadro 10 Viajeros transportados en el último trienio

	2012			2013			2014			Δ % en el periodo 2011/14
	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	
Títulos EMTy Metrobús	90.150.885	-18,29	22,23	86.296.621	-4,28	21,36	86.004.454	-0,34	21,38	-22,05
Abono Transportes	315.077.872	-0,05	77,71	317.753.942	0,85	78,63	315.513.639	-0,71	78,43	0,09
Otros	124.755	-87,62	0,03	--	--	--	671.778	--	0,17	-33,32
Total Viajeros	405.353.512	-4,97	99,97	404.050.563	-0,32	99,99	402.189.871	-0,46	99,98	-5,71
Servicios Especiales	132.385	401,23	0,03	51.803	-60,87	0,01	51.184	-1,19	0,02	93,79
Viajeros Registrados	405.485.897	-4,95	100,00	404.102.366	-0,34	100,00	402.241.055	-0,46	100,00	-5,71

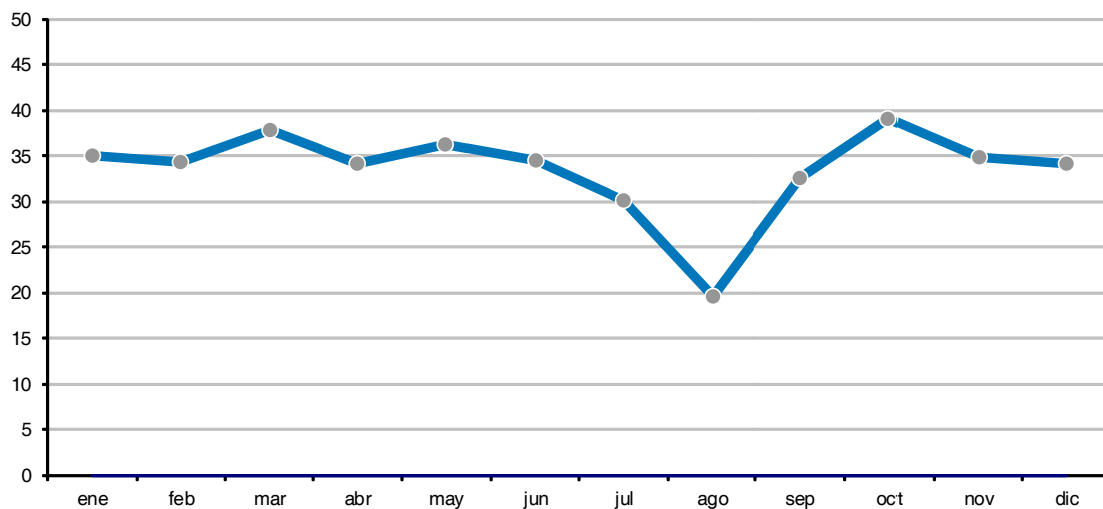
(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

(2) Distribución porcentual por tipo de título

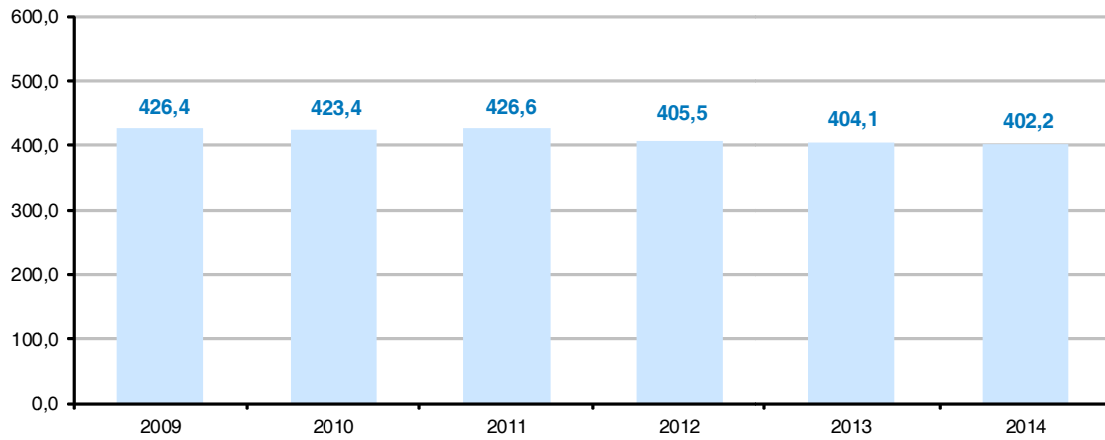
En el gráfico siguiente, se representa la evolución mensual de viajeros transportados por EMT en 2014.

Gráfico 4 Viajeros mensuales

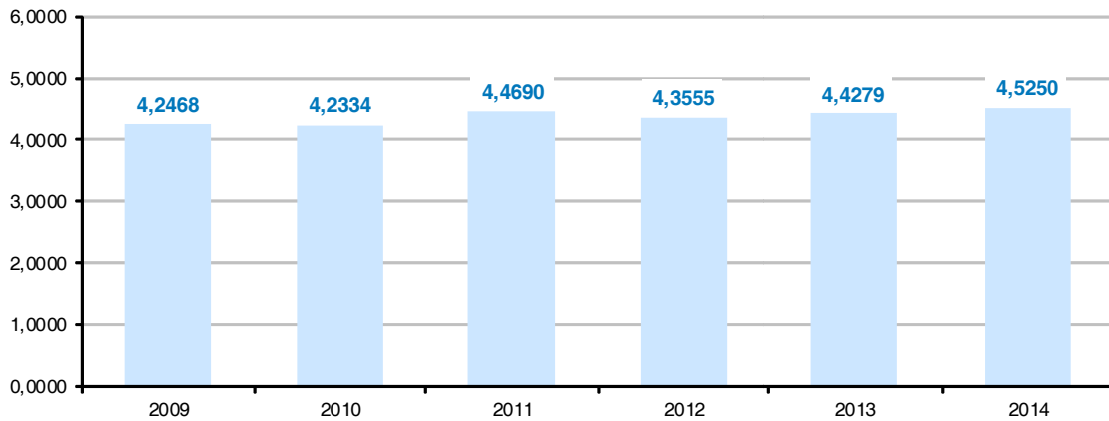
Viajeros
(millones)



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 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 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 · 5 TÍTULOS DE TRANSPORTE

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

Cuadro 11 Viajeros por título de transporte

Título	Viajeros Registrados
Billete Sencillo	23.193.477
Billete Aeropuerto	986.314
Metrobús	57.255.234
Bus+Bus	253.758
Bonotet	6.103
Pase Familiar	4.309.568
Títulos EMT y Metrobús	86.004.454
Mensual Normal	152.872.311
Mensual Tarjeta Joven	43.444.295
Anual Normal	11.501.710
Anual Joven	21.592
Tercera Edad	90.914.490
Tarjeta Azul	16.249.715
Turístico	509.526
Abono Transportes	315.513.639
Otros	671.778
Viajeros totales	402.189.871
Servicios Especiales	51.184
Viajeros Registrados	402.241.055

2 · 5 · 1 Títulos EMT y Metrobús

El cuadro nº 13 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 sigue presentando cifras de descenso por el traspaso de usuarios al Abono Transportes. El billete Aeropuerto, sin embargo ha presentado valores positivos, relacionados con la recuperación de actividad en el aeropuerto "Adolfo Suárez - Madrid-Barajas".

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 que, en 2013, al ser el primer año de funcionamiento completo, presenta un importante crecimiento, manteniendo valores positivos en 2014.

Cuadro 12 Viajeros Títulos EMT y Metrobús

	2012			2013			2014			Δ % en el periodo 2011/14
	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	
Sencillo	21.861.669	-48,42	5,39	22.658.208	3,64	5,61	23.193.477	2,36	5,77	-45,28
Metrobús	64.159.354	0,83	15,82	59.162.118	-7,79	14,64	57.255.234	-3,22	14,23	-10,02
Bonotet	109.087	-52,82	0,03	12.019	-88,98	--	6.103	-49,22	--	-97,36
Aeropuerto	1.171.223	-8,70	0,29	953.042	-18,63	0,24	986.314	3,49	0,25	-23,12
Bus+Bus	89.869		0,02	248.979	177,05	0,06	253.758	1,92	0,06	
Pase Familiar	2.759.683	-1,29	0,68	3.262.255	18,21	0,81	4.309.568	32,10	1,07	54,15
Total	90.150.885	-18,29	22,23	86.296.621	-4,28	21,36	86.004.454	-0,34	21,38	-22,05

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

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

2 · 5 · 2 Abono Transportes

En el cuadro nº 13 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 un mayor número de ventas, y el segundo por el incremento de la movilidad por abono, circunstancia esta última que también afecta a la Tarjeta Azul.

Cuadro 13 Viajeros de Abono Transportes

	2012			2013			2014			Δ % en el periodo 2011/14
	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	Viajeros	% (1)	% (2)	
Mensual Normal	161.102.279	-3,18	39,73	157.316.207	-2,35	38,93	152.872.311	-2,82	38,00	-8,13
Mensual Joven	40.879.292	9,82	10,08	42.827.618	4,77	10,60	43.444.295	1,44	10,80	16,71
Anual Normal	11.126.175	-2,78	2,75	11.316.832	1,71	2,80	11.501.710	1,63	2,86	0,50
Anual Joven							21.592		--	
Tercera Edad	86.217.713	-0,22	21,26	89.554.360	3,87	22,16	90.914.490	1,52	22,60	5,21
Tarjeta Azul	15.111.236	19,01	3,73	16.219.935	7,34	4,01	16.249.715	0,18	4,04	27,97
Turístico	641.177	-38,85	0,16	518.990	-19,06	0,13	509.526	-1,82	0,13	-51,41
Total	315.077.872	-0,05	77,71	317.753.942	0,85	78,63	315.513.639	-0,71	78,43	0,09

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

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

2 · 6 TARIFAS

En 2014, no se ha producido ninguna modificación en el sistema tarifario, salvo las derivadas de la introducción de los nuevos títulos Anual Normal para las coronas E1 y E2 y el Anual Joven para todas las coronas.

Cuadro 14 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 15 Tarifas Abono Transportes (1)

Tipo de Abono	Zona de Utilización								
30 días (2)	A	B1	B2	B3	C1	C2			
Normal (3)	54,60	63,70	72,00	82,00	89,50	99,30			
Joven (3) (4)	35,00	39,60	45,00	51,60	56,20	61,80			
Tercera Edad (3)	12,30								
Tarjeta Azul (5)	6,20								
Mensual (3) (6)	E1	E2							
Normal	110,60	131,80							
Joven (7)	78,30	97,40							
Anual (7)	A	B1	B2	B3	C1	C2	E1	E2	
Normal (3)	546,00	637,00	720,00	820,00	895,00	993,00	1.106,00	1.318,00	
Joven (3) (8)	350,00	396,00	450,00	516,00	562,00	618,00	783,00	974,00	
Tercera Edad (3)	123,00								
Turístico	A						T		
	1 día	2 días	3 días	5 días	7 días	1 día			
Turístico	8,40	14,20	18,40	26,80	35,40	17,00			

(1) Expresadas en euros, IVA incluido

(2) La validez es de 30 días naturales a partir de la primera utilización

(3) 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 (condiciones acumulativas)

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

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

(6) La validez es del mes natural al que corresponda

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

(8) En vigor desde el 1 de enero de 2014 los títulos Anual Normal E1 y E2, así como todos los títulos del Anual Joven

2 · 7 INGRESOS

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

Cuadro 16 Ingresos por prestaciones del Servicio de Transportes (1)

2012 (2)		2013		2014		Δ % en el periodo 2011/14
Ingresos	% (3)	Ingresos	% (3)	Ingresos	% (3)	
460.305.806	-0,80	454.916.670	-1,17	444.646.274	-2,26	-4,17

(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

El 2014 es el primero de aplicación plena del Convenio Específico entre el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) y la EMT, por el que se fijan unas cantidades máximas a aportar por el CRTM a la EMT, incluyendo en este concepto la participación en el recaudación tarifaria que le corresponde a la Empresa. Además, se define una tarifa técnica que, a diferencia de Convenios anteriores, está referida a la producción, es decir, a los kilómetros realizados, pero que, en términos absolutos, está limitada a la aportación máxima.

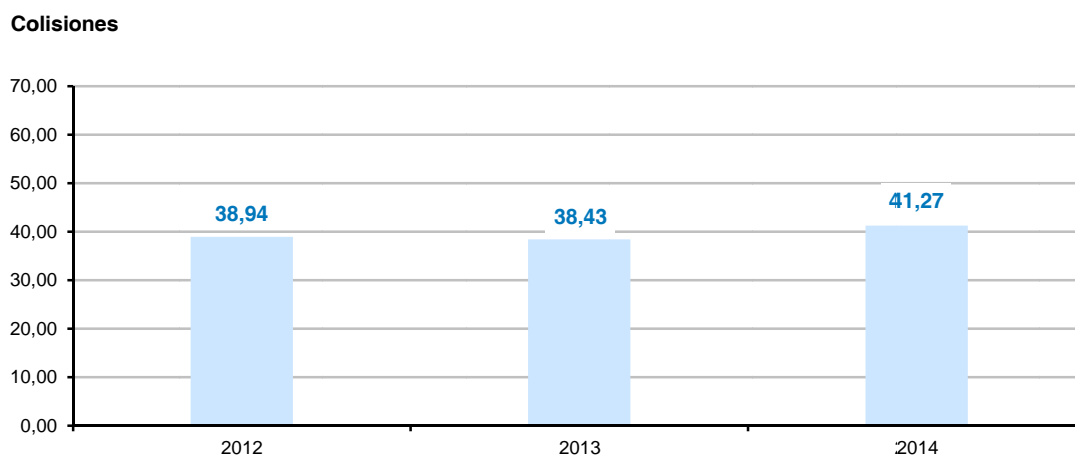
2 · 8 ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN

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 17 Evolución del Índice de Colisiones por millón de kilómetros

	2012	2013	2014
Enero	38,59	34,50	40,57
Febrero	43,43	37,95	44,23
Marzo	41,46	37,29	40,82
Abril	34,65	43,10	42,58
Mayo	43,81	41,86	44,45
Junio	41,64	37,01	39,75
Julio	33,79	32,11	37,49
Agosto	26,97	20,33	24,20
Septiembre	35,78	37,35	39,65
Octubre	42,36	43,33	47,43
Noviembre	40,44	46,64	41,35
Diciembre	40,02	44,42	47,85
Media Anual	38,94	38,43	41,27

Gráfico 7 Evolución del Índice de Colisiones por millón de kilómetros



En el cuadro nº 18 se reseña el número de accidentes con daños materiales y personales registrados en 2014, comparados con los ocurridos en 2013. En el año 2014, se ha producido un incremento general en los accidentes con daños materiales del 3,71%, con una incidencia en dicho incremento del 3,37% en los accidentes con repercusión económica en póliza y del 4,73%, en los accidentes que no la tienen.

Cuadro 18 Clasificación de los accidentes con daños materiales

	2013	2014	Δ	%
Accidentes con daños materiales				
Con repercusión económica en póliza	3.178	3.285	107	3,37
Sin repercusión económica en póliza	1.079	1.130	51	4,73
Total Accidentes con daños materiales	4.257	4.415	158	3,71
Daños a personas				
Lesionados	1.594	1.668	74	4,64
Fallecidos	2	--	-2	-100,00

2 · 9 RATIOS DE EXPLOTACIÓN

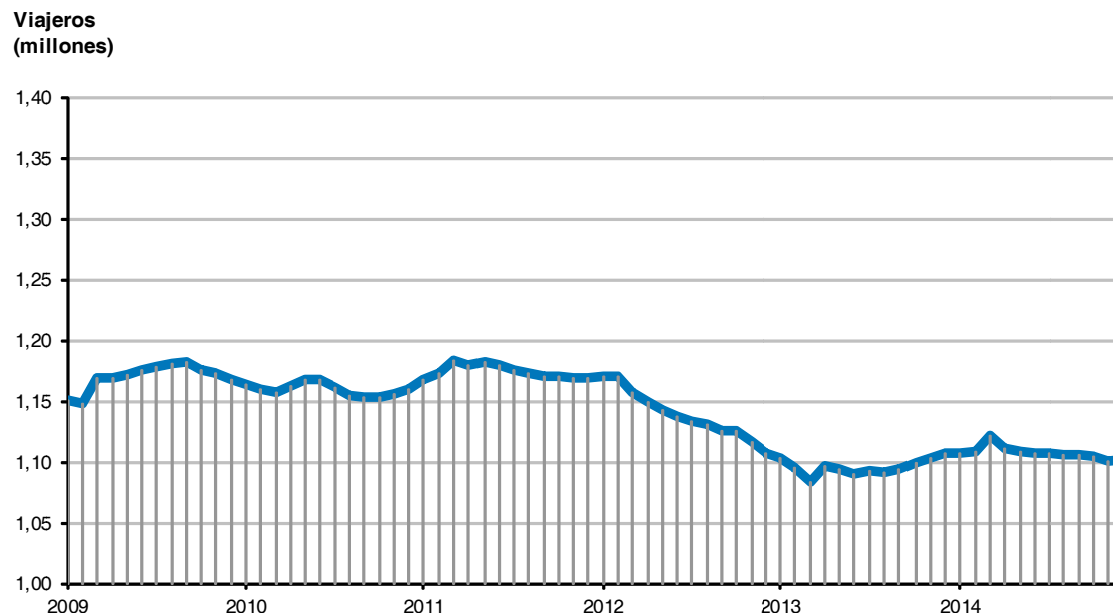
Cuadro 19 Ratios de Explotación

	2012	2013	2014
Velocidad en línea (km/h)	13,57	13,52	13,39
Tarifa de equilibrio por viajero (euros)	1,1293	1,118016	--
Tarifa técnica por kilómetro (euros)	--	--	5,1825
Viajeros día medio (millones)	1,11	1,11	1,10
Viajes por habitante y año	126,10	127,22	127,71
Viajeros por vehículo-km en línea	4,3555	4,4279	4,5250
Kilómetros en línea día medio (miles)	254,36	250,03	243,54
Consumo de gasóleo por 100 kilómetros (kWh)	--	561,30	565,43
Consumo de gas natural por 100 kilómetros (kWh)	763,34	782,75	799,64
Consumo de biodiésel por 100 kilómetros (kWh)	567,67	--	--
Consumo de eléctrico por 100 kilómetros (kWh)	89,40	94,29	89,35
Consumo de híbrido por 100 kilómetros (kWh)	571,81	600,24	597,51

2 · 10 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).

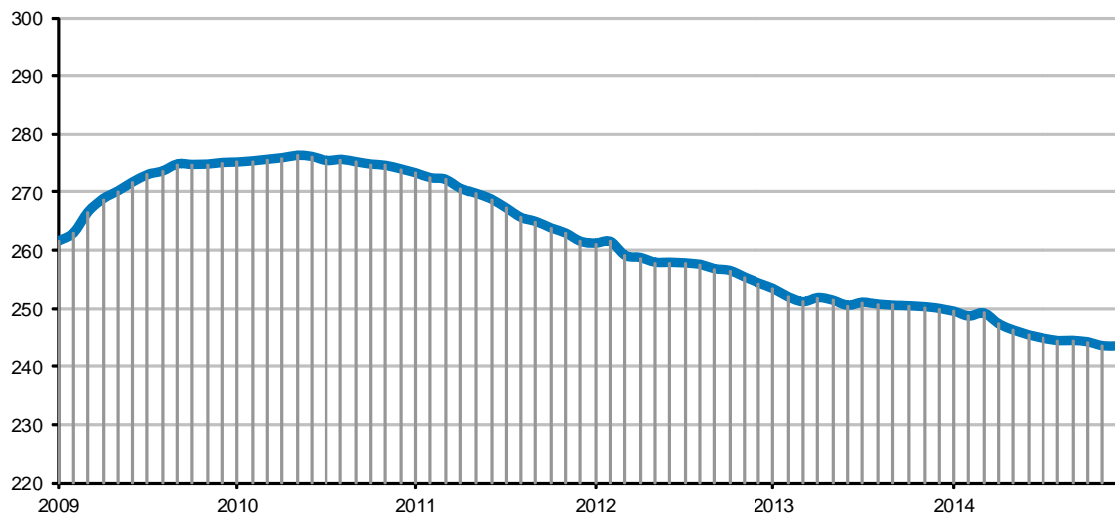
Gráfico 8 Evolución de la Media Anual Móvil diaria de viajeros (1)



- (1) 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)

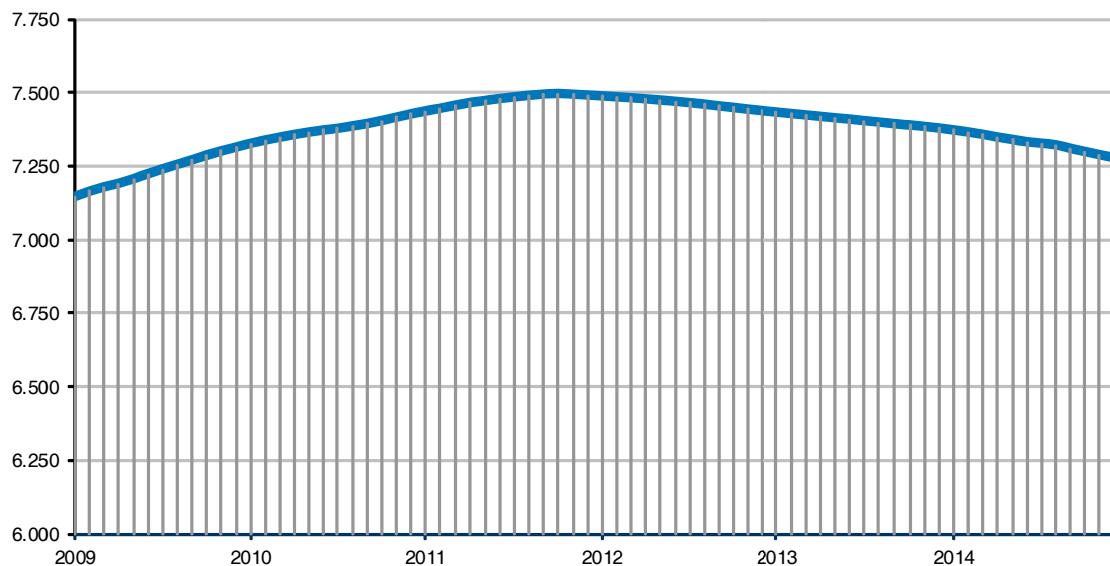
**Km en línea
(miles)**



- (1) En 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 · 11 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 20 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	8.725:31	0,32	147	11

Con un tiempo de disponibilidad superior al 99% y un tiempo de interrupción medio de 11 minutos, el rendimiento del sistema SAE ha presentado valores superiores a los registrados en 2013, al ser menor el tiempo de interrupción total, 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 21 Cumplimiento del servicio

		Total SAE
Horas Servicio	Programadas	6.677.842
	Reales	6.636.817
	Cumplimiento	99,39%
Viajes en línea	Programados	10.406.762
	Reales	10.339.437
	Cumplimiento	99,35%
Kilómetros en línea	Programados	89.445.238
	Reales	88.892.615
	Cumplimiento	99,38%

Los valores de cumplimiento del servicio han sido inferiores a los registrados en 2013, sin llegar a considerarse como datos negativos ya que se trata de una variación mínima, siendo en todos los casos valores superiores al 99%.

Cuadro 22 Acciones de regulación

Viajes Regulados			
Limitados		Largas	
Total	% sobre Viajes Realizados	Total	% sobre Viajes Realizados
12.033	0,12	170.873	1,65

Se denominan “viajes limitados” a aquellos en los que el autobús no realiza el recorrido completo de la línea, “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, y “viajes perdidos” a aquellos que, estando programados, no se han realizado por diferentes causas.

Los valores de regularidad del ejercicio 2014 conforme a los criterios de 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 – obtenidos de las aplicaciones informáticas que se utilizan en el Centro de Control, son los siguientes:

Cuadro 23 Regularidad del servicio

	% Prestación						Incidencias de Regulación (%)
	Mañana			Tarde			
	B	R	M	B	R	M	
2013	88,93	3,61	7,46	86,00	4,95	9,05	1,39
2014	87,44	3,97	8,58	84,57	5,43	10,00	1,77

La regularidad del servicio prestado experimenta una disminución en el año 2014 con respecto al año anterior en el valor global del índice de regularidad, habiendo sido los factores más influyentes en esta evolución las dificultades puntuales de disponibilidad ya citadas y la mayor actividad de obra en la vía pública que se ha registrado entre los meses de junio y octubre.

2 · 12 LÍNEAS EN EXPLOTACIÓN

El número de líneas en explotación a 31 de diciembre de 2014 es de 203, siendo su detalle el que se relaciona seguidamente, con expresión de su longitud total (ida y vuelta) en kilómetros.

Cuadro 24 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/Sevilla - 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/Sevilla - La Elipa	12,482
16	Moncloa - Avenida de Pío XII	15,622
17	Plaza Mayor - Colonia Parque de Europa	20,849

Cuadro 24 Líneas en explotación (cont.)

Línea	Denominación (cabeceras)	Longitud
18	Plaza Mayor - Villaverde Cruce	19,062
19	Plaza de Cataluña - Plaza de Legazpi	15,198
20	Puerta del Sol/Sevilla - Pavones	18,863
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	Atocha RENFE - 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	18,027
31	Plaza Mayor - Aluche	16,277
32	Plaza de Jacinto Benavente - Pavones	18,221
33	Príncipe Pío - Casa de Campo	13,247
34	Plaza de La Cibeles - Las Águilas	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 - Avenida de la Reina Victoria	17,011
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	19,031
50	Puerta del Sol - Avenida del Manzanares	8,724
51	Puerta del Sol - Plaza del Perú	12,715
52	Puerta del Sol/Sevilla - Santamarca	14,108
53	Puerta del Sol/Sevilla - Arturo Soria	16,673
54	Atocha RENFE - Congosto	20,531
55	Atocha - Batán	19,240
56	Diego de León - Puente de Vallecas	9,440
57	Atocha RENFE - Alto del Arenal	15,102
58	Puente de Vallecas - Barrio de Santa Eugenia	15,329
59	Atocha RENFE - Colonia San Cristóbal de los Ángeles	18,100
60	Plaza de la Cebada - Orcasitas	16,848
61	Moncloa - Narvéez	12,465
62	Príncipe Pío - Los Puertos	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

Cuadro 24 Líneas en explotación (cont.)

Línea	Denominación (cabeceras)	Longitud
71	Plaza de Manuel Becerra - Puerta de Arganda	25,438
72	Diego de León - Hortaleza	15,322
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 RENFE - Barrio de Los Rosales	21,549
86	Atocha RENFE - Villaverde Alto	18,336
87	Plaza de la República Dominicana - Las Cárcavas	14,325
100	Moratalaz - Valderribas	16,568
101	Canillejas - Barajas	17,202
102	Atocha RENFE - Estación El Pozo	16,714
103	Estación El Pozo - Ecobulevar	20,688
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
112	Mar de Cristal - Barrio del Aeropuerto	24,613
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 - Lacomá	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

Cuadro 24 Líneas en explotación (cont.)

	Denominación (cabeceras)	Longitud
138	Plaza de España - Aluche	15,277
139	Dehesa del Príncipe - Carabanchel Alto	15,679
140	Pavones - Canillejas	17,501
141	Atocha RENFE - Buenos Aires	12,025
142	Pavones - Ensanche de Vallecas	21,830
143	Plaza de Manuel Becerra - Villa de Vallecas	18,409
144	Pavones - Entrevías	12,370
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/Sevilla - 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 (1)	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	19,395
177	Plaza de Castilla - Marqués de Viana	6,008
178	Plaza de Castilla - Montecarmelo	15,594
180	Plaza de Legazpi - Caja Mágica	5,864
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 Cristalia	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	Puerta del Sol/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

Cuadro 24 Líneas en explotación (cont.)

Línea	Denominación (cabeceras)	Longitud
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
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	20,820
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	22,236
LÍNEA EXPRÉS AEROPUERTO		
203	Atocha RENFE - Aeropuerto	46,730
RESUMEN		
	Número de líneas	172
	Longitud total de las líneas	3.566,281
	Longitud media de las líneas	17,568

(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 · 12 · 1 Observaciones y modificaciones en las líneas

Día 13 de enero

Con el fin de optimizar el transporte público de superficie, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid homogeniza el horario de comienzo del servicio de la red diurna en festivo a las 07:00 horas y, simultáneamente, amplía el horario del servicio nocturno en sábado y en víspera de festivo.

Como consecuencia de ello, se implantan nuevas programaciones de servicio en distintas líneas, aunque la aplicación real de dicha modificación de horario es efectiva a partir de la noche del 18 al 19 de enero, en el caso de las líneas nocturnas y del día 19 para la red diurna.

Dentro de esta reordenación se llevan a cabo las siguientes actuaciones:

- Se suprime el servicio de la Línea 117: “Aluche – Colonia San Ignacio de Loyola”, en domingos y festivos, por lo que a partir del día 19 de enero, esta línea deja de prestar servicio en días festivos.
- Se modifican los itinerarios de las siguientes líneas:

Línea 17: “Plaza Mayor – Colonia Parque de Europa”, sentido Parque Europa, desde la Glorieta del Ejército por las calles Guabairo, Nuestra Señora de Fátima y Nuestra Señora de La Luz. Su longitud aumenta 109 m, por lo que queda con 10,425 km.

