

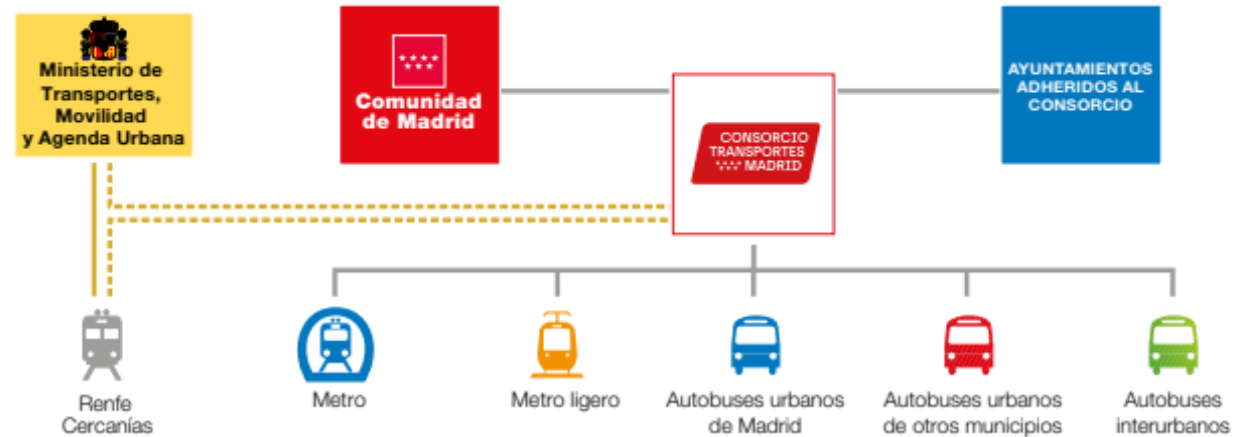
METRO DE MADRID PLAN ESTRATEGICO ECONOMICO FINANCIERO 2025 -2030

38 Congreso Anual
Asamblea General de ALAMYS
16 al 20 de noviembre 2025 - Lima, Perú.

TRANSPORTE PUBLICO EN LA COMUNIDAD DE MADRID



ORGANIGRAMA INSTITUCIONAL DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

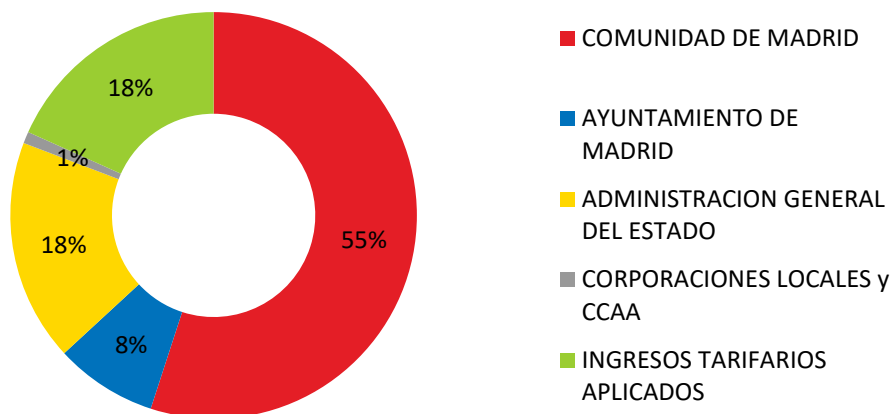


7,2 MILLONES DE
HABITANTES (3,5 MM EN
EL MUNICIPIO DE MADRID)

