

## I. COMUNIDAD DE MADRID

### D) Anuncios

Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras

#### **O. A. CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID**

- 22** *CONVENIO específico de 30 de diciembre de 2024, entre el Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid y la Empresa Municipal de Transportes de Madrid.*

Madrid, a 30 de diciembre de 2024.

#### REUNIDOS

De una parte, D. Jorge Rodrigo Domínguez, en su condición de Presidente del Consejo de Administración del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, designado por Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de 19 de julio de 2023 (BOLETÍN OFICIAL DE LA COMUNIDAD DE MADRID número 171, del 20 de julio de 2023), actuando para la firma de este Convenio en el ejercicio de las atribuciones conferidas por el artículo 6.2 de la Ley 5/1985 de 16 de mayo, de creación del Consorcio y el artículo 12 de la Ley 1/1984, de 19 de enero, de Administración Institucional de la Comunidad de Madrid.

De otra parte, D. Borja Carabante Muntada, con domicilio a efectos de este documento en Madrid, en la calle Cerro de la Plata, 4 (28007 Madrid), en nombre y representación de la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S. A., con CIF número A-28046316, en su calidad de Presidente del Consejo de Administración de dicha sociedad pública municipal, cargo para el que fue designado por Acuerdo de su Consejo de Administración de fecha 8 de julio de 2019.

Ambas partes se reconocen recíprocamente capacidad y legitimación suficientes para el otorgamiento del presente documento y a tal efecto,

#### MANIFIESTAN

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid (en adelante, CRTM), es responsable desde su creación por Ley 5/1985, de 16 de mayo, de la política de coordinación de los transportes públicos que, mediante la planificación integrada de los distintos modos, la integración tarifaria y la integración modal de los distintos servicios, ha permitido aumentar significativamente la utilización del transporte público por los madrileños.

Tal es así, que la mencionada Ley ya le configura como auténtica autoridad del transporte en la Comunidad Autónoma, previendo la posibilidad de que los ayuntamientos deleguen en el organismo sus competencias locales de transporte público, como de hecho así ha sido, resultando pues agrupadas todas las competencias de transporte público regular de viajeros regionales bajo la dirección de un único organismo.

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S. A. (en adelante, EMT), es la sociedad del Ayuntamiento de Madrid encargada de la prestación del servicio de transporte público regular en autobús en el municipio de Madrid. Como consecuencia de la adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM, la EMT de Madrid se configura como el operador de transporte público urbano de superficie de Madrid integrado en el sistema de transporte público del CRTM.

En todo caso, también la antedicha Ley 5/1985 establece con claridad los principios que deben regir las relaciones entre el CRTM y las empresas públicas prestadoras directas del servicio de transporte público.

3. La relación del CRTM con la EMT no debe responder a acuerdos o convenios coyunturales, sino que debe adquirir un carácter más estable que cubra un período de tiempo lo más amplio posible.

4. Con este propósito se suscribieron los Convenios de 28 de abril de 2003, 30 de septiembre de 2004 y 29 de diciembre de 2008, que recogieron los acuerdos que vienen regulando las relaciones entre el CRTM y la EMT, acuerdos en los que se determinan los objetivos, entre otros, en materia de cantidad, calidad y coste máximo del servicio a cumplimentar por EMT, y en compensación al cumplimiento de dichos objetivos el pago por el CRTM de una tarifa de equilibrio económico a aplicar a los viajeros transportados y registrados, en las condiciones acordadas de calidad, así como el pago de las aportaciones de capital necesarias para atender a la financiación de las inversiones programadas.

5. Posteriormente, la Ley 6/2013, de 23 de diciembre, de Medidas Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Madrid introdujo una modificación en el artículo 2.2.h) y en el 11.1 de la Ley de Creación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, posibilitando que la compensación por el establecimiento de tarifas al usuario inferiores a la de equilibrio se realice en función del número de kilómetros producidos. En aplicación de esta modificación se firma con fecha 15 de abril de 2014 un Convenio Específico para los ejercicios 2013, 2014 y 2015, que ha venido prorrogando su vigencia en virtud del Convenio de Adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM de abril de 2017, igualmente prorrogado para los ejercicios 2021, 2022, 2023 y 2024.

6. En consecuencia, de conformidad con la cláusula segunda del Convenio de Adhesión, es preciso celebrar un nuevo Convenio Específico con arreglo a las siguientes cláusulas y anexos que a continuación se exponen, reguladores de los compromisos aceptados y convenidos por las partes, que se encuentre en consonancia con el Convenio regulador de las condiciones de adhesión del Ayuntamiento de Madrid al Consorcio de transportes que se encuentre vigente.

## CLÁUSULAS

### Primera

#### *Objeto*

El presente Convenio recoge los acuerdos que regulan las relaciones recíprocas entre el CRTM y la EMT durante su plazo de vigencia, planificando y cuantificando objetivos, fijando las obligaciones de la EMT en la producción de servicios, nivel de calidad de los mismos, información y atención al viajero del sistema de transportes, así como el establecimiento de un régimen de compensación mediante la determinación de una tarifa de equilibrio, de conformidad con lo dispuesto en la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.

### Segunda

#### *Objetivos generales*

Con este Convenio Específico se exige seguir trabajando en el ajuste de la oferta del servicio de transporte y en la minoración y eficiencia de los costes de prestación del servicio, a la par que conseguir los siguientes objetivos:

- a) Garantizar la prestación del servicio de transporte público, proporcionando un horizonte de estabilidad para el desarrollo de la actividad de la EMT derivado de la realización del servicio público de transporte de superficie definido por el CRTM.
- b) Mejorar la eficiencia de la gestión, en especial, de los procesos productivos, definiendo objetivos de productividad a través de la evolución de algunos de sus factores.
- c) Optimizar y racionalizar los gastos, específicamente los de personal, de acuerdo con las previsiones legales de carácter básico, con las particularidades y en los términos que recojan las distintas Leyes de Presupuestos Generales del Estado de los distintos años que comprende el presente convenio en todo lo que afecte a EMT como sociedad pública de carácter municipal.
- d) Incrementar la demanda de viajeros, manteniendo una adecuada calidad de servicio e introduciendo la determinación de objetivos en el cumplimiento de unos indicadores de calidad.
- e) Definir la producción global desarrollada en programas de servicio mensual que se explicita en los indicadores anuales de coches - km u horas - coche, en consonancia con la adaptación de la capacidad de la red a la evolución de la demanda y a los procesos de reordenación progresiva de la red de EMT.

### Tercera

#### *Responsabilidades generales de las partes*

##### 3.1. Por parte de la EMT de Madrid:

- a) Producir la oferta de servicios definida por el CRTM en las mejores condiciones de calidad y eficiencia, siendo el dimensionamiento de la oferta el adecuado para satisfacer las necesidades.
- b) Colaborar técnicamente con el CRTM en todos los ámbitos relevantes para la mejor planificación e información del servicio.
- c) Desarrollar de forma eficiente la actividad de transporte público realizada por la EMT dentro del sistema de transporte público coordinado por el CRTM.
- d) Proporcionar trimestralmente al CRTM información relevante relativa al servicio de transportes prestado, e informar de los aspectos económicos de la actividad de transporte, según se establezca en este Convenio.
- e) Facilitar al CRTM todo tipo de información sobre la financiación obtenida por parte de la EMT y dirigida a sostener su actividad de transporte público.
- f) Informar al CRTM de todas las iniciativas e innovaciones referidas a la prestación del servicio o a la atención al usuario, y someter a autorización de los órganos de CRTM que resulten necesarios aquellas que afecten a la recaudación tarifaria o la disponibilidad de bonificaciones sobre aquella.