Línea 103: “Estación El Pozo – Ecobulevar”. Para facilitar el acceso de los usuarios al nuevo Centro de Salud del Ensanche de Vallecas prolonga su recorrido, sentido Ecobulevar, desde la calle Valderrebollo, por la calle Granja de San Ildefonso y Avenida Villa de Vallecas, donde establece su cabecera en el cruce con la calle Navamures. Sentido Estación El Pozo, desde Cincovillas, por la calle Granja de San Ildefonso a su ruta habitual. La longitud aumenta 409 m, quedando con 10,344 km.

Línea N26: “Plaza de Alonso Martínez – Aluche”, modifica su itinerario sentido Aluche desde la Glorieta del Ejército por las calles Guabairo, Nuestra Señora de Fátima y Nuestra Señora de La Luz. Su longitud disminuye 874 m, por lo que queda con 11,118 km.

Día 3 de mayo

Con motivo de la celebración del “Torneo de Tenis Mutua Madrid Open 2014” 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 11 de mayo.

Día 26 de mayo

Con objeto de adecuar la denominación de las líneas a la realidad urbana de Madrid, se realizan las siguientes modificaciones:

- Se renombran las líneas 5, 15, 20, 52, 53, 150 y M1 que tienen su cabecera en el entorno de la Plaza de Canalejas y la calle Sevilla. Estas rutas, a excepción de la M1, tenían su cabecera en la Puerta del Sol, pero la peatonalización de la plaza ha obligado a trasladarlas a la calle Sevilla, por lo que pasan a denominarse “Sol/Sevilla”. Las líneas 50 y 51 mantienen la denominación de “Sol”, ya que mantienen su cabecera en la propia plaza.

- Las líneas 24, 54, 57, 59, 85, 86, 102, 141 y Exprés Aeropuerto que finalizan en el Intercambiador de Atocha pasan a denominarse “Atocha RENFE”, mientras que las que tienen su terminal en calles de los alrededores: líneas 47, 55 y 247 en la calle Tortosa, líneas 36, 41 y 119 en el Paseo de Santa María de la Cabeza y la línea E1 en la Plaza del Emperador Carlos V se denominan “Atocha”.
- Asimismo, para adecuar el nombre de determinadas cabeceras a la realidad urbana de Madrid, dándoles nombres más conocidos o fáciles de identificar, las siguientes líneas quedan como sigue:

Línea 5: “Puerta del Sol/Sevilla – Estación de Chamartín”
Línea 15: “Puerta del Sol/Sevilla – La Elipa”
Línea 20: “Puerta del Sol/Sevilla – Pavones”
Línea 24: “Atocha RENFE – Pozo del Tío Raimundo”
Línea 34: “Plaza de La Cibeles – Las Águilas”
Línea 45: “Plaza de Legazpi – Avenida de la Reina Victoria”
Línea 52: “Puerta del Sol/Sevilla – Santamarca”
Línea 53: “Puerta del Sol/Sevilla – Arturo Soria”
Línea 54: “Atocha RENFE – Congosto”
Línea 57: “Atocha RENFE – Alto del Arenal”
Línea 59: “Atocha RENFE – Colonia San Cristóbal de los Ángeles”
Línea 62: “Príncipe Pío – Los Puertos”
Línea 85: “Atocha RENFE – Barrio de Los Rosales”
Línea 86: “Atocha RENFE – Villaverde Alto”
Línea 102: “Atocha RENFE – Estación El Pozo”
Línea 141: “Atocha RENFE – Buenos Aires”
Línea 150: “Puerta del Sol/Sevilla – Virgen del Cortijo”
Línea M1: “Puerta del Sol/Sevilla – Glorieta de Embajadores”
Línea 203: “Atocha RENFE – Aeropuerto”

Día 13 de julio

Continuando con la reordenación del servicio en días festivos, establecida por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid e iniciada en enero, se dispone la suspensión en domingos y festivos de las líneas que se relacionan a continuación, por presentar una escasa demanda en este tipo de día y por disponer sus usuarios de alternativas a través de otras líneas con destinos similares.

Línea 22: “Plaza de Legazpi – Villaverde Alto”
Línea 83: “Moncloa – Barrio del Pilar”
Línea 108: “Oporto – Cementerio de Carabanchel”
Línea 129: “Plaza de Castilla – Manoteras”
Línea 149: “Tribunal – Plaza de Castilla”
Línea 156: “Plaza de Manuel Becerra – Plaza de Legazpi”
Línea 247: “Atocha – Colonia San José Obrero”
Línea E1 (401): “Atocha – Plaza Elíptica”

Día 24 de noviembre

Con el fin de atender la demanda de movilidad de los trabajadores de los nuevos centros empresariales de Las Tablas, se modifica el itinerario de la Línea 176: “Plaza de Castilla – Las Tablas” para acercar el

trazado de la línea a la centralidad de este ámbito. Su longitud aumenta 450 m, por lo que queda con 9,698 km y con el siguiente itinerario:

Sentido Las Tablas: desde la Plaza de Castilla, continúa por su recorrido habitual hasta las calles Quintanavides, Foresta, Puerto Somport y Glorieta del Monte del Gozo, donde establece su cabecera.

Sentido Plaza de Castilla: desde la Glorieta Monte del Gozo, continúa hasta la glorieta de intersección de la Avenida Camino de Santiago con la calle Puerto de Somport, calle Quintadueñas y calle Quintanavides a su ruta habitual.

2 · 12 · 2 Servicios Especiales

Durante el año 2014, funcionan los siguientes Servicios Especiales:

Día 20 de marzo

Hasta esta fecha está operativo el SE766: "Atocha – Polígono Industrial de Vallecas", que comienza a funcionar el día 10 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 1 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 16 de junio

Con objeto de atender al nuevo desarrollo urbanístico de Valdebebas, se pone en funcionamiento el SE799: "Mar de Cristal – Valdebebas".

Día 28 de junio

Por obras de mejora en las instalaciones en la Línea 6 de Metro, se suspende el servicio entre las estaciones de Metropolitano y Moncloa, por lo que se ponen en funcionamiento el SE796: "Metropolitano – Moncloa", que permanece operativo todos los días de la semana.

Día 30 de junio

Por el mismo motivo, se pone en funcionamiento el SE798: "Ciudad Universitaria – Moncloa" que presta servicio sólo en días laborables.

Día 14 de julio

A petición de Metro, el SE798: "Ciudad Universitaria – Moncloa" prolonga su recorrido hasta la Estación de Metro Metropolitano, por lo que cambia su denominación pasando a ser SE798: "Metropolitano – Ciudad Universitaria – Moncloa".

Día 2 de agosto

El SE797: “Alameda de Osuna – Torre Arias” sustituye a la Línea 5 de Metro, entre las estaciones Alameda de Osuna y Torre Arias, debido a las obras de mejora que se llevan a cabo en dicho tramo. Se suprime el 17 de agosto.

Día 27 de agosto

Se suprimen los servicios especiales SE796: “Metropolitano – Moncloa” y SE798: “Metropolitano – Ciudad Universitaria – Moncloa”, puestos en funcionamiento con motivo de las obras en la Línea 6 de Metro.

Día 25 de noviembre

Con motivo de la “Campaña Municipal Contra el Frío 2014-2015”, 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 “Campaña Municipal Contra el Frío 2014-2015”, se pone en funcionamiento el SE766: “Atocha – Polígono Industrial de Vallecas”, para el traslado de usuarios a los albergues municipales del Polígono Industrial de Vallecas.

2 · 12 · 3 Modificaciones por obras

Durante el año 2014, la realización de obras en diferentes puntos de la ciudad ha afectado de forma notable al recorrido de 70 líneas de la red de la EMT, en las que se han establecido modificaciones temporales en sus itinerarios, con las siguientes duraciones.

Cuadro 25 Modificaciones por obras

Duración total de la modificación	Número de líneas
Hasta 15 días	30
Entre 15 días y 1 mes	19
Entre 1 y 2 meses	8
Entre 2 y 3 meses	3
Entre 3 y 4 meses	4
Entre 8 y 9 meses	5
Más de 1 año	1

3 DEFINICIÓN, PLANIFICACIÓN Y CONTROL DE MANTENIMIENTO

3 · 1 PARQUE DE MATERIAL MÓVIL

En el cuadro nº 26 se muestra el parque móvil de autobuses por marca y modelo y las variaciones experimentadas en el año 2014, que tan solo ha sido la reincorporación de cinco unidades del modelo IVECO Cityclass, procedentes del parque de reserva, retirándose del servicio un autobús amortizado del mismo modelo.

Cuadro 26 Parque de Material Móvil de Explotación

Marca	Modelo	01/01/2014	31/12/2014	Δ
BREDAMENARINIBUS	Avancity GNC	39	39	--
	Vivacity GNC	30	30	--
CASTROSÚA	Tempus GNC	13	13	--
IVECO	Cityclass GNC	278	278	--
	Cityclass	362	366	4
	Citelis	36	36	--
	Citelis GNC	176	176	--
	Citelis Aeropuerto GNC	12	12	--
MAN	NL/263-F	163	163	--
	NL/273-F	77	77	--
	NL/313-F GNC	165	165	--
	NG/313-F Articulado	49	49	--
	NG/313-F GNC Articulado	32	32	--
	NG Lion Articulado	4	4	--
	NL/283-F	24	24	--
MERCEDES	O/530 Citaro	89	89	--
	O/530 Cit-GNC	35	35	--
SCANIA	N-94/UB Omnicity	179	179	--
	N270 Omnicity	110	110	--
TATA HISPANO	TML Híbrido GNC	10	10	--
TECNOBÚS	Gulliver	20	20	--
Total de vehículos en parque		1.903	1.907	4

La evolución del parque móvil auxiliar se detalla en el cuadro nº 27.

En 2014, se ha adquirido un camión especial para la limpieza de los separadores de carril-bus, al tiempo que se han dado de baja tres turismos, al optimizar la flota de vehículos del SACE y dos autocares y un microbús que prestaban servicio en la Agrupación Deportiva y Cultural.

Cuadro 27 Parque de Material Móvil Auxiliar

Tipo de vehículo	01/01/2014	31/12/2014	Δ
Grúas	4	4	--
Camiones	6	7	1
Barredoras	4	4	--
Furgonetas y Móviles	13	13	--
Autobuses y Autocares	7	5	-2
Turismos	30	27	-3
Microbuses	3	2	-1
Motocicletas	2	2	--
Número total de vehículos	69	64	-5

3 · 2 ANTIGÜEDAD DEL PARQUE

El cuadro nº 28 muestra la distribución del parque móvil por marca, modelo y año de alta en servicio, así como su distribución porcentual respecto al total del parque móvil.

Cuadro 28 Años de alta en servicio del Parque de Material Móvil de Explotación

Marca	Modelo	Número de unidades	Año de alta en servicio	Parque Total	% del Parque
BREDAMENARINIBUS	Avancity GNC	39	2011	39	2,04
	Vivacity GNC	15	2011	30	1,57
		15	2012		
CASTROSÚA	Tempus GNC	13	2012	13	0,68
IVECO	Cityclass GNC	20	2002	278	14,58
		10	2003		
		30	2004		
		25	2005		
		53	2006		
		80	2007		
		29	2008		
		31	2009		
		Cityclass	45		
	33		2003		
	41		2004		
	96		2005		
	61		2006		
	1		2007		
	51		2008		
	Citelis	24	2010	36	1,89
		12	2011		
	Citelis GNC	34	2010	176	9,23
		68	2011		
		50	2012		
24		2013			
Citelis Aeropuerto GNC	12	2011	12	0,63	

Cuadro 28 Años de alta en servicio del Parque de Material Móvil de Explotación (continuación)

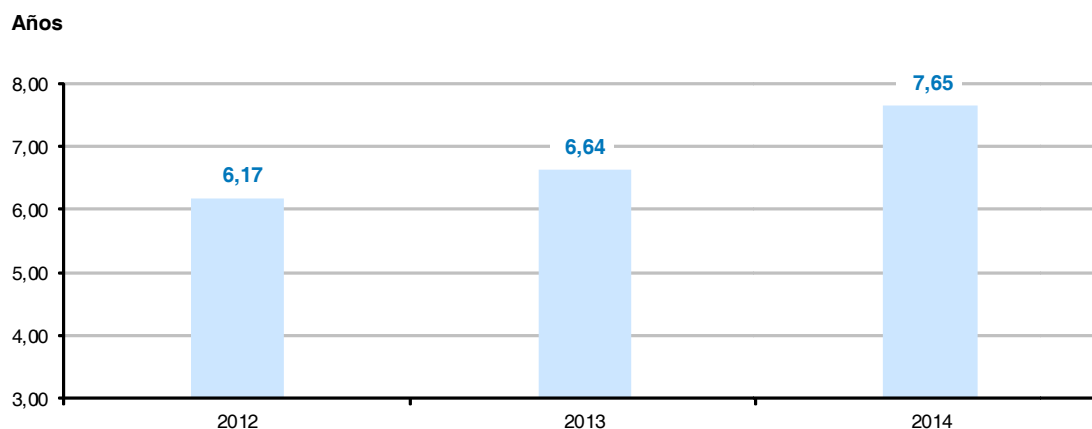
Marca	Modelo	Número de unidades	Año de alta en servicio	Parque Total	% del Parque
MAN	NL/263-F	42	2001	163	8,55
		62	2002		
		26	2003		
		15	2004		
		18	2005		
	NL/273-F	1	2006	77	4,04
		36	2008		
		40	2009		
	NL/313-F GNC	20	2002	165	8,65
		5	2003		
		35	2007		
		26	2010		
58		2011			
19		2012			
2		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	
MERCEDES	O/530 Citaro	6	2002	89	4,67
		22	2003		
		12	2008		
		49	2009		
	O/530 Cit-GNC	35	2007	35	1,83
SCANIA	N-94/UB Omnicity	24	2001	179	9,39
		40	2002		
		19	2003		
		30	2004		
		35	2005		
		31	2006		
	N270 Omnicity	52	2008	110	5,77
		58	2009		
TATA HISPANO	TML Híbrido GNC	5	2012	10	0,52
		5	2013		
TECNOBÚS	Gulliver	8	2007	20	1,05
		12	2008		
Total Parque				1.907	100,00

A continuación, se detalla la antigüedad media del parque de autobuses de cada uno de los Centros de Operaciones de la Empresa. Al no haberse producido altas de vehículos nuevos, ni bajas, ni traslados intercentros que varíen significativamente la antigüedad media de la flota de cada uno de ellos, ésta se incrementa, aproximadamente, en un año, siendo el Centro con mayor antigüedad media el de La Elipa, con 9,08 años de media, y el menor Fuencarral con 6,72 años de media.

Cuadro 29 Antigüedad Media del Parque por Centros de Operaciones

Centro de Operaciones	2012	2013	2014
Fuencarral (1)	5,85	5,76	6,72
Carabanchel	6,46	7,27	8,30
La Elipa	7,28	8,07	9,08
Entrevías	6,70	6,53	7,58
Sanchinarro	4,84	5,96	6,96
Total Parque	6,17	6,64	7,65

(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 INCORPORACIONES TÉCNICAS DE LOS AUTOBUSES

Durante este ejercicio, ha continuado 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. Se han reformado 85 unidades estándar y 13 unidades articuladas, por lo que, desde el inicio del plan en 2012, se han modificado 483 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 61 autobuses estándar IVECO Cityclass Cursor de los años 2004 y 2005, renovando las zonas más sometidas al desgaste e incorporando las novedades introducidas desde 2009 en el diseño de la carrocería interior.

Además, se ha instalado un sistema de parada y arranque automático, start-stop, en seis autobuses del modelo IVECO Cityclass Cursor con cinco años de antigüedad, que prestan servicio actualmente en las líneas 144 y 136. Gracias a la inactividad del motor térmico en los semáforos y en las paradas para recoger viajeros, se ha conseguido un ahorro medio en el consumo de combustible del 8%.

3 · 4 AVERÍAS REPARADAS POR 1000 KILÓMETROS

Las averías reparadas por 1000 kilómetros, cuya evolución se muestra en el siguiente cuadro, se han incrementado con respecto al año anterior en un 12% como consecuencia, fundamentalmente, de la mayor antigüedad de la flota y de la menor cantidad de autobuses en periodo de garantía.

Cuadro 30 Averías reparadas por 1000 kilómetros

	2012	2013	2014
Averías reparadas por 1000 Kilómetros	2,288	2,296	2,573

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 31.

Cuadro 31 Consumos expresados en energía

		2012		2013		2014		Δ % en el periodo 2011/14
		Total	% (1)	Total	% (1)	Total	% (1)	
Gasóleo	Total kw/h			322.125.083		305.758.419	-5,08	
	kWh/100 Km			561,30		565,43	0,74	
Gas natural	Total kw/h	276.069.663	20,43	318.211.398	15,26	331.323.666	4,12	44,53
	kWh/100 Km	763,34	-1,33	782,75	2,54	799,64	2,16	3,36
Biodiésel	Total kw/h	366.325.055	-13,06					
	kWh/100 Km	567,67	-1,06					
Eléctrico	Total kw/h	237.275	1,82	241.178	1,65	225.389	-6,55	-3,28
	kWh/100 Km	89,40	0,16	94,29	5,47	89,35	-5,24	0,10
Híbrido (2)	Total kw/h	893.905		4.171.289	366,64	4.325.585	3,70	
	kWh/100 Km	571,81		600,24	4,97	597,51	-0,45	
TOTAL	Total kw/h	643.525.898	-1,23	644.748.948	0,19	641.633.059	-0,48	-1,52
	kWh/100 Km	636,41	1,05	651,30	2,34	665,00	2,10	5,59

(1) Desviación porcentual con respecto al año precedente

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

En el último trienio ha disminuido sustancialmente el consumo global de gasóleo, incrementándose el consumo de los combustibles alternativos y menos contaminantes. En comparación con el año anterior, el consumo de gasóleo ha disminuido un 5,08% mientras que el de gas natural se ha incrementado un 4,12%. Este incremento está motivado por el envejecimiento de la flota al que se añaden los sobreconsumos derivados de la disminución de la velocidad comercial, factor este último que ha tenido especial repercusión en la flota de GNC, por el traslado de estos vehículos a la Zona de Bajas Emisiones, en la que el descenso de la velocidad ha sido más acusado por la concentración de eventos. Los autobuses híbridos también han incrementado su consumo en un 3,7%, como consecuencia de la potenciación de este tipo de tecnologías en comparación con las diésel tradicionales.

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

El cuadro nº 32 detalla la evolución de algunos de los principales parámetros indicativos de la realización de las actividades de mantenimiento del material móvil en el periodo 2013-2014.

Cuadro 32 Indicadores de Plantilla de Mantenimiento y Parque de Material Móvil

Concepto	2014	2013	Δ %
Kilómetros recorridos (en línea)	88.892.615	91.262.015	-2,60
Plantilla media anual del personal de Talleres y Material Móvil	1.190	1.211	-1,73
Parque medio anual (valores diarios)	1.905	1.969	-3,25
Plantilla media anual del personal de Talleres y Material Móvil/Parque medio anual de autobuses	0,62	0,62	--
Parque medio anual al servicio (media mensual de salidas totales diarias)	1.396	1.422	-1,83
Parque medio anual al servicio en días laborables (excluidos sábados, domingos, festivos y mes de agosto, en salidas totales diarias)	1.705	1.731	-1,50
Plantilla media anual del personal de Talleres y Material Móvil/Parque medio anual al servicio (en todos los días del año)	0,85	0,85	--
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	0,70	--

3 · 7 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS

La cifra de Inspecciones Técnicas de Vehículos (ITV) durante el año 2014 se ha incrementado, 3.323 en 2014 frente a 3.165 en 2013. Este ascenso deriva de la reducción en la periodicidad de las revisiones de ITV, de anual a semestral, en todos los autobuses que han cumplido cinco años de antigüedad en 2014.

Cuadro 33 Inspección Técnica de Vehículos

	Parque de Autobuses		Parque Auxiliar		Total Parque Móvil	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Enero	190	212	4	5	194	217
Febrero	204	176	4	5	208	181
Marzo	310	256	2	3	312	259
Abril	363	364	2	4	365	368
Mayo	349	399	2	2	351	401
Junio	259	202	4	3	263	205
Julio	216	178	4	4	220	182
Agosto	182	184	3	8	185	192
Septiembre	330	284	2	2	332	286
Octubre	336	358	3	2	339	360
Noviembre	297	314	1	3	298	317
Diciembre	252	195	4	2	256	197
Total anual	3.288	3.122	35	43	3.323	3.165

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

Los gastos de mantenimiento se han incrementado como consecuencia de la mayor edad de la flota y de la disminución del número de autobuses en periodo de garantía. En el cuadro nº 34 se indican los gastos de mantenimiento, expresados en euros/kilómetro, del personal de talleres, del material, los neumáticos, los lubricantes y del material reparado por terceros. Este último experimenta un incremento considerable con respecto a 2013 al compararse con un ejercicio en el que prácticamente todo el material se repara en los talleres de la Empresa, y como resultado del incremento del número de reparaciones de inyectores, pinzas de freno y baterías de tracción.

Cuadro 34 Indicadores de Gastos de mantenimiento

	Euros/Km		Δ %
	2014	2013	
Del personal de Talleres y Material Móvil	0,48321	0,47406	1,93
Del material y utillaje fungible para conservación y reparación del material móvil	0,09269	0,08611	7,65
De neumáticos	0,01166	0,01063	9,76
De lubricantes (incluido aceite motor y anticongelante)	0,00817	0,00778	5,07
De reparaciones por terceros	0,00715	0,00197	263,54

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

Los actos vandálicos sufridos por la flota de autobuses en 2014 han disminuido con respecto a 2013, tanto en número de actuaciones registradas (un 7,98%), como en el coste de las reparaciones (11,99%). El mayor porcentaje de reducción del importe de las reparaciones es indicativo de la menor gravedad de los actos vandálicos.

Cuadro 35 Actuaciones vandálicas en el Parque Móvil

	2014	2013	Δ %
Número de actuaciones registradas	5.605	6.091	-7,98
Importe de la restauración de los daños causados (euros)	342.147,23	388.741,84	-11,99

Informe de
GESTIÓN
2014

| III. Actividad de gestión de ayuda a la movilidad.

1 GRÚAS

1 · 1 INTRODUCCIÓN

Con el fin de mejorar la movilidad y la fluidez del tráfico en la ciudad y optimizar el espacio destinado al estacionamiento en superficie, el Servicio de Grúas funciona las 24 horas del día los 365 días del año en colaboración con los Cuerpos de Policía Municipal y Agentes de Movilidad, los controladores del Servicio de Estacionamiento Regulado y otros gestores del tráfico.

Entre los servicios prestados se encuentra la retirada de la vía pública de aquellos vehículos que constituyen peligro o causan graves perturbaciones a la circulación, en consonancia con lo señalado al respecto por la Ley de Tráfico y Seguridad Vial en su artículo 85 y la Ordenanza de Movilidad para la ciudad de Madrid, en su artículo 91.

Complementariamente, el Servicio de Grúas realiza, entre otras actividades, las siguientes:

- Auxilio en caso de accidente o avería.
- Retirada de coches abandonados.
- Retirada de vehículos en caso de obras urgentes, servicios públicos especiales, actos deportivos, culturales...
- Retirada de vehículos a propuesta de las autoridades judiciales y administrativas competentes.
- Retirada de vehículos en lugares habilitados como de estacionamiento con limitación horaria.

1 · 2 BASES Y DEPÓSITOS

La capacidad de almacenamiento de vehículos disponible en la actualidad es de un total de 7.863 plazas, distribuidas entre cinco bases y cinco depósitos, de ellos, siete se ubican en el centro de la ciudad y los otros tres, en la periferia. Estos últimos (Vicálvaro y Mediodía II y III) son los que disponen de un mayor número de plazas de aparcamiento. Todos ellos funcionan en turnos de mañana y tarde, además, la base de Colón está operativa en turno de noche y fines de semana.

Los vehículos retirados de la vía pública por infracción se depositan en las bases de rotación y, una vez transcurridos ocho días sin haber sido retirado por su propietario, se trasladan a los depósitos de la periferia. Cuando el motivo de la retirada derive de una infracción contra la seguridad (alcoholemia, accidente...) o falta administrativa, los vehículos se depositan directamente en los depósitos.

Cuadro 36 Número de plazas en Bases de Rotación y Depósitos

Almacenamiento	Nº Plazas
Bases de Rotación	1.355
Barajas	103
Colón	88
Escuadrón	364
Paseo Imperial	228
Nuestra Señora del Recuerdo	572
Depósitos	6.508
Barceló	80
Velázquez	100
Medioadía II	3.600
Mediodía III	1.350
Vicálvaro	1.378
Total	7.863

Velázquez y Barceló son los depósitos situados en el centro de la capital, destinados a vehículos de larga duración procedentes de otras bases. Los de Vicálvaro, Mediodía II y Mediodía III se encuentran en el extrarradio de Madrid y albergan vehículos de larga estancia que proceden de las bases urbanas y que, en la mayoría de los casos, son eliminados. Por último, en los de Mediodía II y Vicálvaro también se depositan vehículos que requieren un tratamiento administrativo especial, tales como vehículos judiciales, sustraídos o con falta de documentación, entre otros.

1 · 3 INTERVENCIONES REALIZADAS

El total de intervenciones realizadas en 2014 asciende a 90.639, de las cuales el 54,25% (49.168) fueron vehículos retirados en calle y trasladados a alguno de los depósitos municipales. El resto, corresponden a requerimientos nulos, vehículos movidos de calle, entregas en la vía pública, traslados entre bases o a otras dependencias oficiales.

En el mes de abril se implanta el nuevo procedimiento de “traslado voluntario de vehículos” entre bases, por el que el ciudadano cuyo vehículo ha sido retirado puede solicitar su traslado a otro depósito. Este traslado se realiza en un plazo máximo de 24 horas desde su solicitud. Quedan excluidos de este servicio los vehículos con infracciones relacionadas con la seguridad vial.

En este cuadro figura la evolución de las intervenciones detallando los distintos servicios realizados en el año 2014.

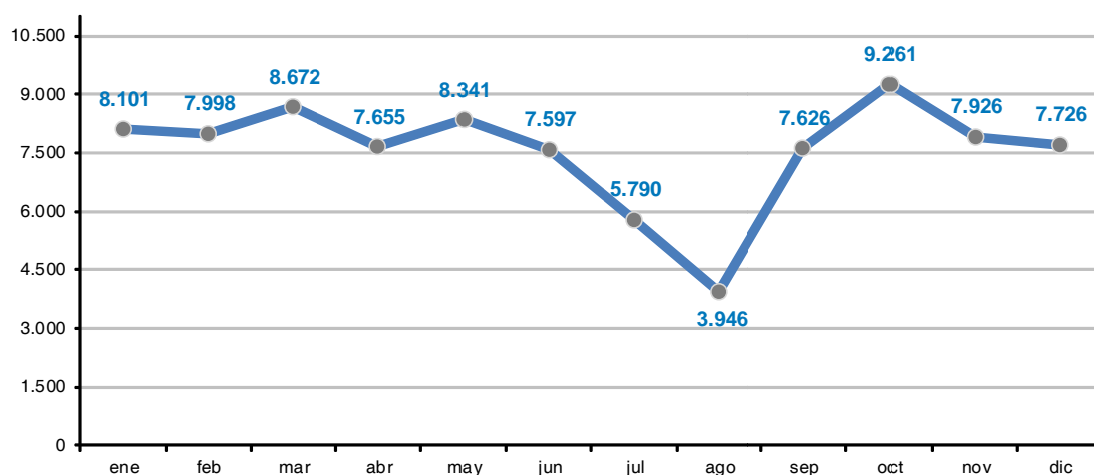
Cuadro 37 Intervenciones realizadas

Tipo de Intervención	2014	2013	Δ	%
Entrados en Base	49.168	54.481	-5.313	-9,75
Entregados en comisarías	216	415	-199	-47,95
Traslados entres bases	3.194	3.743	-549	-14,67
Traslados de Base a comisarías	104	99	5	5,05
Entregados en calle	3.510	3.996	-486	-12,16
Requerimientos nulos	32.845	31.545	1.300	4,12
Traslados voluntarios	1.599	2.780	-1.181	-42,48
Movidos en calle	3	--	3	--
Total	90.639	97.059	-6.420	-6,61

En el gráfico siguiente se representa el número de intervenciones mensuales del año 2014.

Gráfico 12 Evolución del número de intervenciones realizadas

Número de intervenciones



En el cuadro siguiente se detalla el número de grúas puestas en servicio y su ratio de producción comparado con el ejercicio anterior.

Cuadro 38 Grúas en servicio y ratio de producción

	2014	2013	Δ	%
Grúas en servicio	36.783	38.508	-1.725	-4,48
Servicios realizados	90.639	97.059	-6.420	-6,61
Intervenciones por grúa	2,46	2,52	-0,06	-2,38

A continuación, se reseñan las principales intervenciones realizadas en colaboración con los Agentes

de la Autoridad, entre las que destacan dos importantes grupos, las debidas a infracciones de la normativa de circulación y las derivadas de una acción preventiva en favor de la seguridad vial, además de las realizadas por otras causas.