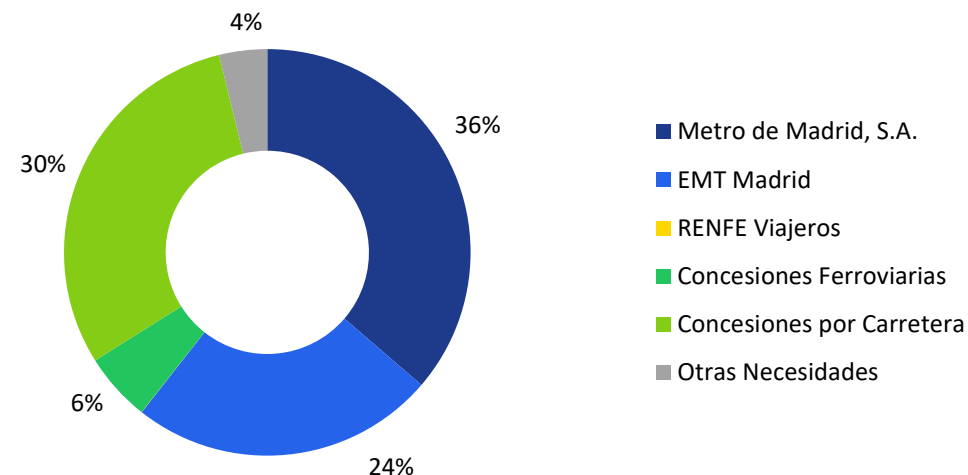
Superficie: 8.000 Km²

TRANSPORTE PUBLICO EN LA COMUNIDAD DE MADRID

Origen de Fondos - 2024



Aplicación de Fondos - 2024



2.800 MM euros

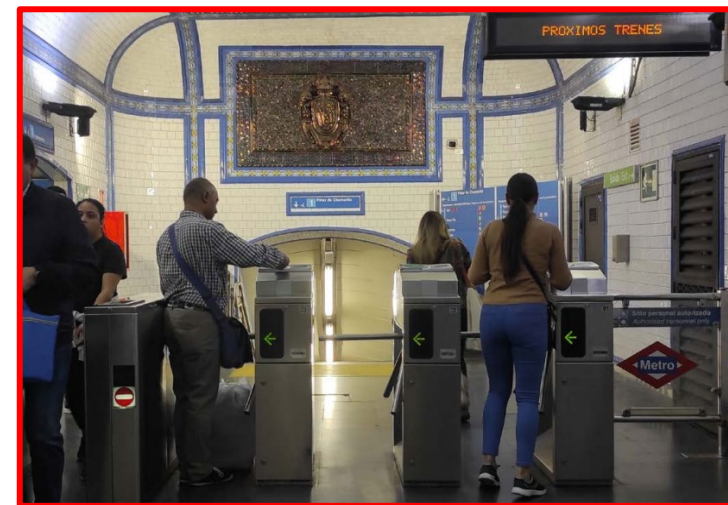
CONTRATO PROGRAMA METRO DE MADRID



El apartado 2.4.8 de la **Comunicación de la Comisión Europea** relativa a directrices de interpretación del Reglamento (CE) 130/2007, sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, indica que las disposiciones del Reglamento (CE) pretenden velar porque la oferta de servicios públicos definida en el contrato de servicio público **sea sostenible financieramente** para alcanzar y mantener un **alto nivel de la calidad en el servicio** y, por consiguiente, la obligación de servicio público debe recibir una **“compensación apropiada”** para **que los fondos propios** del operador sujeto a un contrato de servicio público **no resulten erosionados** a largo plazo, de modo que no pueda cumplir fielmente las obligaciones que le impone el contrato o mantener un alto nivel de calidad en la prestación de los servicios de transporte de viajeros.

CONTRATO PROGRAMA METRO DE MADRID

El preámbulo de la **Ley 6/2002** anunciaba la configuración de un régimen económico financiero de los servicios de transporte público presidido por el principio de tarifas suficientes. En el nuevo modelo **desapareció la subvención a la explotación**, que era sustituida por una compensación vinculada directamente al servicio realmente prestado. Así la financiación de las empresas públicas pasaba a basarse en un **sistema de tarifa**, que tendría, por tanto, la naturaleza de pago **vinculado al volumen** o valor de la producción.