##### 3.2. Por parte del CRTM:

- a) Definir un marco estable de financiación que permita el cumplimiento de los objetivos enumerados y que incentive la mejora de la productividad del sistema de transporte en la forma que establezca el presente Convenio, siempre dentro de las directrices que, en materia de gasto público, sean fijadas por las autoridades competentes de hacienda pública de las distintas administraciones que financian el organismo, en el presente caso la hacienda municipal y autonómica. Para ello, en cumplimiento de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, en la redacción dada por la Ley 6/2002, de 27 de junio, por la que se modifica la Ley de Creación del Consorcio Regional de Transportes, el Consorcio Regional de Transportes y de acuerdo con la Ley 6/2013, de 23 de diciembre, de Medidas fiscales y Administrativas deberá garantizar a la EMT el establecimiento de un régimen especial de compensación económica debido al hecho de haber establecido, dentro de sus competencias, una tarifa a cargo del usuario inferior a la de equilibrio. Se entiende por tarifa de equilibrio la que, cubriendo los costes de explotación en condiciones adecuadas de productividad y organización para unos índices de calidad determinados, y descontados los ingresos por prestación del servicio público de transporte provenientes de las ventas de títulos de uso exclusivo en la red de EMT y el resto de los ingresos ajenos a la explotación descritos en la cláusula 8.1, permite a la EMT la correcta realización del servicio público de transporte de superficie definido por el CRTM.
- b) Atender las necesidades financieras de la EMT en las condiciones e importes que se deriven del clausulado de este Convenio y de los recogido en el Convenio Regulador de las Condiciones de adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM.
- c) Informar a EMT sobre las modificaciones de los servicios de su competencia con la suficiente antelación para poder llevar a cabo las adaptaciones necesarias.
- d) Establecer anualmente y según el procedimiento que se describe en este Convenio, la oferta de servicios (Kilómetros) a realizar por la EMT.
- e) Informar a la EMT de los resultados de control de su actividad y, en su caso, cuantificar y aplicar las penalizaciones previstas en este Convenio.

### Cuarta

#### *Compromiso de servicio por parte de la EMT*

##### 4.1. Producción:

EMT prestará la oferta de servicios programada por el CRTM, que se explicita más adelante, ajustándose, en el plazo más breve posible, a las variaciones que se produzcan en dicha programación, una vez que éste se las comunique formalmente, buscando la máxima

eficiencia en la operación, y las pondrá en vigor, una vez recibida la pertinente autorización del CRTM.

La producción anual, expresada en coches-kilómetro se calculará como el número de viajes completos comerciales multiplicados por la longitud entre terminales, más el número de viajes incompletos comerciales multiplicados por la distancia entre paradas correspondientes.

No obstante, sobre el ajuste de la producción final a la programación, expresada en coches-kilómetro, se tendrán en cuenta los efectos inducidos por situaciones de ocupaciones de la vía pública que la hagan intransitable para los itinerarios de las líneas (eventos deportivos o culturales, manifestaciones, desfiles, etc.), o por conflictos laborales que no permitan el desarrollo del servicio con normalidad.

Se establecen unos indicadores de calidad relativos a la producción, que se relacionan en el punto siguiente.

#### 4.2. Calidad del servicio:

##### 4.2.1. Material móvil.

La adquisición de nuevos autobuses financiados por el CRTM se realizará, previa autorización de la Comisión Delegada del CRTM, en orden a mantener una flota acorde con la oferta programada y la demanda estimada. La dimensión de este parque de autobuses financiados por el CRTM, así como su volumen, se fijará anualmente, en el marco de la definición de los presupuestos.

La antigüedad máxima y edad media de la flota no deberían superar, salvo circunstancias excepcionales debidamente acreditadas, la cifra de 15 y 8 años, respectivamente. Todos los autobuses que se adquieran deberán cumplir todas las normativas de sostenibilidad y de accesibilidad.

Todos los autobuses de la EMT deberán cumplir las normas de accesibilidad vigentes a la firma de este convenio y, en particular, dispondrán de piso bajo, sistema de inclinación y de rampa motorizada para usuarios de silla de ruedas, y doble validadora para los usuarios con movilidad reducida.

Con el objetivo de hacer compatible los condicionantes de edad de la flota con la mejora en la reducción del impacto ambiental y, en concreto, con los objetivos medioambientales del Ayuntamiento de Madrid, todas las líneas cuyo itinerario se desarrolle parcial o completamente dentro de la Zona de Bajas Emisiones de Madrid ZBE, estarán servidas por vehículos ecológicamente mejorados VEM, eléctricos, híbridos, de GNC o dotados con dispositivos que permitan cumplir las exigencias asociadas a la ZBE.

##### 4.2.2. Oferta de servicio.

###### 4.2.2.1. Regularidad.

En un servicio de transporte de superficie con itinerarios que discurren, en un elevado porcentaje, por calles con utilización intensiva del vehículo privado, tanto en movimiento como estacionado, resulta muy difícil alcanzar un objetivo de plena regularidad del servicio, si bien sí es necesario establecer unos resultados que permitan estimular su cumplimiento, ya que también tienen influencia en los resultados de la regularidad otros factores propios de la gestión del operador, como el cumplimiento de la dotación programada y la adecuación de los tiempos de recorrido.

A los efectos de este Convenio Específico, se define como índice de regularidad el porcentaje de circulaciones en las que se han mantenido frecuencias con desviaciones inferiores al 20 por 100 de las programadas respecto del total de expediciones de la línea o de la red en un día de servicio.

Para calcularlo se hace uso de los horarios reales de los pasos por parada SAE/BDU mediante la extracción del intervalo real que se produce por cada paso, comparando el intervalo real con el teórico.

El uso de los horarios reales de los pasos por parada SAE/BDU es un método fiable para extraer el intervalo real que se produce por cada paso puesto que:

- El SAE elimina los pasos por parada bajo medida de regulación.
- Los pasos por paradas, excluyendo cabeceras, tienen un alto grado de fiabilidad.
- En el momento que un coche vuelve a la línea se registran pasos por parada de nuevo.
- La disponibilidad de los datos es inmediata.
- Independencia del método respecto al inspector.

El método de cálculo, del índice de regularidad para cada expedición, es el siguiente:

- Si el intervalo teórico  $I_t$  es menor o igual que 10 min., entonces el índice de regularidad IR
  - $IR = 100$  si  $I_r - I_t$  es menor o igual a 2 min., o
  - $IR = 100 \times \left( 1 - \left( \frac{I_r - (I_t + 2)}{I_t - 2} \right) \right)$  si  $I_r - I_t$  es mayor que 2 min.
- Si el intervalo teórico  $I_t$  es mayor que 10 min. y menor o igual a 25 min., entonces el índice de regularidad IR
  - $IR = 100$  si  $I_r$  es menor o igual  $1,2I_t$ , o
  - $IR = 100 \times \left( 1 - \left( \frac{I_r - 1,2I_t}{0,8I_t} \right) \right)$  si  $I_r - I_t$  es mayor que  $1,2I_t$ .
- Si el intervalo teórico  $I_t$  es mayor que 25 min., entonces el índice de regularidad IR
  - $IR = 100$  si  $I_r - I_t$  es menor o igual a 5 min., o
  - $IR = 100 \times \left( 1 - \left( \frac{I_r - (I_t + 5)}{I_t - 5} \right) \right)$  si  $I_r - I_t$  es mayor que 5 min.
- Si un intervalo real es el doble del teórico entonces  $IR = 0$

Los criterios para el cálculo de la regularidad son los siguientes:

- La regularidad se mide en la 2.<sup>a</sup> y penúltima parada de cada sentido de la expedición.
- El valor de regularidad de una franja es la media aritmética del valor IR obtenido para las paradas 2 y n-1 de la franja-parada-sentido.
- El valor diario para una línea será la media aritmética de todos los IR del día (de 7 a 22 horas).
- De igual forma el cálculo mensual se hace con la media aritmética de todos los IR de cada línea.