Cuadro 39 Vehículos retirados o trasladados por causa

Causa	Nº Vehículos retirados o trasladados
Infracciones a la Ley de Tráfico y a la Ordenanza de Movilidad	31.489
Estacionamiento en carga y descarga	6.167
Estacionamiento en carril de circulación	5.689
Estacionamiento entre placas de prohibido estacionar	5.431
Estacionamiento en reservas de minusválidos	3.887
Estacionamiento indebido en aceras	3.053
Estacionamiento en paso de carruajes	2.592
Estacionamiento en centro calzada	1.668
Estacionamiento en pasos de peatones	927
Estacionamiento en plazas SER	807
Estacionamiento en esquina	675
Estacionamiento en doble fila	358
Estacionamiento en carril-bus	235
Acciones Preventivas en favor de la seguridad vial	12.268
Accidentes producidos en vía pública	835
Vehículos involucrados en alcoholemias	2.890
Detención del conductor	205
Vehículos sustraídos	2.108
Vehículos con falta de documentación	6.230
Otras Intervenciones	3.670
Disposición judicial	7
Obras, actos públicos y mudanzas	2.918
Poda	180
Quemados	63
Rodaje	502
Total	47.427

En el cuadro nº 40, se presenta un desglose del número de intervenciones realizadas a petición de los Cuerpos de Policía Municipal y Agentes de Movilidad. De la colaboración con este último, destaca el Servicio de Foros, es decir, el acompañamiento que los Agentes de Movilidad realizan a los conductores, bien dentro de la propia grúa o desplazándose junto a ellos en moto, agilizando la prestación del servicio, cuyos datos se presentan desagregados.

Cuadro 40 Intervenciones a petición de Policía Municipal y Agentes de Movilidad

Causa	Bases	Pagados	Sin gastos	Varios	Total
Policía Municipal	21.991	287	819	--	23.097
Agentes de la Movilidad	24.913	1.202	760	255	27.130
Foros	14.885	865	645	95	16.490
Celebración partido fútbol					1.356
Tráfico Nocturno en zona de ocio					1.185
Festividades Taurinas					320
Otros					7.779

Por último, reseñar la cooperación con otros agentes relacionados con el tráfico y la seguridad vial como el Servicio de Estacionamiento Regulado con el fin de evitar infractores reincidentes, la comunicación establecida con la Dirección General de Circulación para la retirada de los vehículos abandonados y la retirada de vehículos efectuada a petición de Policía Nacional y Guardia Civil.

1 · 4 FLOTA DE VEHÍCULOS

En 2014, se mantiene la flota de vehículos que fue renovada entre los años 2011 y 2013, compuesta por vehículos ecológicos en cumplimiento de los objetivos marcados por el Ayuntamiento de Madrid, la Estrategia de Calidad del Aire de la Ciudad de Madrid (2006-2010), el Plan de Uso Sostenible de la Energía y Prevención del Cambio Climático de la Ciudad de Madrid (2008-2012) y el Plan de Calidad del Aire 2011-2015.

En 2011, se incorporan las primeras grúas de Europa propulsadas por Gas Natural Comprimido. A partir de 2013, se prescinde del uso del biodiésel, al tiempo que se incorporan mejoras tecnológicas con objeto de que los niveles de emisiones de óxido de nitrógeno y partículas estén por debajo de los límites de la norma Euro V. En la actualidad, la EMT cuenta con 18 vehículos de GNC y 52 vehículos EEV (Euro V ecológicamente mejorados).

Cuadro 41 Parque Móvil de Grúas

Marca	Modelo	31/12/2014
IVECO	Daily 65c14 GNC	16
	Eurocargo ML 160 EL 20 GNC	1
	Eurocargo ML 120 EL 20 GNC	1
	Daily 65 C17 EEV	52
	Daily 65 C17 EEV (1)	1
	Mitsubishi Canter 7C5	3
	Daily 50 A 400D (1)	3
	Daily 65 C15	9
	Daily 50 C15	1
	Eurocargo ML 140 E 18	1
DAF	FAT 2700 HS (2)	1
Número total de vehículos		89

Todos los vehículos están en régimen de renting. Los marcados con (1) son vehículos de sustitución.

(2) Vehículo propiedad de la EMT

1 · 5 PROCEDIMIENTO DE ELIMINACIÓN DE VEHÍCULOS

Según establece el artículo 86 del Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobado por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, modificado por la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, “se podrá ordenar el traslado de un vehículo a un Centro Autorizado de Tratamiento de vehículos, para su posterior destrucción y descontaminación, cuando hayan transcurrido más de dos meses desde que el vehículo fuera inmovilizado o retirado de la vía pública y depositado por la Administración y su titular no hubiera formulado alegaciones”. Establece el citado artículo, asimismo que, con anterioridad a la orden de traslado del vehículo, “se deberá requerir al titular del mismo advirtiéndole que, de no proceder a su retirada en el plazo de un mes, se procederá a su traslado al Centro Autorizado de Tratamiento”.

Por lo tanto, este procedimiento se inicia con el envío de una notificación a los titulares requiriéndoles para que retiren su vehículo en el plazo de quince días, previo abono de las tasas establecidas en la Ordenanza Fiscal Reguladora de la Tasa por Retirada de Vehículos de la Vía Pública.

Si las notificaciones no son recogidas por los titulares o no existen datos de su domicilio, se publican los expedientes de los vehículos a través de anuncios en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Si, finalmente, no se retira el vehículo, se procede al tratamiento de los vehículos como residuo a través de un Centro Autorizado de Tratamiento (CAT).

Los datos del procedimiento de eliminación de vehículos depositados en las bases municipales del Ayuntamiento de Madrid, correspondientes a este ejercicio, son los siguientes:

■ **Notificaciones enviadas a los titulares.**

Se han realizado 4.228 notificaciones.

■ **Anuncios publicados en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid**

Se han publicado notificaciones sobre un total de 2.553 vehículos en un total de tres anuncios.

■ **Vehículos entregados a un CAT**

Se ha procedido a la eliminación de un total de 4.194 vehículos, más 69 retirados de la vía pública a petición del Área de Medio Ambiente por estar abandonados.

2 · 1 INTRODUCCIÓN

Con objeto de mejorar la calidad del servicio prestado a los clientes del autobús, el “Plan de Calidad del Aire para la Ciudad de Madrid 2011-2015” contempla entre sus medidas la del fomento de los carriles reservados para el transporte público.

De este modo, y en estrecha colaboración con la Dirección General de Movilidad, continúa la actividad de vigilancia del carril-bus que, desde enero de 2007, se realiza mediante el sistema de captación automática de matrículas a través de cámaras fotográficas situadas en el techo del vehículo, así como la supervisión del estado de los separadores físicos.

En 2014, se ha reducido el número de sanciones en un 11%, entre otras causas, por el cambio del tipo de vehículos utilizados que ha requerido la instalación, de nuevo, de los sistemas de captación. Además, el número total de vehículos ha pasado de nueve en el ejercicio 2013 a siete en 2014.

El número de kilómetros anuales por vehículo ha sufrido un decremento de un 27,63%. Esta disminución es consecuencia de la no disponibilidad de vehículos durante el mes de mayo y parte del mes de junio y a la reducción del número de vehículos ya comentada. Aunque se ha mantenido la misma zona de vigilancia, se ha disminuido la frecuencia de paso de los vehículos.

En cuanto al grado de ocupación medio del carril-bus, se ha mantenido prácticamente constante con respecto a 2013, debido al alto grado de mentalización del ciudadano en el respeto a los carriles-bus, ya que la vigilancia se viene realizando desde hace 12 años. Durante el último semestre del año, el índice de ocupación ha sido del 0,22%, lo que demuestra la estabilidad del sistema

Continúan 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 existe una señalización específica de carril-bus.

Desde finales de 2012, viene funcionando un protocolo de actuación y comunicación entre el puesto de control de 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 · 2 RESUMEN GENERAL

Las actividades realizadas por el SACE durante el año 2014 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 realiza bajo la supervisión de la EMT. Para ello, y en función del personal y vehículos asignados al servicio, 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 nuestros autobuses. La ocupación del carril-bus con separador, tal como sucedía en años anteriores, ha continuado siendo casi nula.

Por otra parte, tres 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**

Desde 2013, 41 trabajadores dependientes de la Subdirección General de Multas de la Circulación han pasado a realizar tareas de apoyo en los siguientes departamentos del Ayuntamiento de Madrid:

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

2 · 3 ÁREA OBJETO DE CONTROL

Los kilómetros de carril-bus con separadores se han mantenido constantes a lo largo del ejercicio 2014. Tampoco han variado la longitud de los carriles-bus vigilados, siendo éstos un total de 86.035. Los recorridos e itinerarios de vigilancia se han visto ligeramente modificados como consecuencia del protocolo de colaboración con el SAE ya mencionado.

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, durante el primer cuatrimestre del año, con una dotación de 9 vehículos Think City completamente eléctricos. Desde finales de abril hasta el día 24 de junio, con motivo del cambio de vehículos, no se dispone de coches para realizar la vigilancia. A partir del 25 de junio, se contrata en renting una flota de 7 vehículos de gasoil marca RENAULT modelo Twingo. La decisión de adquirir vehículos de combustión es debida a las numerosas averías que sufrieron los anteriores vehículos eléctricos y al mal servicio de mantenimiento prestado por la empresa concesionaria.

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

Cuadro 42 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
Cuesta de San Vicente		770	770
Diego de León		950	950
Doctor Esquerdo	1.240	50	1.290

Cuadro 42 Carril-bus vigilado (continuación)

Carril Bus	Longitud vigilada en metros		
	Carriles sin separador	Carriles con separador	Total
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 Mª 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
Ronda de Atocha	545		545

Cuadro 42 Carril-bus vigilado (continuación)

Carril Bus	Longitud vigilada en metros		
	Carriles sin separador	Carriles con separador	Total
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

2 · 4 OFERTA DE SERVICIO

2 · 4 · 1 Horas

El número de horas totales de control ha sido de 52.676 con un total de 25.344 denuncias impuestas. Aunque ha disminuido el número de denuncias, el ratio de denuncias por hora realizada se ha mantenido, prácticamente, constante, pasando de 0,47 para el ejercicio 2013 a 0,48 para el ejercicio 2014.

Cuadro 43 Horas realizadas y denuncias formuladas

	Horas Realizadas (Horas totales de Control)	Denuncias Formuladas	
	Total	Total	Por hora realizada
Enero	5.426,87	2.756	0,51
Febrero	8.108,12	2.637	0,33
Marzo	5.105,48	2.820	0,55
Abril	4.920,65	2.682	0,55
Mayo	4.488,08	1.336	0,30
Junio	4.440,22	2.040	0,46
Julio	4.123,90	2.397	0,58
Agosto	2.035,37	634	0,31
Septiembre	3.568,47	1.914	0,54
Octubre	4.291,86	2.367	0,55
Noviembre	3.510,90	2.205	0,63
Diciembre	2.656,40	1.556	0,59
Total	52.676,31	25.344	0,48

El número de denuncias totales se ha visto reducido en un 10,90% respecto al ejercicio anterior, pasando de 28.444 a 25.344, por las siguientes causas:

- La casi nula disponibilidad del sistema automático de captación de matrículas desde principios de año hasta octubre, lo que obligó a realizar las denuncias mediante boletines de papel, lo que reduce significativamente el rendimiento de los controladores, sin olvidar el elevado número de horas dedicado a realizar pruebas con el nuevo sistema.
- Disminución en dos unidades los vehículos de la flota de vigilancia.
- Disminución de la plantilla de controladores desde el 1 de septiembre.
- Ampliación del número de calles en las que se realiza vigilancia, con un total de 50 calles con menos de 5 denuncias.

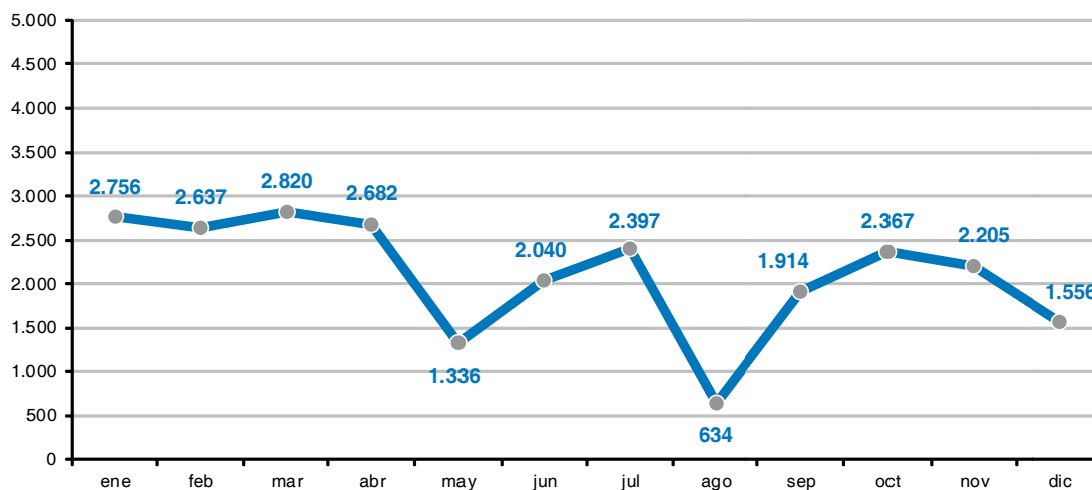
2 · 4 · 2 infracciones denunciadas en el carril-bus

Del total de la plantilla de controladores, tres 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. Se mantiene el número de kilómetros de carril-bus vigilado y disminuye un 27% el número de kilómetros realizados y también se reduce la cantidad de denuncias impuestas por los motivos expuestos anteriormente.

Gráfico 13 Evolución del número de denuncias formuladas

Número de denuncias



2 · 4 · 3 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 unos niveles 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.

Cuadro 44 Denuncias y ocupación por carriles

Calle	Denuncias Totales	Ocupación 1 ^{er} Semestre (%)	Ocupación 2 ^o Semestre (%)
Alberto Aguilera	83	0,10	0,11
Alcalá	2.031	0,12	0,10
Alcalde López Casero	581	--	--
Alcalde Sainz de Baranda	52	--	--
Almagro	646	1,40	1,57
Alonso Cano	204	--	--
Álvarez Abellán	14	--	--
Antonio López	1.539	--	--
Arcipreste de Hita	7	0,18	0,21
Arturo Soria	135	--	--
Atocha	110	0,02	0,01
Av. Albufera	173	--	--
Av. Ciudad de Barcelona	610	0,12	0,14
Av. Daroca	46	--	--
Av. de Oporto	203	--	--
Av. Donostiarra	711	--	--
Av. Felipe II	217	--	--
Av. General Perón	25	--	--
Av. Mediterráneo	323	--	--
Av. Monte Igueldo	5	--	--
Av. Pío XII	6	--	--
Av. Reina Victoria	145	0,02	0,03
Av. Nuestra Señora de Fátima	249	--	--
Barceló	19	--	--
Batalla del Salado	6	0,02	0,05
Blasco de Garay	6	0,02	0,05
Braganza	13	--	--
Bravo Murillo	1.048	0,18	0,17
Camino Viejo de Leganés	37	--	--
Cardenal Cisneros	5	0,02	0,03
Carlos Martín Álvarez	42	--	--
Carranza	30	0,23	0,24
Cavanilles	339	--	--
Cedaceros	12	--	--
Clara Campoamor	8	--	--
Conde de Peñalver	665	0,33	0,36
Cristobal Bordiu	98	--	--
Cuesta de San Vicente	10	0,03	0,04
Delicias	8	--	--

Cuadro 44 Denuncias y ocupación por carriles (continuación)

Calle	Denuncias Totales	Ocupación 1 ^{er} Semestre (%)	Ocupación 2 ^o Semestre (%)
Diego de León	956	0,56	0,33
Doce de Octubre	21	--	--
Doctor Esquerdo	282	1,02	0,80
Eloy Gonzalo	97	0,26	0,12
Embajadores	11	--	--
Eugenia de Montijo	8	--	--
Fernández de los Ríos	7	0,04	0,02
Fernando el Católico	8	0,02	0,02
Ferraz	25	0,10	0,08
Francisco de Rojas	19	--	--
Francisco Silvela	142	0,07	0,12
Francos Rodríguez	56	0,08	0,14
Fuencarral	14	--	--
General Álvarez de Castro	7	--	--
General Ibañez de Ibero	304	--	--
General Moscardó	152	--	--
General Ricardos	564	0,72	0,70
Génova	147	0,17	0,19
Glorieta de Cuatro Caminos	275	--	--
Glorieta de Embajadores	6	--	--
Glorieta de Ruiz Jiménez	79	--	--
Glorieta de Valle de Oro	18	0,10	0,10
Glorieta Marques de Vadillo	8	--	--
Goya	1.041	1,20	0,80
Gran Vía	113	0,35	0,50
Guabairo	38	--	--
Gúzmán el Bueno	7	0,01	0,02
Hermanos García Noblejas	783	--	--
Higueras	23	--	--
Ibiza	160	--	--
Isaac Peral	29	0,02	0,01
Jacometrezo	89	--	--
Jilguero	5	--	--
Joaquín Costa	32	0,08	0,06
José Abascal	6	--	--
José Antonio de Armona	6	--	--
José del Hierro	776	--	--
Juan Esplandiú	8	--	--
Julio Camba	241	9,50	9,60
López de Haro	56	--	--
López de Hoyos	8	--	--
Luchana	333	0,36	0,38
Maestro Guerrero	10	--	--
Maldonado	7	0,25	0,15

Cuadro 44 Denuncias y ocupación por carriles (continuación)

Calle	Denuncias Totales	Ocupación 1 ^{er} Semestre (%)	Ocupación 2 ^o Semestre (%)
Marqués de Valdavia	10	--	--
Marqués de Urquijo	193	0,65	0,98
Martinez Izquierdo	19	--	--
Martínez de la Riva	16	0,07	0,05
Mateo García	6	0,35	0,32
Mateo Inurria	7	--	--
Mauricio Legendre	5	--	--
Mejía Lequerica	5	--	--
Miguel Ángel	255	2,66	2,57
Modesto La Fuente	147	--	--
Narváez	651	0,80	0,74
O'Donnell	30	0,08	0,06
Oca	10	--	--
Orense	78	--	--
Paseo de Eduardo Dato	168	0,88	0,68
Paseo de Extremadura	270	0,31	0,36
Paseo de la Castellana	255	0,04	0,06
Paseo de la Infanta Isabel	275	0,89	0,65
Paseo de la Reina Cristina	78	0,15	0,24
Paseo de las Acacias	166	0,19	0,20
Paseo de las Delicias	591	0,75	1,43
Paseo de Recoletos	115	0,02	0,01
Paseo de San Francisco de Sales	826	1,17	0,78
Paseo del General Martínez Campos	241	1,32	0,58
Paseo del Pintor Rosales	6	0,05	0,16
Paseo del Prado	11	0,06	0,02
Paseo Ermita del Santo	64	--	--
Paseo Muñoz Grandes	43	--	--
Paseo Santa María de la Cabeza	71	0,05	0,05
Paseo Virgen del Puerto	40	0,06	0,06
Pelícano	23	--	--
Pinos alta	14	--	--
Plaza Conde Casal	40	--	--
Plaza de Castilla	11	--	--
Plaza de Chamberí	5	--	--
Plaza de la Beata María Ana de Jesús	42	--	--
Plaza de la Independencia	94	--	--
Plaza de la República Dominicana	306	--	--
Plaza de Manuel Becerra	226	--	--
Plaza del Emperador Carlos V	6	--	--
Plaza del Perú	85	--	--
Plaza Tirso de Molina	7	--	--
Princesa	37	0,02	0,01
Príncipe de Vergara	1.283	0,32	0,21

Cuadro 44 Denuncias y ocupación por carriles (continuación)

Calle	Denuncias Totales	Ocupación 1 ^{er} Semestre (%)	Ocupación 2 ^o Semestre (%)
Puerto de la Bonaigua	5	--	--
Ramírez de Prado	14	--	--
Raimundo Fernández Villaverde	67	0,05	0,05
Ronda de Atocha	73	0,17	0,23
Ronda de Toledo	42	0,06	0,04
Ronda de Valencia	67	0,48	0,42
Sagasta	60	0,26	0,24
San Bernardo	160	0,73	0,58
Santa Engracia	288	--	--
Serrano	233	0,88	0,75
Sevilla	14	--	--
Sor Ángela de la Cruz	5	--	--
Suero de Quiñones	16	--	--
Toboso	15	--	--
Tortosa	16	--	--
Vallehermoso	8	0,04	0,07
Velázquez	1.257	2,39	1,69
Virgen del Lluc	10	--	--
Virgen del Portillo	5	--	--
Virgen de los Peligros	63	--	--
Otras calles con menos de 5 denuncias (1)	204	--	--
Total carriles	25.344	0,24	0,22

(1) Un total de 50 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 50 calles) no se han relacionado.

Por otra parte y a requerimiento de la Dirección General de Movilidad y de la Dirección de Operaciones de la empresa, 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. Cabe destacar la gran cantidad de nuevas vías en las que se ha empezado a realizar el control durante el presente ejercicio.

Cuadro 45 Denuncias por tipo de infracción

Clave	Motivo de la infracción	Denuncias	%
536	Parar en carril reservado para uso exclusivo del transporte público urbano	183	0,72
550	Estacionar en lugar prohibido debidamente señalizado	1.688	6,66
552	Estacionar en carril de circulación	1.504	5,93
553	Estacionar obstaculizando gravemente la circulación de vehículos o peatones o constituyendo un riesgo para los mismos	1	--
556	Estacionar en medio de la calzada	7	0,03
559	Estacionar sobre la acera obstaculizando gravemente el paso de peatones	42	0,17
560	Estacionar en intersección	20	0,08
564	Estacionar en carril reservado para uso exclusivo del transporte público urbano	11.839	46,71
572	Estacionar en doble fila con conductor	10.005	39,48
575	Estacionar obstaculizando el giro del autobús	35	0,14
589	Estacionar en zona y horario de carga y descarga sin realizar operaciones con esta finalidad	20	0,08
Total		25.344	100,00

El número de denuncias realizadas en lugares en los que no existe señalización específica de carril-bus representa un 53% del total de denuncias, destacando la clave de infracción “572” “Estacionar en doble fila con conductor” que supone un 40% de las denuncias efectuadas.

Informe de
GESTIÓN
2014

| IV. Actividad de gestión de
aparcamientos.

1 APARCAMIENTOS

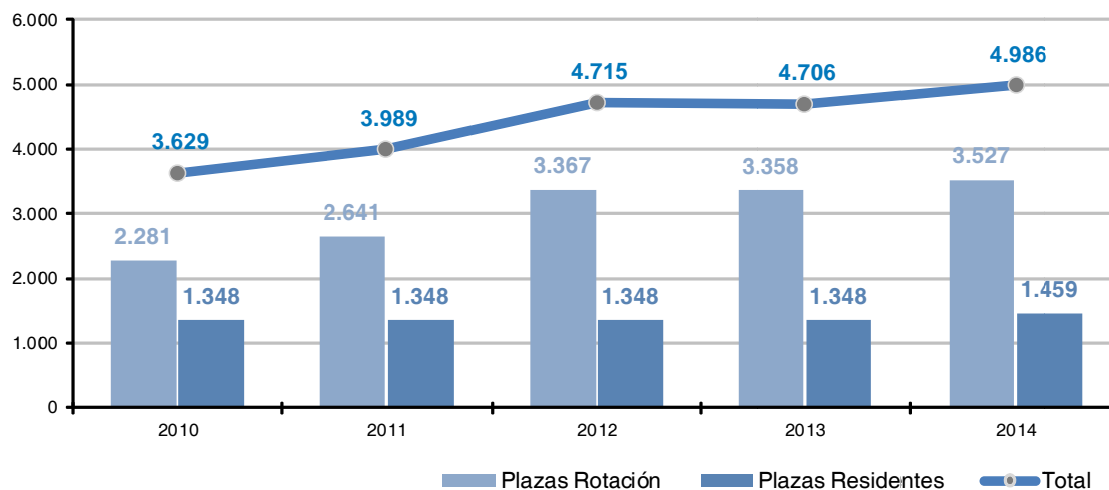
1 · 1 INTRODUCCIÓN

En 2014, y en línea con el incremento en el número de Aparcamientos que se ha producido en los últimos ejercicios, se incorpora la gestión de dos nuevos aparcamientos públicos, el de Villa de París y la planta de Residentes del de Jacinto Benavente.

Con ello, el total de Aparcamientos gestionados es de quince, aumentando considerablemente el número de plazas gestionadas, tanto de rotación como de residentes, con un total de 4.986 plazas y un crecimiento del 5,95% con respecto al ejercicio anterior.

Gráfico 14 Evolución plazas de aparcamiento gestionadas

Número de plazas



En Aparcamientos de Residentes, continúa el proceso de Concesión de Derecho de Uso a todos aquellos ciudadanos que, cumpliendo con los requisitos establecidos, estén interesados en la obtención de una plaza de aparcamiento. En este ejercicio, se ha producido un total de siete nuevas contrataciones, alcanzando una ocupación del 69% del total de plazas disponibles.

En cuanto a los aparcamientos de rotación, en 2014 han sido utilizados por 1.216.540 vehículos, con una media de 3.333 vehículos diarios, a los que habría que añadir una media de 1.057 abonados mensuales.

1 · 2 APARCAMIENTOS DE RESIDENTES

A continuación, se desglosan los datos correspondientes a estos aparcamientos en el año 2014.

Cuadro 46 Aparcamientos de Residentes y número de plazas

Aparcamientos de Residentes	Total Plazas	Total Plazas Contratadas (2008-2014)	% ocupación
Calle Elvira	192	145	75,52
Calle Francisco Altamiras	59	34	57,63
Calle Ginzo de Limia	97	97	100,00
Calle de Pradillo	64	36	56,25
Marqués de Samaranch (Paseo Imperial)	233	92	39,48
Avenida de Portugal	445	237	53,26
Plaza Vázquez de Mella	258	258	100,00
Plaza Jacinto Benavente	111	111	100,00
Total	1.459	1.010	69,23

Es destacable el modelo de gestión que se está utilizando, basado en un sistema de control de accesos mediante lector de matrículas, con el que se garantiza que los aparcamientos solo serán utilizados por vehículos autorizados, evitando cesiones irregulares de estas plazas, ya que su uso debe estar debidamente justificado.

Con objeto de garantizar su seguridad, se ha instalado un Circuito Cerrado de Televisión que, en la zona de Residentes de los Aparcamientos Mixtos de la Avenida de Portugal, Plaza Vázquez de Mella y la Plaza de Jacinto Benavente, se complementa con vigilancia presencial.

Este circuito se complementa con un servicio de acuda que garantiza la presencia de Vigilantes de Seguridad en caso de incidencias en un tiempo máximo de veinte minutos, además de realizar inspecciones periódicas con una determinada frecuencia a distintas franjas horarias.

1 · 3 APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN

El número total de Aparcamientos de Rotación en explotación, a 31 de diciembre, es de diez y se distribuyen de la siguiente manera.