CONTRATO PROGRAMA METRO DE MADRID

INGRESOS TRANSPORTE VIAJEROS MM €	2025	2026	2027	2028	2029	2030
DEMANDA VIAJEROS REMUNERADA CRTM	723,48	735,08	746,32	756,13	766,13	776,32
TARIFA €/VIAJERO	1,4	1,4	1,4	1,4	1,5	1,5
INGRESOS TRANSPORTE DE VIAJEROS CRTM	1.006,90	1.026,75	1.057,57	1.089,30	1.121,97	1.155,63
Demanda viajeros billete sencillo	9,76	9,57	9,77	9,96	10,16	10,36
DEMANDA TOTAL	733,24	744,65	756,09	766,09	776,29	786,68

PRECIO BILLETE SENCILLO (1 VIAJE)	€ SIN IVA	€ CON IVA
HASTA 5 ESTACIONES	1,36	1,5
6 ESTACIONES	1,45	1,6
7 ESTACIONES	1,55	1,7
8 ESTACIONES	1,64	1,8
9 ESTACIONES	1,73	1,9
10 ESTACIONES	1,82	2

RIESGO DE DEMANDA

El riesgo de demanda tiene un techo y un suelo del $\pm 3\%$.

Este límite inferior del 3% se establece con la justificación de la obligación de METRO de prestar el servicio de transporte con la frecuencia contratada y para la que Metro ha tenido que ajustar sus medios de producción, no pudiendo disminuirla, aunque la densidad sea muy inferior a la establecida en el contrato, lo que ha de conllevar que el Consorcio abone, como mínimo, el coste mínimo del servicio contratado.

En el caso de que la demanda supere la estimada en el contrato, METRO ajustará su oferta para no sobrepasar los límites establecidos de densidad de viajeros y será remunerado con hasta el $+3\%$ del número de viajes estimados inicialmente para el año.

Parámetros de diseño valores máximos			Intervalo		Densidad (viajeros / m2)
			Centro (minutos)	Periferia (minutos)	
LABORABLES	HPM	7.30h a 9.30h	4,5 (5 en V3 y V4)	6	4
	HPT	14h a 16h (viernes)	5 (5,5 en V4)	7,5	3,5
		18h a 20h (lun a jue)			
	HV	resto de horarios	6 (6,5 V3 - 7 V4)	7,5	
	HN	22h a 23h	10	10	
		23h a cierre	15	15	
SDF	HV	6 h a 22 h	7,5	7,5	3,5
	HN	22h a 23h	10	10	
		23h a cierre	15	15	