Se establece como grado de cumplimiento que el índice de regularidad de la red sea igual o superior al 85 por 100.

#### 4.2.2.2. Nivel de ocupación.

Atendiendo a la capacidad de un autobús, se define como índice de ocupación al número de pasajeros que simultáneamente viajan en el autobús, respecto de la capacidad máxima del mismo, expresado en porcentaje.

A este respecto se define por criterio de calidad un valor máximo de ocupación en una circulación como el número de plazas de asiento más el producto de la superficie libre practicable del interior del autobús multiplicado por una ratio de densidad de 3,75 viajeros/m<sup>2</sup>.

Se establece como grado de cumplimiento diario que el 85 por 100 de los usuarios realicen trayectos en los que el índice de ocupación sea igual o inferior al máximo establecido.

#### 4.2.3. Calidad percibida por el usuario.

La EMT llevará a cabo anualmente un estudio de opinión entre los usuarios de EMT para conocer la percepción de los usuarios al respecto.

Entre los índices calculados en ese estudio se obtendrá un índice de calidad del servicio (ICS) para el conjunto de la red en función de la valoración que los encuestados atribuyen a distintos atributos componentes del servicio (servicio prestado, confort, atención al cliente, información, seguridad, medio ambiente e infraestructuras) así como la importancia relativa que los propios usuarios manifiesten para cada uno de ellos. La definición del método preciso de obtención de este indicador corresponde al CRTM.

La calidad percibida por el usuario se quiere configurar como uno de los elementos centrales a la hora de configurar el riesgo empresarial por la explotación del servicio.

La percepción del viajero pasa a ser así un elemento esencial sobre el que controlar la correcta prestación del servicio y su evolución positiva a lo largo de la vigencia de este convenio.

Para ello, y con independencia de la utilidad del conjunto del estudio de opinión para un análisis profundo de distintos aspectos y posibilidades de mejora, se adopta el mencio-

nado índice de calidad de servicio (ICS) del conjunto de la red como referencia a los efectos de determinar la satisfacción del cliente y aplicar la correspondiente penalización en caso de que no se alcance el nivel objetivo.

La Comisión de Seguimiento prevista en el punto 9.5 de este texto, a la vista de experiencias previas, podrá plantear modificaciones en los objetivos y mejoras en los métodos de obtención del indicador.

#### 4.3. Sistemas y gestión de la información.

EMT atenderá las indicaciones del CRTM en relación con los aspectos relacionados con la gestión del servicio, el sistema de billeteaje, información y atención al viajero, nuevas tecnologías, página web, y comunicación, entre otros.

Será obligación de la empresa, adecuar los elementos de billeteaje a las condiciones de uso que determine el CRTM en relación con sus títulos de transporte (expendedoras, validadoras y otros elementos auxiliares). Los costes de adecuación se integrarán en la tarifa de equilibrio.

La empresa deberá adoptar las especificaciones tanto del sistema BIT como otros que fueran establecidas por el CRTM, garantizando el mantenimiento de estas especificaciones tanto a nivel formal, de estructura de la información, como respecto a la calidad y veracidad de su contenido, comprometiéndose a la adaptación a las actualizaciones y evoluciones del sistema BIT o los establecidos por el CRTM durante toda la vigencia de este convenio.

A su vez, la EMT suministrará regularmente toda la información referente a la explotación del servicio, de manera periódica y puntual previa solicitud de la misma. Se completará la integración del SAE y del sistema de gestión incidencias de EMT en el SAE intermodal del Centro de Control del CRTM, respetando en todo caso la normativa en materia de protección de datos y demás legislación que fuera de aplicación

Asimismo, se mantendrán los sistemas de comunicación de los accidentes e incidentes que se produzcan en la red de autobuses de la EMT, incorporando dicha información en la plataforma que determine el CRTM (actualmente GEIS). Esta integración deberá ser automática y para ello se contará con la colaboración de EMT y del CRTM

#### 4.4. Atención al cliente.

La EMT se responsabilizará de la atención de los clientes propios de su servicio, en coordinación con el CRTM, atendiendo sus indicaciones.

La oficina de atención al cliente de EMT situada en su sede estará habilitada para los servicios habituales de las oficinas de gestión del CRTM respecto de la Tarjeta de Transporte Público (información, resolución de incidencias, personalización de TTP-personales) y cualquier otra que acuerden las partes por resultar beneficiosa para los clientes comunes. Para ello dispondrá de acceso al sistema tecnológico que fuera preciso (actualmente GBIT) y recibirá soporte y ayuda a la formación desde el CRTM, así como los equipos informáticos (PC maquetado para oficina de gestión) de puesto y periféricos especiales (impresora de TTP, por ejemplo) que se precisen. Asimismo, el CRTM facilitará las TTP necesarias para el normal funcionamiento de la oficina. EMT se hará cargo de cualquier consumible (a excepción de las TTP) que sea preciso para el desarrollo del servicio. Esta colaboración mutua no implicará compensación económica alguna entre las partes.

En relación con las quejas y sugerencias, EMT utilizará en sus autobuses y en sus oficinas, los sistemas o libros de reclamaciones oficiales del CRTM y que éste le facilitará según necesite. Por vía telemática los usuarios del transporte podrán recurrir, indistintamente, al formulario general del CRTM ubicado en su página web o al disponible en la web de la EMT. No obstante, EMT queda obligada a volcar en el sistema del CRTM todas las quejas y sugerencias recibidas, así como las contestaciones enviadas y resto de atributos necesarios para conocer el estado de tramitación de las mismas, aun cuando EMT decida utilizar su propio sistema de gestión de estos expedientes. Asimismo, EMT tendrá acceso al sistema de gestión de quejas y sugerencias del CRTM en la parte que afecte a dicho modo de transporte, debiendo informar y/o contestar estas reclamaciones en el propio sistema del CRTM, sin perjuicio de que, por cuestiones de operatividad, los técnicos de ambas entidades arbitren otro procedimiento puntual más eficiente. Los servicios técnicos de ambas entidades colaborarán para el correcto entendimiento entre los sistemas informáticos, haciéndose responsable cada cuál de sus propios sistemas y de los servicios propios necesarios para dicho entendimiento, así como asumiendo sus costes de desarrollo y mantenimiento.

## Quinta

### *Compromisos por parte del CRTM*

El CRTM se compromete a programar la oferta de servicios a desarrollar por EMT, alcanzando unos valores anuales estimados de 95.700.000 de coches kilómetro para el año 2024, 97.300.000 para el año 2025, 98.300.000 km para 2026, y 99.300.000 km para 2027.

Con independencia de la programación plurianual recogida en el párrafo anterior, el CRTM establecerá el plan de servicios definitivo para cada período anual antes del 31 de julio del año anterior, atendiendo a alcanzar dichos objetivos. No obstante, podrá ajustar a lo largo del ejercicio la programación de servicios, para adecuarse a las necesidades de la demanda, comunicándolo con suficiente antelación a EMT, respetando, en todo caso, los valores anuales estimados.