Cuadro 47 Aparcamientos de Rotación en explotación

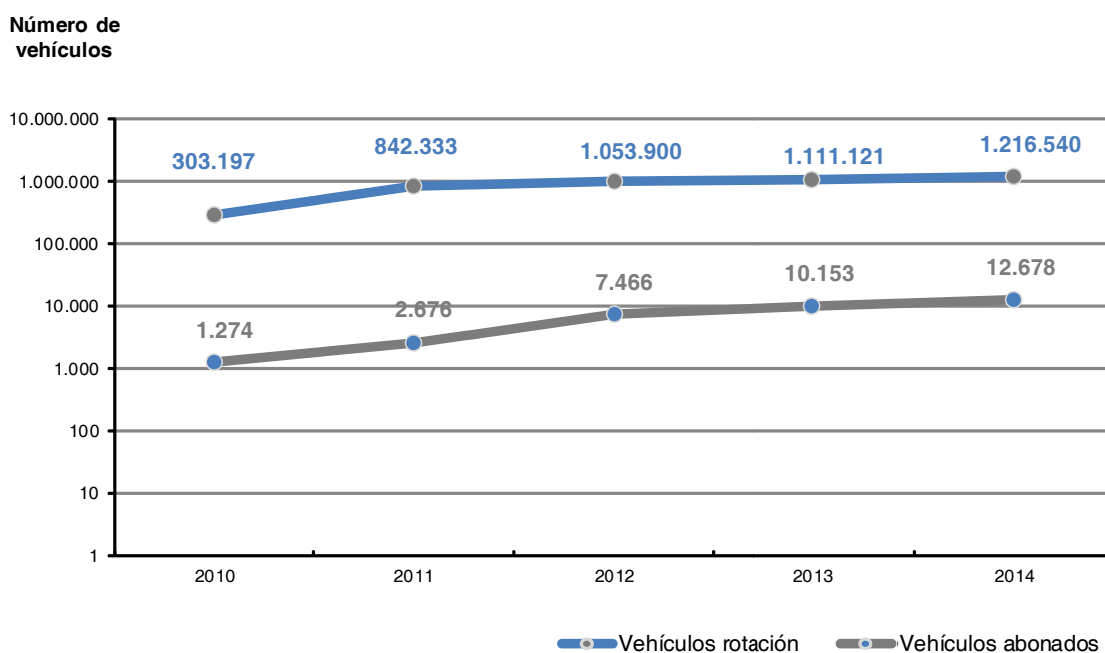
Aparcamientos en Rotación en explotación	Plazas
Mixto	824
Plaza Vázquez de Mella	107
Plaza Jacinto Benavente	285
Avenida Portugal	432
Rotación	2.703
Calle San Epifanio	501
Nuestra Señora del Recuerdo	819
Calle Orense	128
Plaza Marqués de Salamanca	360
Calle Almagro	445
Paseo de Recoletos	281
Plaza de la Villa de París	169
Total	3.527

Cuadro 48 Actividad de Aparcamientos en Rotación

Aparcamientos	Vehículos Rotación				Vehículos Abonados			
	2014	2013	Δ	%	2014	2013	Δ	%
Plaza Vázquez de Mella	207.793	197.693	10.100	5,11	--	--	--	--
Plaza Jacinto Benavente	433.163	435.706	-2.543	-0,58	--	--	--	--
Avenida Portugal	21.375	22.489	-1.114	-4,95	270	348	-78	-22,41
Calle San Epifanio	9.393	2.765	6.628	239,71	5.100	2.000	3.100	155,00
Nuestra Señora del Recuerdo	25.589	33.443	-7.854	-23,48	1.120	1.566	-446	-28,48
Calle Orense	11.864	11.234	630	5,61	627	577	50	8,67
Plaza Marqués de Salamanca	154.399	156.354	-1.955	-1,25	1.969	2.303	-334	-14,50
Calle Almagro	150.920	157.718	-6.798	-4,31	1.579	1.405	174	12,38
Paseo de Recoletos	84.948	93.719	-8.771	-9,36	1.872	1.954	-82	-4,20
Plaza de la Villa de París (1)	117.096	--	117.096	--	141	--	141	--
Total	1.216.540	1.111.121	105.419	9,49	12.678	10.153	2.525	24,87

(1) Esta unidad de negocio comienza en enero de 2014.

Gráfico 15 Evolución de Actividad de Aparcamientos en Rotación



Cuadro 49 Tickets por plaza y día

Aparcamientos	Tickets por plaza y día (1)			
	2014	2013	Δ	%
Plaza Vázquez de Mella	5,32	5,06	0,26	5,14
Plaza Jacinto Benavente	4,16	4,19	-0,03	-0,72
Avenida Portugal	0,20	0,21	-0,01	-4,76
Calle San Epifanio (2)	--	--	--	--
Nuestra Señora del Recuerdo	0,21	0,27	-0,06	-22,22
Calle Orense	0,63	0,62	0,01	1,61
Plaza Marqués de Salamanca	1,67	1,72	-0,05	-2,91
Calle Almagro	1,25	1,23	0,02	1,63
Paseo de Recoletos	1,43	1,49	-0,06	-4,03
Plaza de la Villa de París (3)	2,14	--	--	--

(1) Cada ticket en rotación tiene una estimación de 2:30 horas de estancia.

(2) Este aparcamiento mantiene un contrato de alquiler con el Club de fútbol Atlético de Madrid (501 plazas para celebración de partidos y eventos musicales) y los fines de semana de verano, se abre al público como apoyo de estacionamiento al Parque Madrid Río.

(3) Esta unidad de negocio comienza en enero de 2014.

A continuación, se incluye un cuadro con el grado de ocupación por aparcamiento y global, entendiendo como tal el porcentaje de horas en que los aparcamientos han estado ocupados por vehículos sobre el total de horas ofertadas, tanto diurnas como nocturnas, los 365 días del año.

Cuadro 50 Grado de Ocupación

Aparcamientos	Grado de ocupación			
	2014	2013	Δ	%
Plaza Vázquez de Mella	64,17	63,04	1,13	1,79
Plaza Jacinto Benavente	41,25	41,84	-0,59	-1,41
Avenida Portugal	1,73	1,86	-0,13	-6,99
Calle San Epifanio (1)	--	--	--	--
Nuestra Señora del Recuerdo	1,27	1,42	-0,15	-10,56
Calle Orense	6,03	5,96	0,07	1,17
Plaza Marqués de Salamanca	16,48	17,57	-1,09	-6,20
Calle Almagro	13,58	13,38	0,20	1,49
Paseo de Recoletos	19,88	20,75	-0,87	-4,19
Plaza de la Villa de París	23,01	--	23,01	--
Promedio	12,07	11,22	0,85	7,58

(1) Este aparcamiento mantiene un contrato de alquiler con el Club de fútbol Atlético de Madrid (501 plazas para celebración de partidos y eventos musicales) y los fines de semana de verano, se abre al público como apoyo de estacionamiento al Parque Madrid Río.

2 RECARGA DE VEHÍCULOS ELÉCTRICOS

Con el objetivo de la mejora medioambiental, así como para alcanzar una Movilidad Sostenible, Madrid Movilidad ha realizado inversiones en propuestas estratégicas para la implantación de Sistemas de Recarga Eléctrica de Vehículos. Para ello, se han puesto en funcionamiento los dos primeros aparcamientos públicos con posibilidad de recarga eléctrica de vehículos en los meses de junio y diciembre de 2009, anticipándose al resto de los aparcamientos públicos que, en un futuro, dispondrán de este sistema y que contribuirán a fomentar la movilidad eléctrica dentro de la Ciudad.

A estos dos aparcamientos, hay que sumarles veinte puntos de recarga eléctrica de vehículos instalados en el aparcamiento de Rotación de la Avenida de Portugal, los seis puntos instalados en el de la Plaza Marqués de Salamanca y otros ocho puntos más en el de la Calle San Epifanio, instalados en el ejercicio 2014.

Cuadro 51 Puntos de recarga eléctrica

Aparcamientos	Puntos de recarga eléctrica
Nuestra Señora del Recuerdo	36
Calle Orense	5
Avenida de Portugal	20
Plaza del Marqués de Salamanca	6
Calla San Epifanio	8
Total	75

Estos cargadores disponen tanto de una conexión monofásica (carga normal) como trifásica con el objetivo de lograr reducir el tiempo de recarga del vehículo. También disponen de adaptadores de corriente para aquellos vehículos que no dispongan de la conexión adecuada.

Si bien estos puntos de recarga no se han controlado por estar sujetos a un cambio de normativa, a partir de 2015, se realizarán las gestiones oportunas para convertirnos en Gestores de Recarga, con objeto de llevar un control de los mismos.

Informe de
GESTIÓN
2014

| V. Actividad de gestión publicitaria.

La División de Publicidad, desde el 7 de julio, mantiene las competencias en materia de ingresos publicitarios y gestión de la explotación publicitaria de los autobuses e incorpora la supervisión de la explotación publicitaria de las marquesinas. Igualmente, el 15 de septiembre se lanzó la “Tienda online” de la EMT, con diversos objetos promocionales corporativos a la venta.

Los principales contratos que se gestionan, en materia de publicidad, son los siguientes:

■ **Patrocinio del servicio Wi-Fi en el interior de los autobuses**

Contrato que se resuelve en el mes de julio por impago y falta de solvencia del suministrador, percibiendo la cantidad generada hasta esa fecha.

En octubre se procede a realizar una nueva licitación quedando desierto el procedimiento al no presentarse ninguna empresa.

■ **Publicidad en el exterior de los autobuses**

Se mantiene sin incidencias el contrato suscrito en 2013, con vigencia para dos años y prorrogado hasta 2016.

■ **Vinilado de publicidad en el exterior de los autobuses**

En diciembre se adjudica un nuevo contrato, aplicación y retirada de anuncios publicitarios en autobuses, que estará vigente durante tres años.

■ **Marquesinas**

En 2014, se inicia el contrato de Prestación de servicios en la modalidad de concesión para el diseño, fabricación, suministro, instalación, conservación, explotación, traslado, retirada, mantenimiento de marquesinas y postes-bus en la villa de Madrid y explotación publicitaria de las instalaciones con una duración de trece años y seis meses.

Además, se han realizado colaboraciones con Fundaciones, ONG e Instituciones, con inserción de publicidad en el interior de los cristales del autobús, así como rodajes y cesiones de espacios.

Por último, señalar que, en septiembre de 2014, se inaugura la “Tienda online” de la EMT, con diversos objetos promocionales corporativos a la venta, que, hasta la fecha de cierre de este informe, ha tenido una muy buena acogida, como demuestra el total de 31.887 visitas recibidas.

Informe de
GESTIÓN
2014

| VI. Actividad de consultoría.

1 INTRODUCCIÓN

En 2014, ha continuado 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 la EMT. Asimismo, se han potenciado las actividades en colaboración con el Ayuntamiento de Madrid, entre las que se incluye la Consultoría al Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad sobre el proceso de desafectación y enajenación de aparcamientos públicos en Madrid, en colaboración con las Áreas de Gobierno de Urbanismo y Vivienda, y de Economía, Hacienda y Administración Pública. Por último, reseñar la participación en diferentes convocatorias y proyectos europeos.

Todas estas actividades se llevan a cabo con los objetivos siguientes:

- Potenciar y difundir, a nivel internacional, 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 y los activos de la Empresa para obtener ingresos adicionales.

Entre las acciones de consultoría realizadas en 2014, en colaboración con otras empresas, destacan las siguientes:

■ Consultoría en La Paz (Bolivia)

El Consorcio formado por Getinsa, Taryet y Caem resultó adjudicatario del estudio Técnico, Económico, Social y Ambiental del nuevo Sistema Integrado de Transporte Masivo del área metropolitana de La Paz – El Alto, en el que la EMT participará como subcontratista de la sociedad Taryet.

■ Consultoría en Tenerife

La EMT resultó adjudicataria del concurso “Servicio de Consultoría de los procesos de planificación integral de los servicios prestados por Transportes Interurbanos de Tenerife, SAU, y Análisis de herramientas de Planificación existentes en el mercado, conforme al alcance y definición que se detalla en el pliego de prescripciones técnicas”. Los trabajos finalizarán en el primer trimestre de 2015.

■ Consultoría para el desarrollo de planes de Movilidad Sostenible

Al igual que en ejercicios anteriores, se ha colaborado activamente con el Ayuntamiento de Madrid en la elaboración y preparación de la Mesa, Informe y Plan de la Movilidad, así como en las actividades de promoción y difusión de la movilidad urbana sostenible y gestión de contenidos de la sección de movilidad y transportes de la web municipal, con especial dedicación a la Oficina de la Bicicleta y la de la Movilidad Eléctrica.

2 OPERACIÓN DE TRANSPORTE Y PROYECTOS INTERNACIONALES

En relación con la actividad de operación del transporte, se continua con la Asistencia Técnica para la explotación de parte de la operación del nuevo Sistema de Transporte en Lima.

Desde el punto de vista técnico y con carácter general, esta concesión, de la que forman parte cuatro adjudicatarias, 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 kilómetros de vía principal, aislada y separada de la circulación, 48 estaciones, 31 kilómetros 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. Señalar que 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, siendo el inicio parcial de la explotación en la segunda mitad del referido año. En 2014, la EMT ha suscrito un nuevo contrato de Asistencia Técnica que finalizará el 31 de diciembre de 2018.

Los proyectos internacionales realizados son los de cooperación europea con aportaciones de la Unión Europea, de los que, en 2014, se ha continuado la gestión de los realizados al amparo del VII Programa Marco, que se han llevado a cabo en colaboración, principalmente, con el Área Tecnológica. Adicionalmente, se han destinado importantes recursos para la presentación de propuestas de proyectos al nuevo Programa Marco de Financiación europea, "Horizon 2020", que definirá el escenario los próximos años. A continuación, se mencionan los proyectos activos a lo largo de 2014:

■ Proyecto Secur-Ed

Es un proyecto de demostración, cuyo objetivo es proporcionar un conjunto de herramientas para mejorar la seguridad en el transporte urbano en las grandes ciudades. Este proyecto está finalizado, tan sólo pendiente de la conformidad de la Unión Europea.

■ Proyecto Enhanced Wisetrip

Pretende la integración multimodal de diferentes planificadores de transporte. Se encuentra en la misma situación que el anterior.

■ 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 y adaptados, de forma autónoma, al contexto de éstos.

■ Proyecto MOVEUS

Con él, se pretenden cambiar los hábitos de movilidad de los usuarios europeos mediante la potenciación de los servicios de transporte, ofreciendo un uso más inteligente de las Nuevas Tecnologías del Transporte (ITS), así como la integración de Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC), proporcionando a los usuarios servicios de viajes personalizados basados en análisis de datos inteligentes.

■ Proyecto COSMOS

Su 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

Esta iniciativa pretende 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 y que será la continuación del Proyecto MOVELE. En el mes de marzo, se formalizan los Convenios entre el Ayuntamiento de Madrid, la EMT y los gestores de carga.

■ Proyecto MADEV

Proyecto del programa ELENA del Banco Europeo de Inversiones para favorecer inversiones, tanto del sector público como privado, en infraestructuras de recarga y vehículos eléctricos. Este proyecto finaliza a plena satisfacción a comienzos de 2014.

■ Participación en POLIS

Colaboración para la difusión y promoción de las iniciativas de movilidad sostenible del Ayuntamiento de Madrid en el extranjero favoreciendo sinergias con proyectos y fuentes de financiación externas. En el mes de noviembre, la Ciudad de Madrid revalida la presidencia de esta red durante 2015.

■ Proyecto VIAJEO PLUS

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

■ Proyecto TIDE

Está relacionado con la implementación, en Europa, de ideas innovadoras en transporte. La EMT participa como experta en los foros de conocimiento que organiza este proyecto.

En 2014, la EMT, en colaboración con otras entidades, ha presentado diversas iniciativas a la convocatoria del Programa “Horizon 2020”. En la actualidad, ha sido aprobado el “Proyecto IKAAS”:

■ Proyecto IKAAS

Se trata del primer proyecto seleccionado y aprobado por la Unión Europea dentro del nuevo programa “Horizon 2020”, por el que se desarrollará una plataforma segura Smart City basada en Big Data y operaciones en nube para la recogida de información en diferentes sensores del

Internet de las Cosas. En el caso de la EMT, se instalarán sensores de polen en buses para completar la información medioambiental que ofrece el Ayuntamiento y la Comunidad de Madrid.

3 ENAJENACIÓN DE APARCAMIENTOS

Por acuerdo de la Junta de Gobierno del Ayuntamiento de Madrid, de 12 junio de 2013, el Ayuntamiento de Madrid inicia el proceso de enajenación de los aparcamientos de residentes (PAR). Hasta la fecha, han mostrado su interés en este procedimiento 145 aparcamientos, lo que supone el 54,51% del total de los 266 aparcamientos existentes.

Para iniciar la tramitación, es imprescindible la solicitud de desafectación de las plazas, por parte de la comunidad de usuarios, para que dejen de ser bienes de dominio público y pasen a ser bienes patrimoniales. Realizada la solicitud por parte de la comunidad de usuarios, se iniciarán los correspondientes procesos urbanísticos y patrimoniales para poner en marcha la desafectación.

Una vez finalizada esta primera fase, los ciudadanos que tienen una plaza en régimen de concesión podrán optar a su compra. Desde el momento de su adquisición, quedarán suprimidas todas las limitaciones de venta, alquiler o transmisión de la plaza en régimen de concesión.

Se ha iniciado el proceso en 16 PAR (7.821 plazas): Ortega y Gasset I, Tembleque, Valparaíso, Pez Volador, Orense, Santa Eugenia, Santa Virgilia I, Campillo Mundo Nuevo, Valderromán, Bohemios, Ferrol, Antonio Maura, Rafael Finat, Villamanín II, Esteban Villegas y Marqués de Corbera.

Actualmente, el proceso se encuentra muy avanzado en los cuatro primeros aparcamientos, en los que se han aprobado los Planes Especiales correspondientes.

Cuadro 52 Enajenación de aparcamientos

Aparcamiento	Aprobación inicial	Aprobación definitiva	Publicación BOCM
Ortega y Gasset I	14/11/2013	27/03/2014	16/05/2014
Tembleque	12/12/2013	27/03/2014	16/05/2014
Valparaíso	06/02/2014	30/07/2014	11/09/2014
Pez Volador	05/06/2014	29/09/2014	12/11/2014

4 RENTABILIZACIÓN DE ACTIVOS

Como fuente adicional de ingresos para la Empresa, se ha realizado la enajenación de los siguientes autobuses ya amortizados y retirados de la explotación:

- 63 IVECO Cityclass
- 15 MAN NL/263-F
- 8 SCANIA Omnicity
- 4 MERCEDES O/530 Citaro

Informe de
GESTIÓN
2014

| VII. Análisis económico.

1 RESULTADO ECONÓMICO

El resultado del ejercicio 2014 se ha obtenido por diferencia entre los ingresos procedentes de la prestación del servicio de transportes, principalmente, por la cantidad resultante de aplicar a los kilómetros previstos en el Convenio Específico con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) una tarifa técnica por kilómetro limitada por un máximo de aportación, previamente estipulada en el Convenio, y de otros ingresos de gestión (aportación de la actividad de ayuda a la movilidad, ingresos de aparcamientos, publicidad...) a los que se deduce la totalidad de los gastos incurridos durante el periodo.

2 CUENTA DE RESULTADOS

En el ejercicio 2014, se ha registrado un beneficio de 2.678.334 euros, de los que la Actividad de Transporte Urbano presenta una pérdida de 4.978.086 euros, presentando, por tanto, el resto de actividades un beneficio de 7.656.420 euros.

Durante este ejercicio, el Ayuntamiento de Madrid ha realizado una aportación extraordinaria de 22.094.659 euros a la Sociedad para cubrir el déficit de explotación no financiado por el CRTM, en el ámbito del Convenio Específico suscrito entre ambas entidades. El resto de ingresos se ha concretado, prácticamente, de acuerdo con lo presupuestado.

En el capítulo de gastos, se ha registrado una desviación sobre el presupuestado, principalmente en el epígrafe de gasto de personal, y que se ha producido por la diferencia entre el gasto presupuestado y el gasto realizado que ha conllevado el cumplimiento del nuevo Convenio Colectivo 2014/2015. Por otro lado, cabe destacar la reducción de los costes de carburantes (por el descenso de su precio).

3 ACTIVIDAD DE TRANSPORTE URBANO

3 · 1 CUENTA DE RESULTADOS DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE URBANO

A continuación se detalla la cuenta de resultados correspondiente a la Actividad de Transporte Urbano:

Cuadro 53 Cuenta de Resultados de la Actividad de Transporte Urbano (Miles de euros) (1)

	2014	2013	Diferencia	
			Importe	%
INGRESOS				
Ingresos por prestaciones del Servicio de Transportes	444.646	454.917	-10.271	-2,26
Subvenciones de Capital Aplicadas	11.729	14.088	-2.359	-16,74
Resto	26.637	14.160	12.477	88,11
TOTAL	483.012	483.165	-153	-0,03
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Personal Activo	368.354	371.788	-3.434	-0,92
Carburantes y Lubricantes	43.545	47.040	-3.495	-7,43
Trabajos de Terceros	725	639	86	13,46
Conservación Locales e Instalaciones	7.366	7.299	67	0,92
Material y Utillaje	10.869	10.383	486	4,68
Neumáticos	1.179	1.076	103	9,57
Seguros	6.520	6.513	7	0,11
Tributos	1.265	2.623	-1.358	-51,77
Amortizaciones	34.148	35.892	-1.744	-4,86
Resto	10.043	18.289	-8.246	-45,09
TOTAL	484.014	501.542	-17.528	-3,49
Resultado Bruto de Explotación	-1.002	-18.377	17.375	-94,55
Resultado Financiero	-3.976	-4.257	281	-6,60
Resultado antes de impuestos	-4.978	-22.634	17.656	-78,01

(1) Se excluyen los ingresos y costes de publicidad, consultoría, aparcamientos, pero se incluyen los de sanidad.

3 · 2 ÍNDICE TEÓRICO DE COBERTURA TARIFARIA

A continuación, se presenta un índice teórico de cobertura económica, calculado por la relación entre los ingresos provenientes de recaudaciones y los costes totales de la actividad. En dicho índice se ha producido un incremento del 2,17% como consecuencia de una disminución mayor de los costes totales (3,52%), frente a la disminución de la recaudación (1,43%).

Cuadro 54 Índice teórico de cobertura tarifaria (miles de euros)

	2014	2013	Diferencia	
			Importe	%
Recaudaciones	257.198	260.919	-3.721	-1,43
Costes Totales (1)	487.990	505.799	-17.809	-3,52
% $\frac{\text{Recaudaciones}}{\text{Costes Totales}}$	52,71	51,59	1,12	2,17

(1) Los Costes Totales incluyen los derivados de la Actividad del Transporte Urbano, incluyendo los financieros.

3 · 3 COSTES LABORALES DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE URBANO

Los costes laborales de la Actividad de Transporte Urbano ascienden a:

Cuadro 55 Costes de personal (miles de euros)

	2014	2013	Diferencia	
			Importe	%
Personal Activo	368.354	371.788	-3.434	-0,92
% $\frac{\text{Coste de Personal Activo}}{\text{Costes Totales}}$	75,48	73,51	1,97	2,68

El coste de personal representa 75,48% de los costes de la actividad del servicio de transporte para el ejercicio 2014, con una reducción del 0,92% sobre 2013.

3 · 4 COSTES DE PRODUCCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE TRANSPORTE URBANO

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

Cuadro 56 Costes de Producción (euros)

	2014	2013	Diferencia	
			Importe	%
Coste medio por kilómetro	5,13	5,18	-0,05	-0,97
Coste medio por hora-coche	70,24	71,59	-1,35	-1,89
$\frac{\text{Coste de Personal Activo}}{\text{Hora-coche}}$	53,02	52,62	0,40	0,76

La disminución del coste medio por kilómetro y por hora coche en 2014, con respecto a 2013, ha sido del 0,97% y del 1,89%, respectivamente, derivada, entre otros, de la reducción en un 0,92% de los costes de personal y en un 7,43% de los costes de carburantes y lubricantes.

4 RESTO DE ACTIVIDADES

4 · 1 CUENTA DE RESULTADOS DEL RESTO DE ACTIVIDADES

A continuación se detalla la cuenta de resultados del Resto de Actividades:

**Cuadro 57 Cuenta de Resultados del Resto de Actividades
(Miles de euros) (1)**

	2014	2013 (2)	Diferencia	
			Importe	%
INGRESOS				
Ingresos Aparcamientos	7.537	6.940	597	8,60
Subvenciones y Aportaciones	29.495	28.897	598	2,07
Ingresos Gestión Publicitaria	7.153	3.511	3.642	103,73
Ingresos Consultoría	1.767	405	1.362	336,30
Resto	822	2.227	-1.405	-63,09
TOTAL	46.774	41.980	4.794	11,42
GASTOS DE EXPLOTACIÓN				
Personal Activo	30.780	29.151	1.629	5,59
Carburantes y Lubricantes	296	406	-110	-27,09
Trabajos de Terceros		22	-22	-100,00
Conservación Locales e Instalaciones	321	436	-115	-26,38
Material y Utillaje	39	4	35	875,00
Seguros	117	132	-15	-11,36
Tributos	1.009	1.343	-334	-24,87
Amortizaciones	362	413	-51	-12,35
Resto	6.229	8.278	-2.049	-24,75
TOTAL	39.153	40.185	-1.032	-2,57
Resultado Bruto de Explotación	7.621	1.795	5.826	324,57
Resultado Financiero	35	100	-65	-65,00
Resultado antes de impuestos	7.656	1.895	5.761	304,01

(1) Incluyen, tanto para el ejercicio 2014 como para el 2013, los ingresos y costes de publicidad, consultoría, aparcamientos y actividad de Ayuda a la Movilidad.

(2) Para facilitar su comprensión, se incluyen los resultados de EMT y Madrid Movilidad, S.A. correspondientes a 2013.

5 INSTRUMENTOS FINANCIEROS

En virtud de la obligación de información sobre instrumentos financieros, se informa que la sociedad no ha suscrito ni mantiene en 2014 ningún instrumento financiero complejo que resulte relevante para la valoración de sus activos, pasivos, situación financiera o resultado.

5 · 1 · 1 Información sobre aplazamientos de pago efectuados a proveedores

La información en relación con los aplazamientos de pago a proveedores en operaciones comerciales se detalla a continuación:

Pagos realizados y pendientes de pago en la fecha de cierre del balance	2014		2013	
	Importe	%	Importe	%
Dentro del plazo máximo legal	29.595.974	26	12.360.430	12
Resto	82.292.725	74	88.794.229	88
Total pagos del ejercicio	111.888.699	100	101.154.659	100
Plazo Medio Ponderado Excedido (días) de pagos	136		142	
Aplazamientos que a la fecha de cierre sobrepasan el plazo máximo legal	21.857.950		19.649.624	

Los datos expuestos en el cuadro anterior sobre pagos a proveedores hacen referencia a aquéllos que por su naturaleza son acreedores comerciales por deudas con suministradores de bienes y servicios, de modo que incluyen los datos relativos a los epígrafes “Proveedores” y “Proveedores, empresas del Grupo y asociadas” y “Acreedores varios” del pasivo corriente del balance.

El plazo medio ponderado excedido (PMPE) de pagos se ha calculado como el cociente formado en el numerador por el sumatorio de los productos de cada uno de los pagos a proveedores realizados en el ejercicio con un aplazamiento superior al respectivo plazo legal de pago y el número de días de aplazamiento excedido del respectivo plazo, y en el denominador por el importe total de los pagos realizados en el ejercicio con un aplazamiento superior al plazo legal de pago.

El plazo máximo legal de pago aplicable a la Sociedad en el ejercicio 2014 según la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales, es de 60 días (igual que en 2013).

En este sentido, la Sociedad está actualmente tomando medidas para reducir el plazo de pago, como la fijación de plazos ajustados al máximo legal y con mayor periodicidad en el tiempo.

Informe de
GESTIÓN
2014

| VIII. Recursos humanos.

1 PLANTILLA DE PERSONAL

La plantilla total de la Empresa asciende a 31 de diciembre de 2014 a 8.542 empleados, de los cuales 562 se encuentran en situación de jubilación parcial al 85% o al 75% y 677 en diversos porcentajes de jornada reducida, lo que equivaldría a disponer de 689 empleados menos en jornada completa. De esta manera, la plantilla efectiva a 31 de diciembre de 2014 es de 7.853 empleados, con un incremento de 280 empleados sobre la plantilla a 31 de diciembre de 2013, que son consecuencia de la fusión realizada entre la EMT y Madrid Movilidad.

Tras la fusión, que se produce en el mes de enero, entre la Empresa Municipal de Transportes y Madrid Movilidad, se crea una nueva área denominada “Ayuda a la Movilidad y Aparcamientos”, en la que queda integrada el Servicio de Apoyo al Estacionamiento Regulado (SACE). Hay que señalar que, hasta el mes de julio en que se produce la fusión efectiva de ambas plantillas, el personal de esta nueva área está formado por el dependiente de Madrid Movilidad y el adscrito al SACE.

1 · 1 EVOLUCIÓN MENSUAL DE LA PLANTILLA

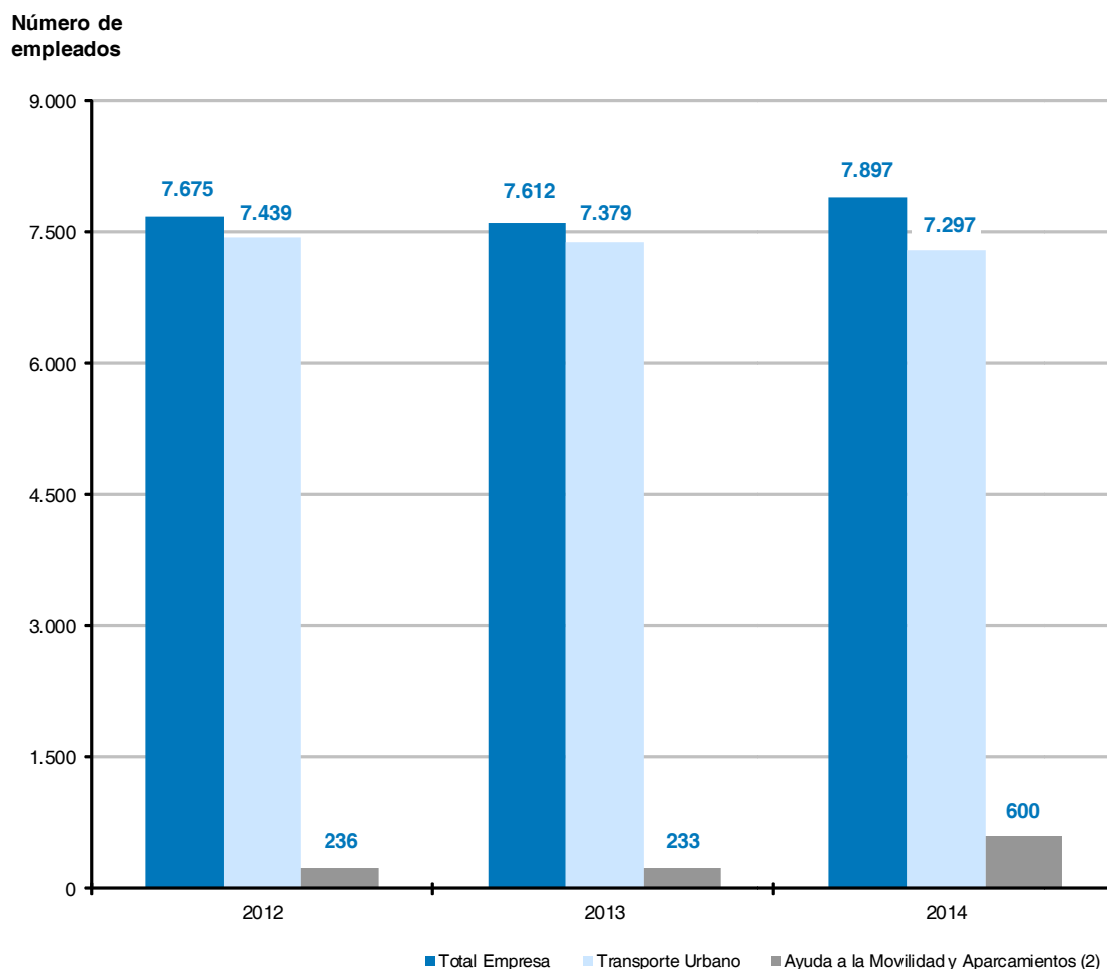
En el cuadro nº 58 se reseña la evolución mensual de la plantilla de personal en el año 2014.