Centro/Barrio: Líneas 1, 2, 3, 4, 5, 6.1, 6.2, 7, 8, 9 y 10

Periferia: Líneas 7b, 10b, 11, L12.1, L12.2

Ramal se aplican condiciones particulares por limitaciones técnicas



RESULTADOS ESPERADOS 2025-2030



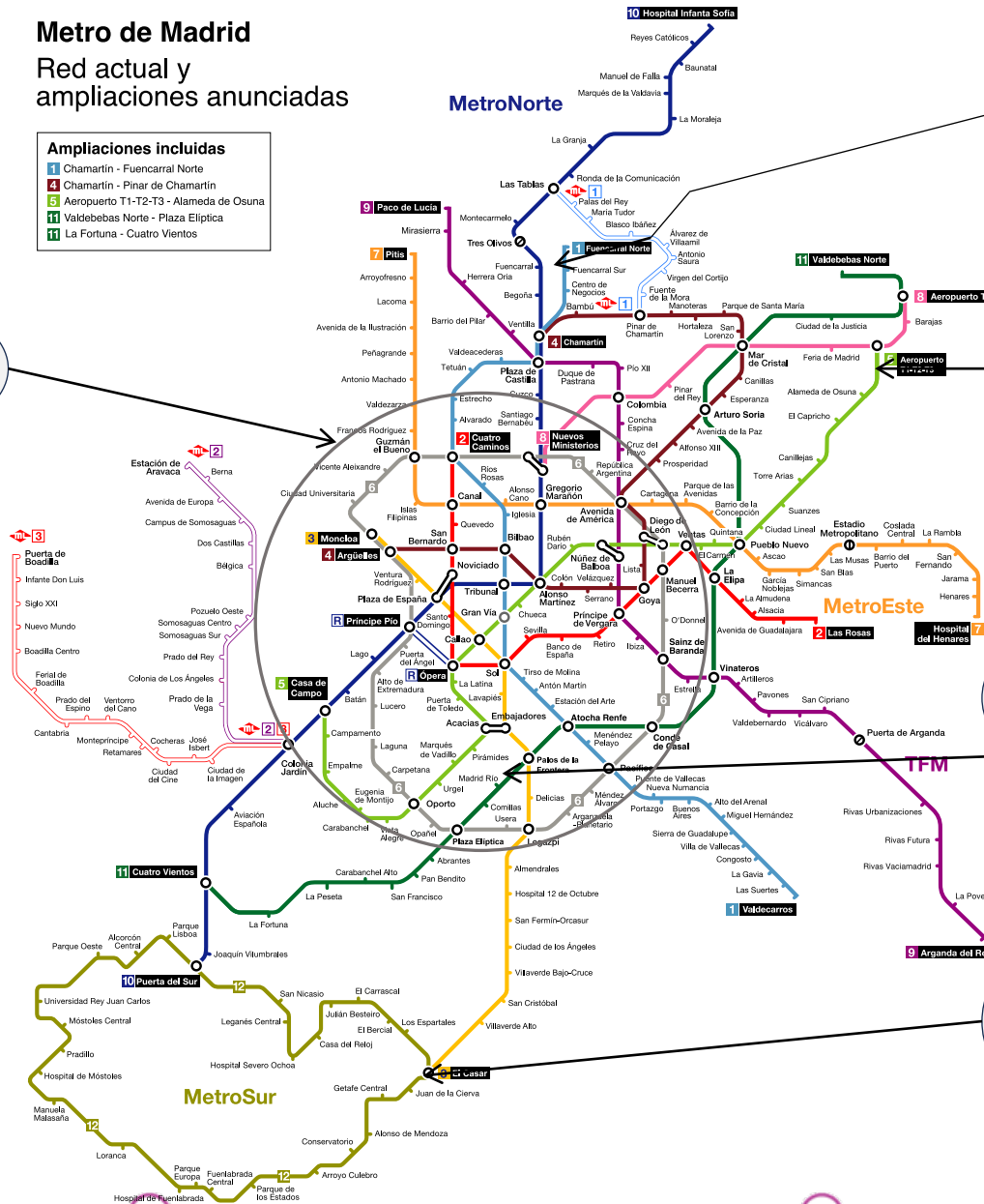
RESULTADOS 2025 - 2030	MEDIA ANUAL MM €
INGRESOS TRANSPORTE (CRTM)	1.063,56
VENTA DE BILLETES SENCILLOS	16,71
OTROS INGRESOS DE GESTIÓN	72,74
INGRESOS DE OPERACIÓN	1.153,01
GASTOS DE OPERACIÓN	948,07
EBITDA	204,94
RESULTADO FINANCIERO	-43,74
EBTDA	161,20
RESULTADO INMOVILIZ.+PROVISIONES	-155,92
RESULTADO DEL EJERCICIO	5,29

Proyecto de modernización

Automatización
Línea 6

Metro de Madrid
Red actual y ampliaciones anunciadas

Ampliaciones incluidas	
1	Chamartín - Fuencarral Norte
2	Chamartín - Pinar de Chamartín
3	Aeropuerto T1-T2-T3 - Alameda de Osuna
4	Valdebebas Norte - Plaza Elíptica
5	La Fortuna - Cuatro Vientos



Proyectos de ampliación

Extender la Línea 1 desde la estación de trenes de Chamartín hacia la expansión de Madrid Nuevo Norte

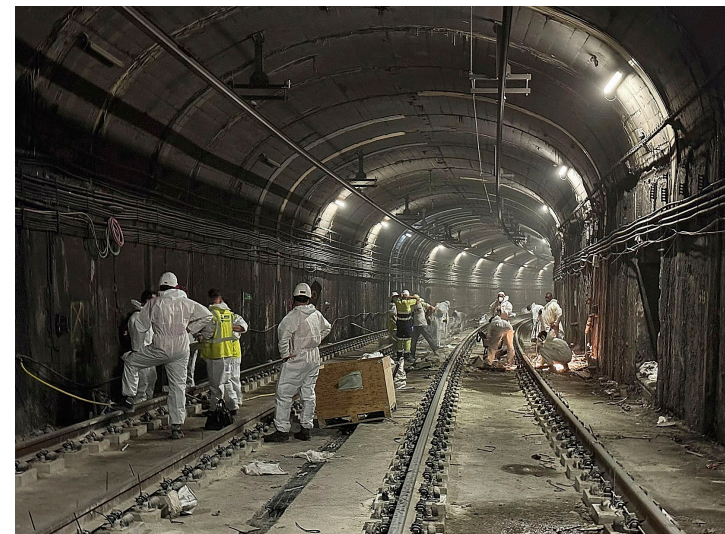
Añadir una nueva conexión con la línea 5 hacia y desde el Aeropuerto Internacional distribuyendo el tráfico entre la actual Línea 8 y la Línea 5