Las modificaciones de servicios que desee EMT deberá solicitarlas al CRTM con dos semanas de antelación y el CRTM deberá resolver la solicitud en el plazo de una semana. Los acuerdos que adopte el CRTM sobre modificaciones del servicio de EMT, tanto si fueran a iniciativa propia o como consecuencia de solicitud de EMT, deberán ser comunicados a EMT mediante procedimiento fehaciente. La puesta en servicio de las modificaciones aprobadas por el CRTM estará condicionada a la expedición de la correspondiente autorización librada por el CRTM, y a los plazos de la normativa laboral vigente.

El CRTM abonará los importes correspondientes a la aplicación de la tarifa de equilibrio resultante a los kilómetros programados y producidos, de acuerdo con la mecánica descrita más adelante en el presente Convenio. Si de las modificaciones adicionales de oferta se derivaran repercusiones relevantes en la demanda transportada por EMT, tales desviaciones se tendrán en cuenta a los efectos de la demanda objetivo anual.

## Sexta

### *Compromiso de gestión por parte de la EMT*

EMT gestionará los servicios de transporte público de superficie definidos por el CRTM con un coste de explotación, que para unas condiciones adecuadas de productividad y organización, y con unos índices de calidad determinados, estarán financiados con la tarifa de equilibrio por kilómetro producida definida en este Convenio, con otros ingresos de gestión obtenidos por EMT en su actividad principal del transporte y con las subvenciones y/o aportaciones que pudiera recibir de otras administraciones.

El conjunto de actuaciones que EMT ponga en marcha al amparo del presente Convenio Específico, deberá producir la evolución positiva de los índices de productividad, teniendo en cuenta los compromisos de producción.

## Séptima

### *Marco tarifario*

#### 7.1. Títulos válidos en EMT.

Durante el período de vigencia de este convenio, los títulos de transporte válidos en la red de EMT serán los que en cada momento el CRTM determine. En la actualidad y con carácter general estos títulos son el billete sencillo (válido para un solo viaje), los billetes multiviaje, Metrobús (válido para diez viajes en las redes de EMT y Metro de Madrid), con posibilidad de efectuar un viaje con un transbordo en la red de EMT, y los Abonos Transportes o Tarjeta de Transporte Público sin contacto, en cualquiera de sus modalidades, y la Tarjeta Azul.

La EMT de Madrid no podrá establecer títulos específicos de utilización en su red, ni medios/soportes de pago, sin la autorización expresa del CRTM. Asimismo, corresponde al órgano competente de este organismo la determinación de todas las tarifas de aplicación en los servicios de transporte regular de la EMT. Esta podrá implantar cualquier tecnología compatible con los sistemas de billeteaje e información del CRTM, siempre que cumpla con las normas técnicas y de seguridad establecidas por éste, garantizando la fiabilidad de los resultados, y no limite su posibilidad de extensión a otros operadores integrados en el CRTM. Dicho esto, el soporte para los títulos de transporte de validez en la EMT será la tarjeta de transporte público, salvo casos autorizados expresamente por el CRTM.

Los gastos ocasionados por la comercialización de sus títulos propios deberán ser satisfechos en su totalidad por EMT.

### 7.2. Ingresos por recaudación.

La administración de todos los ingresos procedentes de la venta de títulos de transporte vigentes en el sistema de transporte del que EMT forma parte, o por cualquier red de venta determinada por el CRTM, corresponde a este, por lo que EMT vendrá obligada a justificar a aquél dichos ingresos mediante los mecanismos que se definan.

Todos los ingresos propios de la EMT deberán quedar reflejados en el sistema BIT del CRTM o en el que este determine.

A su vez, deberá establecerse el sistema de registro que fuera necesario para que, todos los viajes que puedan efectuarse con carácter bonificado o gratuito queden igualmente registrados, de forma que la consecuencia económica de la falta del pertinente ingreso sea automáticamente constatada. Igualmente, deberán establecer los mecanismos en el Sistema de Ayuda a la explotación de manera que los kilómetros afectados por esas notificaciones o gratuidades sean registrados de la misma forma.

A efectos informativos, y una vez cerrado el ejercicio económico el CRTM proporcionará el desglose de toda la recaudación efectuada desde el organismo, así como aquella afectada a los viajes efectuados en la EMT. En concreto, presentará al menos separada la recaudación de los títulos anónimos, así como aquella parte de otros títulos cuya recaudación corresponda, por los viajes realizados, a la EMT.

Dado que el presente Convenio prevé la financiación a través de mecanismo legalmente permitido de abono por km efectuado, el CRTM trasladará también el sistema de cálculo que se utiliza, tanto para la previsión de los kilómetros a realizar en cada ejercicio amparado por el Convenio, como el sistema empleado para el cálculo de la tarifa por kilómetro.

Las recaudaciones de los billetes sencillos y TRANSBUS constituirán los ingresos por recaudaciones de EMT, considerándose los mismos como ingresos a cuenta de la facturación mensual correspondiente por tarifa de equilibrio por kilómetro programado y producido. Asimismo, tendrán esta misma consideración los ingresos dejados de recaudar a consecuencia de los viajes bonificados o con gratuidad total que queden reflejados en el sistema BIT del CRTM.

El CRTM diseñará de acuerdo con EMT un sistema de rutina de aplicación a éste, que asegure el control de la venta, recaudación e ingreso en tesorería, así como los procesos de control de los títulos emitidos y no vendidos.

### 7.3. Control del fraude.

Se procederá, por parte de la EMT a efectuar una intervención a bordo de los autobuses con una dedicación mínima de 100.000 horas-hombre/año.

La EMT de Madrid dará cuenta al CRTM con dos semanas de antelación de los programas de inspección de uso de los títulos de transporte desagregados por día y línea y, en un plazo de un mes después de realizados, de los resultados de los mismos. Asimismo, la EMT incorporará a dichos programas las variaciones que plantee el CRTM con siete días de antelación a la fecha de ejecución. El incumplimiento de los planes de inspección aprobados dará lugar a una penalización en los términos establecidos en este Convenio Específico.

EMT deberá suministrar, además de los datos relativos al número de horas-hombre efectuadas mensualmente, el número de inspecciones a usuarios efectuados, así como las irregularidades detectadas, clasificadas según la tipología descrita en las Condiciones generales de contratación y utilización del sistema universal de billeteaje electrónico para el transporte relativas tanto a la tarjeta transporte público personal como no personal.

Todas las inspecciones efectuadas deberán generar un registro de la transacción inspección acorde a las especificaciones del sistema BIT, independientemente del soporte del título de transporte, y han de remitirse con la periodicidad definida en dichas especificaciones.

## Octava

### *Régimen económico de la explotación*

#### 8.1. Ingresos de EMT.

EMT de Madrid, cuyos ingresos por recaudación están en función de las tarifas fijadas por el CRTM, procurará maximizar la obtención de recursos propios por las diferentes actividades que realice, acondicionando su estructura de ingresos a la siguiente:

1. Ingresos por prestación del servicio público de transporte:
  - Ingresos de recaudación. Provenientes de ventas de títulos de uso exclusivo en la red de EMT (con el NIF de la EMT).



- Ingresos por la prestación de servicios de transporte correspondiente a la tarifa abonada por el CRTM por la realización de kilómetros de prestación del servicio (tarifa de equilibrio).