Cuadro 58 Evolución de la plantilla de personal

	TRANSPORTE URBANO					Número de empleados del Transporte Urbano por vehículo		AYUDA A LA MOVILIDAD Y APARCAMIENTOS	TOTAL EMPRESA
	Técnicos y Administrativos	Explotación	Mantenimiento	TOTAL	En Servicio				
Enero	355	6.319	1.210	7.884	5,356	4,143	684	8.568	
Febrero	352	6.306	1.206	7.864	5,169	4,134	680	8.544	
Marzo	352	6.276	1.204	7.832	5,254	4,118	673	8.505	
Abril	352	6.261	1.205	7.818	5,429	4,110	675	8.493	
Mayo	350	6.250	1.210	7.810	5,461	4,106	672	8.482	
Junio	350	6.234	1.212	7.796	5,422	4,088	677	8.473	
Julio	379	6.217	1.214	7.810	6,017	4,095	647	8.457	
Agosto	375	6.212	1.212	7.799	8,751	4,090	645	8.444	
Septiembre	387	6.146	1.156	7.689	5,570	4,032	742	8.431	
Octubre	392	6.215	1.151	7.758	5,020	4,068	738	8.496	
Noviembre	391	6.265	1.147	7.803	5,414	4,092	739	8.542	
Diciembre	392	6.266	1.153	7.811	5,520	4,096	731	8.542	
Plantilla Efectiva (1)									
A 31/12/2014	381	5.788	1.050	7.219	5,102	3,786	634	7.853	
A 31/12/2013	345	5.904	1.095	7.344	5,165	3,731	229	7.573	

(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 16 Evolución de la plantilla media efectiva de personal (1)



(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.

(2) En 2012 y 2013, SACE

Cuadro 59 Evolución de la plantilla media efectiva de personal por grupos (1)

	TRANSPORTE URBANO				AYUDA A LA MOVILIDAD Y APARCAMIENTOS (2)	TOTAL EMPRESA
	Técnicos y Administrativos	Explotación	Mantenimiento	Total		
2012	350	6.014	1.075	7.439	236	7.675
2013	345	5.943	1.091	7.379	233	7.612
2014	378	5.840	1.079	7.297	600	7.897

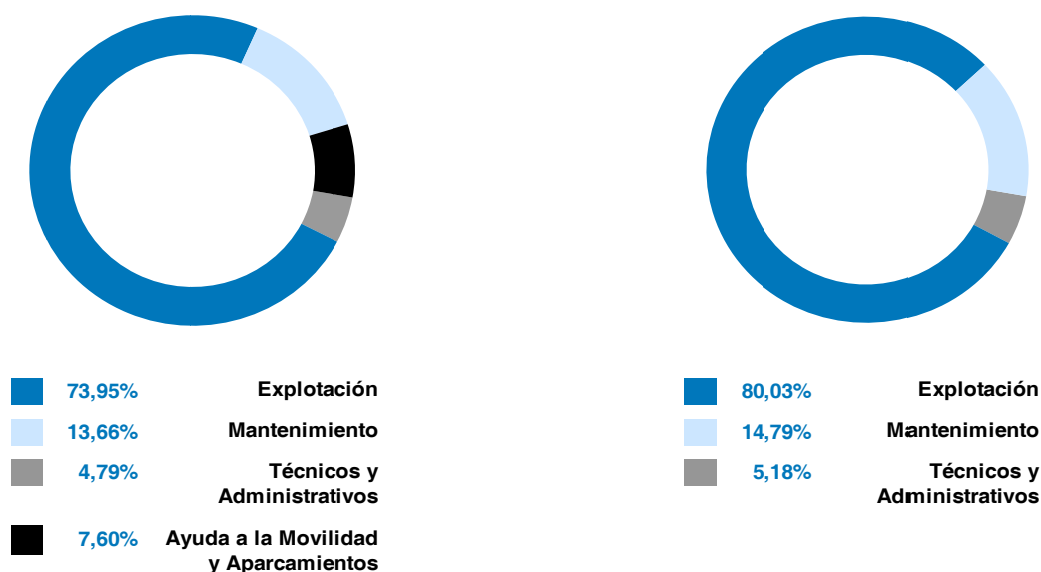
(1) La plantilla efectiva es la que tiene en cuenta la ponderación de la jornada en el caso de los jubilados parciales y los empleados con jornada reducida.

(2) En 2012 y 2013, SACE

Gráfico 17 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 un incremento del 4,92% (8.165 empleados en 2013 frente a 8.542 en 2014), mientras que la plantilla adscrita a la actividad de transporte urbano disminuye en el 1,24% (7.909 en 2013 frente a 7.811 en 2014). 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 2013 (7.573 empleados) y el año 2014 (7.853) muestra un aumento del 3,70%, derivado de la fusión ya comentada entre la EMT y Madrid Movilidad.

En 2014, dentro de la política de no incremento de plantilla, los únicos ingresos o reingresos son los necesarios para cubrir los puestos de los jubilados parciales, en aplicación del Convenio Colectivo 2014-2015, en el que se contempla una nueva regulación en esta materia, por la que se accede a la jubilación con un 75% de reducción de jornada y se contrata, simultáneamente, a un trabajador por el mismo porcentaje. Esto ha supuesto una incorporación de 158 personas que representa una plantilla efectiva de 119.

1 · 2 INGRESOS Y REINGRESOS DE CONDUCTORES DE AUTOBÚS

En 2014, ingresan 164 conductores de los que 146 provienen de nuevas contrataciones y los 18 restantes son reingresos procedentes de excedencias o de distintos tipos de incapacidad.

Cuadro 60 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
2014	5.163	65,38	70,76
2013	5.248	68,94	71,12

(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 CONTRATACIONES LABORALES Y REINGRESOS

En el siguiente cuadro, se detallan las nuevas contrataciones así como los reingresos producidos en 2014 distribuidos por categorías.

Cuadro 61 Contrataciones Laborales

Categoría Laboral	Número de Puestos Cubiertos
Agente Auxiliar	1
Conductor de Autobús	164
Especialista de Limpieza	19
Oficial Ayudante	1
Oficial de Taller	2
Jefe de División	6
MM Auxiliar Administrativo	1
MM Ayudante de Mantenimiento	2
MM Conductor Especialista	5
MM Gestor de Aparcamientos	2
MM Gestor de Flota	1
MM Operador de Servicio	3
Total	207

De las 207 contrataciones, 158 corresponden a empleados de nuevo ingreso (de los cuales 146 proceden de contratos de relevo para sustituir a conductores jubilados parciales y 12 son nuevos ingresos en Madrid Movilidad en el periodo enero-junio), 43 reingresos por distintas causas (14 excedencias y 29 incapacidades) y 6 Jefes de División procedentes de Madrid Movilidad que se dan de alta en la plantilla de la EMT.

Del total de contrataciones, 158 lo han sido para cubrir las vacantes de los jubilados parciales, 157 al 75% de jornada y 1 al 73,33% por ser un reingreso de una excedencia de maternidad con reducción de jornada.

2 FORMACIÓN

2 · 1 FORMACIÓN DE CONDUCTORES DE NUEVO INGRESO

En el año 2014, en cumplimiento de lo previsto en el de Convenio Colectivo se ha reanudado el programa de jubilaciones parciales, por el que se ha contratado la mayor parte de los nuevos

conductores, concentrándose en este colectivo la formación en el segundo semestre del año. Además, han continuado los cursos de formación para conductores ya en activo en la Empresa.

El total de cursos para conductores de nuevo ingreso ha sido de 10 grupos con 150 conductores asistentes, de los cuales 146 se han incorporado en el segundo semestre de 2014 para sustituir a los jubilados parciales y 4 se incorporarán en el año 2015.

Estos cursos, que siguen siendo los de mayor duración, con 259 horas de media por curso, en 37 días de formación intensiva, al compartir, tanto formación, teórica como práctica, con el objetivo de proporcionar los conocimientos y el entrenamiento suficiente, tanto de la operativa diaria, como de los aspectos relacionados con la conducción de los distintos modelos de autobús de la flota.

Gracias a las prácticas con el Simulador de Conducción, se vienen obteniendo resultados muy positivos en la adaptación a las diferentes situaciones de tráfico, que se reproducen en el simulador y hacen que los aspirantes convivan con situaciones que, en la práctica, no sería posible por el peligro que comportan.

2 · 2 FORMACIÓN DE CONDUCTORES DE REINGRESO

En este ejercicio, se han reincorporado 12 conductores para sustituir a jubilados parciales, de los que 1 deriva de una excedencia de maternidad y, por tanto, no recibe formación. En los casos de reingreso, el periodo de formación es más reducido, ya que han sido conductores de la Empresa con anterioridad y requieren, únicamente, la adaptación a los nuevos modelos de autobuses de su Centro de Operaciones, por lo que han tenido una duración de dos jornadas.

En el siguiente cuadro se detalla la formación a conductores por nuevo ingreso, así como por reingresos después de un periodo de excedencia.

Cuadro 62 Formación de conductores

Tipo de Curso	Número de Cursos	Asistentes	Horas
Nuevo Ingreso	10	150	38.850
Reingresos	5	11	154

La ORDEN "11137/2012, de 26 de septiembre" de la Consejería de Educación y Empleo, excluye en su artículo 3.2, el acceso a subvenciones a las Empresas Públicas, por lo que los costes de estos cursos, al igual que los del año 2012, han sido asumidos por la Empresa.

2 · 3 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 necesaria actualización profesional, en 2014, 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.

Debido a la situación financiera, se han priorizado los cursos de formación cuyos costes estuvieran bonificados entre un 90 y un 100%, ajustando los asistentes por grupo al máximo, sin merma de la calidad de la formación, dando especial relevancia a las acciones formativas destinadas a los principales colectivos de trabajadores de la EMT.

El detalle de las acciones formativas en 2014 se muestra en el cuadro siguiente.

Cuadro 63 Acciones de formación continua

	Número de Cursos	Asistentes	Horas de formación	Horas por alumno
Operaciones	183	1.787	53.095	29,71
Ayuda a la Movilidad	83	307	7.530	24,53
Mantenimiento	135	1.192	21.252	17,83
Prevención de Riesgos Laborales	19	239	6.371	26,66
Administración y Tecnología	27	199	3.793	19,06
Personal Directivo y Técnico	32	89	8.685	97,58
2014	479	3.813	100.726	26,42
2013	504	4.503	89.011	19,77
Δ	-25	-690	11.715	6,65
%	-4,96	-15,32	13,16	33,64

Destacar que en este ejercicio, con motivo de la fusión de la EMT con Madrid Movilidad han tenido lugar unos procesos internos, acordados con la Representación Laboral, para incorporar personal en situación de Incapacidad Permanente Total o Capacidades Físicas Disminuidas, como operador de servicio en los aparcamientos.

El total de horas impartidas ha sido de 4.689. Además, se han realizado cursos de seguridad en el mantenimiento del carril-bus.

En el Área de Ayuda a la Movilidad se incluyen todas las acciones formativas derivadas de la fusión, tanto las gestionadas por la EMT a partir del mes de julio, en que se produce la fusión efectiva de plantilla, como las gestionadas por Madrid Movilidad en el primer semestre del año.

En el Área de Mantenimiento, reseñar los cursos destinados a la formación de los Operarios de Talleres, tanto los de carácter interno, como los realizados por las diferentes marcas en función de los acuerdos alcanzados con las mismas, así como el curso de habilidades de mando realizado para el colectivo de Jefes de Equipo.

En el Área de Prevención de Riesgos Laborales cabe mencionar los cursos de "Prevención de Riesgos Laborales" y los de seguridad en el manejo de maquinaria.

En el Área de Administración y Tecnología, continúan los cursos para la “Utilización de aplicaciones informáticas”, así como los dirigidos a la actualización profesional del personal de Sistemas de Información.

Por último, en el Área de Operaciones, las acciones formativas más significativas son las relativas al Certificado de Aptitud Profesional (CAP), impartido a 1.078 conductores, cuyo detalle se muestra a continuación.

Cuadro 64 Cursos de formación continua CAP

	2014			2013		
	Número de Grupos	Asistentes	Horas	Número de Grupos	Asistentes	Horas
Conductores	56	1.078	37.730	58	1.112	38.920
Conductores de reingreso	--(1)	6	210	--	--	--
Otras categorías	7	106	3.710	7	134	4.690
Total	63	1.190	41.650	65	1.246	43.610

(1) Integrados en los grupos de Conductores. Todos los conductores que reingresan reciben este curso.

2 · 4 COLECTIVOS EXTERNOS

Se han realizado 18 cursos, dirigidos a los Agentes de Movilidad, así como 2 cursos a miembros de la Policía Municipal. Estas acciones realizadas en colaboración con la Dirección de Operaciones y el Área de Asesoría Jurídica, se enmarcan en la iniciativa estratégica “Abrir paso al Autobús”, cuyo fin es mejorar el conocimiento de la EMT por los Agentes de Movilidad, así como conseguir una mayor coordinación y colaboración entre agentes y conductores, con objeto de mejorar la movilidad y el transporte de viajeros en autobús. Se han impartido 768 horas de formación a 256 Agentes de Movilidad y 441 horas de formación a 49 policías municipales.

2 · 5 ALUMNOS DE FORMACIÓN PROFESIONAL EN PRÁCTICAS

La Empresa siguiendo con su compromiso de colaboración en la formación de futuros profesionales, ha facilitado la realización de prácticas de alumnos procedentes, tanto de escuelas profesionales como de Formación Profesional Dual.

Cuadro 65 Formación profesional en prácticas

Formación Profesional	Número de Alumnos
Formación Profesional en Prácticas	
Electromecánica	17
Carrocería	6
Automoción	5
Total	28
Formación Profesional Dual	
Automoción	35
Laboratorio de Análisis y Control de Calidad	1
Total	36

3 GABINETE SOCIAL

En 2014 del total de los trabajadores atendidos, a 49 de ellos les ha sido reconocida por la Seguridad Social la Incapacidad Permanente, 39 en el grado de Total para su profesión habitual y 10 en el de Absoluta. Además, como consecuencia de la fusión entre la EMT y Madrid Movilidad se han recolocado en distintos departamentos del área de Ayuda a la Movilidad 88 personas con Incapacidad Permanente (IPT) Total y 39 con Capacidades Físicas Disminuidas (CFD).

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, que impiden el correcto desempeño de sus funciones, se han realizado 232 actuaciones que han finalizado con el traslado provisional a otro puesto de trabajo de 91 empleados, al tiempo que 20 agentes en situación de 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 3 conductoras embarazadas, a las que se ha gestionado la baja por situación de riesgo durante el embarazo.

El ejercicio 2014, en el ámbito de las relaciones laborales, ha estado marcado por el proceso de negociación del Convenio Colectivo, para el periodo 2014-2015, finalmente suscrito el 31 de octubre, la fecha de firma más tardía en la historia de los convenios colectivos en la EMT, lo que indica las dificultades por las que ha pasado el proceso.

El proceso se inicia el 8 de diciembre de 2013, tras haber trasladado la Dirección de la Empresa, con fecha 17 de octubre, a la Representación Laboral, tanto el contenido de los Presupuestos de la Empresa para el ejercicio 2014, como la necesidad de proceder a implantar ajustes económicos para 2014 y 2015 que permitieran alcanzar los objetivos presupuestarios. Estos ajustes se traducían, básicamente, en una reducción salarial en torno al 7% para el ejercicio 2014 y del 0,5% para el 2015.

Esta propuesta respondía, por un lado, a la necesidad de equilibrar los Presupuestos de la Empresa para 2014 y, por otro, a la obligación legal de mantener un equilibrio presupuestario al finalizar 2014 por aplicación de la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local y la 22/2013, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2014, en las que se establecía la prohibición expresa de incrementos salariales para el personal de las Sociedades Mercantiles como la EMT.

Con estos planteamientos fueron rechazadas de plano por la Representación Laboral, que presenta un proyecto de Convenio Colectivo, a principios de diciembre, totalmente alejado de la realidad de la Empresa.

En este contexto, con fecha 27 de diciembre de 2013, se produce el anuncio de la fusión entre la EMT y Madrid Movilidad, junto a otras medidas, como la cesión a la EMT de la gestión de la publicidad de las marquesinas, una vez que concluido el contrato vigente, lo que ha permitido una mejora de la situación económica de la empresa resultante y un claro fortalecimiento de la misma.

Este proceso de fusión, con efectos económico-contables desde el 1 de enero, conlleva un proceso jurídico de adecuación en ambas sociedades que se desarrolla en paralelo con el proceso de negociación, lo que permite un replanteamiento de las medidas propuestas inicialmente por la Dirección de la EMT, fijándose una nueva reducción salarial para el año 2014 en torno al 4,8%.

Con objeto de reducir estas cifras, ambas representaciones proponen una serie de medidas de ahorro que permitan tratar de evitar la reducción salarial propuesta.

Fruto de este proceso, se alcanza un preacuerdo el 25 de julio que posteriormente culmina con la firma del Convenio Colectivo 2014-2015 el 31 de octubre de 2014, con una serie de acuerdos, entre los que destacan por su importancia los siguientes:

- Periodo de vigencia de dos años.
- Congelación salarial durante los dos años de vigencia del Convenio Colectivo.
- Aplicación durante la vigencia del Convenio Colectivo de la figura de la jubilación parcial vinculada a contratos de relevo sin que se produzca incremento de plantilla.
- Ahorros por aplicación de la jubilación parcial y contrato de relevo vinculados a la retribución por antigüedad del jubilado parcial.

- Acuerdos en materia de abono de libres adicionales para los ejercicios 2014-2015.

Junto a estos acuerdos, destacan otros alcanzados con la Representación Laboral que han permitido asumir la gestión de los aparcamientos procedentes de Madrid Movilidad con personal interno de la EMT, sin necesidad de acudir a nuevas contrataciones y, por tanto, a incrementos de plantilla.

5 PREVENCIÓN DE RIESGOS Y SALUD LABORAL

5 · 1 PREVENCIÓN DE RIESGOS LABORALES

5 · 1 · 1 Actuaciones realizadas

En 2014, ha proseguido la implantación del Plan de Prevención de Riesgos Laborales como documento aprobado 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 comienzo 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.

A finales de este año, se ha implantado el Plan Movilidad y Seguridad Vial de la Empresa 2013-2014, iniciado a principios del año 2013, mediante la realización de encuestas, campañas de información, que han sido puestas en marcha a través de trípticos publicados en el Portal del Empleado, incluyendo la formación de los trabajadores en aspectos relacionados con la seguridad vial.

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 publicados en el Portal del Empleado, así como libros, folletos y carteles.

Este año se han actualizado y renovado los Planes de Emergencia implantados desde el año 2006 en todos los Centros de Operaciones.

En el ámbito de la prevención del alcoholismo y el tabaquismo, se ha continuado con la campaña de años anteriores, 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, ha proseguido la campaña de deshabituación del tabaquismo, puesta en marcha con el "Plan Nacional de Prevención y Control del Tabaquismo".

Dentro del Plan de Formación del año 2014, se ha seguido incluyendo en la programación de los 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 los diferentes cursos de taller.

Relacionado con el personal de nuevo ingreso, se ha realizado la formación en prevención de riesgos laborales de los conductores dentro del curso previo a su contratación.

En cumplimiento de la legislación vigente, se han celebrado las reuniones trimestrales del Comité de Seguridad y Salud (CSS), junto con las mensuales de los Comités de Centro y las de investigación de accidentes, en las que se analizan y se estudian las causas y las medidas preventivas a adoptar de todos los accidentes, con y sin baja, sufridos por los trabajadores. 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 con baja en el puesto de trabajo han experimentado un crecimiento del 17,96%, en relación con el ejercicio anterior, derivado del incremento de la plantilla como consecuencia de la fusión de la EMT y Madrid Movilidad. Teniendo en cuenta que los índices de frecuencia, gravedad y duración media de las bajas han disminuido, se concluye que se ha incrementado el número de accidentes de trabajo en cifras absolutas, pero han disminuido la gravedad y duración de las mismas. Atendiendo a su pronóstico, la totalidad de los accidentes ocurridos en el lugar de trabajo se consideran leves, exceptuando un accidente mortal por causas ajenas al trabajo.

En cuanto a los accidentes laborales, y teniendo en cuenta el origen del accidente, se han producido 126 (107 en 2013) accidentes con baja en el lugar de trabajo ocasionados por movimiento del cuerpo con esfuerzo físico, 30 (45 en 2013) por caída de personas, 16 (17 en 2013) por pérdida de control de máquinas o vehículos y 14 (7 en 2012) por sorpresa, miedo, violencia, agresión..., en línea con la tendencia de ascenso que presenta el total de accidentes.

Como viene siendo habitual, el mayor número de accidentes con baja ha tenido lugar en la segunda y primera hora de trabajo (28,74 y 25,98%, respectivamente). En cuanto al día de la semana, el lunes (19,62%), el miércoles (19,35%), el martes (16,39%) y el viernes (16,12%) 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 2013 y 2014.

Cuadro 66 Índices de Accidentalidad

	2013	2014
Índice de Incidencia	31,60	34,02
Índice de Frecuencia	25,95	23,55
Índice de Gravedad	0,55	0,38
Duración media de las bajas	17,22	15,09

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

En el cuadro nº 66 se recoge la evolución en el periodo 2013-2014 de los incidentes y agresiones sucedidos a los conductores de autobús en las líneas de la red durante la jornada laboral. Este año, ha habido una disminución del número de incidentes, sobre todo en los incidentes por agresión en el interior del autobús y han disminuido, significativamente, las agresiones en la cabina del conductor, pero han aumentado las agresiones en vía pública. De todos ellos, 12 han generado baja oficial por accidente laboral, por lo que se deduce que la disminución de las agresiones se ha producido a expensas de las agresiones leves que no generan una situación de incapacidad temporal (108 en 2014 frente a 120 en 2013).

Cuadro 67 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
2014	120	10	30	80	12	108	115	5	--
2013	126	14	24	88	6	120	119	7	--

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 68 Accidentalidad, Enfermedad y Absentismo Laboral

	2012		2013		2014 (4)		Δ % en el periodo 2011/14
	Total	%	Total	%	Total	%	
Plantilla media diaria	8.269	0,10	8.248	-0,25	8.495	2,99	2,83
Total horas trabajadas en jornada ordinaria	12.122.701	-1,47	11.916.499	-1,70	12.272.233	2,99	-0,26
Número de bajas por enfermedad y maternidad (1)	3.037	-23,50	2.976	-2,01	3.532	18,68	-11,03
Número de accidentes (1):							
- con baja puesto trabajo	300	-13,79	245	-18,33	289	17,96	-16,95
- con baja "in itinere"	72	-18,18	67	-6,94	96	43,28	9,09
Número de días laborales perdidos (2)							
- por enfermedad y maternidad	76.102	-17,93	74.865	-1,63	85.006	13,55	-8,33
- por accidente puesto trabajo	4.547	-25,96	4.545	-0,04	4.632	1,91	-24,57
- por accidente "in itinere"	1.576	-26,56	2.131	35,22	2.005	-5,91	-6,57
Duración media de la baja (días laborales) (2)							
- por enfermedad y maternidad	22,28	3,87	23,01	3,28	22,09	-4,00	2,98
- por accidente puesto trabajo	14,39	-13,05	17,22	19,67	15,09	-12,37	-8,82
- por accidente "in itinere"	19,22	-13,11	28,04	45,89	19,28	-31,24	-12,84
Incapacidades por accidente	--		--		2		
Muertes por accidente	1		--		2		
Absentismo laboral por enfermedad, maternidad y accidente		4,71		4,76		5,24	
Absentismo laboral por otras causas (3)		1,66		1,24		1,10	
Absentismo laboral total		6,37		6,00		6,34	

(1) Se registran el número de bajas ocurridas durante el año y, como en años precedentes, los accidentes con baja ocurridos durante el año 2014, que fueron 271 en el trabajo y 87 "in itinere", más aquellas bajas médicas por recaídas debidas a un accidente registrado anteriormente, 18 y 9 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.

(4) Incluye los datos correspondientes a la EMT y Madrid Movilidad.

En este ejercicio, el número de bajas por enfermedad y maternidad han aumentado un 18,68%. Los días laborales perdidos por bajas por enfermedad o accidente no laboral también se han incrementado un 13,55%, pero la duración media de las bajas ha disminuido un 4%, lo que indica que las bajas por enfermedad y accidente no laboral han sido de carácter más leve.

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. Asimismo, 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 y conductores de grúa, establecido por los técnicos de prevención, en función de los riesgos evaluados en esos puestos de trabajo.

Cuadro 69 Medicina preventiva

	2012	2013	2014
Reconocimientos	6.308	6.774	6.246
Determinaciones Analíticas	216.555	233.145	216.280
Vacunaciones	1.286	1.211	1.247
Otras Exploraciones	9.758	10.663	10.281

Dentro del apartado de reconocimientos médicos, se incluyen, además de los reconocimientos médicos periódicos ordinarios, de carácter voluntario, según la legislación vigente, los reconocimientos obligatorios de ingreso, reingreso, reconocimientos psicotécnicos, por cambios de categoría o puesto de trabajo, por reincorporación al trabajo tras larga enfermedad y otros reconocimientos médicos que no pueden tipificarse dentro de los apartados anteriores.

La asistencia a reconocimiento médico periódico voluntario ha experimentado un ligero incremento con respecto al año anterior (48,73% de los citados en 2014 y 44,11% de los citados en 2013). En cuanto a la asistencia por áreas y categorías, continúa siendo el personal del SACE el de mayor asistencia, con un 91,25%. Los conductores de autobús han incrementado su asistencia hasta un 46,44% (42,04% en 2013), 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 "In itinere", por parte del equipo traumatológico de la Empresa, para establecer el diagnóstico y tratamiento médico, quirúrgico y rehabilitador adecuado en cada situación y controlar su evolución posterior. Todo el personal facultativo participa 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 70 Medicina asistencial

	2012	2013	2014
Curas	1.355	1.431	1.404
Operaciones	23	35	31
Rehabilitación y otros tratamientos	4.042	3.864	3.461
Asistencia por Enfermedad	536	1.303	188

5 · 2 · 3 Seguimiento médico de la incapacidad temporal por enfermedad

Dentro del apartado de vigilancia y control de la salud de los trabajadores, la EMT viene llevando a cabo 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 subsidiarios de baja médica por enfermedad común. El total de actuaciones en 2014 ha sido de 7.551 (6.796 en 2013), continuando la disminución en la duración de las bajas por enfermedad y maternidad que se ha producido en este año 2014.

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
2014

| IX. Tecnología, infraestructuras y seguridad.

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

Después de cuatro años de funcionamiento, el uso del servicio Wi-Fi embarcado se ha convertido en habitual entre nuestros clientes, por ello se han incrementado los recursos con el fin de adaptarlos a la demanda y, de este modo, continuar ofreciendo un servicio de calidad. Por ello, en julio de 2014, se amplía el canal de acceso a Internet, lo que ha repercutido directamente en un aumento del número de usuarios, alcanzando, prácticamente, el millón de visitas mensuales.

Debido a que actualmente la EMT no cuenta con un contrato de patrocinio del servicio, ha sido necesario restringir la velocidad máxima de navegación por usuario, con objeto de cumplir las condiciones requeridas por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). No obstante, el número de usuarios ha permanecido estable.