Corregir la congestión actual en el arco sureste de la Línea 6 mediante la extensión de la Línea 11 desde el intercambiador de Plaza Elíptica hasta el Intercambiador de Conde de Casal en 2027

Distribuir el tráfico de viajeros hacia y desde Línea 12 circular añadiendo una nueva conexión con el resto de la red de Metro a la ya existente con Línea 10 en la estación de El Casar con Línea 3 con enlace directo al centro de Madrid

INVERSIONES – FINANCIACION 2024-2030

2024 - 2030	Total 2024-30	MEDIA ANUAL
Trenes G Ancho 40 T	335,36	
Tren G Estrecho 40 T	387,09	
Trenes G Ancho 8 T	64,07	
Trenes Plan Metro	174,71	
Adquisición Trenes	961,23	137,32
Red Ferroviaria	1.249,04	178,43
Inversiones anuales	2.210,28	315,75
Amortizaciones Deuda	1.003,40	143,34
NECESIDAD FONDOS	3.213,68	459,10
Tesorería 1-Enero 2024	997,69	
EBTDA	1.128,43	161,20
Subvenciones FEDER - FRR	84,16	12,02
Endeudamiento	1.003,40	143,34
FONDOS OBTENIDOS	3.213,68	459,10

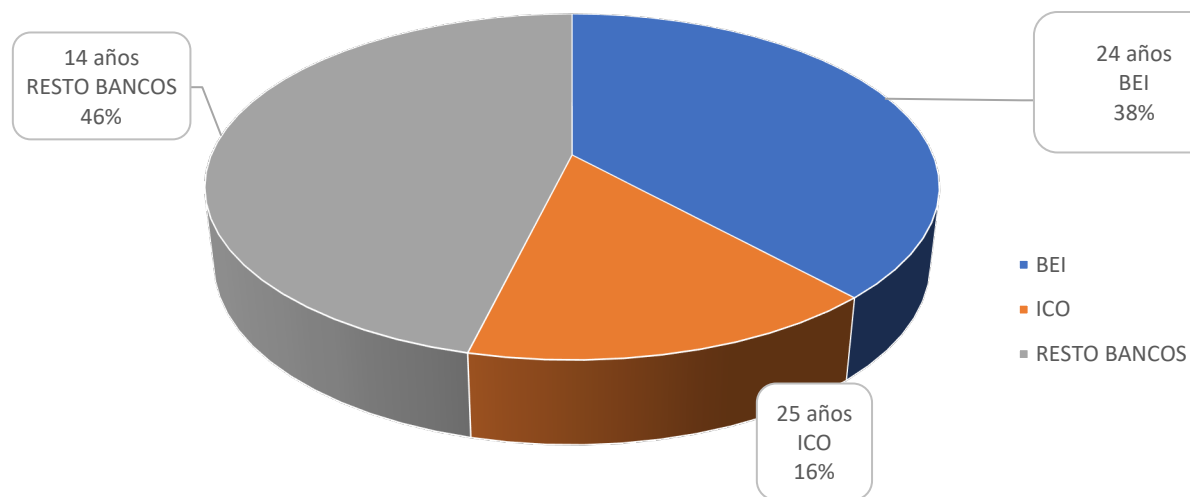


INVERSIONES EN LA RED: 1.249,04 MM€

PLAN INVERSIONES 2024 - 2030	TOTAL (millones €)
Renovación y automatización línea 6	454,66
Renovación de plataforma y renovación de vía línea 1	95,78
Nuevo sistema de señalización línea 1	80,00
Accesibilidad y modernización de estaciones	206,55
Actuaciones en Depósitos	33,56
Medios de producción: Vehículos auxiliares	25,16
Plan de desamiantado	28,55
Actuaciones en el ámbito de la climatización	15,96
Renovaciones de escaleras mecánicas	29,34
Inversiones fiabilidad, eficiencia del material móvil	54,34
Renovaciones en sistemas de señalización (otras líneas)	34,16
renovación de vía (otras líneas)	15,00
protección contra Incendios-Baja tensión	21,07
Nuevos equipos de peaje y pago EMV	66,24
Nuevos equipos de venta	27,18
Nuevos sistemas de información	42,50
Comunicaciones	5,05
Digitalización de la explotación	7,45
Nuevo Centro logístico	6,50
TOTAL INVERSIONES RED	1.249,05
Inversiones en nuevo material móvil	786,52
Inversiones en adquisición material arrendado	174,71
TOTAL INVERSIONES 2024-2030	2.210,28