2. Ingresos ajenos a la explotación: se consideran como ingresos ajenos a la explotación los ingresos obtenidos por la publicidad, las aportaciones y/subvenciones corrientes que pudiera recibir de otras administraciones y otros ingresos directamente relacionados con su actividad principal del transporte.

#### 8.2. Aportaciones económicas del CRTM a EMT.

##### 8.2.1. Cálculo de las aportaciones.

El CRTM atenderá las necesidades derivadas de la prestación del servicio de transporte que tiene encomendado la EMT, con la extensión y características que se establezcan para cada período en este Convenio.

El actual Convenio de adhesión que recoge las condiciones por las que el ayuntamiento de Madrid se integra en el Consorcio Regional de Transporte, determina que se considerarán “necesidades de EMT a financiar por el CRTM”, “la diferencia entre los costes objetivos del servicio programado de transportes de viajeros y los ingresos obtenidos por la venta de títulos de transporte y otros ingresos ajenos a la explotación y de otras actividades recaudadas por el operador”.

Se entienden como “costes objetivos del servicio programado del transporte de viajeros” los que tienen su reflejo en la estructura de costes consensuada entre el CRTM y EMT para cada uno de los ejercicios.

Tendrán la consideración de “ingresos ajenos a la explotación y de otras actividades recaudadas por el operador”, los ingresos por prestación del servicio público de transporte provenientes de las ventas de títulos de uso exclusivo en la red de EMT (con el NIF de la EMT) y los ingresos ajenos a la explotación: ingresos derivados de la gestión publicitaria, subvenciones corrientes de otras administraciones públicas y otros ingresos directamente relacionados con su actividad principal del transporte.

En cualquier caso, tanto los costes financiados por el CRTM, como los ingresos propios y otros ajenos a la explotación, incluirán, únicamente, los ingresos y gastos inherentes a la realización del servicio de transportes, para lo que es necesario que EMT elabore y ejecute los presupuestos por línea de actividad (ingresos y gastos del “servicio de transporte” y “gestión publicitaria”).

Los datos económicos base para la proyección de las necesidades 2024/2027 resultan de la elaboración de un presupuesto para 2024 en base “0” que explica y justifica los gastos e ingresos tenidos en cuenta en la elaboración de la estructura de costes inicial, así como los ítems de producción incorporados a la estructura.

A partir de estos datos se han establecido los importes máximos a presupuestar en cada uno de los conceptos de gastos e ingresos en los ejercicios 2024, 2025, 2026 y 2027 (Anexo I):

- El cálculo de las necesidades de los ejercicios futuros se hará teniendo en cuenta la programación de la oferta de coches-kilómetro realizada por el CRTM para cada uno de ellos en base a lo dispuesto en la cláusula quinta de este convenio.
- Para el cálculo de los costes de personal se tendrá en cuenta, como límite máximo, los incrementos globales establecidos en las leyes de presupuestos anuales del Estado, un 1 por 100 adicional por deslizamientos de la masa salarial y otro 1 por 100 en función del incremento de los servicios de transporte (kilómetros programados). Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en la cláusula 8.5 relativa al proceso de liquidación.
- Para el cálculo del resto de costes de explotación se tendrán en cuenta los índices oficiales de evolución del coste de combustible y del índice de precios al consumo para el sector del transporte.

Los importes correspondientes a los ejercicios 2025, 2026 y 2027 se verán incrementados en la cantidad necesaria para que la EMT pueda asumir el coste de las tarifas de los intercambiadores que actualmente está asumiendo con cargo a su presupuesto el CRTM, así como por la asunción por parte de la Empresa de las concesiones de transporte urbano de viajeros que discurren íntegramente por el Municipio de Madrid y que actualmente son titularidad del CRTM.

Todas estas magnitudes se establecen al margen de los objetivos incluidos en el Plan Estratégico aprobado por EMT para el período 2022/2030.

Las necesidades máximas a financiar por el CRTM a la EMT serán, para cada uno de los años de vigencia del Convenio, las siguientes:

Año	Tarifa Equilibrio	Kilómetros	Importe
2024	6,76672	95.700.000	647.574.820,00
2025	6,97037	97.300.000	678.217.297,05
2026	7,12249	98.300.000	700.140.903,81
2027	7,32323	99.300.000	727.196.512,35

La EMT tendrá derecho a percibir del CRTM como máximo el importe de las aportaciones previstas en este Convenio si cumple con los objetivos de producción indicados en la cláusula quinta de este Convenio, con los ajustes derivados del sistema de penalizaciones indicado en el epígrafe siguiente y sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado quinta de esta cláusula.

Los servicios especiales que no estén incluidos en los presupuestos se liquidarán al margen del mismo de acuerdo con la tarifa de equilibrio del año en que se presten debiendo ser aprobados previamente por la Comisión Delegada del Consejo de Administración del CRTM.

En el supuesto de que fuera necesario ampliar la oferta de servicios a desarrollar por la EMT de acuerdo con lo previsto en la cláusula quinta, se podrá aumentar el presupuesto aprobado en función de dicho incremento mediante acuerdo de la Comisión Delegada.

Si durante la ejecución del presupuesto la Empresa tuviera que soportar costes extraordinarios no imputables a la misma se podrá aumentar la tarifa de equilibrio mediante acuerdo de la Comisión Delegada. Darán lugar a esta modificación la aprobación de una mejora retributiva al personal que no estuviera prevista en el presupuesto inicial, la desviación en el coste de combustible por encima del 5 por 100 del coste previsto en el presupuesto, así como cualquier otra circunstancia excepcional que pueda generar un desequilibrio por encima del 10 por 100 del presupuesto inicial.

#### 8.2.2. Penalizaciones.

Con periodicidad mensual, y con carácter anual, con ocasión de la regularización de las aportaciones del ejercicio, las necesidades a financiar se afectarán de una penalización, en el caso de no cumplimiento de los objetivos del servicio programado y de los objetivos de calidad, de la siguiente forma:

- a) Se toman como índices de cumplimiento de los objetivos programados, expresados en porcentaje, los siguientes:

CONCEPTO OBJETIVO	GRADO DE CUMPLIMIENTO MENSUAL (%)
Producción (Horas -coche)	97,0% de las horas-coche correspondientes a la programación
Regularidad del servicio	97,0% del objetivo fijado en la cláusula cuarta
Ocupación por calidad	96,0% del objetivo fijado en la cláusula cuarta
Control del fraude	100,0% del objetivo fijado en la cláusula séptima

Si el grado de cumplimiento medio del año de alguno de los índices anteriores superase los planteados, se eliminarán las penalizaciones mensuales resultantes asociadas a ese indicador.

- b) La penalización, en porcentaje sobre el total las aportaciones, se obtendrá según la tabla siguiente de desviaciones acumuladas:

	PENALIZACIÓN
Inferior a 2 puntos por debajo objetivo	0,05%
Entre 2 y 4 puntos	0,20%
Entre 4 y 6 puntos	0,40%
Entre 6 y ,9 puntos	0,65%
Mayor de 9 puntos	1,00%

En el cálculo del índice de cumplimiento de la producción, se eliminará el efecto derivado de situaciones como las descritas en la cláusula cuarta, apartado 4.1, cuyas consecuencias se valorarán aisladamente.

La Comisión de Seguimiento podrá, no obstante, modificar o ajustar la definición y/o o aplicación de la presente cláusula, en lo referente a la fórmula de penalización.