1 · 2 SISTEMA DE CAPTACIÓN DE MATRÍCULAS DEL SACE

Debido a la renovación de los vehículos que componen la flota del Servicio de Apoyo al Control de Estacionamiento (SACE), en 2014 se ha procedido a la desinstalación y posterior reinstalación en los nuevos vehículos del Sistema de Captación Automática de Matrículas.

1 · 3 SISTEMA DE CONDUCCIÓN EFICIENTE (EfiBus)

Este año, finalizan los dos proyectos piloto iniciados en 2013 para evaluar la efectividad de un sistema de ayuda a la conducción eficiente, con los que se puso a disposición de los conductores la información necesaria para realizar una conducción menos contaminante, más eficiente, segura y confortable.

Con estos proyectos, se ha dotado a los vehículos de dispositivos capaces de recoger, en tiempo real, parámetros como las aceleraciones, desaceleraciones, consumos o uso del kickdown, entre otros. Además, el sistema permitía aislar las condiciones de tráfico y carga para tener en cuenta solamente los aspectos relacionados con la conducción.

Los ahorros obtenidos mediante estos sistemas se encuentran entre un 2 y un 7%.

1 · 4 ACTIVIDAD EN I+D+i

Con respecto a esta actividad, hay que reseñar los siguientes trabajos:

- Participación en Proyectos Europeos de I+D+i relacionados con las Tecnologías de la Información y la Gestión del Transporte y la Movilidad (Proyectos Gambas, COSMOS, MOVEUS, Secur-Ed y IKAAS).
- 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 para el análisis de los datos generados por los ciudadanos, o 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 y aplicarlo a la gestión del transporte.
- Conceptualización e inicio del desarrollo de un protocolo de intercambio de información para “Entidades Virtuales” en relación con la Internet de las Cosas (IoT) y las Smart Cities, denominado VEPROT.

1 · 5 SUMUNISTRO, INSTALACIÓN, MONTAJE Y PUESTA EN MARCHA DE PANELES DE MENSAJERÍA VARIABLE (PMVs)

Dentro del proyecto de renovación de marquesinas iniciado en 2014, se incrementará el número de Paneles de Mensajes Variables, que pasarán de las 352 unidades a las 795. Asimismo, los paneles situados en poste y en la trasera de la marquesina serán adaptados para su integración en MUPI (Mueble Urbano para la Presentación de la Información).

En este ejercicio, se han adaptado un total de 92 paneles cuyas funcionalidades principales son las siguientes:

- Información del tiempo de llegada estimado de los vehículos, actualizado en tiempo real.
- Información sobre incidencias de la línea y mensajes institucionales, entre otros.
- Información acústica de voz activable por el usuario a través de un pulsador.
- Funcionalidades Bluetooth.
- Gestión remota de alarmas y mantenimiento y actualización del software.

1 · 6 SISTEMAS DE INFORMACIÓN

1 · 6 · 1 Sistemas de Información al Cliente

Se ha trabajado en dos tipos de iniciativas:

- Puesta en marcha de un nuevo portal de datos abiertos (Open Data). Debido a la gran demanda de información y evolución de la tecnología, se han desarrollado nuevos sistemas de intercambio de información para su publicación en un nuevo portal (opendata.emtmadrid.es) destinado exclusivamente a este fin.

- Renovación de las aplicaciones móviles para las plataformas Android e iPhone. Se han renovado completamente ambas plataformas, adecuando el diseño a los nuevos estilos y funcionalidades.

1 · 6 · 2 Proyectos en el ámbito de la Tarjeta Inteligente de Transporte (TTP)

A lo largo de 2014, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) ha eliminado progresivamente en todas las coronas el abono magnético sustituyéndolo por su equivalente sin contacto, lo que ha conllevado la adaptación y actualización de los sistemas relacionados con el tiking, tanto a nivel embarcado como en los sistemas de proceso y consolidación.

Además, la EMT colabora con el CRTM en la emisión y venta de la Tarjeta Inteligente de Transportes. Para ello, se han instalado dos puestos en la Oficina de Atención al Cliente (OAC) para la personalización y carga inicial de la tarjeta, y, por otra parte, se ha procedido a la dotación de un puesto móvil, de forma temporal, para atender poblaciones que, por sus características, no permitían la instalación de uno fijo.

1 · 6 · 3 Premios

En 2014, la EMT ha recibido los siguientes premios: el premio FUNDETEC por la plataforma de Datos Abiertos de la EMT, que fue seleccionada de entre un total de 117 candidaturas, y el premio asLAN 2014 en la categoría de Empresas Públicas el pasado día 23 de abril por el mismo proyecto.

2

INFRAESTRUCTURAS Y MANTENIMIENTO DE INSTALACIONES

En 2014, dentro de la actividad de mantenimiento de instalaciones, ha destacado un proyecto, por su relevancia a nivel estratégico y su compromiso con el medio ambiente y la sostenibilidad. Son los contratos de servicios energéticos que se ponen en marcha el 1 de enero, con los que se pretende reducir la demanda energética de las instalaciones en más de un 10% de media, y una minoración de las emisiones de CO2 superior a 2.500 toneladas anuales. Adicionalmente, el adjudicatario, realizará inversiones superiores a medio millón de euros en las instalaciones de todos los Centros de Operaciones y en la Sede Central que, al término del contrato, revertirán a la EMT. Actualmente, las inversiones sobre los contratos de servicios energéticos o de eficiencia energética se encuentran al 80% de ejecución.

La remodelación de las marquesinas de toda la ciudad de Madrid también ha sido un proyecto relevante por su ámbito y por los plazos de ejecución, al sustituirse la totalidad de las marquesinas de la ciudad (más de cuatro mil unidades) en menos de un año.

3 SEGURIDAD INTEGRAL

El número de incidencias registradas en 2014 fue de 4.831, con un incremento del 51,06% sobre las registradas en 2013. Esta evolución es el resultado de una mayor coordinación con las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, en cuanto a la detección de ilícitos penales que se producen en los vehículos e instalaciones de la empresa, al entenderse por aquéllas que el potencial de la información que se gestiona desde esta Empresa puede ser determinante, para el esclarecimiento de posibles delitos.

En 2013, se bloquearon un total de 1.369 imágenes de las recogidas por las cámaras instaladas en los autobuses o en las instalaciones de la EMT, con carácter preventivo, ante incidencias producidas en los mismos. Si bien, el total de imágenes solicitadas por la Asesoría Jurídica de la Empresa o las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad ha sido, para la resolución de presuntos delitos, de 310, lo que supone un 9,69% del total de incidencias registradas.

En cuanto a este ejercicio, el total de imágenes bloqueadas, con carácter preventivo, fue de 2.557, elevándose el total de grabaciones solicitadas por la Asesoría Jurídica de la Empresa o las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad hasta las 960, lo que supone un 19,87% del total de incidencias registradas, lo que representa un incremento del 209,68% y una constancia expresa de la utilidad de esta información.

A finales de año, y con motivo de la fusión de la EMT con Madrid Movilidad, se elabora un calendario para visitar las instalaciones de Bases y Depósitos Municipales, Aparcamientos de Rotación y Mixtos, así como Aparcamientos de Residentes, con objeto de conocer su situación actual y elaborar los informes correspondientes en materia de seguridad.

Una vez completado y presentado el borrador del Plan Director de Seguridad de la empresa, ha comenzado la elaboración del Plan Director de Seguridad de la Sede Central. Se ha confeccionado una 'Hoja de Ruta' que servirá de base para su puesta en marcha a lo largo de 2015.

4 SEGURIDAD LÓGICA

Las actividades, en esta materia, en 2014, han sido:

- Continuación del Plan de Seguridad de la Información, en cumplimiento de la normativa de la LOPD, en cuanto a gestión de identidades, protección de sistemas y formación a usuarios.
- Fortalecimiento de los distintos métodos de acceso a los sistemas de información corporativos.
- Soporte técnico y establecimiento de políticas para el mantenimiento de la plataforma de protección de servidores y ordenadores corporativos.
- Integración de los sistemas de seguridad lógica provenientes de la fusión con Madrid Movilidad en el Plan de Seguridad de la Información.

Informe de GESTIÓN 2014

- | X. Comunicación, responsabilidad social corporativa y accesibilidad.

1 COMUNICACIÓN Y CLIENTE

1 · 1 COMUNICACIÓN INTERNA

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

En 2014, tras la fusión de la EMT y Madrid Movilidad, se han desarrollado los contenidos de los canales de comunicación interna para los empleados de la EMT, englobados bajo la denominación genérica “Canal Comunicación”, formado por la Revista Interna ‘La Circular’, el Portal del Empleado, el Canal interno de TV, los Boletines Informativos Internos y los Avisos de diversa naturaleza. Destacan las siete ediciones realizadas de la revista ‘La Circular’.

1 · 2 RELACIONES CON EL CLIENTE

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

La estrategia de Comunicación con el Cliente, desde hace varios años, viene determinada por la potenciación de su presencia en las redes sociales, así como en diversas aplicaciones para dispositivos móviles, cuyas magnitudes se detallan a continuación.

Cuadro 71 Redes sociales, aplicaciones y página Web

FACEBOOK (1)	Visualización de Publicaciones (alcance total)	56.281.003	
	Impresiones Totales	2.637.013	
TWITTER (2)	Incidencias	2.290	
	Impresiones Totales	3.029.600	
	Clics en enlace, Retuits, Favoritos y Respuestas	23.712	
BLOG (3)	Sesiones (visitas)	63.098	
	Número de páginas vistas	89.804	
CANAL YOUTUBE (4)	Reproducciones de vídeo en el canal Youtube	61.699	
TERMINALES MÓVILES			
	SMS	Consultas	667.821
	APLICACIONES	Consultas	158.188.030
WAP /JAVA	Consultas	89.095	
NAVEGA POR MADRID	Visitas	28.645.923	
PÁGINA WEB	Visitas	12.135.999	

(1) 24.571 seguidores

(2) 23.942 seguidores

(3) 50.535 usuarios

1 · 2 · 2 Centro de Gestión de la Información

El Centro de Gestión de la Información (CGI), tiene como función principal la recopilación, filtrado, edición y publicación, de forma coordinada, de toda la información relativa a incidencias planificadas o sobrevenidas, que, en mayor o menor grado, alteran el normal desarrollo del servicio prestado por la EMT.

A continuación, se muestra el detalle del número de avisos, mensajes, páginas y paneles durante el año 2014.

▪ Avisos Canal RSS	1.003
▪ Avisos Web de la EMT	984
▪ Avisos en autobuses	1.068
▪ Avisos en paradas	2.570
▪ Anuncios en pantallas multimedia	1.168
▪ Paneles PMV	1.878
▪ Mensajes SMS/"Push" (iPhone)	33.362
▪ Mensajes en Twitter (@EMTincidencias)	1.011
▪ Correos electrónicos	20.031

1 · 2 · 3 Atención al Cliente

La calidad en la atención al cliente es un compromiso prioritario para la Oficina de Atención al Cliente de la EMT que, un año más, ha superado la auditoría de Certificación del Sistema de Gestión de la Calidad UNE-EN ISO 9001:2008 con los niveles más altos exigidos por la norma.

En este ejercicio, ha continuado la colaboración con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid en la emisión de la Tarjeta Transporte Público (TTP), facilitando la obtención de todos los títulos de transporte.

Cuadro 72 **Peticiones, Reclamaciones y Sugerencias de la Actividad de Transporte, según la forma de presentación**

Tipo de envío	2014	2013	Δ	%
1 Hojas de Reclamaciones Oficiales	990	971	19	1,96
2 Carta o escrito	401	337	64	18,99
3 Correo electrónico (atencioncliente@emtmadrid.es)	3.641	2.786	855	30,69
4 Reclamación telefónica o presencial	777	762	15	1,97
5 Reclamación por Fax (91.406.88.79)	167	178	-11	-6,18
6 Página WEB (www.emtmadrid.es)	4.890	3.730	1.160	31,10
Total	10.866	8.764	2.102	23,98

Cuadro 73 Evolución de las Peticiones, Reclamaciones y Sugerencias de la Actividad de Transporte, por tipos

Tipología		2014	2013	Δ	%
A	Actuaciones de personal	2.829	2.485	344	13,84
B	Daños y perjuicios económicos a los usuarios	1.094	1.043	51	4,89
C	Alteraciones del servicio	1.313	1.090	223	20,46
D	Sugerencias de los usuarios y otras	4.301	3.003	1.298	43,22
E	Reclamaciones por causa de material	191	187	4	2,14
F	Imposiciones SACE	5	2	3	150,00
G	Objetos encontrados	238	254	-16	-6,30
H	Descargo sobre Recargo Extraordinario	338	301	37	12,29
BUS	Peticiones, sugerencias y/o reclamaciones referentes al carril bus	2	1	1	100,00
I	Anomalías cancelación y canje de títulos	164	174	-10	-5,75
SMS	Peticiones, sugerencias y/o reclamaciones referentes a los mensajes SMS y/o PMV's (tiempos de espera en parada)	391	224	167	74,55
Total		10.866	8.764	2.102	23,98

Se ha producido un incremento importante en el número de peticiones, reclamaciones y sugerencias. De las 2.012 más recibidas con respecto a 2013, 1.298 (casi un 62%) se corresponden con sugerencias de los usuarios.

La Oficina de Atención al Cliente gestiona los objetos perdidos en los autobuses o en las dependencias de la EMT. En 2014, el número de objetos encontrados ha sido de 9.957 (un 0,58% más que en el ejercicio anterior), de los cuales, 3.025 fueron devueltos a sus propietarios y 2.512 se remitieron al Consorcio Regional de Transportes de Madrid, por tratarse de títulos de transporte. El resto, objetos cuyos propietarios no han sido localizados, se han enviado a la Oficina de Objetos Perdidos del Ayuntamiento de Madrid.

Por otro lado, tras la fusión con Madrid Movilidad, se han unificado las dos oficinas de Atención al Cliente, dando respuesta a las reclamaciones y sugerencias planteadas por los usuarios que utilizan las instalaciones relacionadas con el Servicio de Retirada de Vehículos y los Aparcamientos Públicos Municipales.

Entre los canales de entrada más utilizados por los usuarios destaca el presencial con un total de 1.104 reclamaciones, lo que representa el 90,64% del total.

Cuadro 74 Peticiones, Reclamaciones y Sugerencias, de Ayuda a la Movilidad, según la forma de presentación

Tipo de envío		2014	2013	Δ	%
1	Presencial	1.104	1.124	-20	-1,78
2	Telefónica	78	124	-46	-37,10
2	Correo electrónico	34	40	-6	-15,00
3	FAX	2	4	-2	-50,00
Total		1.218	1.292	-74	-5,73

Cuadro 75 Evolución de las Peticiones, Reclamaciones y Sugerencias de Ayuda a la Movilidad, por tipos

Tipología		2014	2013	Δ	%
A	Daños al vehículo	782	866	-84	-9,70
B	Documentación necesaria y trámites	81	91	-10	-10,99
C	Trato recibido	35	53	-18	-33,96
D	Error en liquidación	14	5	9	180,00
E	Funcionamiento: ascensores, lector, interfono, cajeros...	39	13	26	200,00
F	Abono en base diferente a destino	16	20	-4	-20,00
G	Falta de información	24	46	-22	-47,83
H	Reclamación objetos	10	10	--	--
I	Error en el proceso	8	9	-1	-11,11
J	Instalación: limpieza y ubicación	21	17	4	23,53
K	Justificante pago estancia en aparcamiento	10	12	-2	-16,67
L	Reclamaciones Cobro tarifa	11	8	3	37,50
M	Recibo de justificante de retirada	3	2	1	50,00
N	Error en cambio	11	--	11	--
O	No admitir pago tarjeta	1	--	1	--
P	General Madrid Movilidad	2	3	-1	-33,33
Q	Sobre Depósitos	3	4	-1	-25,00
R	Sobre Aparcamientos	--	2	-2	--
S	Sobre nuestra WEB	--	1	-1	--
T	Otros	147	130	17	13,08
Total		1.218	1.292	-74	-5,73

1 · 2 · 4 Servicio de Atención Móvil

Como en años anteriores, el personal del Servicio de Atención Móvil (SAM) continúa realizando la atención de los clientes en la calle, tanto en los puntos donde está ocurriendo la incidencia, como en las casetas de información, autobuses o los puntos de interés turístico. Asimismo, el SAM continúa con las 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 lesionados en autobuses y revisa los equipos tecnológicos instalados a bordo y en paradas, así como, es el encargado de organizar las visitas a las instalaciones de la EMT.

En este ejercicio, la actividad en el Servicio Atención Móvil disminuye un 13,50%, con un total de 25.025 actuaciones en 2014 respecto de las 28.933 correspondientes a 2013, debido a las disminución de la plantilla adscrita al servicio.

2 · 1 RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA

La Responsabilidad Social Corporativa (RSC) contribuye a determinar modelos de gestión sostenibles en el tiempo y generadores de ventajas competitivas, es una herramienta de competitividad, de sostenibilidad y de cohesión social, y por tanto, es una vía de entender la gestión no sólo con el objetivo de conseguir resultados sino también dando importancia a la forma de obtenerlos. El compromiso de la Empresa con la RSC genera una cultura corporativa más innovadora, más atractiva, con más recursos para anticiparse y adaptarse a los nuevos retos de un mercado global y cambiante.

En 2014, con motivo de la fusión ya comentada, se ha procedido a realizar un análisis conjunto de la Estrategia de RSC del que ha derivado un Plan Estratégico de RSC. El modelo de ambas empresas es similar al haber participado en el proyecto de la Inspección General de Servicios (IGS) del Área de Gobierno de Hacienda y Administración Pública del Ayuntamiento de Madrid, para el desarrollo de 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.

La Empresa viene realizando en los últimos años, en el marco de su estrategia empresarial, un esfuerzo para mejorar de forma continua su compromiso social y sus planes de Responsabilidad Social, con el objetivo de ser una entidad más humana, transparente y sostenible, y con la voluntad de devolver una parte de sus beneficios a la sociedad. Esto se canaliza a través de la colaboración con diferentes organizaciones de la sociedad civil y el apoyo a las causas sociales que contribuyan a la transformación y a la mejora de la sociedad.

En este sentido, este año se ha renovado la alianza corporativa con UNICEF suscrita en 2010, con el fin de prestar colaboración en la difusión, desarrollo, sensibilización y apoyo a los programas que lleva a cabo a favor de los derechos del niño. Como parte de esta colaboración, se ha participado en la campaña de otoño para reducir la mortalidad infantil, difundiéndola a través de los canales de comunicación internos y externos, creando un Reto Económico Corporativo, al tiempo que se ha donado la recaudación íntegra de una semana de las secciones “Marca EMT” e “Históricos” de la Tienda online EMT.

En 2014, se ha firmado un Convenio de colaboración con Cruz Roja Española - Comunidad de Madrid para difundir los valores y principios que impulsan la actuación de esta entidad. Este Convenio contempla diferentes ámbitos de colaboración, entre los que destacan la difusión de campañas de sensibilización de Cruz Roja entre los diferentes Grupos de Interés de la EMT (trabajadores, usuarios...); la realización de actividades y campañas conjuntas a beneficio de Cruz Roja o la difusión de buenas prácticas en materia de Responsabilidad Social Corporativa.

Un año más, y con motivo del Día Internacional de los Derechos del Niño, la EMT ha organizado una jornada familiar y solidaria con sus empleados en colaboración con UNICEF y Cruz Roja Española - Comunidad de Madrid y con la ONG Ilusionistas Sin Fronteras.

Ha continuado la colaboración iniciada en el año anterior con Proyecto Hombre, entidad sin ánimo de lucro que desde hace 25 años trabaja con personas socialmente excluidas o en riesgo de exclusión social, colaborando con un autobús histórico, montado como reclamo, en la Tienda Solidaria de este Proyecto.

Asimismo, la EMT se ha adherido como firmante al Pacto Mundial de Naciones Unidas (Global Compact), iniciativa internacional con más de 12.000 entidades firmantes en más de 145 países, y que es la mayor iniciativa voluntaria de responsabilidad social empresarial en el mundo, sin olvidar la participación en la Mesa Redonda de Transporte del “III Encuentro sobre Responsabilidad Social Tecnológica” (Erst).

Se ha realizado el Informe Anual de RSC 2013 siguiendo los criterios del modelo internacional GRI (Global Report Initiative), como expresión del compromiso social de la empresa y canal de comunicación transparente para los Grupos de Interés, al exponer información sobre el desempeño económico, ambiental, social y de gobierno de la Empresa.

En materia de premios hay que señalar:

- Premio Fundetec 2013 al mejor proyecto de una entidad pública para la ciudadanía, en reconocimiento por la plataforma ‘Open Data’ de información sobre el servicio de transporte público.
- Premio del SAMUR Social en reconocimiento a la colaboración de la EMT con esta entidad municipal desde su creación hace diez años.

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

La EMT sigue incorporando los conceptos de Accesibilidad Universal y Diseño para Todos en sus acciones, estableciendo una política basada en la accesibilidad universal en el material móvil y en los sistemas de información y comunicación, la participación en foros y grupos de trabajo, y el establecimiento de alianzas con organizaciones que promuevan la formación y la sensibilización en este ámbito.

Respecto al material móvil, la EMT dispone de una flota que garantiza la accesibilidad universal, al estar dotada de piso bajo, sistema de inclinación, rampa de acceso para personas en silla de ruedas; espacio reservado para personas con movilidad reducida (PMR), trama continua de barras y asideros con contraste cromático, sistema braille, avisador acústico y luminoso, entre otros elementos. Pero además, desde hace varios años, la EMT ha continuado con la adquisición de autobuses que incorporan nuevos elementos que van más allá del estricto cumplimiento de la normativa, como por ejemplo, la ampliación del espacio en la plataforma central del autobús para compatibilizar el uso de cochecitos de niños y sillas de ruedas. Además, durante este año 2014, y con el objeto de mejorar el confort, la seguridad y la accesibilidad de los autobuses más antiguos de la flota, se ha continuado el proceso de renovación interior de algunos vehículos, y se ha procedido a modificar la plataforma central para adecuarla al nuevo diseño de la EMT con plataforma ampliada para acceso de personas en silla de ruedas y cochecitos de bebé.

En el ámbito de las tecnologías accesibles, la EMT ha participado en:

- La Conferencia Anual “Zero Project 2014” en Viena, seleccionada en el año anterior como una de las 54 mejores prácticas de Accesibilidad de entre un total 243 provenientes de 130 países diferentes.
- La IV Edición de la Feria Internacional de Tiflotecnología “TifloInnova 2014” organizado por el Centro de Investigación, Desarrollo y Aplicación Tiflotécnica (CIDAT) de la ONCE.

En materia de colaboraciones y participaciones, señalar las establecidas con las siguientes entidades:

- La Federación de Asociaciones de Personas con Discapacidad Física y Orgánica de la Comunidad de Madrid (FAMMA-Cocemfe) para la aplicación gratuita “Accessibility”.
- La Comisión Técnica de Accesibilidad de Modos de Transportes del Consejo para la Promoción de la Accesibilidad y Supresión de Barreras de la Comunidad de Madrid.
- La Comisión de Accesibilidad del Centro Estatal de Autonomía Personal y Ayudas Técnicas (CEAPAT) perteneciente a la Secretaría de Estado de Servicios Sociales e Igualdad.
- El Comité Consultivo del “Observatorio de la Innovación en el Diseño para Todos” del Parque de Innovación de Servicios para las Personas La Salle Madrid.
- El Foro de Contratación Socialmente Responsable.

En el mes de abril, la Alcaldesa de Madrid ha firmado la renovación del convenio entre la EMT y el Comité Español de Representantes de Personas con Discapacidad (CERMI-Comunidad).

Asimismo, el personal de atención al cliente ha realizado formación en pautas de trato e interacción con personas con Movilidad Reducida y con discapacidad. Además, la EMT ha colaborado en la realización de prácticas con el alumnado de técnicas de guía vidente para personas sordociegas, correspondientes al módulo de Guía-Interpretación del ciclo formativo de grado superior de Interpretación de la Lengua de Signos del Instituto de Educación Secundaria Pío Baroja. También ha participado como formador en la VIII edición del Postgrado sobre “Accesibilidad Universal y Diseño para Todos” del Centro Superior de Estudios Universitarios La Salle y en la edición del curso “Accesibilidad para las personas con discapacidad” en el Ayuntamiento de Madrid.

Por último, la EMT ha participado muy activamente en diversos proyectos de accesibilidad universal, entre los que cabe citar:

- Plan “Madrid Incluye 2014-2015”, Plan Municipal de Inclusión de Personas con Discapacidad.
- Proyecto Grupo Motor de Adhesión de Madrid a la Red Mundial de Ciudades Amigables con las Personas Mayores, promovida por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Finalmente, señalar que la EMT ha obtenido el Premio “Solidarios ONCE Comunidad de Madrid 2014” en la categoría de Empresa, por las acciones en favor de la accesibilidad universal. Estos Premios reconocen la labor de personas, instituciones, organizaciones, estamentos de la Administración Pública, empresas y medios de comunicación en favor de la sensibilización, la integración, la accesibilidad, la inserción laboral y la inclusión de las personas con discapacidad.

3 MEDIO AMBIENTE

3-1 INTRODUCCIÓN

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid manifiesta un constante compromiso con el Medio Ambiente a través de diversas acciones encaminadas a mejorar la calidad del aire y a disminuir el impacto ambiental derivado de su actividad. Entre ellas están la constante innovación en los vehículos de la flota a través de la instalación de filtros y catalizadores a los vehículos ya existentes, la incorporación de nuevos vehículos, así como el mantenimiento e implantación de un Sistema de Gestión Ambiental en sus instalaciones. 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 del consumo de los recursos naturales forman parte de la gestión ambiental que la EMT lleva a cabo en la totalidad de sus instalaciones.

El “Plan de Calidad del Aire de la ciudad de Madrid 2011-2015”, aprobado por el Ayuntamiento de Madrid, recoge un abanico de medidas de carácter medioambiental que incluye una serie de medidas a realizar por la EMT y que incide en la mejora de la Calidad del Aire y la protección del Medio Ambiente, constituyendo uno de los pilares del Mapa Estratégico de la Empresa.

3-2 CARACTERIZACIÓN DEL PARQUE MÓVIL

A continuación, puede observarse la composición de la flota en función de la clasificación de las Directivas de la Unión Europea, así como su evolución desde el año 2011. En 2012, comenzó un programa de instalación de filtros y catalizadores que ha continuado hasta 2014, y con el que se han transformado autobuses diésel EURO III a EURO V.

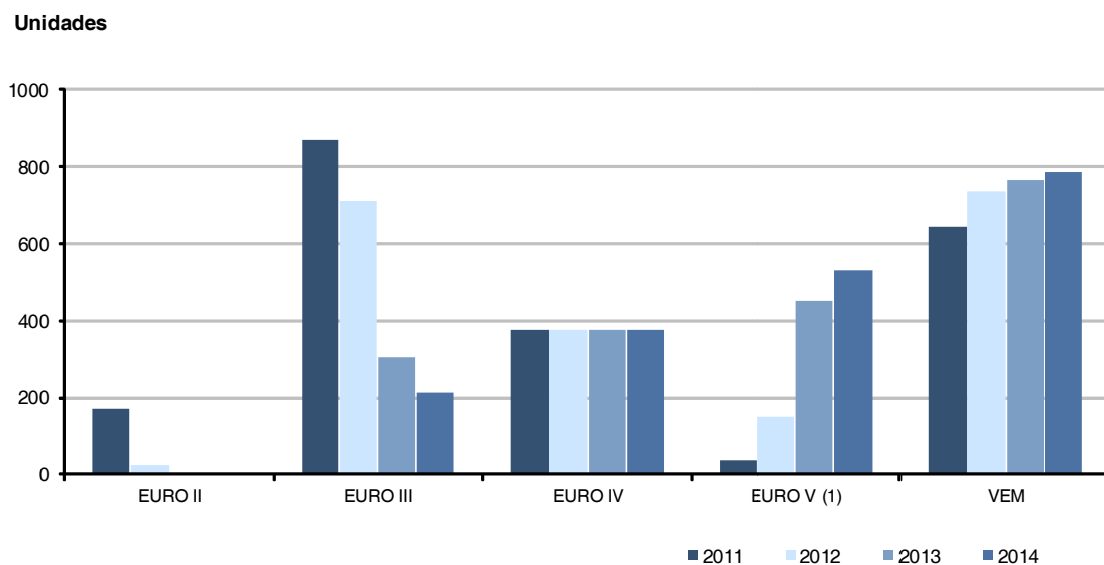
De esta forma, tras la eliminación de la totalidad de los vehículos EURO II se reduce el número de vehículos EURO III un 30,72%, pasando de 306 unidades a 212. Con ello, se consigue una mejora de la calidad del aire en la Ciudad de Madrid, gracias a la reducción de las emisiones contaminantes.