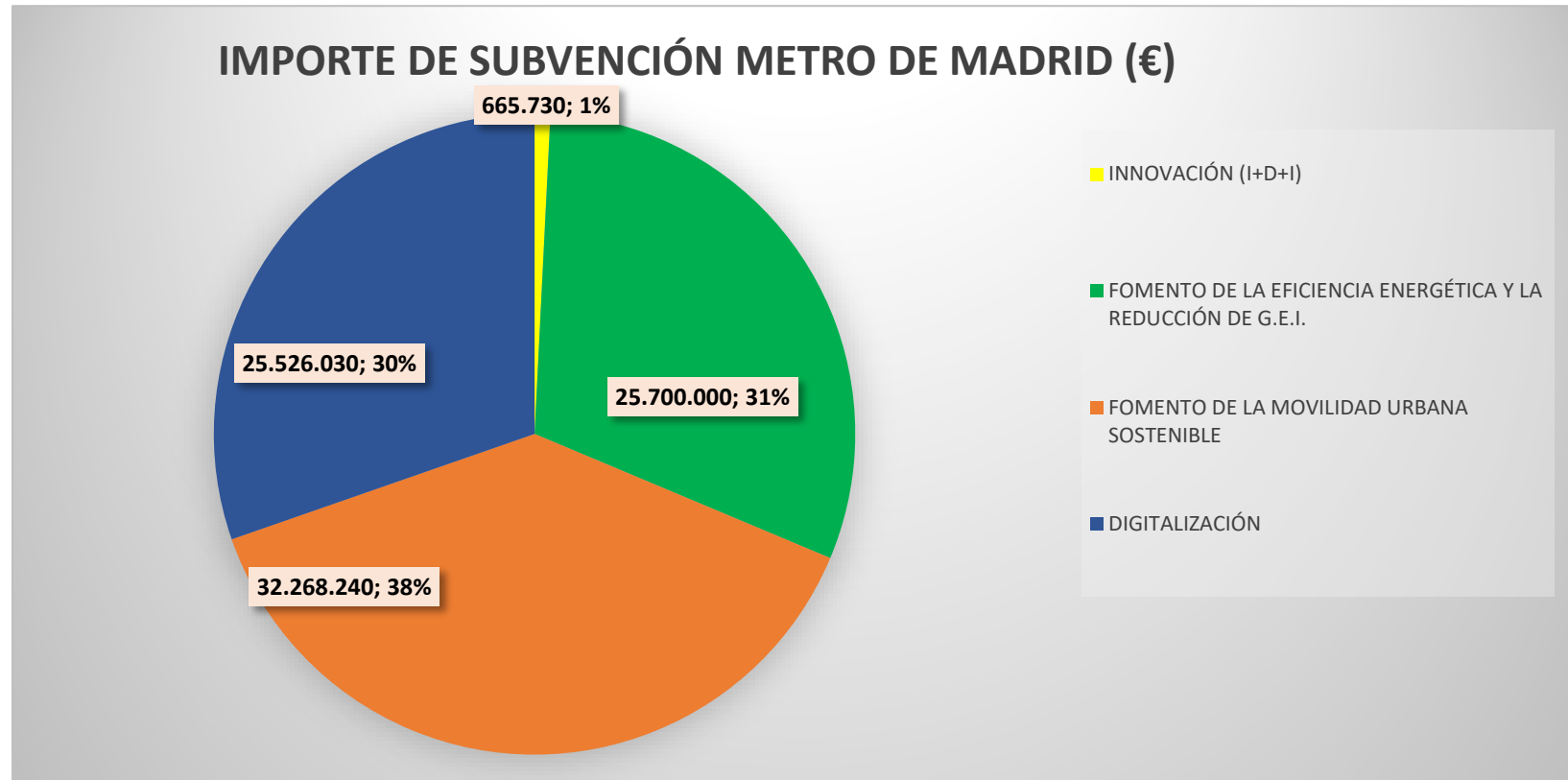
ENDEUDAMIENTO TOTAL: 2.244,18 MM €

Duración media de contratos de financiación



Entidad Financiera	Deuda 31.12.2025
BEI (Banco Europeo de Inversiones)	857.468.750
ICO (Instituto de Crédito Oficial)	350.000.000
RESTO BANCOS	1.036.711.250
TOTAL	2.244.180.000

Fondos europeos – subvenciones: 84,16 MM€

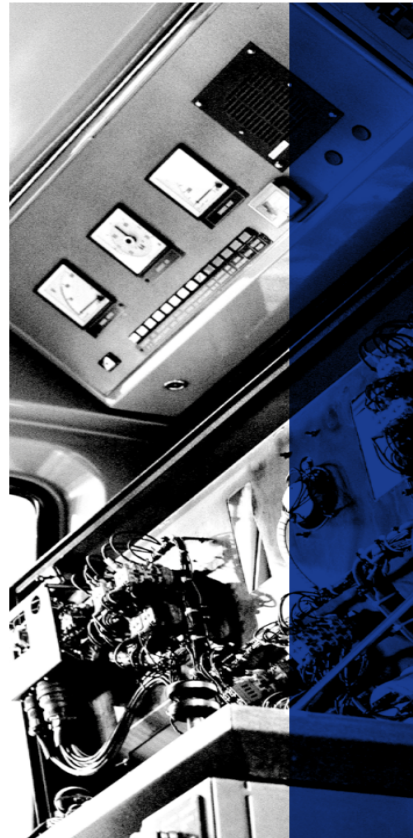


ENDEUDAMIENTO TOTAL: 2.244,18 MM €

Índice de contenidos

Marco de Financiación Sostenible
2024

1. Qué es Metro de Madrid	3
2. Estrategia: gestión responsable	5
2.1. La gobernanza	8
2.2. La gestión medioambiental	9
2.3. La dimensión social	10
2.4. La transparencia financiera	13
3. Justificación para establecer financiaciones sostenibles	15
4. La financiación verde y social	16
4.1. Uso de los fondos	17
4.2. Legibilidad de los proyectos	17
4.3. Criterios de aplicación para determinar estas financiaciones	24
4.4. Proceso de evaluación y selección de proyectos	24
4.5. Gestión de los fondos	24
4.6. Informes	
5. Financiación vinculada a criterios de sostenibilidad	27
5.1. Selección de indicadores de sostenibilidad (KPI)	27
5.2. Metodología del cálculo	29
5.3. Sustainability Performance Targets (SPTs)	33
5.4. Financiaciones vinculadas a criterios de sostenibilidad	35
5.5. Política de recálculo	35
5.6. Presentación de informes	35
6. Verificación	36



Un paso importante para conectar las actuaciones de tipo sostenible con la Financiación requerida ha sido la realización del “Marco de Financiación Sostenible”.

En el mismo se describe cual es la estrategia de la compañía en cuanto a la utilización de los fondos que se solicitan marcando una metodología de vinculación de las actuaciones sostenibles (verdes y sociales) con seguimiento a base de KPI's.

Siendo esencial la verificación de todo lo que se realiza y su publicidad.



METRO DE MADRID SUSTAINABLE
FINANCING FRAMEWORK 2024



Document title: Second Party Opinion on Metro de Madrid Sustainable Financing Framework
Prepared by: DNV Business Assurance Spain, S.L.U
Location: Madrid
Date: 26 March 2024

This assessment is valid so long as the evidence provided to DNV remains materially unchanged and remains applicable in the context of the financial framework being assessed.



Marco de Financiación Sostenible 2024



MUCHAS GRACIAS