- c) Por incumplimiento de la edad mínima o media de la flota (definida en este convenio) en el ejercicio se aplicará una penalización del 0,20 por 100 sobre el total de las aportaciones, siempre y cuando no hayan existido circunstancias sobrevenidas que impidieran su cumplimiento

#### 8.3. Formalización y aprobación del presupuesto anual de EMT.

La EMT elaborará y someterá a la conformidad de la Comisión Delegada del CRTM sus presupuestos anuales, de las actividades afectadas por el presente convenio, teniendo en cuenta la oferta programada por éste, así como las necesidades de inversión de la misma. Dichos presupuestos habrán de incorporar los compromisos de servicio y de gestión contenidos en el presente Convenio Específico, la tarifa de equilibrio, así como la estimación de la demanda de viajeros y de la producción de kilómetros.

Las estimaciones de demanda y de kilómetros producidos se efectuarán contemplando, entre otros aspectos, los efectos singulares en la demanda de las previsiones establecidas por las autoridades económicas para el año siguiente, así como la previsión de modificaciones significativas en la oferta de transporte o en la política tarifaria para el siguiente ejercicio.

Teniendo en cuenta el procedimiento establecido para la determinación de las aportaciones económicas del CRTM a EMT, durante los ejercicios 2025, 2026 y 2027, los importes iniciales a consignar en los presupuestos anuales del CRTM y EMT serán los establecidos en el Anexo I de este Convenio, salvo que se produzcan circunstancias no previstas en la programación plurianual realizada que justifiquen adecuadamente la modificación de dichas previsiones al alza o a la baja. A estos efectos, se tendrán en cuenta los siguientes aspectos:

- Las variaciones que se produzcan en la programación de la oferta de coches-kilómetro realizada por el CRTM en base a lo dispuesto en la cláusula quinta de este convenio.
- Para el cálculo de los costes de personal se tendrá en cuenta, como límite máximo, los incrementos globales establecidos en las leyes de presupuestos anuales del Estado para su sector público. En caso de prórroga presupuestaria no se incluirán incrementos con respecto a los costes de personal del ejercicio actual.
- Las variaciones que hayan experimentado los índices oficiales de evolución del coste de combustible y del índice de precios al consumo para el sector del transporte en relación a los estimados en el momento de elaborar el Anexo 1 de este Convenio. La modificación en el plan de inversiones de material móvil o del límite de financiación que se establece en el Convenio de Adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM.

Toda la documentación relativa a los Presupuestos de la EMT expuesta en los párrafos anteriores, se presentará al CRTM antes del 1 de septiembre del año anterior al que se refieren dichos presupuestos.

Los desacuerdos en materia de la elaboración del presupuesto, o en la estimación de kilómetros producidos o en la imputación de ineficiencias en la gestión de EMT, así como cualquier otro aspecto que afecte a la tarifa de equilibrio a aplicar, deberán ser debatidos, en primer lugar, en la Comisión de Seguimiento. Si no se alcanzara acuerdo, se remitirán a la Comisión Delegada del CRTM hasta su acuerdo definitivo. La falta final de acuerdo podrá ser causa de denuncia del presente Convenio.

El Consejo de Administración de la EMT aprobará su presupuesto con antelación suficiente para su traslado y, en su caso, incorporación al presupuesto del CRTM, que debe ser aprobado antes de la aprobación de los Presupuestos Generales de la Comunidad de Madrid.

#### 8.4. Financiación de inversiones.

El presupuesto de inversiones a realizar en el ejercicio y las amortizaciones de operaciones de crédito derivadas de inversiones anteriores, se financiarán, previa aprobación de la Comisión Delegada del CRTM, por este orden, con cargo a los recursos propios del operador; las aportaciones recibidas de organismos ajenos al Consorcio, y, en su caso, el endeudamiento.

El CRTM financiará con cargo a la tarifa de equilibrio la amortización de las inversiones en material móvil realizadas de acuerdo con lo previsto en el Convenio de Adhesión del Ayuntamiento de Madrid al CRTM y por el importe máximo que se establezca en el mismo para cada anualidad.

Si EMT hubiera de acudir al endeudamiento para la financiación de sus inversiones en un período determinado, el Consorcio financiará en períodos sucesivos la devolución de los préstamos en que EMT incurra para obtener dicha financiación, de acuerdo con el cuadro

de amortización correspondiente, del que la cuota de amortización del préstamo pasará a formar parte del presupuesto anual de EMT, en el apartado de Inversiones, y cuyos intereses integrarán el capítulo de gastos financieros del citado presupuesto.

#### 8.5. Proceso de liquidación de las aportaciones del CRTM a EMT.

##### 8.5.1. Liquidaciones mensuales.

Las liquidaciones mensuales, a incluir en una única factura mensual, se calcularán en base a los siguientes apartados:

- a) Liquidación provisional: con el fin de atender adecuadamente las necesidades financieras de EMT, ésta emitirá dentro de los diez primeros días, salvo acuerdos posteriores para ajustar a calendario las certificaciones, de cada mes una factura del importe a cuenta de los ingresos por tarifa de equilibrio por los kilómetros previstos para cada mes.  
La estimación de los kilómetros previstos se efectuará conforme a las previsiones recogidas en el anexo del presente convenio.
- b) Liquidación definitiva del mes anterior: asimismo, la factura emitida por EMT incorporará la liquidación definitiva correspondiente al mes anterior, una vez conocidas y comprobadas las cifras definitivas de los kilómetros producidos realmente, viajeros y calidad del servicio, de acuerdo con el sistema de penalizaciones establecido en el presente Convenio.
- c) Ingresos propios: la factura mensual que emitirá EMT deducirá el importe de los ingresos propios de EMT recaudados en el mes anterior ya en poder del operador.
- d) Calendario: el CRTM abonará a la EMT el importe de la factura antes del día 20 de cada mes y por doceavas partes de la estimación de kilómetros anuales según se detallan en el Anexo I unido al presente Convenio.

##### 8.5.2. Liquidación anual.

Antes del 20 de febrero se efectuará la liquidación del ejercicio precedente de acuerdo con la producción de kilómetros programados y realizados, el valor de la tarifa de equilibrio fijada en el presupuesto y el techo máximo de financiación establecido para el ejercicio en el presupuesto.

Esta liquidación incluirá la consideración de los resultados obtenidos en los indicadores de calidad, de acuerdo con lo previsto en la cláusula 8.2.1 de este Convenio.

La Comisión Delegada del CRTM podrá modificar la tarifa establecida en el presupuesto, así como el techo máximo de financiación establecido en el mismo, siempre que se den las siguientes circunstancias:

- Cuando los costes de los carburantes se hayan alterado respecto a los costes presupuestados en un porcentaje de subida o de bajada superior al 5 por 100 o los costes de suministros y servicios se hayan modificado respecto a los costes presupuestados de manera significativa a consecuencia de una variación superior a dos puntos porcentuales del IPC, al alza o a la baja, sobre el valor tenido en cuenta en el momento de la elaboración del presupuesto inicial. En este caso se ajustará el valor de la tarifa de equilibrio al alza o a la baja.

##### 8.5.3. Por el programa de inversiones.

Las subvenciones de capital o aportaciones necesarias para llevar a efecto el plan de inversiones, que haya sido aprobado por la Comisión Delegada del CRTM, se abonarán mensualmente en base a las certificaciones que emita EMT en relación con las obligaciones reconocidas que se contraigan en el período mensual anterior, minoradas en el importe en que se sitúen los fondos propios obtenidos realmente por EMT en dicho período.