Cuadro 76 Clasificación del Parque Móvil según Directivas UE

Directiva UE	Unidades				
	2011	2012	2013	2014	Δ % 2014/2013
EURO II	170	25	--	--	--
EURO III	868	711	306	212	-30,72
EURO IV	378	378	377	377	--
EURO V (1)	36	149	453	532	17,44
VEM	643	737	767	786	2,48
TOTAL	2.095	2.000	1.903	1.907	0,21

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

Gráfico 18 Parque Móvil según Directivas UE

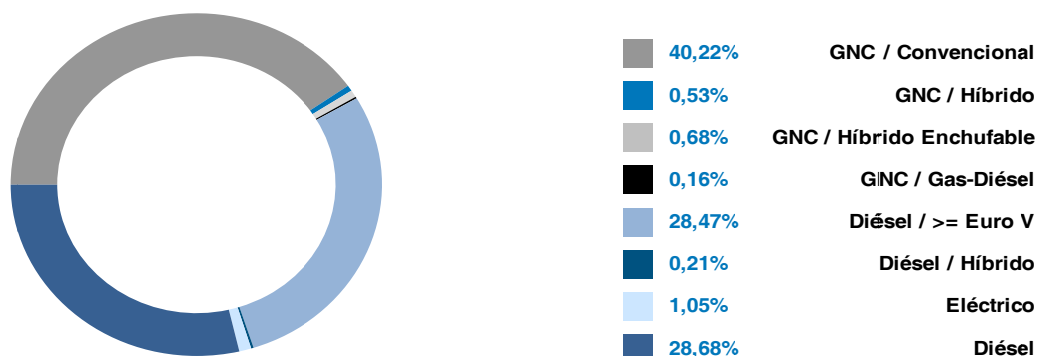


En cuanto a la distribución del Parque Móvil desde el punto de vista medioambiental, en 2014, se observa que los vehículos verdes ascienden a 1.360 vehículos (71,32% del total de la flota). De este parque, el 40,22% está propulsado por GNC convencional. Los híbridos GNC utilizan dos tipos de tecnología, la convencional, con 10 unidades, que representan un 0,53% de la flota y los híbridos enchufables, con 13 unidades, que representan un 0,68% del total, así como 3 vehículos (0,16%) dual-fuel, que combinan gasóleo con GNC. El 1,05% de la flota corresponde a vehículos eléctricos puros con cero emisiones, con un total de 20 unidades. El resto de la flota verde está compuesto por 547 vehículos de gasóleo, lo que supone el 28,68% del total de la flota.

Cuadro 77 Distribución del Parque Móvil desde el punto de vista Medioambiental

Directiva UE	Unidades	% Sobre flota total
GNC / Convencional	767	40,22
GNC / Híbrido	10	0,53
GNC / Híbrido Enchufable	13	0,68
GNC / Gas-Diésel	3	0,16
Diésel / >= Euro V	543	28,47
Diésel / Híbrido	4	0,21
Eléctrico	20	1,05
Diésel	547	28,68
Total	1.907	100,00

Gráfico 19 Distribución del Parque Móvil desde el punto de vista Medioambiental



Cuadro 78 Nivel de emisiones del Parque de Material Móvil de Explotación con respecto a 2011 (1)

Emisiones Reguladas	2011	2012		2013		2014	
		Por km	Totales	Por km	Totales	Por km	Totales
NOx	100,00	85,86	82,55	69,21	65,40	56,97	52,47
HC	100,00	79,00	75,95	71,11	67,19	70,61	65,03
CO	100,00	92,09	88,53	90,09	85,13	91,01	83,82
Partículas	100,00	81,48	78,33	56,44	53,33	36,83	33,92

Dióxido de Carbono	2011	2012		2013		2014	
		Por km	Totales	Por km	Totales	Por km	Totales
CO ₂	100,00	98,32	94,53	98,86	93,41	100,20	92,29

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

Considerando como base el año 2011, se puede observar una disminución progresiva de las emisiones, tanto en el volumen total como en las emisiones por kilómetro. Esto es debido, por una parte, a la renovación llevada a cabo en la flota, por la que se han sustituido autobuses Euro II y Euro III por vehículos de GNC VEM e híbridos en los años 2012 y 2013 y, por otra parte, a la instalación de catalizadores en los vehículos diésel, que pasan a tener niveles de emisión Euro III a niveles Euro V.

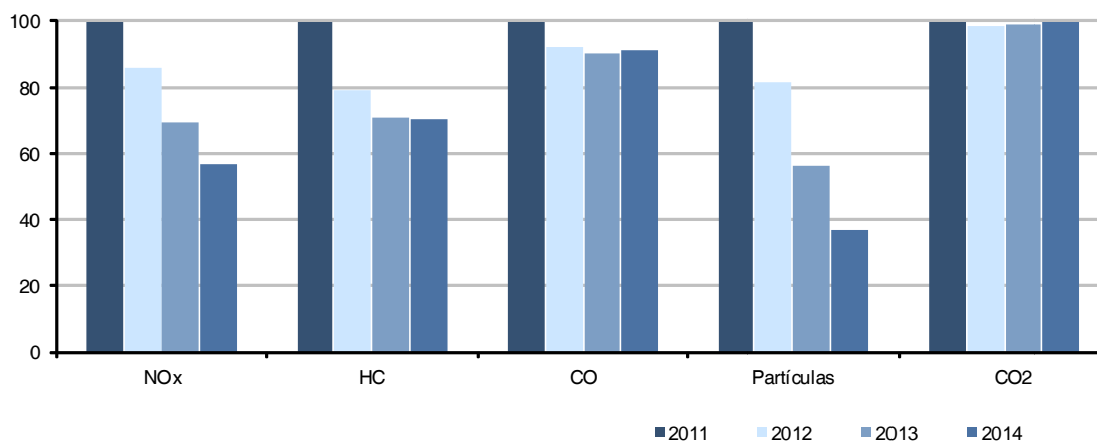
La reducción de emisiones contaminantes en este trienio ha sido especialmente importante en los dos contaminantes locales más perjudiciales, las partículas sólidas y los NOx. En 2014, el NOx emitido representa un 52,47% del emitido en 2011 y las partículas un 33,92% con respecto al mismo año, es decir la mitad y la tercera parte respectivamente.

En cuanto a las emisiones totales de dióxido de carbono (CO₂), con influencia sobre el efecto invernadero, pero sin efectos nocivos a nivel local, se han reducido ligeramente como consecuencia del

menor número de kilómetros recorridos, manteniéndose las emisiones por kilómetro recorrido prácticamente constantes.

Gráfico 20 Nivel de emisiones del Parque de Material Móvil de Explotación con respecto a 2011

Porcentaje por kilómetro



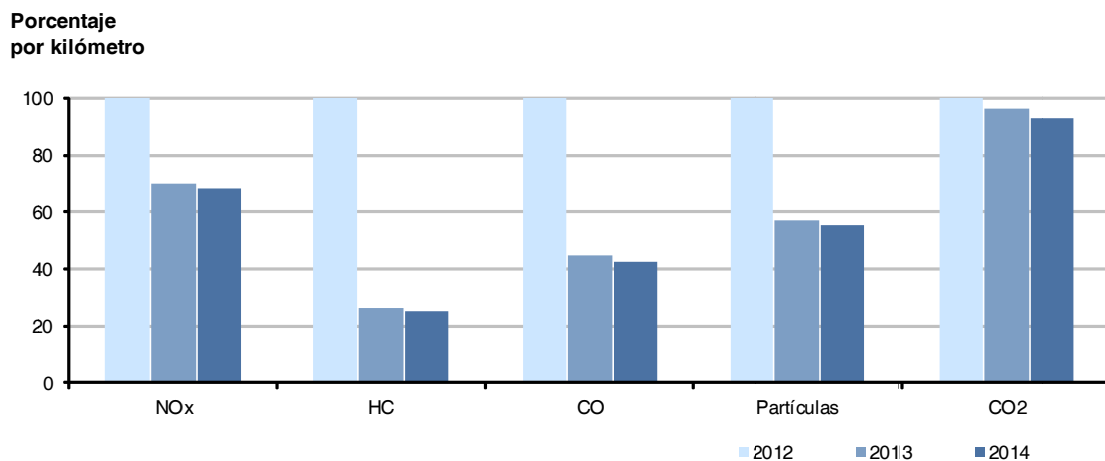
Cuadro 79 Nivel de emisiones de Grúas con respecto a 2012

Emisiones Reguladas	2012	2013		2014	
		Por km	Totales	Por km	Totales
NOx	100,00	70,18	59,42	68,03	58,18
HC	100,00	26,45	22,39	25,15	21,51
CO	100,00	44,71	37,86	42,36	36,22
Partículas	100,00	57,28	48,48	55,50	47,45

Dióxido de Carbono	2012	2013		2014	
		Por km	Totales	Por km	Totales
CO ₂	100,00	96,54	81,73	92,85	79,41

Considerando 2012 como año base, se puede observar una disminución de las emisiones reguladas, tanto en el valor absoluto de las mismas como en emisiones por kilómetro. Esta reducción es mayor en 2013, debido a la renovación de la flota en este año y a la sustitución de todos los vehículos Euro IV por vehículos Euro V y EEV. El descenso continúa en 2014, debido especialmente al menor consumo de los vehículos.

En cuanto a las emisiones de CO₂, también han descendido como consecuencia del menor consumo de combustible.

Gráfico 21 Nivel de emisiones de Grúas con respecto a 2012

3 · 3 COMBUSTIBLES ALTERNATIVOS

Desde el año 2013, y 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 vehículos que emplean gasóleo ha alcanzado la cifra de 1.094 autobuses, de los cuales 543 cumplen normativa EURO V o superior. Con el incremento de los vehículos que cumplen esta normativa la EMT sigue contribuyendo a la menor emisión de contaminantes a la atmósfera.

Otro de los combustibles empleados en la flota de autobuses es el Gas Natural Comprimido (GNC) para un total de 793 unidades en 2014, entre los que se incluyen las tecnologías híbridas y mixtas. 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 diésel, lo que consigue disminuir la concentración de estos contaminantes en la Ciudad de Madrid.

La EMT apuesta por los últimos avances en tecnologías innovadoras, incorporando vehículos híbridos GNC-eléctrico, tanto híbridos enchufables como convencionales, hasta un total de 23 unidades. También la EMT dispone de 4 vehículos híbridos gasóleo-eléctrico. Con esta tecnología, en estos vehículos se reduce considerablemente el consumo de combustibles fósiles.

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

3 · 4 GESTIÓN DE RESIDUOS

Debido a la actividad que se desarrolla diariamente en los diferentes centros de operaciones, 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. Se generan, fundamentalmente, en los centros de operaciones en las tareas de mantenimiento y reparación de vehículos. Su gestión comprende las tareas de identificación, clasificación, adecuación, transporte y tratamiento final de los residuos.

3 · 4 · 1 Residuos peligrosos

En el cuadro 80, se muestra la relación de los residuos peligrosos generados en las instalaciones, tanto de los procesos generadores de dichos residuos como el gestor autorizado que se encarga de su tramitación posterior (transporte, tratamiento y eliminación en condiciones controladas).

Cuadro 80 Residuos peligrosos generados

Proceso Generador	Residuos Peligrosos generados	Gestor en 2014
Mantenimiento General de Vehículos	Trapos y Material con Pinturas	Sertego
	Aceite mineral usado	Alansu
	Ceras y grasas usadas	Sertego
	Líquido anticongelante	Sertego
	Sepiolita	Sertego
	Productos químicos	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
	Resinas, adhesivos y sellantes	Sertego
	Residuos de pintura y de barniz	Sertego
Sustitución de elementos usados	Baterías de plomo con ácido usadas	Plomos Industriales de Madrid
	Filtros de aceite usados	Sertego
	Filtros de combustible usados	Sertego
	Tubos fluorescentes	Recyberica Ambiental S.L.
	Pilas alcalinas usadas	Ayuntamiento de Madrid
Limpieza y mantenimiento de instalaciones	Lodos	Recasa Cespa Sertego
	Agua con hidrocarburos	Sertego
	Envases vacíos varios	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.
	Mezcla de Hidrocarburos no inflamable	Logística Ambiental
Administración	Equipos eléctricos y electrónicos usados	Recyberica Ambiental S.L.

Todos los residuos peligrosos generados son depositados en almacenes temporales siguiendo la normativa vigente. Posteriormente, el transportista y gestor autorizado para cada residuo es el que se encarga de la recogida, transporte y tratamiento. Para facilitar su seguimiento, desde su generación hasta la recogida, se ha creado una aplicación informática que facilita esta función.

Con la fusión de la EMT y Madrid Movilidad, desde el día 1 de julio, todos los residuos peligrosos que se generan en los aparcamientos y bases de las grúas han comenzado a retirarse a través de los gestores habituales de la EMT.

Cuadro 81 Cantidades de residuos peligrosos gestionados

Residuo gestionado	Número de movimientos 2014	2014 (kg)	2013 (kg)	Δ % 2014/2013
Lodos	40	304.196	313.033	-2,82
Aceite	31	189.943	189.871	0,04
Baterías	55	97.820	103.340	-5,34
Líquido refrigerante usado	17	63.595	66.551	-4,44
Aguas con Hidrocarburos	6	27.332	26.820	1,91
Aguas de laboratorio	4	190	--	--
Filtros de aceite usado o de secador	35	16.766	17.565	-4,55
Sepiolita usada	13	5.400	8.192	-34,08
Disolvente orgánico no halogenado	32	5.232	5.682	-7,92
Solución acuosa de limpieza	37	6.757	5.610	20,45
Disolvente de Pintura	79	4.522	4.605	-1,80
Filtros de gasoil	17	4.967	4.912	1,12
Trapos y material con pinturas	30	3.157	3.478	-9,23
Trapos y material con hidrocarburos	28	9.909	5.433	82,39
Polvo de lijado de pinturas	24	1.885	2.605	-27,64
Envases vacíos metálicos contaminados	31	2.407	2.424	-0,70
Residuos eléctricos y electrónicos	17	4.207	3.468	21,31
Resinas, adhesivos y sellantes	12	2.048	2.332	-12,16
Envases usados de plástico	24	1.665	1.427	16,72
Tubos fluorescentes	15	1.890	1.843	2,55
Revelador fotográfico	5	385	457	-15,75
Restos de pintura y de barniz	6	388	359	8,23
Ceras y grasas usadas	3	85	197	-56,74
Aerosoles usados	4	222	172	29,07
Envases vacíos varios	2	3	14	-77,78
Botellas con gases a presión	--	--	421	--
Líquido de limpieza y licores madre acuosos	--	--	68	--
Medicamentos caducados	--	--	7	--
Mezcla de hidrocarburos no inflamable	1	303	357	-15,13
Otros disolventes y mezcla de disolventes		--	162	--
Productos químicos	1	22	--	--
Pilas	4	--	--	--
Radiografías	1	111	--	--
Total	568	755.406	771.402	-2,07

Entre los residuos que han sufrido un descenso significativo, se encuentran los que se generaron de manera extraordinaria en 2013, como las botellas con gases a presión o la mezcla de hidrocarburo no inflamable. Hay otros residuos que se generan de manera constante y que han tenido descensos por los cambios realizados en los procesos productivos, como la sepiolita empleada al utilizar mantas absorbentes y otros medios de contención, lo que ha derivado en un aumento de los residuos de trapos y material con hidrocarburos. También se han realizado cambios en las máquinas de limpieza de piezas que influyen en el descenso del disolvente orgánico no halogenado y del disolvente de pintura, compensados con el incremento de la solución acuosa de limpieza. Con respecto a las pilas, el Ayuntamiento de Madrid es el encargado de la recogida de los contenedores. En el servicio médico se ha sustituido la reveladora fotográfica por un escáner digital para las radiografías, lo que ha conllevado un descenso en la producción del residuo de revelador fotográfico.

La puesta a disposición de puntos limpios para que los empleados puedan depositar residuos electrónicos y eléctricos ha hecho que se eleven este tipo de residuos.

3 · 4 · 2 Residuos Biosanitarios-Citotóxicos

Procedentes de las actividades sanitarias relacionadas con el personal de la EMT, tanto en el servicio de prevención como en los botiquines de cada centro de operaciones, se generan 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 82 Residuos biosanitarios

Tipo de residuo	2014 (kg)	2013 (kg)	Δ % 2014/2013
Clase II	792	896	-11,61
Clase III	690	810	-14,84

3 · 4 · 3 Residuos No Peligrosos

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

■ Residuos Inertes

Durante 2014, los residuos inertes que se han generado en EMT están compuestos por: 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. En el caso del papel y cartón gestionados 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 83 Residuos inertes

Residuo gestionado	Número de movimientos	Kg	Euros
Escombros y lunas	19	81.230	2.187,63
Madera	63	71.740	4.432,00
Papel y Cartón	2	14.640	1.171,20
Residuo General	90	82.660	9.250,69
Neumáticos	32	219.550	--
Chatarra	21	109.270	33.545,89
Separadores carril-bus	5	2.440	--
Lodos fosas-sépticas	2	5.920	1.098,60
Total	227	587.450	51.686,01

■ 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 2014 se ha conseguido, al igual que el pasado año, la obtención de beneficios, con un saldo a favor de la EMT de 57.262,96 euros.

La gestión de los residuos generados en las instalaciones de la EMT en algunos casos pueden suponer un coste para la empresa, otros residuos peligrosos, que sirven como materia prima y son demandados por empresas generan un beneficio económico para la EMT (envases de tóner, cartuchos de tinta, aceite usado, baterías de plomo con ácido, papel y cartón y la chatarra). También hay otros residuos cuya gestión no conlleva ningún coste tales como fluorescentes, residuos de aparatos eléctricos y electrónicos, pilas, envases de GRG y separadores de carril-bus que no pueden ser reparados.

■ 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 empresa GRUPO COLUMBIA generándose un ingreso por los mismos.

■ 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 mediante el 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 la EMT.

■ Pilas usadas

La EMT colabora con el Ayuntamiento de Madrid para la recogida de las pilas generadas en todos sus centros de trabajo así como en los contenedores situados a tal efecto en las marquesinas de autobuses. 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 la EMT.

■ Residuos de aparatos eléctricos y electrónicos.

Desde junio de 2014, los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos se gestionan mediante el convenio del Ayuntamiento de Madrid, por lo que la gestión de estos residuos no supone ningún gasto para la EMT.

El coste económico derivado de la gestión de los residuos en 2014, se detalla en el siguiente cuadro.

Cuadro 84 Costes de la gestión de residuos peligrosos

	Ingresos	Gastos
Ingresos por gestión de Residuos		
BRAMACASA: Baterías	61.967,38	
MANIPULACIÓN Y RECUPERACIÓN MAREPA: Papel y cartón	808,00	
ALANSU: Aceite mineral usado	38.874,18	
RECUPERACIONES DERMO: Chatarra	33.545,89	
GRUPO COLUMBIA: Tóner	79,20	
Total Ingresos	135.274,65	
Gastos por gestión de Residuos		
FCC: Residuos Biosanitarios		4.315,30
STLIMA: Limpiezas lodos		2.556,80
CESPA: Limpieza lodos		36.811,19
MANIPULACIÓN Y RECUPERACIÓN MAREPA: Inertes		17.640,65
SERTEGO: Residuos Peligrosos		15.879,30
SIS: Radiografías		163,25
GIRE: Lodos fosas sépticas		645,20
Total Gastos		78.011,69
INGRESOS - GASTOS	57.262,96	

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 la EMT de Madrid. Desde el inicio del Plan, se han puesto en marcha las siguientes:

- 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 483 vehículos que prestan 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”. Desde al año 2011, se han formado en buenas prácticas en la conducción una media de 1.200 conductores anuales y el sistema de ayuda a la conducción eficiente está instalado en 25 vehículos.
- Medida nº 20 “Implantación de líneas con vehículos especiales”. En mayo de 2012, se pone en servicio la línea 177 “Plaza de Castilla - Marqués de Viana”, dotada con minibuses.
- 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, Paseo del Prado-Recoletos, Calle Génova, Ronda de Toledo y Paseo del Pintor Rosales.
- 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 la información al viajero”. Se han instalado 529 paneles de información, 35 paneles multimedia 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 14001:2004 y Reglamento EMAS III 1221/2009 en las instalaciones de la EMT

Se han realizado auditorías ambientales internas con recursos propios y auditorías externas por empresas líderes en el sector, que han resultado satisfactorias, renovándose dichos sistemas de gestión.

Se han renovado el Sistema de Gestión Ambiental Integrado del Centro de Operaciones de Entrevías UNE-EN ISO 14001:2004 y UNE-EN ISO 9001:2008 y el del Centro de Operaciones de Sanchinarro EMAS III 1221/2009 y UNE-EN ISO 9001:2008. El Centro de Operaciones de La Elipa también ha renovado en base a la norma UNE-EN ISO 14001:2004 y en el Centro de Operaciones de Carabanchel y en la Sede Central 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 sus trabajadores.

3 · 6 · 2 Certificación EMAS en Sanchinarro

En el mes de julio, se hace entrega, por parte del Director General de Evaluación Ambiental de la Comunidad de Madrid, del certificado EMAS en el Centro de Operaciones de Sanchinarro.

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 concluido los trabajos de descontaminación con la actividad en funcionamiento. En este Centro, se ha llevado a cabo la primera campaña semestral de las cuatro que ha exigido la Consejería de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio de la Comunidad de Madrid.

En el Centro de Operaciones de La Elipa, se han prorrogado los trabajos de descontaminación de suelos y se espera que en el año 2015 finalicen.

Debido a los trabajos de control de la contaminación de los suelos del Centro de Operaciones de Fuencarral, se ha concluido ampliar los trabajos en este Centro, para eliminar parte de la contaminación encontrada, trabajos que darán comienzo en breve.

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.

En 2014, han finalizado los estudios para evaluar la viabilidad de la descontaminación mediante biopilas en el antiguo depósito de Buenavista, concluyendo que esta técnica es viable. Está previsto que los trabajos se inicien en 2015.

4 CALIDAD

Las principales actividades llevadas a cabo por la EMT, en este ejercicio, relacionadas con la Calidad, y siguiendo los objetivos corporativos en esta materia, han sido las siguientes:

■ Renovación de los Sistemas de Gestión de Calidad certificados en la EMT, según a la norma UNE-EN ISO 9001:2008.

Durante el año 2014, en todos los centros de operaciones o áreas implicadas de la EMT con certificados de Calidad, se han superado favorablemente las auditorías y revisiones realizadas por entidades externas a la EMT, que se detallan a continuación:

- Certificado de la Oficina de Atención al Cliente (OAC), vigente desde julio de 2008, para sus actividades de gestión de sugerencias, peticiones, y/o reclamaciones, servicio de información, gestión de los objetos encontrados, gestión de los libros de reclamaciones, gestión de la centralita de la EMT y cobro de recargos extraordinarios.
- Certificado del Sistema de Gestión de la Calidad del Centro de Operaciones de Carabanchel, vigente desde noviembre de 2009, comprende los servicios relacionados con el mantenimiento preventivo y correctivo de los autobuses asignados al Centro de Operaciones, así como con la asignación de personal conductor y autobuses, disponibles a los servicios de transporte urbano de viajeros planificados por la EMT, vinculados a dicho Centro.
- Certificados de los Sistemas Integrados en los Centros de Operaciones de Entrevías y Sanchinarro, vigente desde diciembre de 2011 y de 2013, respectivamente, implantados de manera conjunta con la norma de medio ambiente, UNE-EN ISO 14001:2004, en un certificado común, para los servicios de mantenimiento de autobuses, así como a la asignación de autobuses y conductores a las líneas de transporte de viajeros de la EMT, vinculadas a dichos Centros de Operaciones.

■ Renovación de las certificaciones obtenidas en 8 líneas de la EMT, 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 según la norma UNE-EN 13816:2003 y su ampliación a finales del año 2013, a otras seis líneas, adscritas tanto al Centro de Operaciones de Carabanchel (Líneas 41, 65 y 121), como al Centro de Entrevías (Líneas 141, 145 y 152) en 2014, se han renovado el total de certificados.

■ Realización de nuevos estudios de campo.

De manera complementaria y como requisito para obtener y mantener dichas certificaciones, durante en 2014 se han realizado diferentes estudios de campo en las ocho líneas certificadas bajo los criterios de la norma UNE-EN 13816:2003. Estos estudios, han incluido la realización de encuestas de satisfacción (mediante entrevista personal con diferentes usuarios) a los clientes de dichas líneas, así como de auditorías de cliente misterioso (en las que se revisan diferentes elementos durante varios recorridos a bordo del autobús). El propósito principal de todos ellos, es

conocer primeramente el perfil de los diferentes usuarios o clientes de cada una de las líneas de la EMT, así como su opinión respecto al servicio.

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

En el año 2014, la EMT ha seguido realizando, con recursos propios, el total de las auditorías internas anuales de seguimiento relativas a los diferentes sistemas certificados mencionados en los anteriores apartados, obligatorias para la renovación de los mismos.

Informe de
GESTIÓN
2014

| XI. Convenios y contratación.

1 GESTIÓN DE CONVENIOS DE COLABORACIÓN

La División de Administración General ha participado en la confección y revisión desde un punto de vista jurídico de numerosos Convenios y Acuerdos de Colaboración suscritos entre la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., y otras empresas, fundaciones y organismos públicos o privados, entre los que, como más destacables, se pueden mencionar los siguientes:

- Convenio suscrito entre la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., (EMT) y el Comité de Entidades de Representantes de Personas con Discapacidad de la Comunidad de Madrid (CERMI), cuyo objeto es establecer la colaboración institucional necesaria para alcanzar la accesibilidad universal de todos los colectivos de personas con discapacidad, en relación con la prestación del servicio de transporte público urbano colectivo de superficie en el ámbito geográfico de la ciudad de Madrid.
- Convenio marco de colaboración entre Cruz Roja Española y la EMT para establecer las líneas básicas por las que se desarrollará la relación entre ambas instituciones.
- Convenio de colaboración para la puesta en marcha de un proyecto piloto demostrativo de la interoperabilidad de infraestructura de recarga eléctrica instalada en vía pública, suscrito con el Ayuntamiento de Madrid, IBIL Gestor de carga de vehículo eléctrico, S.A. y Gestión Inteligente de Cargas, S.L.
- Acuerdo de Colaboración para la preparación, desarrollo e instalación de un Proyecto Piloto relativo a tecnología inalámbrica de corto alcance (NFC), firmado entre EMT, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), Telefónica Móviles España, S.A.U., y GEMALTO SP, S.A.
- Participación en el Consorcio coordinado por CARTIF, relacionado con proyectos europeos como el denominado GREEN E-MOTION, dirigido a fomentar la movilidad eléctrica.
- Convenio suscrito con ACCEM (Asociación Comisión Católica Española de Migración) para la prestación del servicio de transporte para el traslado de los usuarios de la Campaña Municipal del Frío 2014-2015 a los centros de acogida establecidos por el Ayuntamiento de Madrid.

2 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 nuestras 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 el ejercicio, en consecuencia, además de gestionar los procedimientos detallados en el cuadro adjunto, ha sido preciso confirmar y profundizar en la labor de mejora de los procedimientos y 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, a las instrucciones emanadas del Ayuntamiento de Madrid, y a las Directivas de Contratación nº 23, 24 y 25/2014 UE, promulgadas por la Unión en marzo de 2014.

Dentro de los aspectos de mejora normativa, destaca la puesta en marcha, de circulares e instrucciones internas, de las que hay que reseñar las realizadas sobre publicidad de los contratos menores para establecer una difusión general y progresiva de la contratación menor, para adaptar a la Ley de Transparencia, o la obligatoriedad de apertura sucesiva de los criterios subjetivos y aritméticos, que no era obligatoria para la EMT, a partir de un umbral determinado.

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.

Por otra parte, 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,

Ha continuado la implantación de cláusulas sociales, y especialmente en el control de cumplimiento por los contratistas adjudicatarios de las obligaciones de contratación de trabajadores discapacitados establecidas en el Texto Refundido de la Ley General de Derechos de las Personas con discapacidad y su inclusión Social.

Cuadro 85 Procedimientos Tramitados

	2014
Procedimientos sujetos a la Ley 31/2007	10
Procedimientos sujetos a las Instrucciones de contratación de EMT (art. 175 Ley 30/2007)	
- Abiertos y Negociados	70
- Numerados	46
Procedimientos tramitados mediante sistema de clasificación propio (gasóleo)	55
Enajenaciones	2
Excluidos	4
Contratos menores	108
Total	295

En materia de contratación, se han publicado 577 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 del Ayuntamiento (RECO), Dirección General de Contratación y Servicios del Ayuntamiento. Es destacable la publicación de un número creciente de anuncios voluntarios que alcanza el 22,18%.

Durante el año 2014, se han prorrogado 35 contratos y se han elaborado 47 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 141 contratos, de los cuales 66 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 15 sesiones durante el año 2014. Se pretende reforzar la función de este órgano en el próximo ejercicio.

La contratación se articula como flexible, por lo que se 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.

Dentro de las acciones de transparencia se está implementando la vinculación del Perfil de Contratante de EMT en la Plataforma de Contratación del Estado, si bien su ejecución ha sido preciso realizarla a través del Ayuntamiento, por lo que a día de hoy está pendiente de finalizar su ejecución.

Informe de
GESTIÓN
2014

| XII. Gestión económico-financiera.

1 ACTIVIDAD DE ADQUISICIONES DE MATERIAL

El importe total de las adquisiciones de material realizadas por la Empresa en 2014 ha alcanzado la cantidad de 56.266,77 miles de euros. Este importe excluye las adquisiciones de Activos Fijos, que han totalizado 2.201,71 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 50,98% del total de las realizadas, con un montante de 28.686,25 miles de euros y una disminución del 9,48% sobre el año anterior. Del total de compras de gasóleo realizadas en el ejercicio 2014, se han consumido 28.715,98 miles de euros (ver cuadro nº 71).