## **Novena**

### *Cláusula tecnológica*

La EMT se compromete a poner a disposición del CRTM, sin coste alguno, todas las herramientas, aplicativos y desarrollos tecnológicos o de sistemas de información y las telecomunicaciones que haya podido ejecutar, ya sean propios o de terceros cuya propiedad intelectual le corresponda a la EMT. En particular, aquellos que puedan servir de base para una ulterior adaptación por parte del CRTM a sus propios mecanismos de ticketing, de seguimiento y control de flotas, herramientas MaaS o cualquier otra utilidad aprovechable en el transporte público.

Esta cláusula se aplicará tanto a desarrollos completos como a partes o subproyectos, siempre que el resultado final que pueda alcanzar el CRTM con su uso pueda ser también disfrutado por parte de EMT.

La puesta a disposición del CRTM de estos recursos se encontrará sometida en todo momento a la evaluación que EMT realice del esfuerzo de adaptación, puesta en marcha, funcionamiento, mantenimiento y evolución de los mismos, de acuerdo con criterios de eficiencia, interoperabilidad y seguridad. La gestión de estos recursos se realizará a través de los mecanismos legales adecuados, y no podrá generar gastos adicionales para EMT, ni podrá interpretarse como una renuncia, transmisión, licencia o cesión total o parcial de los derechos de propiedad intelectual o industrial por parte de EMT.

### **Décima**

#### *Seguimiento del convenio específico*

##### 10.1. Auditorías.

De acuerdo con la legislación vigente, antes del 1 de junio de cada año EMT presentará al CRTM sus estados financieros acompañados de su correspondiente informe de Auditoría Contable realizado por una empresa externa. Este informe deberá recoger, de forma diferenciada, las líneas de actividad recogidas en el punto 8.2, así como certificado de la firma auditora de los ingresos tanto los propios de EMT como los del CRTM recaudados por éste.

##### 10.2. Seguimiento económico y de gestión.

La EMT informará al CRTM acerca de la evolución registrada por las siguientes variables, todas ellas referidas al Servicio Transportes:

- Coches-kilómetro realizados, mensualmente.
- Plantilla existente, trimestralmente, con indicación de la masa salarial.
- Costes operativos totales, con información específica de los costes de personal desagregados y de los energéticos, trimestralmente.

Asimismo, EMT elaborará en el mes de julio una previsión del cierre del presupuesto de cada año con el fin de proceder a la elaboración del proyecto de presupuesto de presupuestos del ejercicio siguiente.

##### 10.3. Seguimiento de la explotación.

El CRTM programará los servicios que se presten para adecuarlos a las necesidades de los usuarios y a los crecimientos urbanos que se vayan produciendo. Por otra parte, y a iniciativa de la EMT, se podrá modificar la oferta de servicios, previa propuesta al CRTM, para adecuar, tanto la respuesta a la demanda como a las condiciones cambiantes de la explotación.

EMT informará con la periodicidad que se establezca, de los datos diarios de la producción medida en horas-coche o en coches-kilómetro al servicio de los viajeros, de conformidad con las prescripciones definidas en este Convenio Específico. Por otra parte, se enviará información con datos diarios de todas las incidencias que surjan en la explotación.

##### 10.4. Comisión de seguimiento.

El desarrollo del Convenio Específico será objeto de un seguimiento periódico por una Comisión de Seguimiento de carácter paritario, constituida por tres personas del CRTM y tres de la EMT de Madrid. Esta Comisión de Seguimiento tendrá capacidad para tratar de todos los aspectos relativos a la gestión del Convenio Específico. Con carácter preceptivo la Comisión de Seguimiento deberá reunirse para tratar cualquier asunto que vaya a elevarse a la consideración de la Comisión Delegada del CRTM y emitir un informe al respecto.

### **Undécima**

#### *Vigencia del convenio*

La vigencia del presente convenio se extiende desde el 1 de enero de 2024 hasta el 31 de diciembre de 2027.

Las partes podrán acordar unánimemente y por escrito su prórroga, por períodos anuales y hasta un máximo de cuatro años, en cualquier momento anterior a la finalización del plazo previsto en el apartado anterior o de la finalización de la última prórroga acordada.

Sin perjuicio de lo anterior, la vigencia queda condicionada a la del Convenio de Adhesión del Ayuntamiento de Madrid al Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

**Duodécima***Modificación del convenio*

Cualquier modificación de lo previsto en este Convenio, requerirá el acuerdo unánime de los firmantes, conforme a lo previsto en el artículo 49.g) de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

**Decimotercera***Resolución del convenio*

Podrán ser causas de resolución del Convenio Específico, además de las recogidas en el ordenamiento jurídico, las siguientes:

- a) El mutuo acuerdo de las partes.
- b) La denuncia de alguna de las partes por incumplimiento reiterado de las cláusulas del convenio, previo aviso a la otra con una antelación mínima de tres meses.

Conforme a lo dispuesto por el artículo 51 de la Ley 40/2015, son causas de resolución del Convenio:

- a) El transcurso del plazo de vigencia del Convenio sin haberse acordado la prórroga del mismo.
- b) El acuerdo unánime de todos los firmantes.
- c) El incumplimiento de las obligaciones y compromisos asumidos por parte de alguno de los firmantes.

En este caso, cualquiera de las partes podrá notificar a la parte incumplidora un requerimiento para que cumpla en un determinado plazo con las obligaciones o compromisos que se consideran incumplidos. Este requerimiento será comunicado al responsable del mecanismo de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución del Convenio.

Si transcurrido el plazo indicado en el requerimiento persistiera el incumplimiento, la parte que lo dirigió notificará a la parte firmante la concurrencia de la causa de resolución y se entenderá resuelto el Convenio.

- d) Por decisión judicial declaratoria de la nulidad del Convenio.
- e) Por cualquier otra causa distinta de las anteriores prevista en la normativa aplicable.

La resolución del Convenio conllevará los efectos previstos en el artículo 52 de la Ley 40/2015.

**Decimocuarta***Protección de datos de carácter personal*

Las partes se comprometen a cumplir en su integridad el Reglamento (UE) 2016/679, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos, la Ley Orgánica 3/2018, de 5 de diciembre, de Protección de Datos Personales y garantía de los derechos digitales, y cualquier otra normativa que pueda sustituir, modificar o complementar a la mencionada en materia de protección de datos de carácter personal durante la vigencia del presente convenio.

Las obligaciones en materia de protección de dichos datos tendrán validez durante la vigencia del presente convenio y una vez terminado este.

Toda la información facilitada por las partes y toda la información generada como consecuencia de la ejecución del presente convenio tendrá el tratamiento de confidencial, sin perjuicio de la información que sea de dominio público, no pudiendo ser divulgada o facilitada a terceros ni utilizada para un fin distinto del previsto en este documento sin el acuerdo unánime de las partes.

La obligación de confidencialidad para las partes se extenderá indefinidamente, aunque el convenio se hubiera extinguido. Todo ello sin perjuicio de la eventual autorización de las partes o, en su caso, de que dicha información pasara a ser considerada como de dominio público.

Las partes velarán por el cumplimiento del Real Decreto 3/2010, de 8 de enero, por el que se regula el Esquema Nacional de Seguridad en el ámbito de la Administración Electrónica.

**Decimoquinta**
*Jurisdicción*

Las cuestiones litigiosas que surjan entre las partes durante el desarrollo y ejecución del presente convenio, serán sometidas a los tribunales competentes de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa, conforme a lo dispuesto en la Ley 29/1998, de 13 de julio, Reguladora de la Jurisdicción Contencioso-Administrativa.

Y en prueba de conformidad y aceptación de cuanto antecede, los intervinientes firman el presente Convenio en el lugar y fecha al principio indicados.

Madrid, a 30 de diciembre de 2024.—Por el Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, Jorge Rodrigo Domínguez.—Por la Empresa Municipal de Transportes de Madrid, S. A., Borja Carabante Muntada.

ANEXO I:							
ESCENARIOS PRESUPUESTARIOS 2024-2027							
GASTOS CORRIENTES	2024	2025	2026	2027	Variación 2025/2024	Variación 2026/2025	Variación 2026/2027
<b>GASTOS DE PERSONAL ACTIVO</b>	<b>540.023.350,57</b>	<b>564.324.401,35</b>	<b>584.075.755,39</b>	<b>604.518.406,83</b>	<b>4,50%</b>	<b>3,50%</b>	<b>3,50%</b>
<b>CONSUMOS</b>	<b>52.092.266</b>	<b>57.367.208</b>	<b>58.653.387</b>	<b>61.056.610</b>	<b>10,13%</b>	<b>2,24%</b>	<b>4,10%</b>
. Carburantes y energías	35.283.486	38.811.834	40.752.426	42.790.047	10,00%	5,00%	5,00%
. Repuestos y materiales	12.016.650	12.615.047	12.925.377	13.243.341	4,98%	2,46%	2,46%
. Neumáticos	1.463.203	1.513.830	1.548.648	1.584.267	3,46%	2,30%	2,30%
. Reparación por Terceros	489.112	506.035	517.674	529.580	3,46%	2,30%	2,30%
. Materias Primas	763	4.800	4.910	5.023	529,51%	2,29%	2,30%
. Resto de materiales	2.839.053	3.915.663	2.904.352	2.904.352	37,92%	-25,83%	0,00%
<b>SUMINISTROS Y SERVICIOS</b>	<b>43.837.943</b>	<b>52.564.086</b>	<b>52.718.739</b>	<b>54.294.231</b>	<b>19,91%</b>	<b>0,29%</b>	<b>2,99%</b>
. Seguros	10.378.188	10.505.014	10.746.629	10.993.802	1,22%	2,30%	2,30%
. Agua, luz y teléfono	4.569.407	3.186.553	3.345.881	3.513.175	-30,26%	5,00%	5,00%
. Reparación y conservación	9.158.418	9.616.339	10.097.156	10.602.014	5,00%	5,00%	5,00%
. Servicio de vigilancia y seguridad	3.747.695	3.871.368	3.960.410	4.051.499	3,30%	2,30%	2,30%
. Servicios Exteriores	4.941.672	7.747.959	6.526.162	6.676.263	56,79%	-15,77%	2,30%
. Arrendamientos	286.656	277.135	283.509	290.030	-3,32%	2,30%	2,30%
. Cánones y licencias	2.861.776	8.383.534	8.576.355	8.773.611	192,95%	2,30%	2,30%
. Otros gastos de gestión	7.894.130	8.976.184	9.182.637	9.393.837	13,71%	2,30%	2,30%
<b>TOTAL GASTO OPERATIVO</b>	<b>635.953.559</b>	<b>674.255.696</b>	<b>695.447.881</b>	<b>719.869.248</b>	<b>6,02%</b>	<b>3,14%</b>	<b>3,51%</b>
<b>AMORTIZACIONES</b>	<b>40.141.250</b>	<b>43.038.058</b>	<b>43.954.724</b>	<b>46.704.724</b>	<b>7,22%</b>	<b>2,13%</b>	<b>6,26%</b>
<b>TRIBUTOS</b>	<b>4.610.661</b>	<b>3.041.420</b>	<b>3.111.373</b>	<b>3.182.934</b>	<b>-34,04%</b>	<b>2,30%</b>	<b>2,30%</b>
<b>GASTOS FINANCIEROS</b>	<b>3.950.305</b>	<b>7.485.071</b>	<b>7.747.049</b>	<b>8.095.668</b>	<b>89,48%</b>	<b>3,50%</b>	<b>4,50%</b>
<b>SUMA</b>	<b>684.655.775</b>	<b>727.820.245</b>	<b>750.261.027</b>	<b>777.852.574</b>	<b>6,30%</b>	<b>3,08%</b>	<b>3,68%</b>
<b>GASTOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>					
<b>TOTAL GASTOS</b>	<b>684.655.775</b>	<b>727.820.245</b>	<b>750.261.027</b>	<b>777.852.574</b>	<b>6,30%</b>	<b>3,08%</b>	<b>3,68%</b>
INGRESOS CORRIENTES	2024	2025	2026	2027	Variación 2025/2024	Variación 2026/2025	Variación 2026/2027
<b>INGRESOS AJENOS EXPLOTACION</b>	<b>38.720.360</b>	<b>51.242.353</b>	<b>51.759.528</b>	<b>52.295.466</b>	<b>32,34%</b>	<b>1,01%</b>	<b>1,04%</b>
. Publicidad autobuses	7.625.000	7.625.000	7.800.375	7.979.784	0,00%	2,30%	2,30%
. Publicidad marquesinas	14.000.000	14.000.000	14.322.000	14.651.406	0,00%	2,30%	2,30%
. Publicidad otros soportes	1.200.000	1.239.600	1.268.111	1.297.277	3,30%	2,30%	2,30%
. Otros ingresos de gestión y explotación	7.171.205	19.593.967	19.593.967	19.593.967	173,23%	0,00%	0,00%
. Ingresos financieros	386.735	399.497	413.479	430.018	3,30%	3,50%	4,00%
. Subvenciones de capital aplicadas	809.608	608.060	406.513	204.965	-24,89%	-33,15%	-49,58%
. Subvenciones de explotación	7.500.000	7.747.500	7.925.693	8.107.983	3,30%	2,30%	2,30%
. Otros Ingresos explotación	27.812	28.729	29.390	30.066	3,30%	2,30%	2,30%
<b>INGRESO POR TARIFA EQUILIBRIO</b>	<b>647.574.820</b>	<b>678.217.297</b>	<b>700.140.904</b>	<b>727.196.512</b>	<b>4,73%</b>	<b>3,23%</b>	<b>3,86%</b>
<b>INGRESOS EXTRAORDINARIOS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>					
<b>TOTAL INGRESO</b>	<b>686.295.180</b>	<b>729.459.650</b>	<b>751.900.432</b>	<b>779.491.978</b>	<b>6,29%</b>	<b>3,08%</b>	<b>3,67%</b>
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>1.639.405</b>	<b>1.639.405</b>	<b>1.639.405</b>	<b>1.639.405</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>	<b>0,00%</b>
<b>KILÓMETROS PRODUCIDOS</b>	<b>95.700.000</b>	<b>97.300.000</b>	<b>98.300.000</b>	<b>99.300.000</b>	<b>1,67%</b>	<b>1,03%</b>	<b>1,02%</b>
<b>TARIFA DE EQUILIBRIO</b>	<b>6,76672</b>	<b>6,97037</b>	<b>7,12249</b>	<b>7,32323</b>	<b>3,01%</b>	<b>2,18%</b>	<b>2,82%</b>
<b>NECESIDADES FINANCIADAS</b>	<b>647.574.820</b>	<b>678.217.297</b>	<b>700.140.904</b>	<b>727.196.512</b>	<b>4,73%</b>	<b>3,23%</b>	<b>3,86%</b>

(03/243/25)