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 2014, ha experimentado una disminución con respecto al año anterior, de tal manera que, mientras en 2013 el coste medio del combustible para la EMT fue de 0,9864 euros/litro (IVA excluido) frente al precio medio en gasolinera de 1,1493 euros/litro (con una economía media para la EMT del 14,17%), en 2014 el coste medio para la EMT es de 0,9358 euros/litro (IVA excluido) frente a los 1,0970 euros/litro de precio medio en gasolinera (con una economía media del 14,69%).

El número de suministradores homologados en 2014 ha sido de cuatro, de los cuales el más representativo ha sido GALP ENERGÍA, S.A., con el 40,31% de las entregas totales.

Cuadro 86 Distribución del suministro de gasóleo (miles de euros)

	2014		2013	
	Importe	% s/Total	Importe	% s/Total
CEPSA	9.748,54	33,98	11.396,26	35,96
GALP ENERGÍA S.A.	11.563,57	40,31	15.158,05	47,84
REPSOL	5.446,18	18,99	4.455,95	14,06
Resto de suministradores	1.927,96	6,72	678,62	2,14
Total Importe de recepciones	28.686,25	100,00	31.688,88	100,00
Precio medio del litro (euros/litro)	0,9358		0,9864	
Incremento %	-5,13			

1 · 2 RESTO DE CONSUMOS

En cuanto a los repuestos de autobuses, el importe de las compras ha supuesto 9.301,93 miles de euros, con un incremento del 9,73% 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 2014, se han consumido 8.891,43

miles de euros.

Los neumáticos, con un total de compras de 1.198,39 miles de euros, han tenido un incremento del 12,83% respecto al año 2013 y un consumo de 1.179,37 euros.

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 2.524,22 miles de euros, con una disminución del 24,47% sobre las cifras del ejercicio anterior.

La cuantía de compras de materiales no almacenables en 2014, ha sido de 641,48 miles de euros, con una disminución del 9,18%.

En el cuadro siguiente, se indican los consumos realizados durante los ejercicios 2014 y 2013 (excluido gas natural comprimido y Activos Fijos).

Cuadro 87 Importe de consumos de material (miles de euros) (1)

	2014	2013 (2)	Δ %
Gasóleo y Biodiésel	28.715,98	32.584,16	-11,87
Repuestos de vehículos	8.891,43	8.243,40	7,86
Neumáticos y derivados	1.179,37	1.076,16	9,59
Resto de materiales	2.860,65	3.003,06	-4,74
Total importe de recepciones	41.647,43	44.906,78	-7,26

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

(2) A efectos de comparación, se incluyen los consumos de Madrid Movilidad en ambos ejercicios, aunque la fusión es efectiva a partir del 1 de enero de 2014.

En 2014, el número de líneas de orden de compra (artículos adquiridos) ha sido de 40.886, con una disminución del 8,51% con respecto a las 44.687 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 1.757,08 miles de euros, seguido de los otros tres, con 911,27, 572,06 y 499,35 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 738,34 y 455,41 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 457,53 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 2014 ha sido de 692.655, lo que ha supuesto, con respecto a los 716.428 del año 2013 un aumento del 3,32%.

El número de referencias en activo fue de 14.128, lo que supone una disminución del 13,31% respecto al año anterior, derivado de la no incorporación de nuevos modelos de autobuses y la enajenación de modelos antiguos.

Cuadro 88 Actividad de Almacén

	2014	2013	Δ %
Número de movimientos de Almacén	692.655	716.428	-3,32
Número de referencias totales en activo	14.128	16.298	-13,31
Número de artículos con existencia a fin de año	12.385	12.449	-0,51
Valor de existencias a fin de año (Excluidos combustibles)	3.444.351	3.378.864	1,94

El saldo a 31 de diciembre de 2014 de existencias de materiales de consumo y reposición (excluido el grupo de combustibles) ascendió a 3.444.351 euros, lo que supone un aumento del 1,94%, respecto al año anterior.

La rotación media de existencias en el conjunto de Almacenes, excluidos combustibles de autobús, en 2014, ha sido de 5,80 (que equivale a una renovación media de 63 días) frente a una rotación media de 5,43 veces y renovación media de 67 días en el año 2013.

Si se incluyen los combustibles de autobuses, la rotación media ha sido de 12,83 (equivale a una renovación media cada 28 días), frente a 13,01 (equivale a una renovación media cada 28 días) en el año 2013.

3 GESTIÓN FINANCIERA

En este ejercicio, los rendimientos obtenidos proceden de las remuneraciones en cuentas corrientes. Tanto en 2014 como en 2013, no se han realizado inversiones financieras.

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

Cuadro 89 Rendimientos financieros

	2014	2013
Intereses cuentas corrientes	55.258	62.963
Otros Ingresos Financieros	67.270	127.630
Total	122.528	190.593

A continuación, se expresa el detalle de los gastos financieros, cuyo tipo medio de interés aplicado en 2014 es del 2,38% frente al 2,56% en 2013, en relación con la deuda a largo plazo; y del 1,47% en 2014 frente al 3,64% en 2013, en relación con las operaciones a corto plazo.

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

Cuadro 90 Gastos financieros

	2014	2013
Intereses deudas con entidades de crédito	4.021.695	4.384.721
Otros Gastos Financieros	75.775	62.868
Total	4.097.470	4.447.589

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 la EMT, incluyendo todos los parámetros a nivel económico y financiero precisos para que cada área pueda llevar a cabo las tareas 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.

Asimismo, otra de las funciones principales es el seguimiento del presupuesto aprobado por el Consejo de Administración, mediante el control del mismo y análisis de las posibles desviaciones que se produzcan y elaboración de los correspondientes informes de seguimiento.

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 2014 han partido de una planificación detallada, analizando los procesos existentes junto con el área auditada, recomendando mejoras, con el fin de ofrecer a la Dirección la información necesaria para la toma de decisiones.

Informe de
GESTIÓN
2014

| XIII. Actividad centros de operaciones.

El ejercicio de 2014 para los centros de operaciones significa la continuidad de las pautas iniciadas en años anteriores, marcadas, esencialmente, por la austeridad y el ahorro. No obstante, tras la firma del Convenio Colectivo, se retoma la renovación de plantilla mediante jubilaciones parciales, aunque su aplicación sólo tuvo efecto en el último trimestre del año y, exclusivamente para la plantilla de conductores. Consecuentemente, es necesario abordar medidas que permitan compatibilizar el aumento de las necesidades de mantenimiento de vehículos, no sólo por el envejecimiento de la flota, sino también por la introducción de nuevos sistemas embarcados y por el descenso de la plantilla.

Finaliza la intervención iniciada en 2012, para la transformación de 100 unidades de vehículos con tecnología EIII a EV, mediante la instalación de un sistema de catalizador y filtro de partículas.

Continúa la operación de reforma de carrocería interior de los vehículos, como complemento necesario para la ampliación del periodo de amortización de la flota, que este año alcanza un total de 55 unidades en los que se amplía la plataforma central, realizadas mediante contrato y 21 unidades mediante recursos propios.

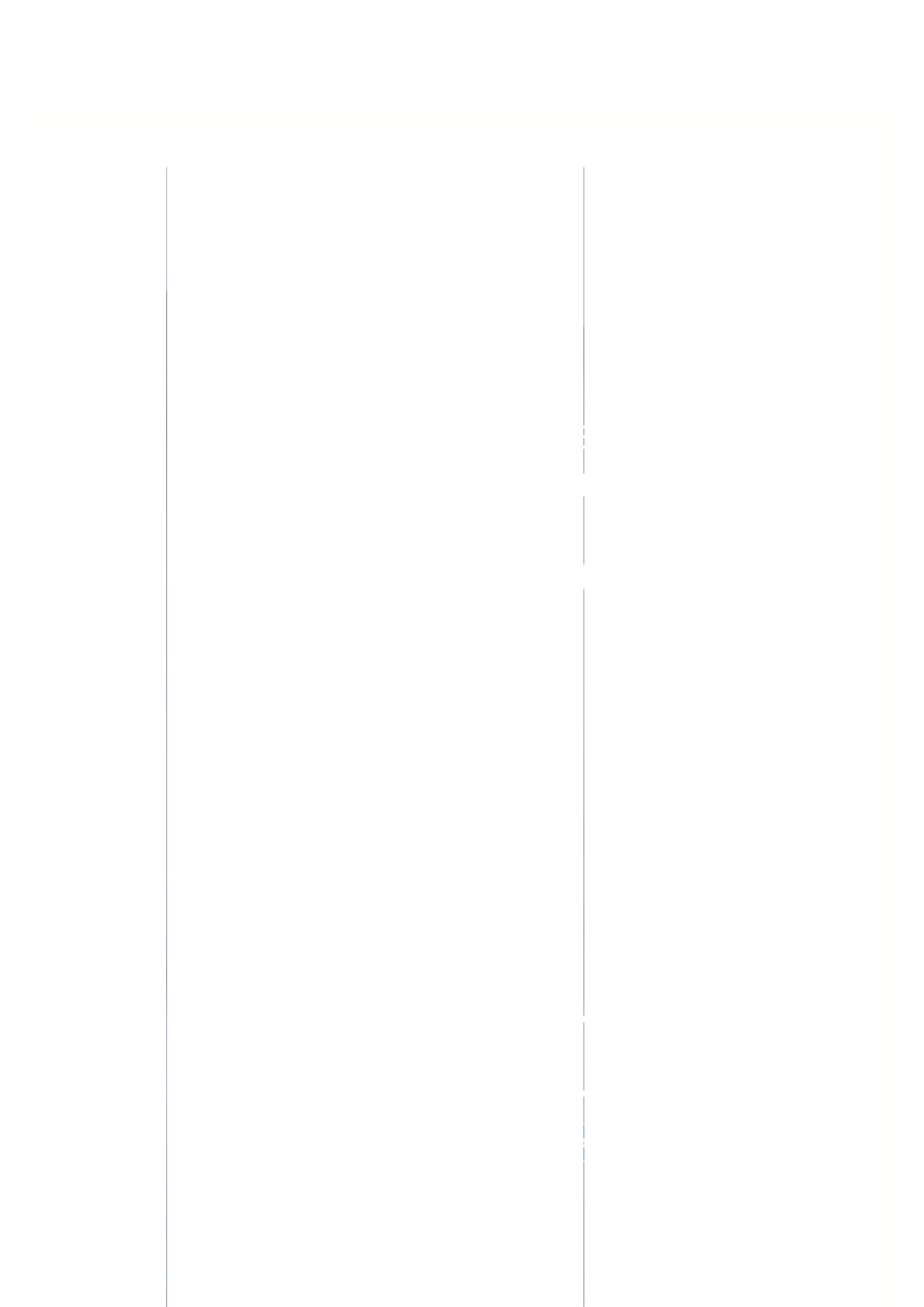
También se actúa sobre los parámetros de aprovisionamiento de los distintos centros, con el fin de reducir los stocks de materiales e incrementar la frecuencia de rotación de existencias, al tiempo que se implementa un nuevo esquema de aprovisionamiento de lunas que ha disminuido el tiempo de inmovilización de vehículos por esta causa, sin que ello haya repercutido en un aumento significativo de los stocks de material de este grupo.

Aunque las actividades relacionadas con el mantenimiento o mejora de las instalaciones se han visto seriamente condicionadas por las limitaciones presupuestarias, se han abordado renovaciones en las redes de distribución de agua de algunos centros, y en la señalización interior de los mismos

En relación con el mantenimiento y desarrollo de sistemas de aseguramiento de la calidad, 2014 ha representado en los centros un nuevo impulso con la renovación de las certificaciones de calidad ya comentadas en el apartado X Comunicación, Responsabilidad Social Corporativa y Accesibilidad.

Informe de GESTIÓN 2014

- B** Previsión de actividades y acontecimientos posteriores al cierre.



1 PLAN ESTRATÉGICO DE LA EMT

El año 2015, desde el punto de vista estratégico, estará marcado por la consolidación de la fusión de la EMT y Madrid Movilidad y por la finalización del periodo estratégico 2012-2015.

Por lo tanto, continuará el seguimiento de los objetivos estratégicos marcados en el actual Plan, en el que se contemplan las nuevas líneas de negocio surgidas de la fusión, y cuyos objetivos estratégicos son:

- Diversificación de las líneas de negocio de la EMT, para aprovechar el potencial existente.
- Ofrecer un servicio de la máxima calidad en todas las líneas de negocio implantadas.
- Orientar todas las líneas de negocio hacia la satisfacción del cliente.
- Continuar con el compromiso medioambiental y, específicamente, con la mejora de la calidad del aire de la Ciudad de Madrid.

El mapa estratégico no se modificará y se profundizará en las líneas que conforman el actual Plan Estratégico (eficiencia, calidad en el servicio y sostenibilidad), materializando la orientación al cliente a través de la potenciación de las Tecnologías de la Información y la Comunicación, fomentando su utilización a bordo del autobús. Con ello, se pretende incrementar la calidad percibida del viaje y la fidelización de los clientes, consiguiendo que la EMT sea una empresa sostenible y líder en su sector.

2 GESTIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA

2 · 1 OBJETIVOS DE PRODUCCIÓN Y COSTE DE LOS RECURSOS

El Consejo de Administración, en su Sesión de 31 de octubre de 2014, aprueba el Presupuesto de la EMT para el año 2015, que contiene los siguientes objetivos y líneas de actuación:

- Oferta de servicio equivalente a una producción prevista de referencia de 85,50 millones de kilómetros en línea.
- Establecer una demanda de viajeros de 402 millones de viajeros.
- A medio plazo, que las actividades deficitarias tiendan a equilibrarse mediante un incremento de sus ingresos o una reducción de sus gastos, permitiendo que, con el beneficio de las actividades con superávit, se pueda estabilizar financieramente la sociedad.

Los criterios fundamentales utilizados como base para la elaboración del presupuesto para el ejercicio 2015, 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.
- Distinguir cinco actividades de actuación, con una asignación de presupuesto ajustada a cada una de ellas.

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

Cuadro 91 Costes de los recursos explotación

	Miles de euros
Personal activo	394.379,01
Carburantes y lubricantes	48.655,60
Resto de consumos	14.801,02
Suministros y Servicios	32.351,85
Amortizaciones del activo	33.979,74
Resto de gastos ordinarios	7.018,20
Total	531.185,42

Asimismo, en referencia a las inversiones a realizar en el ejercicio 2015, se detallan los conceptos e importes en el siguiente cuadro.

Cuadro 92 Necesidades de inversión

	Miles de euros
Instalaciones Técnicas	2.353,50
Maquinaria y Utillaje	828,08
Mobiliario	40,00
Sistemas y equipos informáticos	600,00
Material Móvil	2.543,00
	6.364,58
Amortización Préstamos	21.806,52
Total	28.171,10

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

Cuadro 93 Ingresos de Explotación

	Miles de euros
Ingresos por Tarifa Técnica de Servicio Transporte	440.299,35
Ingresos Retirada Vehículos	408,61
Ingresos Aparcamientos y PAR	6.420,19
Ingresos Fuera de Explotación	21.930,81
Ingresos Extraordinarios	15.348,31
Subvenciones de Explotación	36.088,57
Subvenciones de Capital	10.689,58
Total	531.185,42

Asimismo, de acuerdo a lo establecido en la Directiva 92/12 CEE del Consejo de 25 de febrero de 1992, relativa al régimen general, tenencia, circulación y controles de los productos objeto de impuestos especiales y dado que el Impuesto sobre la venta minorista de determinados hidrocarburos (céntimo Sanitario) pudiera suponer una vulneración del derecho comunitario, se ha formulado por parte de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S.A., solicitud de devolución de ingresos indebidos a la Agencia Tributaria en relación con el citado impuesto del segundo al cuarto trimestre de 2005, y desde el tercer trimestre de 2009 hasta el cuarto trimestre de 2012.

El importe total estimado por la Sociedad de las cantidades a percibir por este concepto asciende a aproximadamente 20 millones de euros (cantidad que incluye intereses de demora), y su reconocimiento en las Cuentas Anuales se realiza conforme a lo estipulado en las consultas vigentes al respecto, cuando se produce el pronunciamiento de la devolución por parte de la Administración Tributaria, una vez que la Sociedad ha hecho valer en tiempo y forma su expectativa de derecho. La Sociedad ha recibido en los primeros meses de 2015 de la Administración Tributaria reconocimientos de cantidades a cobrar por importe de 7 millones de euros, que ya han sido cobrados en su totalidad, y que serán reconocidos en la cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2015.

Cuadro 94 Recursos previstos para inversiones

	euros
Fondos Propios	23.290,16
Procedentes del Presupuesto de Gastos de Explotación por amortizaciones contables de los bienes de activo inmovilizado	
Por amortización de Parque Móvil	33.979,74
Por compensación de amortización de bienes subvencionados	-10.689,58
Otros Fondos	4.880,93
Recursos para la financiación externa del resto de inversiones	4.880,93
Total	28.171,09

Las cuotas de amortización del activo, minoradas por la compensación de amortización de bienes de inversión subvencionados en ejercicios anteriores, se complementarán con recursos de financiación externa para financiar la totalidad de las necesidades de inversión 2015.

2 · 1 · 1 Análisis de riesgos en el presupuesto 2015

Para el cálculo del gasto de carburantes, se ha realizado una estimación en función del consumo previsto, según el servicio programado, de 31.596.138 l de gasóleo y 27.602.802 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, en el caso del gasóleo, en función de los registrados en 2014 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 Convenio Específico entre la Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), de 15 de abril de 2013, 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 a la baja por ventas de títulos de transportes se establece, en el apartado 8.1 "Aportaciones Económicas del CRTM a la EMT", que 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.

Para asegurar la liquidez de la sociedad en 2015, por posibles desviaciones sobre las estimaciones incluidas en el presupuesto, la sociedad ha incluido en el mismo la renovación de los contratos de financiación suscritos a corto plazo, con y sin recurso, cuyo principal es de 34 millones de euros y cuyas fechas de vencimiento eran el 31 de julio, 1 de agosto y 4 de agosto de 2015.

2 · 2 MARCO TARIFARIO

Continúan vigentes las tarifas aprobadas en febrero de 2013, expuestas en la página 35, en el punto 2.6 del capítulo II, a las que se añade la nueva Tarjeta de Transporte Público Infantil gratuita, aprobada por el Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes de Madrid en febrero de 2015, que está dirigida a la población de 4, 5 y 6 años de edad y permite a sus titulares la libre utilización de todos los servicios de transporte público de la Comunidad de Madrid durante su periodo de validez, que se extiende hasta el día en que se cumplen 7 años.

2 · 3 ACCIONES PROPIAS

La Sociedad no posee acciones propias al cierre del ejercicio 2014. No se han realizado transacciones durante el ejercicio

3 RELACIONES LABORALES

El ejercicio 2015, en el marco de las relaciones laborales, vendrá marcado, en primer lugar, por el proceso de Elecciones Sindicales, que se celebrará a finales del mes de febrero y del que saldrá un nuevo Comité de Empresa.

Como en procesos anteriores, es previsible que durante su desarrollo se intensifiquen las diferencias sindicales y que al citado proceso acudan, además de los grupos sindicales que actualmente integran el Comité de Empresa, otros grupos que aspiran a tener representación en el mismo.

El nuevo Comité de Empresa que resulte de las elecciones, deberá afrontar como tareas inmediatas en 2015, el desarrollo de todos los temas que no se han podido abordar durante el proceso de negociación del vigente Convenio Colectivo 2014-2015 y que el Acuerdo Final de firma del mismo sometió a las distintas Comisiones de Trabajo.

Por otra parte, el nuevo Comité de Empresa tendrá que culminar el proceso de integración, no ya de las plantillas de la EMT y de Madrid Movilidad, fruto de la fusión de ambas empresas, lo que ya se ha producido en gran medida sin problema alguno, sino el de los Convenios Colectivos de ambas empresas, unificando las condiciones laborales de ambas plantillas y, todo ello, en un entorno de dificultades económicas y financieras.

4 OPERACIONES

Las previsiones realizadas para 2014 apuntaban hacia un cambio de tendencia en la actividad y, como consecuencia, en la movilidad. Si la primera afirmación puede entenderse ahora, doce meses más tarde, como acertada, la segunda, la relativa a la actividad de transporte, no se ha hecho patente, como demuestran las cifras de demanda que la EMT ha registrado y que suponen el mantenimiento, cuando no un ligero retroceso sobre las cifras anuales de 2013.

Se puede pues afirmar que, si bien es cierto que sí se ha producido tal cambio de tendencia a nivel general, el año 2014 ha supuesto más un final de los años de recesión, que un claro inicio de un período de crecimiento. En otras palabras, las mejores cifras de la actividad económica no se han trasladado por ahora ni a la demanda de la EMT, ni, tampoco, a la demanda del transporte público en Madrid.

Para este nuevo año, sin embargo, la clara mejoría en los índices macroeconómicos del último trimestre de 2014 y de los primeros meses de 2015 permite confiar en una recuperación sostenida de la actividad económica y del empleo en 2015, lo que debería dar lugar a un incremento de la movilidad y de la demanda de la EMT.

Tras los ajustes realizados en la red diurna entre 2010 y 2012, en la red nocturna en 2013 y en el servicio de festivos en 2014, en el año 2015 no se prevén cambios significativos en la oferta de la EMT y, de haberlos, lo serán en el sentido de un crecimiento muy leve para atender las necesidades de nuevos núcleos urbanos en fase de expansión, o para acompañar la evolución positiva de la demanda que pudiera llegar a comprometer la capacidad de la oferta en algún periodo horario en alguna línea.

Las acciones sobre la oferta continuarán, en todo caso, en la línea de racionalización de su estructura y servicio, pero, también en la mejora y aseguramiento de la calidad de su prestación. Una parte de la mejora de la calidad está vinculada a una buena información a nuestros clientes del servicio, de sus incidencias y de todo aquello que les resulta relevante para su movilidad.

La innovación más significativa, y con mayor repercusión en los clientes, será, sin duda, la incorporación del billete de 10 viajes a la Tarjeta Transporte Público (TTP), con tecnología sin contacto, una vez que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid ha integrado en la misma todos los títulos de transporte de carácter temporal, como son los Abonos.

5 COMUNICACIÓN Y PUBLICIDAD

Se fija como objetivo rentabilizar al máximo los ingresos publicitarios mediante el aprovechamiento integral de buses e instalaciones, tanto en soporte tradicional como en digital. Se profundizará en la política de priorización de la Atención al Cliente 24x7 y en general de la Comunicación por todos los canales y redes disponibles, potenciando la interlocución con los usuarios y sociedad a nivel global.

6 CONSULTORÍA Y NUEVOS SERVICIOS

En 2015, se profundizará en las labores de consultoría y asesoría técnica a nivel internacional y continuará la participación en proyectos de colaboración con empresas y entidades españolas y europeas al amparo del VII Programa Marco de la Unión Europea y el Horizon 2020 de la Comisión Europea.

7 MEDIO AMBIENTE

En 2015, continuará el control de las aguas subterráneas de los Centros de Operaciones de Carabanchel y Entrevías y la descontaminación de los subsuelos de los Centros de Operaciones de Fuencarral y La Elipa.

8 MATERIAL MÓVIL

8 · 1 ADQUISICIÓN DE AUTOBUSES

En 2015, está prevista la convocatoria de un nuevo Procedimiento de Contratación para la adquisición de unos 300 autobuses que sustituirán otros tantos vehículos de la flota de la EMT, ya amortizados.

8 · 2 ACONDICIONAMIENTO DE AUTOBUSES EN SERVICIO

En el año 2015 se llevará a cabo el reacondicionamiento, tanto exterior como interior, de la carrocería de unos 155 autobuses de los actualmente en servicio para ampliar su vida útil, manteniendo el nivel de calidad de servicio y adecuándolos a la imagen actual de la EMT, ampliando su plataforma central y permitiendo así la estancia conjunta de sillas de ruedas y de carritos de niños.

8 · 3 ESTACIONES DE ITV

Debido al cambio de normativa, que permite la liberalización del sector de actividades inspectoras de ITV, durante 2015, tras haber sido sacada a concurso previamente, se iniciará la labor inspectora en la estación de ITV propiedad de la EMT del Centro de Operaciones de Sanchinarro, con lo que se obtendrán sustanciales beneficios económicos por el hecho de la libre competencia, tal y como ocurrió en el primer concurso que se llevó a cabo en 2013 con la estación de ITV del Centro de Operaciones de Entrevías y con la del Centro de Carabanchel, cuyo funcionamiento, con el nuevo adjudicatario, se inició en 2014.

8 · 4 CONSULTORÍAS TÉCNICAS

Durante todo el año 2015, continuarán 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 en Miami.

8 · 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, continuando con 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 participan también la EMT de Valencia y la Universidad Politécnica de Valencia.

La EMT continúa interesada en participar en el desarrollo de tecnologías que promuevan la movilidad eléctrica en la ciudad. En este sentido, en 2015, participará en proyectos que permitan electrificar líneas comerciales de autobuses y ampliar la autonomía de los autobuses eléctricos. De entre estos proyectos, destaca el ya iniciado para el desarrollo de un sistema de recarga por sistemas inalámbricos de autobuses eléctricos mientras se encuentran detenidos en las cabeceras de línea.

Tras los buenos resultados alcanzados con algunos prototipos de autobús diésel transformados en “dual-fuel”, es decir, en autobuses que pueden funcionar con dos combustibles diferentes simultáneamente, en 2015 se instalará este sistema en una serie de unos 15 autobuses con los que se podrá evaluar definitivamente la viabilidad del sistema funcionando en las condiciones habituales de prestación del servicio. Podrán emplear gasóleo o una mezcla de gasóleo y GNC, con lo que se obtiene un ahorro económico por el menor coste del GNC y se evitan las emisiones correspondientes de gases de escape por el uso de GNC frente al gasóleo.

8 · 6 CERTIFICACIÓN DE SEGURIDAD

En el año 2015, se procederá a la renovación, por cumplimiento del plazo estipulado, de 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 2010. Opcionalmente se obtendrá la Certificación según la Norma ISO 39001 como sustitutiva de aquella.

8 · 7 REALIZACIÓN DE ENSAYOS

A lo largo del año, continuarán realizándose ensayos con autobuses de diferentes tecnologías, especialmente de vehículos híbridos y eléctricos y probándose nuevos productos y técnicas que permitan ahorros sustanciales de consumo de combustible mediante aditivación o instalación de componentes diversos e, incluso, implantación de técnicas de conducción.

9 TECNOLOGÍA

En 2015, proseguirá el desarrollo de aplicaciones externas utilizando la plataforma Open Data, lo que permitirá generar productos de alto valor añadido y mejorar la imagen de la EMT.

Se pondrá en servicio una aplicación de gamificación, con la que los clientes podrán realizar competiciones a bordo del autobús. Con ella, se pretende fidelizar a los clientes y mejorar la calidad del viaje.

Con estos mismos objetivos, se pondrá en servicio un programa piloto para el pago mediante sistemas NFC en los dispositivos móviles. El primer piloto tendrá una duración de varios meses y se llevará a cabo en el primer semestre del año, en coordinación con el Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

Seguirán incrementándose los sistemas de información a los clientes, tanto en marquesinas, como a bordo de los autobuses, como a través de aplicaciones móviles. En 2015 finalizarán las adaptaciones de los PMVs y se instalarán la totalidad de los PMV nuevos, alcanzando la cifra definitiva de 795 unidades.

10 CONSTRUCCIONES

Dentro de los proyectos del próximo año, está la adecuación para su puesta en servicio de los nuevos aparcamientos que el Ayuntamiento cede en materia de gestión a la EMT, una vez terminan las concesiones sobre los mismos como son, para este ejercicio, los de Juan Carlos I y el de la Avenida de Valladolid.

■ Oficinas de la Dirección de Ayuda a la Movilidad y Aparcamientos

Tras la fusión de la EMT y Madrid Movilidad, a lo largo de 2015 se llevará a cabo el traslado de la totalidad del personal de la Dirección de Ayuda a la Movilidad y Aparcamientos a su ubicación definitiva en el Centro de Operaciones de Carabanchel, para lo que, en el primer trimestre del año, se realizarán las obras de acondicionamiento de locales.

■ Separadores de carril-bus

La EMT se ha hecho cargo del mantenimiento de los separadores de carril-bus de la ciudad. En 2015, se llevarán a cabo las labores de mantenimiento o de ampliación necesarias para mejorar la velocidad comercial.

■ Aparcamientos

En 2015, se realizarán obras de mejora en varios aparcamientos. Con ellas, se pretende contribuir a impulsar una línea de negocio que aporte beneficios económicos, mejorando la utilización y gestión de las plazas de aparcamiento existentes, lo que, paralelamente, contribuirá en la mejora del tráfico en superficie.

■ Bases de grúas

Otra de las intervenciones previstas en 2015 será el reacondicionamiento de las instalaciones dedicadas al almacenamiento temporal de los vehículos retirados por la grúa. Las actuaciones

EMT



www.emtmadrid.es